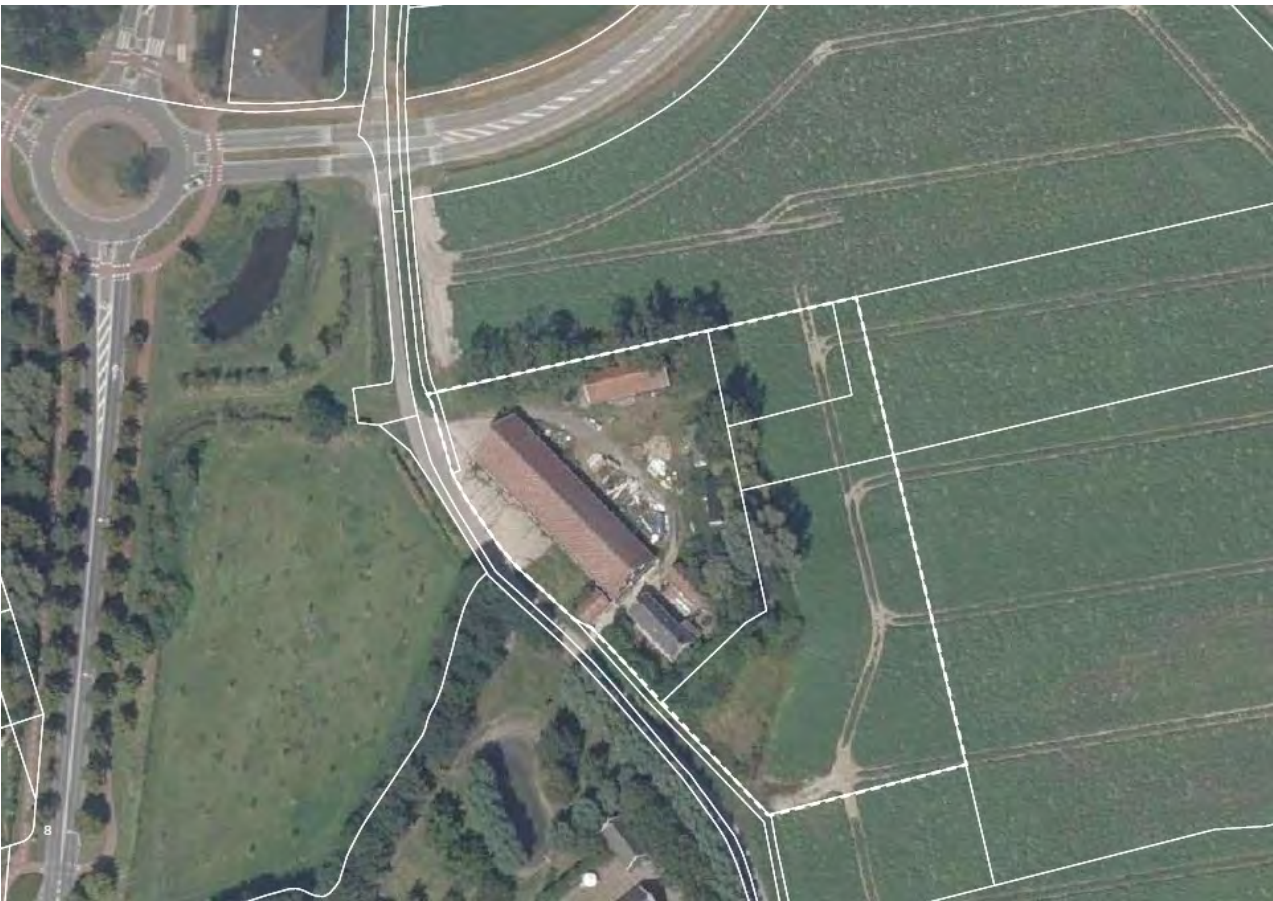


Verkeer en parkeren Elsa Hoeve, Kloetinge

Estea Capital



Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Projectteam Goudappel

© Copyright Goudappel

Estea Capital BV

Verkeer en parkeren Elsa Hoeve, Kloetinge

009113.20210513.R1.02

mei 2021

Simon Bleijenberg

[Copyright informatie]

