



Verkeersmemorandum

Betreft: Wijzigingsplan Dorpsdijk Rhoon;
nadere onderbouwing aanvaardbaar woonklimaat i.v.m. parkeren en verkeersgeneratie

Datum: 23 oktober 2025

Contact: Laurens Tobijn, Beleidsadviseur Verkeer en Mobiliteit

Team: RO Overig & Vastgoed

1. Aanleiding

Op 10 september 2024 heeft het college van Albrandswaard het wijzigingsplan Dorpsdijk Rhoon en een ontheffing hogere grenswaarden Wet geluidhinder vastgesteld (NL.IMRO.0613.WPDorpsdijkRhoon-VST1). Het wijzigingsplan ziet op het slopen van de aanwezige opstallen op de gronden gelegen aan/tussen de Werkersdijk, Maasstraat en de Dorpsdijk en op de herinrichting van die gronden voor de bouw van maximaal 69 gestapelde woningen in twee appartementsgebouwen en waarbij een commerciële en een maatschappelijke ruimte wordt gerealiseerd. Kavel Vastgoed III B.V. is de ontwikkelaar (hierna: Kavel Vastgoed). Op dit moment bevinden zich binnen het plangebied een garagebedrijf, een villawoning en een boerderijtje dat dient als ontmoetingsruimte. Deze functies zullen verdwijnen door de woningbouwontwikkeling binnen het plangebied.

In de plantoelichting van het wijzigingsplan staat in verband met deze ontwikkeling ten aanzien van verkeer en parkeren het volgende beschreven (par. 4.9): *"Op het gebied van verkeer en vervoer bestaat geen specifieke wetgeving die relevant is voor het plan. Wel moet worden onderbouwd dat het plan ook uit het oogpunt van verkeer voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit houdt onder meer in dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig moet zijn en de eventuele verkeersstroom niet leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling."*

Vervolgens wordt in de plantoelichting onderbouwd en daarna geconcludeerd dat er op basis van het voor het wijzigingsplan verrichte parkeeronderzoek, wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Met betrekking tot het parkeren in de openbare ruimte is aannemelijk gemaakt dat er voldoende restcapaciteit is binnen een acceptabele loopafstand.

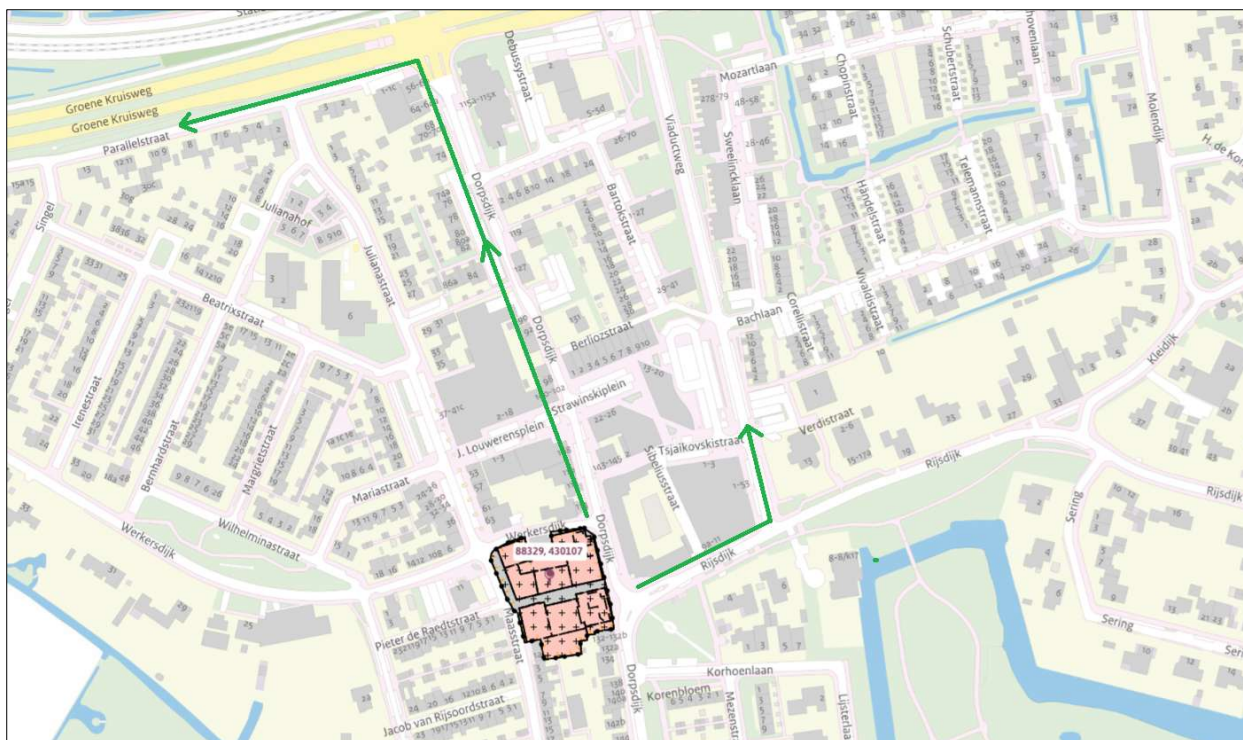
Volgens vaste rechtspraak dient de beoordeling voor wijzigingsplannen of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, te worden gemaakt aan de hand van een representatieve invulling van wat ter plaatse planologisch maximaal is toegestaan (ECLI:NL:RVS:2021:2579, rov. 4.3). Daarbij wordt ter vergelijking gekeken naar de bestaande situatie (vgl. ECLI:NL:RVS:2024:270, rov. 4.1).

Tegen deze achtergrond is aanleiding gezien om voor het wijzigingsplan nader te onderzoeken of in het kader van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, de parkeervraag en eventuele verkeersstroom vanwege het wijzigingsplan leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling. Dat is niet het geval. Daartoe is het volgende van belang.