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Parkeren	2
2.1 Aanpak	2
2.2 Uitgangspunten	3
Functieprogramma	3
Parkeernormen	3
Aanwezigheidspercentages	4
2.3 Resultaat normatieve parkeerbalans	4
2.4 Specifieke situatie ontwikkeling	5
2.5 Resultaat specifieke parkeerbalans	5
3. Verkeer	7
3.1 Aanpak	7
3.2 Uitgangspunten	7
Functieprogramma	7
CROW-kencijfers voor de verkeersgeneratie	8
Omrekenfactoren	8
3.3 Verkeersgeneratie ontwikkeling	9
3.4 Schouw op locatie	9
Indicatieve telling	10
Vormgeving	10
Functioneren	10
3.5 Wegenscan	12
3.6 Conclusie verkeer	13
4. Conclusies	14

1. Inleiding

Estea Capital BV is voornemens om de monumentale boerderij Elsa Hoeve aan de Stelleweg in Kloetinge te restaureren, herontwikkelen en een deel nieuwbouw te realiseren. Na realisatie van de ontwikkeling zijn er 38 zorgwoningen voor dementerende ouderen en een dagbesteding. Van deze 36 zorgwoningen zijn 20 woningen intramuraal en 18 aangemerkt als 'reguliere' zorgwoningen. Daarnaast is een vrijstaande woning zonder zorgfunctie beoogd.



Figuur 1.1: Afbeelding ontwikkellocatie Van Heutszlaan, Ede

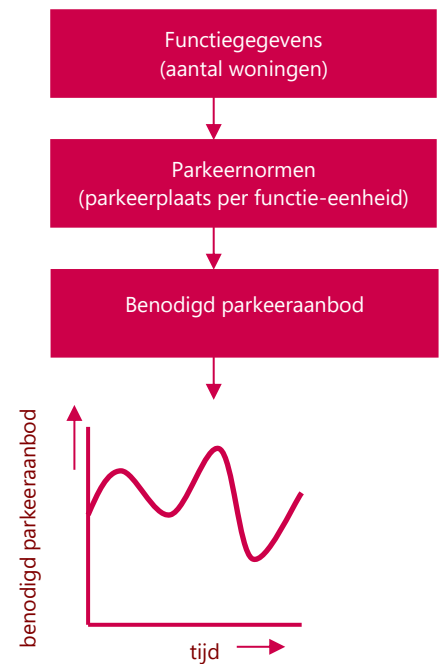
Een zorgpunt vanuit de gemeente Goes is het functioneren van de aansluiting van de Stelleweg op de Hoge Meet (zie figuur 1.1 voor de ligging). Door de geplande ontwikkeling zal de verkeersintensiteit op de Stelleweg toenemen. Estea heeft Goudappel gevraagd om het benodigd parkeeraanbod, de toename aan verkeerbewegingen en het functioneren van de Stelleweg inclusief aansluiting op de Hoge Meet inzichtelijk te maken. Hiervoor heeft een ervaren verkeerskundig adviseur van Goudappel een schouw uitgevoerd op de ontwikkellocatie.

2. Parkeren

2.1 Aanpak

Het benodigde parkeeraanbod is berekend door de omvang van iedere functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie). De te realiseren functies kennen verschillende doelgroepen, bewoners en bezoekers, die niet op elk moment van de week een even grote parkeervraag kennen. Zo kennen bewoners de hoogste parkeervraag gedurende de nacht, terwijl het maatgevende moment bij het bezoek van woningen de zaterdagavond is.