2. Huidige en toekomstige situatie

2.1 Huidige situatie bereikbaarheid plangebied

Het plangebied is in de huidige situatie toegankelijk via de Dorpsdijk die aansluit op de Rijsdijk (ten oosten van het plangebied) en (richting het noorden) op de Groene Kruisweg. Zie hiervoor de groene pijlmarkering op onderstaande verbeelding. Parkeren vindt in de huidige situatie plaats op eigen terrein en gedeeltelijk in openbaar gebied.

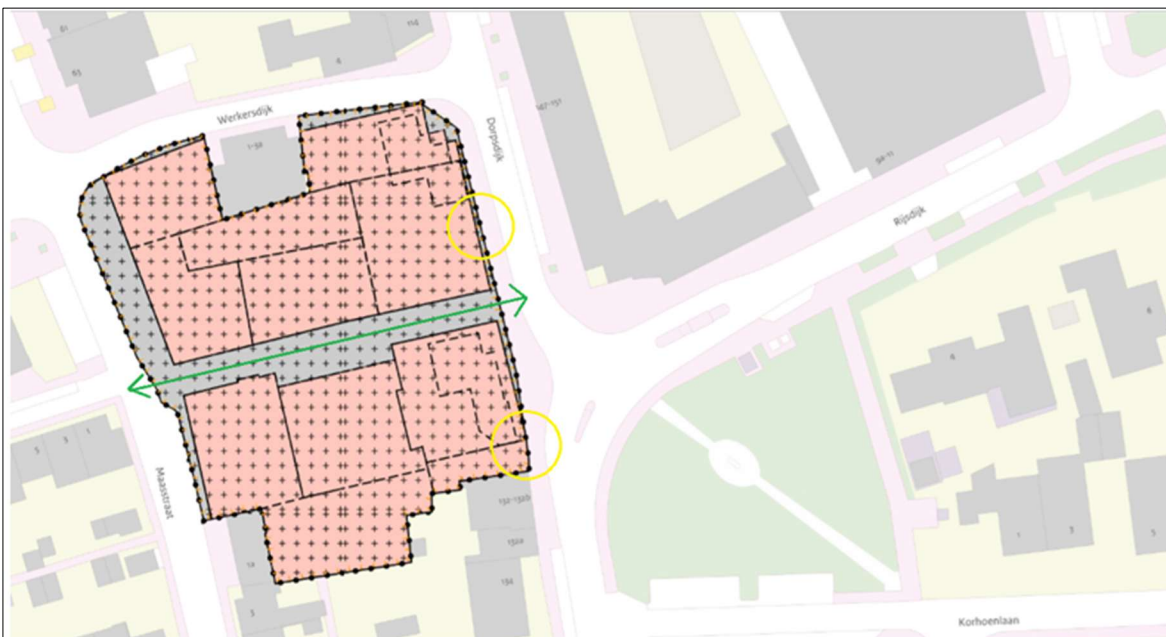


2.2 Toekomstige bereikbaarheid plangebied

De geprojecteerde woningen zullen vanwege het wijzigingsplan worden ontsloten via nieuw te realiseren uitritten aan de Dorpsdijk. Hiervoor zal de kruising Rijsdijk – Dorpsdijk aangepast worden, om een verkeersveilige afwikkeling mogelijk te maken. Hiervoor zijn reeds schetsontwerpen gemaakt die de komende periode definitief worden gemaakt. Deze verkeersmaatregelen zijn mogelijk ingevolge de aldaar vigerende bestemming "Verkeer – Verblijfsgebied".



Voor langzaam verkeer en hulpdiensten wordt een doorsteek gerealiseerd door het plangebied die een verbinding zal vormen tussen de Maasstraat en Dorpsdijk. Zie hiervoor onderstaande verbeelding waarop de doorsteek is aangegeven door middel van een groene pijlmarkering, en de ingangen van de parkeergarages aan de Dorpsdijk met gele cirkelmarkeringen



3. Parkeren en ontsluiting wijzigingsplan

3.1 Parkeren

Parkeerplaatsen

Het wijzigingsplan voorziet in maximaal 69 gestapelde woningen in twee appartementsgebouwen en waarbij een commerciële en een maatschappelijke ruimte wordt gerealiseerd van maximaal 120 m². Hierbij dient voldoende parkeergelegenheid beschikbaar te zijn.

Parkeren dient in beginsel plaats te vinden op eigen terrein (art. 12.1.1 van de planregels van het wijzigingsplan). Parkeren kan ook (deels) in het openbaar gebied plaatsvinden, waarvoor geldt dat van een acceptabele parkeersituatie aldaar sprake is indien de parkeerdruk onder de 85% blijft (art. 12.1.2 van de planregels).

Kavel Vastgoed heeft verkeerskundig onderzoeksbureau Goudappel gevraagd om de parkeerberekening voor het wijzigingsplan uit te voeren. Het uitgevoerde parkeeronderzoek is als onderbouwing als bijlage 9 toegevoegd aan de toelichting bij het wijzigingsplan. Er zullen 76 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Daarvan gaat het om 69 parkeerplaatsen op eigen terrein en 7 parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

De parkeervraag op eigen terrein voor bewoners vanwege de ontwikkeling bedraagt 68. Binnen het wijzigingsplan worden twee parkeergarages op het maaiveld voorzien. Daarmee wordt op eigen terrein voorzien in alle parkeerbehoefte behorend bij de woningen.

De parkeervraag in het openbaar gebied voor personeel en bezoekers vanwege de ontwikkeling, is 15 (met zaterdag als maatgevend moment). Met de 7 parkeerplaatsen die door Kavel Vastgoed in de openbare ruimte binnen het plangebied worden gerealiseerd, moeten 8 parkeerplaatsen in de openbare ruimte beschikbaar zijn om in de openbare parkeervraag vanwege de ontwikkeling te kunnen voorzien. Vanwege ruime parkeercapaciteit in de nabije omgeving, kan in de openbare ruimte ook worden voorzien in die 8 parkeerplaatsen waarbij ruim onder de bezettingsgraad van 85% wordt gebleven. Zie voor een uitgebreide onderbouwing bijlage 9 bij de plantoelichting.

Ook wordt op de begane grond een commerciële ruimte van maximaal 120 m² en een maatschappelijke ruimte van maximaal 120 m² gerealiseerd.

In het verkeerskundig onderzoek van Goudappel is uitgegaan van een buurt- en dorpscentrum resp. gezondheidscentrum voor de invulling van deze functies met bvo 125 m². Zie onderstaande tabel (tabel 3.1 uit het rapport van Goudappel).



Functie ontwikkeling	CROW-functie	Minimum CROW kencijfer	Gemiddeld CROW kencijfers	Maximum CROW kencijfer	Eenheid
villawoning	vrijstaande woning (bezoekersdeel)	0,3	0,3	0,3	pp per woning
boerderijtje (ontmoetingsruimte)	cultureel centrum/wijkgebouw*	1,0	2,0	3,0	pp per 100 m2 bvo
koopappartement > 100 m2 bvo	koop, appartement, duur	1,2	1,6	2	pp per woning
koopappartement 50 - 100 m2 bvo	koop, appartement, midden	1,0	1,4	1,8	pp per woning
koopappartement < 50 m2 bvo	koop, appartement, goedkoop	0,9	1,3	1,7	pp per woning
huurappartement > 100 m2 bvo	huur, appartement, duur	1,0	1,4	1,8	pp per woning
huurappartement < 100 m2 bvo	huur, appartement, midden/goedkoop	0,7	1,1	1,5	pp per woning
commerciële ruimte	buurt- en dorpscentrum	2,1	3,1	4,1	pp per 100m ² bvo
maatschappelijke ruimte	gezondheidscentrum	1,73	2,06	2,39	pp per 100m ² bvo

* gebaseerd op CROW-publicatie 182 (2008). In recentere uitgaves van CROW ontbreekt het kencijfer voor de passende functie.

Echter, voor de commerciële ruimte en maatschappelijke ruimte bestaan ook andere (vergunningsvrije) inpassingsmogelijkheden met een hogere parkeervraag. We hebben hiervoor een *worst case*-scenario doorgerekend.

Functie ontwikkeling	CROW-functie	Minimum CROW kencijfer	Gemiddeld CROW kencijfers	Maximum CROW kencijfer	Eenheid
villawoning	vrijstaande woning (bezoekersdeel)	0,3	0,3	0,3	pp per woning
boerderijtje (ontmoetingsruimte)	cultureel centrum/wijkgebouw*	1,0	2,0	3,0	pp per 100 m2 bvo
koopappartement > 100 m2 bvo	koop, appartement, duur	1,2	1,6	2	pp per woning
koopappartement 50 - 100 m2 bvo	koop, appartement, midden	1,0	1,4	1,8	pp per woning

koopappartement < 50 m2 bvo	koop, appartement, goedkoop	0,9	1,3	1,7	pp per woning
huurappartement > 100 m2 bvo	huur, appartement, duur	1,0	1,4	1,8	pp per woning
huurappartement < 100 m2 bvo	huur, appartement, midden/goedkoop	0,7	1,1	1,5	pp per woning
commerciële ruimte	dansstudio	5	5,5	6	pp per 100m ² bvo
maatschappelijke ruimte	apotheek	2,9	3,15	3,4	per apotheek

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Sportfuncties binnen (commerciële functie)	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sociaal medisch (maatschappelijke functie)	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
sociaal cultureel (boerderijtje)	10%	40%	100%	100%	0%	60%	90%	25%

Functie	Ongewogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
PLAN									
bezoek	20,7	2,1	4,1	16,6	14,5	0,0	12,4	20,7	14,5
commerciële ruimte	6,6	3,3	3,3	6,6	6,6	0,0	6,6	6,6	5
maatschappelijke ruimte	3,15	3,15	2,4	0,4	0,4	0,0	0,4	0,4	0,4
HUIDIG									
woning	-0,3	0,0	-0,1	-0,2	-0,2	0,0	-0,2	-0,3	-0,2
boerderijtje	-6,4	-0,6	-2,6	-6,4	-6,4	0,0	-3,8	-5,8	-1,6
Extra parkeervraag	23,75	7,95	7,1	17	14,9	0	15,4	21,6	18,1

Uit tabel blijkt dat op het maatgevende moment (zaterdagavond) de extra parkeervraag als gevolg van de ontwikkeling 22 parkeerplaatsen bedraagt. Binnen het plan is de realisatie van 7 parkeerplaatsen op eigen terrein in de openbare ruimte voorzien. Dit betekent dat behalve op werkdagen in de nacht op het eigen terrein niet in voldoende parkeerplaatsen kan worden voorzien. Het gaat om 15 parkeerplaatsen.

Daarom hebben we bekeken of in de directe omgeving van de ontwikkeling restcapaciteit beschikbaar is.

Om de beschikbare restcapaciteit te berekenen moet zoals beschreven in het verkeerskundig rapport van Goudappel eerst de minimaal benodigde parkeercapaciteit voor de huidige situatie worden berekend. Dit is de situatie waarin de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen maximaal 85% is.