De parkeerplaatsen gelegen bij de ontwikkeling kunnen door verschillende parkeerders (doelgroepen) worden gebruikt, dit heet dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Door de toepassing van aanwezigheidspercentages is rekening gehouden met dit effect. In figuur 2.1 is de berekening van het benodigde parkeeraanbod schematisch weergegeven. Door dit af te zetten tegen de beschikbare parkeercapaciteit, ontstaat inzicht in de momenten waarop een tekort of overschot aan parkeerplaatsen ontstaat.



Figuur 2.1: Berekening benodigd parkeeraanbod

2.2 Uitgangspunten

In dit hoofdstuk zijn de uitgangspunten uiteengezet die zijn gehanteerd bij het opstellen van de parkeerbalans. Hierbij wordt als eerste het functieprogramma en vervolgens de bijbehorende parkeernormen weergegeven. Tot slot zijn de gehanteerde aanwezigheidspercentages weergegeven.

Functieprogramma

Aan de basis van de berekeningen van het benodigde parkeeraanbod ligt het functieprogramma zoals aangeleverd door Estea¹. In het functieprogramma zijn de verschillende type woningen opgenomen. Dit bestaat uit een vrijstaande woning en reguliere en intramurale zorgwoningen. Het functieprogramma van de ontwikkeling is opgenomen in tabel 2.1.

functie ontwikkelaar	aantal	eenheid
zorgwoningen intramuraal	20	wooneenheid
zorgwoningen regulier	18	wooneenheid
vrijstaande woning	1	wooneenheid

Tabel 2.1: Functieprogramma ontwikkeling Elsa Hoeve, Kloetinge

Parkeernormen

Naast het functieprogramma zijn de parkeernormen van de gemeente Goes van belang om de parkeerbalans voor de ontwikkeling op te stellen. In het parkeerbeleidsplan² van de gemeente Goes is onderscheid gemaakt naar ligging in het stedelijk gebied, de ontwikkellocatie is gelegen in het overige gebied van de gemeente Goes. In tabel 2.2 is weergegeven welke parkeernormen van toepassing zijn conform het gemeentelijk beleid.

functie ontwikkelaar	functie gemeente	parkeernorm totaal	parkeernorm bewoners	parkeernorm bezoekers	eenheid parkeernorm
zorgwoningen intramuraal	verpleeg- en verzorgingstehuis	0,7	0,28	0,42	wooneenheid
zorgwoningen regulier	serviceflat/aanleunwoning	0,6	0,3	0,3	wooneenheid
vrijstaande woning	woning duur	2,1	1,8	0,3	wooneenheid

Tabel 2.2: Gehanteerde parkeernormen ontwikkeling Elsa Hoeve, Kloetinge

¹ Stedenbouwkundig plan Stelleweg 2, Kloetinge d.d. 7 januari 2021

² Parkeerbeleidsplan 2009-2020, Gemeente Goes

Aanwezigheidspercentages

Om inzichtelijk te maken op welke momenten de beoogde functies parkeervraag genereren, zijn aanwezigheidspercentages toegepast. De gemeente verwijst in haar parkeernormennota naar de aanwezigheidspercentages van CROW. Binnen deze studie zijn de meest recente aanwezigheidspercentages uit CROW publicatie 381 aangehouden, deze zijn weergegeven in tabel 2.3.

functiegroep	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	werkdag-nacht	koop-avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
verpleeg/verzorging stehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
bewoners woningen	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
bezoekers woningen	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%

Tabel 2.3: Gehanteerde aanwezigheidspercentages ontwikkeling Elsa Hoeve, Kloetinge

2.3 Resultaat normatieve parkeerbalans

Zorgwoningen

Op basis van de bovenstaande aanpak en uitgangspunten is het benodigd parkeeraanbod conform gemeentelijk beleid berekend. Hierdoor ontstaat inzicht in het benodigd aantal parkeerplaatsen op verschillende momenten van de week. In tabel 2.4 is de normatieve parkeerbalans van de ontwikkeling opgenomen.