De benodigde parkeercapaciteit wordt vervolgens van de aanwezige parkeercapaciteit binnen het onderzoeksgebied afgetrokken. Het resterende aantal parkeerplaatsen is de beschikbare restcapaciteit. Dit getal geeft weer hoeveel auto's er extra in de openbare ruimte geparkeerd kunnen worden voordat 85% van de parkeerplaatsen bezet is. De beschikbare restcapaciteit verschilt per moment, afhankelijk van de bezetting op dat moment.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond**	zaterdag middag*	zaterdag avond	zondag middag
resultaat parkeeronderzoek	264	292	164	-	293	171	198
parkeercapaciteit tijdens telling	415	415	415	-	415*	442	442
bezettingsgraad (zie bijlage A)	64%	70%	40%	-	71%	39%	45%
benodigde parkeercapaciteit rekening houdend met maximale bezettingsgraad van 85%	311	343	193	-	345	201	233
beschikbare restcapaciteit (capaciteit - benodigde parkeercapaciteit)	104	72	222	-	70	241	209

* Een aantal straten aan de rand van het onderzoeksgebied is net als in het verkeerskundig rapport van Goudappel op zaterdagmiddag niet in de onderzoeksresultaten opgenomen. Om die reden zijn we hiervan ook uitgegaan in werkdag ochtend, middag en avond. Het niet betrekken van straten maakt dat minder parkeerplaatsen bij het onderzoek zijn betrokken dan feitelijk wellicht wel beschikbaar zijn, zodat het ook om die reden gaat om de beoordeling van een worst case scenario.

**** Rhoon heeft geen specifieke koopavond. Alle winkels hebben altijd de mogelijkheid om tot 22:00 uur geopend te zijn.**

Kijkend naar en *worst case*-scenario kan geconcludeerd worden dat de extra parkeervraag kan worden opgevangen op alle meetmomenten.

Fietsparkeren

Voor fietsparkeren geldt binnen de bebouwde kom een norm van 0,8 voor appartementen zonder fietsenberging. Het wijzigingsplan voorziet in maximaal 69 gestapelde woningen zonder fietsbergingen. Het gaat dan om 56 te realiseren fietsparkeerplaatsen.

Het bouwplan voorziet in twee gemeenschappelijke fietsenbergingen van 132 m² en een ruimte voor 5 scootmobielen resp. 114 m² aan fietsenbergingen en ruimte voor 4 scootmobielen.

Gelet hierop voorziet het wijzigingsplan in voldoende fietsparkeerplaatsen.

3.2 Ontsluiting

De twee parkeergarages op maaiveld worden door een uitritconstructie aangesloten, de zuidelijke parkeergarage komt uit op de kruising, de noordelijke parkeergarage komt uit op de Dorpsdijk. De schetsontwerpen hiervan zullen zoals hiervoor toegelicht in de komende periode worden afgerond.

Om het verkeer op een verkeersveilige manier af te wikkelen, zullen ook aanpassingen aan de kruising Dorpsdijk-Rijsdijk worden gedaan. Deze aanpassingen zullen hoofdzakelijk zien op de verkeersveiligheid voor voetgangers op het trottoir. Dit zijn uitvoerende maatregelen in het openbaar gebied waarvoor geen verkeersbesluiten vereist zijn.

Daarnaast zijn de parkeergarages enkel toegankelijk voor de bewoners van de te realiseren woningen. Dit betekent dat het aantal verkeersbeweging relatief beperkt is in vergelijking met een openbare parkeergarage. Ook zullen de bewoners in de meeste gevallen bekend zijn met de lokale verkeerssituatie, wat bijdraagt aan de verkeersveiligheid ter plaatse naast de te treffen verkeersmaatregelen.

3.3 (Deel)conclusie parkeren en ontsluiting

Binnen het wijzigingsplan, indien wordt uitgegaan van een maximaal inpasbaar scenario, worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd om te voorzien in de berekende parkeervraag. In de openbare ruimte is daarnaast voldoende ruimte aanwezig om de overige parkeervraag op te vangen. Ook de ontsluiting van de parkeergarages op de Dorpsdijk worden zo ingericht dat ook uit het oogpunt van verkeersveiligheid het wijzigingsplan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

Voor het ruimtelijk aspect parkeren voorziet het wijzigingsplan derhalve in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

4. Verkeersgeneratie wijzigingsplan

Voor de beoordeling of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat dient ook de verkeersgeneratie inzichtelijk te zijn vanwege het bouwplan dat door het wijzigingsplan mogelijk wordt gemaakt. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de huidige en toekomstige situatie, waarbij in laatstgenoemd verband is gekeken naar zowel dat wat Kavel Vastgoed wenst te realiseren als wat er maximaal planologisch mogelijk is.

In de huidige situatie bestaat het plangebied zoals hiervoor beschreven uit een garagebedrijf, een villawoning en een ontmoetingsruimte.

In de nieuwe situatie gaat het indachtig de beoogde ontwikkeling om maximaal 69 gestapelde woningen in twee appartementsgebouwen. Ook wordt op de begane grond een commerciële ruimte (winkel) van maximaal 120 m² en een maatschappelijke ruimte (een gemeenschappelijke woonkamer, vergelijkbaar met de functie van het voormalige Boerderijtje) van maximaal 120 m² gerealiseerd.

Op basis van de plankaart met aanduidingen en maatvoering in combinatie met de planregels is voor de nieuwe situatie doorgerekend wat een representatieve invulling is van wat ter plaatse planologisch maximaal is toegestaan. Hiertoe is het volgende van belang.

4.1 Kencijfers en verkeersgeneratie

In de CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering' (september 2024) zijn voor huidige en toekomstige functies verschillende kengetallen voor de verkeersgeneratie beschikbaar. In onderstaande tabel zijn deze kengetallen uiteengezet, waarbij voor het plangebied uitgegaan wordt van een 'matig stedelijk gebied' in de 'rest bebouwde kom'.

Hieronder de kengetallen uitgedrukt in aantal motorvoertuigen (ritten) per etmaal (mvt/etm).

HUIDIG	min.	gem.	max.	Opmerkingen
huis, koop, vrijstaand	7,8	8,2	8,6	
garagebedrijf (commerciële dienstverlening)	12,4	13,6	14,8	per 100 m2 bvo
boerderijtje (cultureel centrum)	8,2	10,6	13,0	verkeersgeneratiecijfers ontbreken voor een cultureel centrum, daarom zijn de verkeersgeneratiecijfers aangehouden van een bibliotheek vanwege gelijkenissen in functie

NIEUW	min	gem	max	
appartement, koop, >100 m2 bvo	6,7	7,1	7,5	verkeersgeneratie volgens CROW voor een woning groter dan 100 m2 bvo
appartement, koop, 50 - 100 m2 bvo	5,2	5,6	6	verkeersgeneratie volgens CROW voor een woning tussen 75m2 en 100 m2 bvo
appartement, koop, <50 m2 bvo	4,5	4,9	5,3	verkeersgeneratie volgens CROW voor een woning <75 m2 bvo
appartement, huur, >100 m2 bvo	5,3	5,7	6,1	verkeersgeneratie volgens CROW voor een woning in de vrije sector
appartement, huur, <100 m2 bvo	3	3,4	3,8	verkeersgeneratie volgens CROW voor een woning in de vrije sector tussen 75m2 en 100m2 bvo
commerciële ruimte (dansstudio) 120 m2	18,7	20,6	22,5	per 100 m ² bvo
maatschappelijke ruimte (apotheek)	125,4	136,1	146,8	per apotheek

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie zijn de bovenstaande gemiddelde kengetallen aangehouden. Dit resulteert in onderstaande berekening.

HUIDIG	Aantal	Totaal
huis, koop, vrijstaand	1	-8,2
garagebedrijf van 830 m² bvo (commerciële dienstverlening)	1	-112,9
boerderijtje van 320 m² bvo (cultureel centrum)	1	-33,9
<i>Subtotaal</i>		-155,0

NIEUW		
appartement, koop, >100 m2 bvo	4	28,4
appartement, koop, 50 - 100 m2 bvo	32	179,2
appartement, koop, <50 m2 bvo	2	9,8
appartement, huur, >100 m2 bvo	2	11,4
appartement, huur, <100 m2 bvo	29	98,6
commerciële ruimte (dansstudio) 120 m2	120	27,4
maatschappelijke ruimte (apotheek)	1	181,0
<i>Subtotaal</i>		535,8
TOTAAL extra verkeersbewegingen		380,8

De totale verkeersgeneratie van het wijzigingsplan met maximaal 69 woningen, een commerciële en maatschappelijke ruimte waarbij is uitgegaan van een worst case scenario aan functies, na aftrek van de huidige functies, bedraagt 381 mvt/etm.

4.2 Capaciteit wegen

Bij het bepalen van de capaciteit van een wegvak dienen meerdere factoren in acht te worden genomen, zoals verkeersveiligheid, de breedte van de rijloper(s), positie van de fietser en de directe omgeving.

De ontsluiting van het plangebied vindt hoofdzakelijk plaats via de Dorpsdijk en Rijsdijk. De Dorpsdijk richting de Korhoenlaan en de Rijsdijk, zijn op dit moment ingericht als een gebiedsontsluitingsweg (GOW) 50 met fietssuggestiestroken. Binnen het wegencategoriseringsplan zoals vastgesteld d.d. 3 februari 2025, bestaat de ambitie om beide wegen af te waarderen naar gebiedsontsluitingsweg (GOW) 30. De Dorpsdijk richting de Werkersdijk direct ten noorden van het plangebied, is ingericht als erftoegangsweg (ETW) 30.

Voor de Dorpsdijk en Rijsdijk geldt dat de wegen bij een inrichting als GOW-30 een capaciteit hebben tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal, waarbij als maatgevende situatie uitgegaan wordt van vrachtwagen + vrachtwagen of fiets + auto + auto + fiets¹.

Voor de Dorpsdijk richting de Werkersdijk geldt dat bij een inrichting daarvan als ETW-30 de maximale capaciteit rond 5.000 motorvoertuigen per etmaal ligt, waarbij als maatgevende situatie uitgegaan wordt van auto + vrachtwagen of fiets + auto + auto².

4.3 Intensiteit wegen

Jaarlijks voert de gemeente Albrandswaard in het eerste kwartaal verkeerstellingen uit op diverse wegvakken. Deze tellingen helpen om inzicht te krijgen in het verkeersbeeld en de intensiteiten.

In onderstaande tabel worden de meest recente gegevens uit 2025 weergegeven, de autonome groei van verkeer voor het jaar 2030 (1% per jaar) en het verkeersbeeld met daarbovenop nog de verkeersgeneratie van het wijzigingsplan.

Hierbij is de aanname gedaan dat 50 procent van de verkeersgeneratie van het wijzigingsplan richting de Werkersdijk plaatsvindt en de overige 50 procent zich evenredig verdeelt over de resterende wegvakken.

Intensiteiten (mvt/etm)	2025	2030-Autonom	2030 + Wijzigingsplan*	Capaciteit
Dorpsdijk (tussen Rijsdijk en Korhoenlaan)	2.945	3.092	3.473	±6.000
Dorpsdijk (tussen Rijsdijk en Werkersdijk)	4.210	4.421	4.802	±5.000
Rijsdijk (tussen Dorpsdijk en Viaductweg)	2.976	3.125	3.556	±6.000

*Andere ontwikkelingen die plaatsvinden zijn op dermate grote afstand van het plan gelegen dat een eventuele toename van de verkeersintensiteit als gevolg daarvan voor de Dorpsdijk te verwaarlozen is want is opgenomen in het verkeersnetwerk.

¹ CROW Fietsberaad: Fietsberaadnotitie aanbevelingen fiets- en kantstroken, 2015

² CROW Publicatie 351: Ontwerpwijzer fietsverkeer, 2016

4.4 (Deel)conclusie verkeersgeneratie wijzigingsplan

De verkeersgeneratie als gevolg van het wijzigingsplan zorgt bij een maximale planologische invulling gelet op de capaciteit van de wegen en de intensiteit van de verkeersbewegingen *niet* voor belemmeringen in de verkeersafwikkeling binnen het netwerk. De verkeersgeneratie kan goed opgenomen worden in het algemene verkeersbeeld.