functie	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
zorgwoningen intramuraal	14,0	14,0	14,0	7,0	3,5	7,0	14,0	14,0	14,0
zorgwoningen regulier	5,4	2,7	2,7	4,9	5,4	4,3	3,2	4,3	3,8
bezoek zorgwoningen	5,4	0,5	1,1	4,3	0,0	3,8	3,2	5,4	3,8
benodigd parkeeraanbod zorgwoningen	24,8	17,2	17,8	16,2	8,9	15,1	20,5	23,7	21,6

Tabel 2.4: Benodigd parkeeraanbod zorgwoningen ontwikkeling Elsa Hoeve, Kloetinge (Gele kader is maatgevende moment)

Uit de tabel is af te lezen dat het maatgevende moment de zaterdagavond is. Op dat moment bedraagt het benodigd parkeeraanbod (afgerond) 24 parkeerplaatsen. Dit komt doordat op dit moment de aanwezigheid van de intramurale zorgwoningen en het bezoek maximaal is.

Reguliere woning

Voor de reguliere woning is dezelfde aanpak aangehouden als voor de berekening van het benodigd parkeeraanbod voor de zorgwoningen. In tabel 2.5 is het benodigd parkeeraanbod per moment van de week weergegeven.

functie	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
vrijstaande woning	1,8	0,9	0,9	1,6	1,8	1,4	1,1	1,4	1,3
bezoek woningen	0,3	0,0	0,1	0,2	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2
benodigd parkeeraanbod	2,1	0,9	1,0	1,9	1,8	1,7	1,3	1,7	1,5

Tabel 254: Benodigd parkeeraanbod reguliere woningen ontwikkeling Elsa Hoeve, Kloetinge (Gele kader is maatgevende moment)

Hieruit blijkt dat voor de reguliere woning de werkdagavond maatgevend is. Op dat moment bedraagt het benodigd parkeeraanbod (afgerond) 2 parkeerplaatsen.

2.4 Specifieke situatie ontwikkeling

De functiecategorieën die zijn opgenomen in het gemeentelijk parkeerbeleid sluiten niet goed aan bij het specifieke karakter van de intramurale zorgwoningen. Een deel van de parkeernorm van deze woningen is bestemd voor bewoners van woningen (zie tabel 2.2). Deze woningen zijn echter bedoeld voor dementerende ouderen die geen auto tot hun beschikking hebben. De parkeervraag van deze woningen zal dan ook alleen door personeel en bezoekers gegenereerd worden. Om deze reden is gekozen om het bewonersdeel van de parkeernorm niet mee te nemen in de berekening van het benodigd parkeeraanbod

2.5 Resultaat specifieke parkeerbalans

Op basis van paragraaf 2.4 is het benodigd parkeeraanbod rekening houdend met de specifieke situatie van de ontwikkeling berekend. Hierin is het benodigd parkeeraanbod van de intramurale zorgwoningen gecorrigeerd, de overige woningen zijn ongewijzigd. In tabel 2.6 is de specifieke parkeerbalans voor de zorgwoningen weergegeven, voor de reguliere woningen is het benodigd parkeeraanbod niet gewijzigd.

functie	zonder dubbel gebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
zorgwoningen intramuraal	8,4	8,4	8,4	4,2	2,1	4,2	8,4	8,4	8,4
zorgwoningen regulier	5,4	2,7	2,7	4,9	5,4	4,3	3,2	4,3	3,8
bezoek zorgwoningen	5,4	0,5	1,1	4,3	0,0	3,8	3,2	5,4	3,8
benodigd parkeeraanbod zorgwoningen	19,2	11,6	12,2	13,4	7,5	12,3	14,9	18,1	16,0

Tabel 2.6: Specifieke parkeerbalans zorgwoningen ontwikkeling Elsa Hoeve, Kloetinge (Gele kader is maatgevende moment)

In tabel 2.6 is te zien dat het maatgevende moment voor de zorgwoningen nog steeds de zaterdagavond is. Op dit moment bedraagt het benodigd parkeeraanbod maximaal (afgerond) 18 parkeerplaatsen.