Ter context: deze conclusie blijft hetzelfde zou sprake zijn van de theoretische situatie dat 100% van de verkeersgeneratie van het wijzigingsplan richting de Werkersdijk zou plaatsvinden of 100% over de resterende wegvakken.

5. Conclusie

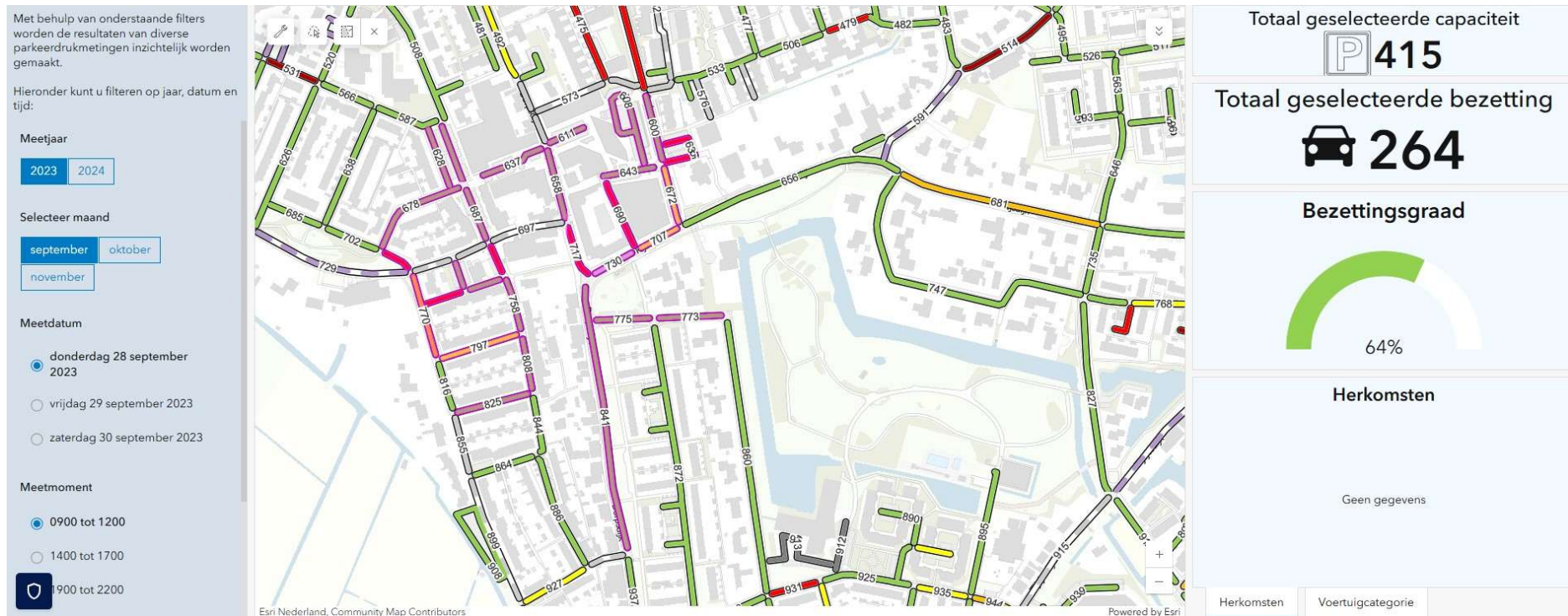
Om de verkeerskundige gevolgen van het wijzigingsplan inzichtelijk te maken, zijn we in deze notitie uitgegaan van maximale planologische invulling dus een *worst case*-scenario. We hebben daarvoor gekeken naar het maximaal aantal te realiseren woningen van 69 met de normen die voor dat aantal woningen en de bijbehorende m2 gelden. En naar de qua functie zwaarste (vergunningsvrije) invulling van de commerciële en maatschappelijke ruimte, dus de functies met de hoogste parkeervraag en de hoogste verkeersgeneratie.

Ten aanzien van het aspect mobiliteit - parkeren en verkeersgeneratie - zijn er zoals onderbouwd in deze notitie geen belemmeringen gebleken als gevolg van het wijzigingsplan. Het wijzigingsplan is daarom ook vanuit het oogpunt van mobiliteit in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening. Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is gewaarborgd.