3. Verkeer

3.1 Aanpak

Naast de berekening van het benodigd parkeeraanbod is ook berekend hoeveel extra verkeersbewegingen de ontwikkeling teweeg brengt. Dit zogeheten planeffect is berekend door eerst inzichtelijk te maken hoeveel verkeer de huidige functie genereert, vervolgens is bepaald wat het aantal verkeersbewegingen dat na uitvoering van de ontwikkeling van en naar de ontwikkellocatie gaat.

Er is een sterke relatie tussen het aantal parkeerplaatsen en het aantal verkeersbewegingen dat een functie genereert. Om deze reden is in deze studie gebruikt gemaakt van de verkeersgeneratie per parkeerplaats. Dit is berekend door het kencijfer voor de verkeersgeneratie te delen door het kencijfers voor het parkeren.

Hierbij zijn in eerste instantie weekdag-etmaalintensiteiten berekend, hierbij worden de kencijfers uit CROW publicatie 381 aangehouden. De weekdag-etmaalintensiteiten worden omgerekend naar werkdag-etmaalintensiteiten en verder vertaald naar spitsintensiteiten waarbij onderscheid is gemaakt tussen inkomende en uitgaande verkeersbewegingen. Deze vertaalslag is gemaakt op basis van CROW publicatie 256³.

Verkeersintensiteiten fluctueren gedurende een dag, per week en per jaar, bijvoorbeeld onder invloed van het weer. Een met de ervaringscijfers berekende waarde voor de verkeersgeneratie zal nooit (exact) overeenkomen met de werkelijkheid.

3.2 Uitgangspunten

Functieprogramma

Het functieprogramma voor de berekening van de verkeersgeneratie van de ontwikkeling is gelijk aan het functieprogramma voor de berekening van het benodigd parkeeraanbod zoals opgenomen in tabel 2.2.

³ CROW publicatie 256 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden' d.d. oktober 2007

CROW-kencijfers voor de verkeersgeneratie

In CROW-publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren – December 2018) zijn voor verschillende functies kencijfers voor parkeren en verkeersgeneratie opgenomen. Binnen de kencijfers is conform het gemeentelijk parkeerbeleid gekozen voor 'matig stedelijk gebied' (stedelijkheidsgraad) in stedelijke zone 'rest bebouwde kom'. Binnen de bandbreedte die de kencijfers geven is gekozen om het gemiddelde CROW-parkeerkencijfer als uitgangspunt te hanteren. Bij het hanteren van de kencijfers voor de verkeersgeneratie is bij dezelfde uitgangspunten aangesloten. In tabel 3.1 zijn de CROW-kencijfers voor de verkeersgeneratie per functie weergegeven. De waarden zijn gepresenteerd in motorvoertuigen (mvt) per etmaal op een gemiddelde weekdag.

functie ontwikkelaar	functie CROW	kencijfer parkeren	kencijfer verkeersgeneratie	eenheid kencijfers	verkeersgeneratie per parkeerplaats
zorgwoningen intramuraal	serviceflat/aanleunwoning	1,1	2,45	wooneenheid	2,227
zorgwoningen regulier	serviceflat/aanleunwoning	1,1	2,45	wooneenheid	3,727
vrijstaande woning	koop, huis, vrijstaand	2,2	8,2	wooneenheid	2,227

Tabel 3.1: Gehanteerde kencijfers verkeersgeneratie ontwikkeling Elsa Hoeve, Kloetinge

Omrekenfactoren

Voor het berekenen van de spitsintensiteiten is gebruik gemaakt van omrekenfactoren uit CROW publicatie 256. De eerste stap is het omzetten van de verkeersintensiteit op weekdagniveau naar werkdagen en vervolgens naar de ochtend- (OS) en avondspits (AS) periode. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen uitgaande en inkomende verkeersbewegingen. In tabel 3.2 zijn de relevante omrekenfactoren voor woningen opgenomen uit de categorie 'overige woonmilieus'.

type locatie	omrekenfactor				
	weekdag - werkdag	OS in	OS uit	AS in	AS uit
overige woonmilieus	1,11	0,88%	7,12%	7,20%	1,80%

Tabel 3.2: Gehanteerde omrekenfactoren ontwikkeling Elsa Hoeve, Kloetinge

3.3 Verkeersgeneratie ontwikkeling

Op basis van de bovenstaande uitgangspunten is berekend wat de hoeveelheid verkeer de ontwikkeling naar verwachting genereert. De resultaten van deze berekening zijn opgenomen in tabel 3.3. Hieruit blijkt dat per werkdagemaal de ontwikkeling naar verwachting circa 70 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal genereert. Vertaalt naar spitsintensiteiten zijn er in zowel de ochtend- als avondspits 6 extra motorvoertuigbewegingen door toedoen van de ontwikkeling.

functie	verkeersgeneratie weekdag	verkeersgeneratie werkdag	OS in	OS uit	AS in	AS uit
zorgwoningen intramuraal	31,2	34,6	0,3	2,5	2,5	0,6
zorgwoningen regulier	24,1	26,7	0,2	1,9	1,9	0,5
vrijstaande woning	7,8	8,7	0,1	0,6	0,6	0,2
totaal	63	70	1	5	5	1

Tabel 3.3: Aantal motorvoertuigbewegingen ontwikkeling Elsa Hoeve, Kloetinge

3.4 Schouw op locatie

Op vrijdag 9 april is door een ervaren verkeerskundig adviseur van Goudappel een schouw uitgevoerd bij de beoogde ontwikkellocatie. Ten tijde van de schouw was het goed weer (droog, windstil en circa 10 graden Celsius). Tussen 14:00 en 15:00 is een indicatieve telling uitgevoerd om een beeld te krijgen van de huidige verkeersintensiteiten op de Stelleweg. Daarnaast is gekeken naar de vormgeving en het functioneren van de Stelleweg. Hierbij is vooral aandacht voor de aansluiting op de Hoge Meet en het passeren van fietsers en wandelaars op de Stelleweg. Hieronder zijn alle onderdelen separaat behandeld.

Schouw tijdens corona

Vanwege de corona-crisis is het huidige verkeersbeeld mogelijk niet representatief. De verkeersintensiteiten die waargenomen zijn, komen niet overeen met de reguliere verkeersintensiteiten van een spitsperiode. Gezien de functies aan de Stelleweg zal de verkeerssituatie niet veel wijzigen na de corona-crisis. Derhalve wordt binnen deze studie toch een schouw op locatie uitgevoerd om een 'gevoel' te krijgen van de algehele verkeerssituatie.

Indicatieve telling

Tijdens de indicatieve telling zijn zowel motorvoertuigen (auto's), fietsers en wandelaars geteld. Tijdens het getelde uur (vrijdag 9 mei van 14:00 – 15:00) is er één autobeweging geteld, 11 wandelaars en 30 fietsers ter hoogte van de ontwikkellocatie.

Vormgeving

Bij het beoordelen van de huidige vormgeving is voornamelijk gekeken naar het wegvak van de Stelleweg tussen de ontwikkellocatie en Hoge meet. Over dit wegvak zal het bestemmingsverkeer zich voornamelijk verplaatsen richting de ontwikkeling. De Stelleweg is alleen toegankelijk voor landbouw en bestemmingsverkeer. De huidige vormgeving van de Stelleweg kenmerkt zich door een smalle rijbaan (2,70 meter of het smalste punt), hierdoor is er weinig ruimte om uit te wijken voor passerend verkeer. Ter hoogte van de ontwikkellocatie is voldoende ruimte voor verkeer om elkaar te passeren. De zichtlijnen tussen de Hoge Meet en de ontwikkellocatie zijn niet onderbroken waardoor autoverkeer zicht heeft op verkeer van de andere richting.