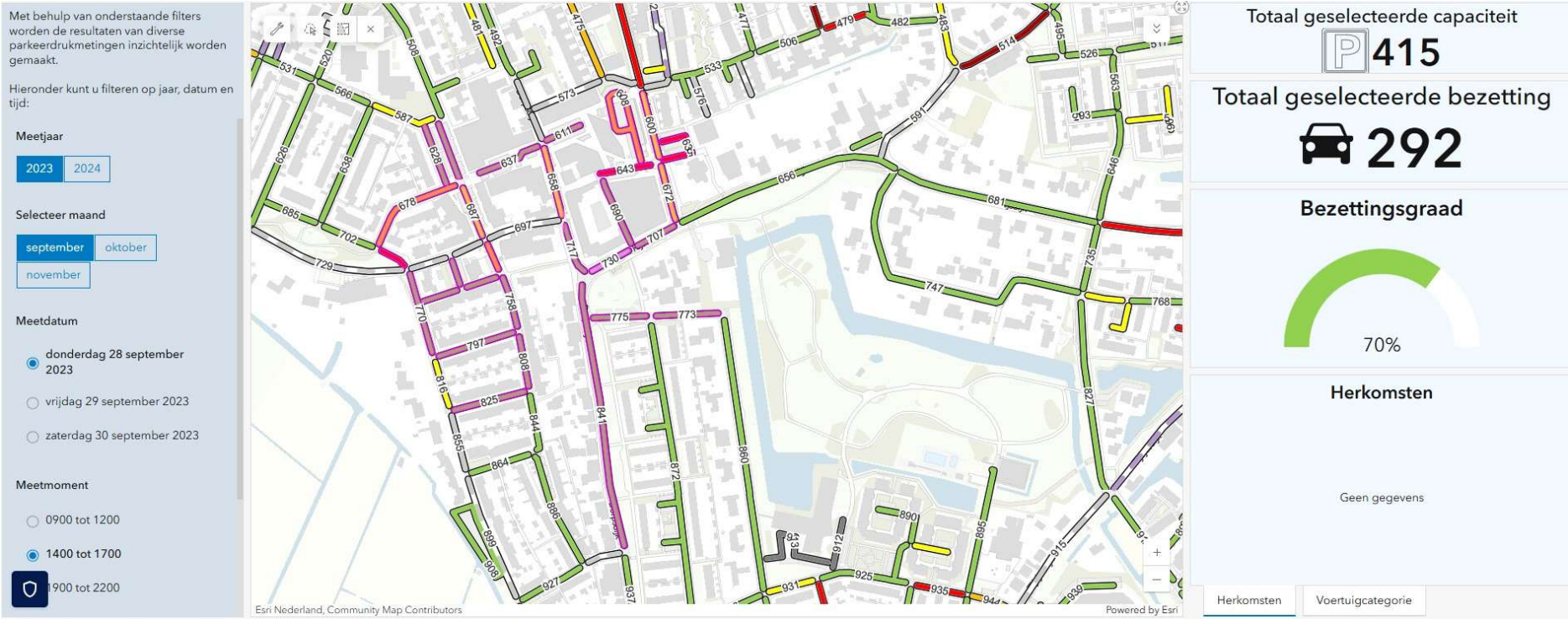


BIJLAGE A

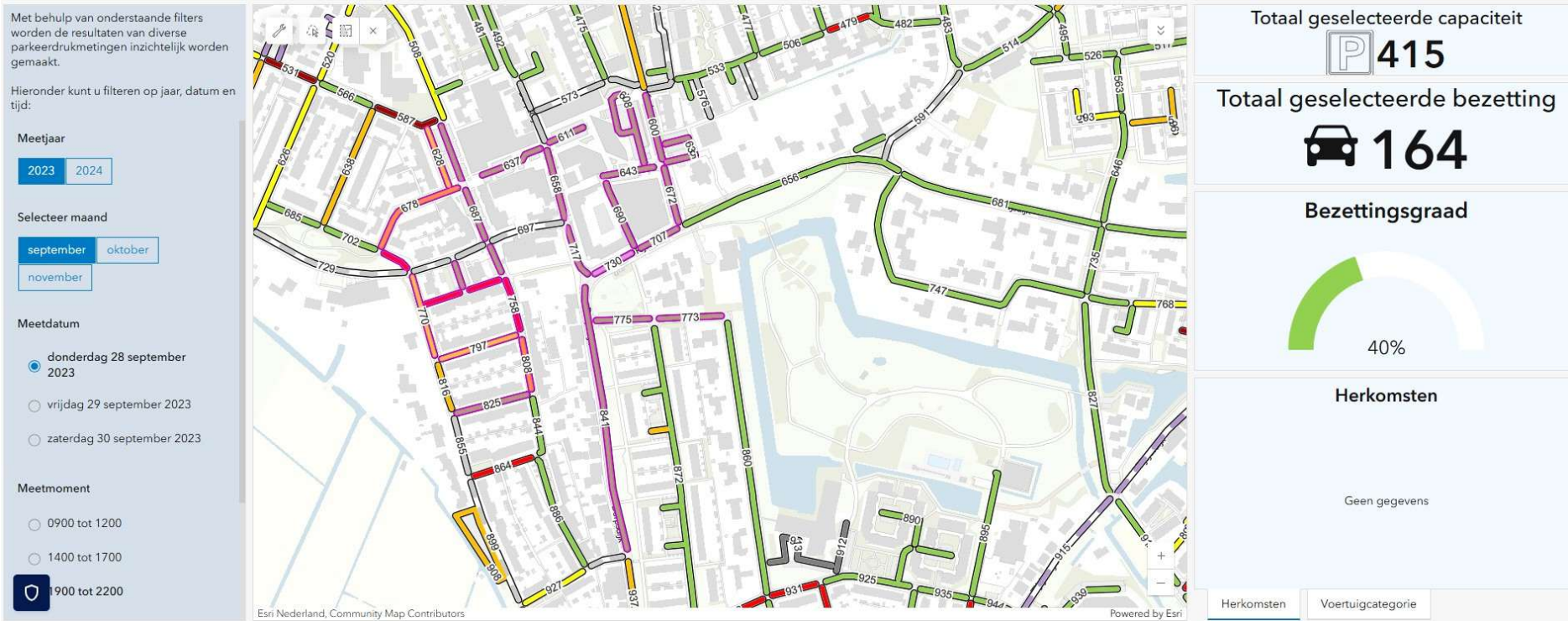
Werkdag ochtend



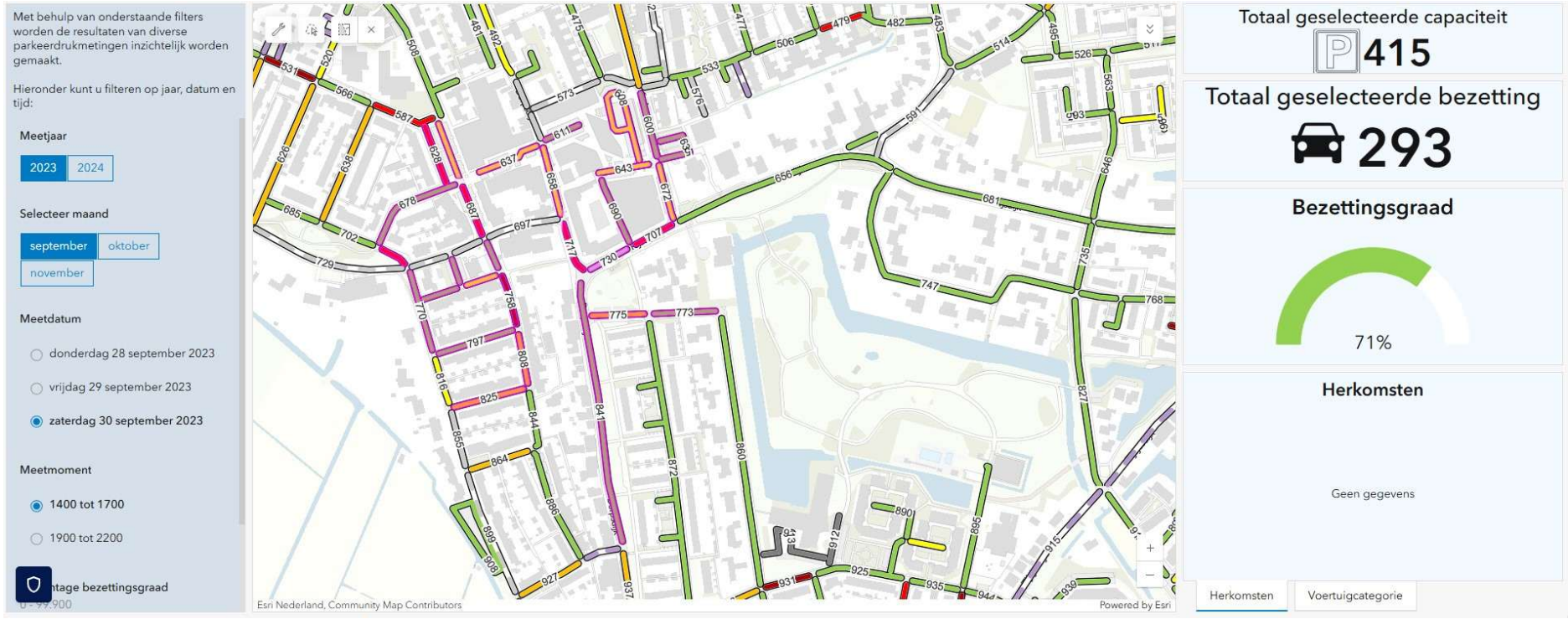
Werkdag middag



Werkdag avond



Zaterdag middag