Functioneren

De aansluiting met de Hoge Meet is vormgegeven als een zogenaamde 'halve aansluiting'. Dit betekent dat het verkeer enkel rechtsaf in- en rechtsaf uit kan rijden. Op korte afstand van de aansluiting van de Stelleweg zijn op de Hoge Meet aan weerszijden rotondes gelegen. Dit maakt het keren en aankomen vanuit oostelijke richting en het vertrekken in westelijke richting eenvoudig. Bij de aansluiting op de Hoge Meet is bermschade te zien (zie afbeelding 3.1), dit lijkt voornamelijk te komen door landbouwvoertuigen. Tijdens de schouw is de inrit ook gebruikt voor verkeer om even te stoppen. Tijdens de schouw is vrijwel geen gemotoriseerd verkeer waargenomen op de Stelleweg. Het wegvak is voldoende breed om één richting comfortabel te rijden, passeren van voetgangers en fietsers niet mogelijk op hoge snelheid. Het zicht tussen de Elsa Hoeve en de aansluiting is goed (zie afbeelding 3.2), voldoende opstelruimte bij de Elsa Hoeve waardoor zicht is op tegemoet rijdend verkeer.



Afbeelding 3.1: Foto 1 Schouw Elsa Hoeve, Kloetinge

Afbeelding 3.2: Foto 2 Schouw Elsa Hoeve, Kloetinge

Zichtlijnen voor overstekende fietsers ook voldoende, een midden-eiland is aanwezig maar niet heel ruim opgezet. Is tweerichtingsverkeer voor alleen bestemmingsverkeer en landbouwvoertuigen. Voetgangers zijn makkelijk in te halen, fietsers minder omdat deze niet in de berm uitwijken. Er zijn alternatieve fietsroutes die parallel lopen aan de Stelleweg, maar die zijn minder aantrekkelijk.

Hoewel de Stelleweg niet is ingericht voor hoge verkeersintensiteiten. In de huidige situatie hebben zich tijdens de waarneming geen gevaarlijke situaties voorgedaan. Dit komt voornamelijk door de goede zichtlijnen en een vormgeving die niet uitnodigt tot grote snelheden. Ook is de lengte van het wegvak tussen de ontwikkellocatie en Hoge Meet erg beperkt, hierdoor zullen er niet snel problemen op het gebied van verkeersveiligheid of doorstroming optreden. Berm schade kan voorkomen worden door een smalle strook half verharding aan weerszijde van het asfalt.