Totaal geselecteerde capaciteit

 415

Totaal geselecteerde bezetting

 293

Bezettingsgraad

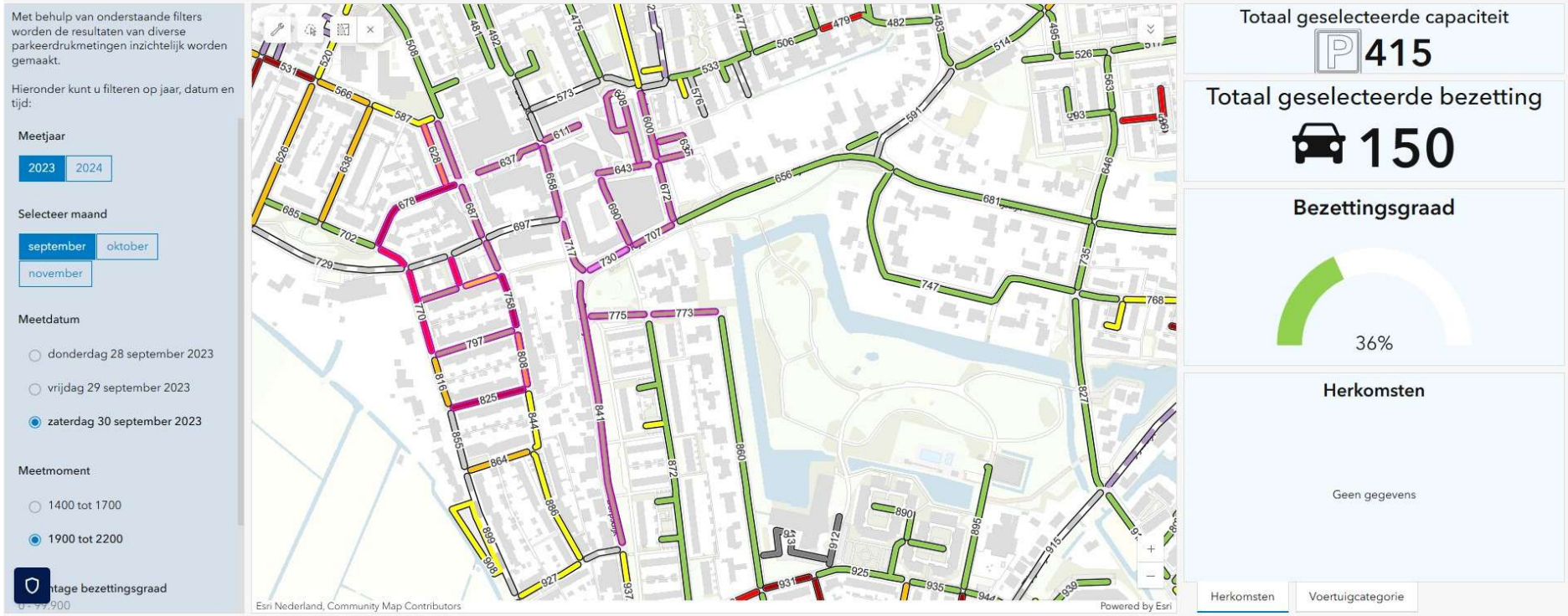
 71%

Herkomsten

Geen gegevens

Herkomsten Voertuigcategorie

Zaterdag avond



Zondag middag