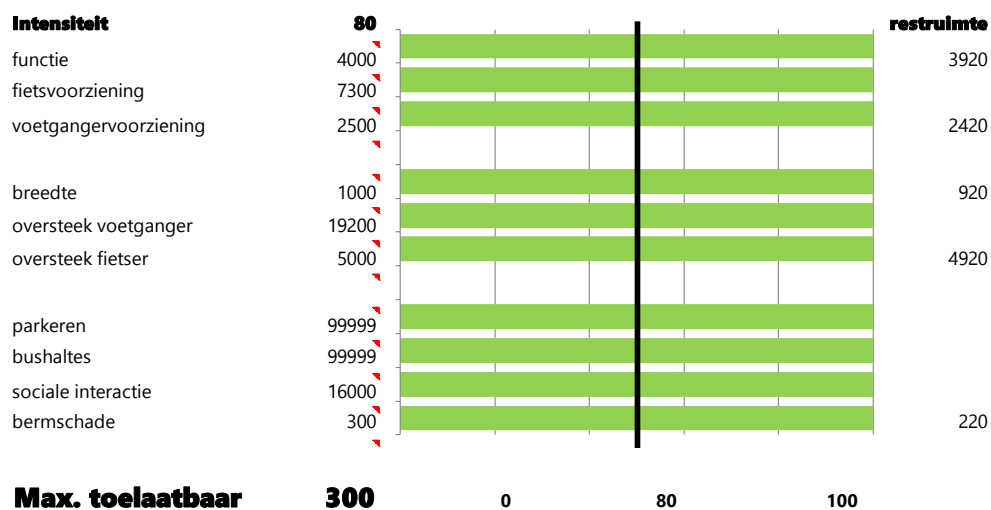
3.5 Wegenscan

Op basis van de wegkenmerken zoals verzameld tijdens de schouw, en de berekende etmaalintensiteiten is de door Goudappel ontwikkelde Wegenscan ingevuld. Uit de Wegenscan blijkt dat de maximaal wenselijke verkeersintensiteit op de Stellegeweg circa 300 motorvoertuigen per etmaal bedraagt. Op basis van de indicatieve telling en de berekende verkeersgeneratie bedraagt de verwachte verkeersintensiteit op de Stellegeweg ($1 \times 24 + 70 =$) 94 motorvoertuigbewegingen per werkdag etmaal. Dit is ruim onder de maximaal wenselijke verkeersintensiteit zoals berekend in de Wegenscan.

Gezien het feit dat de indicatieve telling op een vrijdagmiddag plaats heeft gevonden is ook gekeken naar de kencijfers verkeersgeneratie voor de bestaande functie. Dit is een vrijstaand huis waardoor de functie 'koop, huis, vrijstaand' van het CROW het meest toepasselijk is. Het kencijfer behorende bij de ontwikkellocatie bedraagt 8,2 motorvoertuigen per werkdag etmaal. Conform CROW publicatie 256 is dit omgerekend naar werkdag etmaal, op een gemiddeld werkdag etmaal genereert de huidige functie ($8,2 \times 1,11 =$) 9,1 motorvoertuigen per werkdag etmaal. Op basis van dit uitgangspunt is de verwachte toekomstige verkeersintensiteit op de Stellegeweg ($9 + 70 =$) 79 motorvoertuigen per werkdag etmaal. Ook dit is ruim onder de maximaal wenselijke verkeersintensiteit.

De WEGENSCAN is een door Goudappel ontwikkelde tool, waarmee op basis van verschillende wegkenmerken een uitspraak kan worden gedaan over de maximaal wenselijke verkeersintensiteit conform de uitgangspunten in Duurzaam Veilig.

INTENSITEITSGRENZEN



Figuur 3.1: Uitvoer Wegenscan Elsa Hoeve Kloetinge

3.6 Conclusie verkeer

Op basis van de schouw en een analyse met behulp van de Wegenscan is geconcludeerd dat de toegenomen verkeersintensiteiten niet direct voor problemen zullen zorgen voor het functioneren van de Stelleweg en de aansluiting op de Hoge Meet in de huidige vormgeving. De Stelleweg is qua vormgeving dusdanig ingericht dat er langzaam gereden wordt. Dit in combinatie met de beperkte afstand tot de ontwikkellocatie en de goede zichtlijnen maakt dat Goudappel geen noodzaak ziet tot ingrijpende wijzigingen in het wegvak of de aansluiting op de Hoge Meet.

Goudappel ziet mogelijkheden om met behulp van kleine ingrepen de veiligheid en doorstroming op de Stelleweg te verbeteren. Hierbij kan gedacht worden aan het verbreden van de Stelleweg tot de ontwikkellocatie met half verharding (bermverharding als grasbetonstenen) aan weerszijde. Hierdoor kan verkeer elkaar beter passeren zonder dat dit resulteert in bermschade. Daarnaast is de aansluiting op de Hoge Meet een aandachtspunt. Hier is het mogelijk meer opstelruimte te realiseren zodat overstekende fietsers geen hinder ondervinden van verkeer dat staat opgesteld voor het kruispunt.

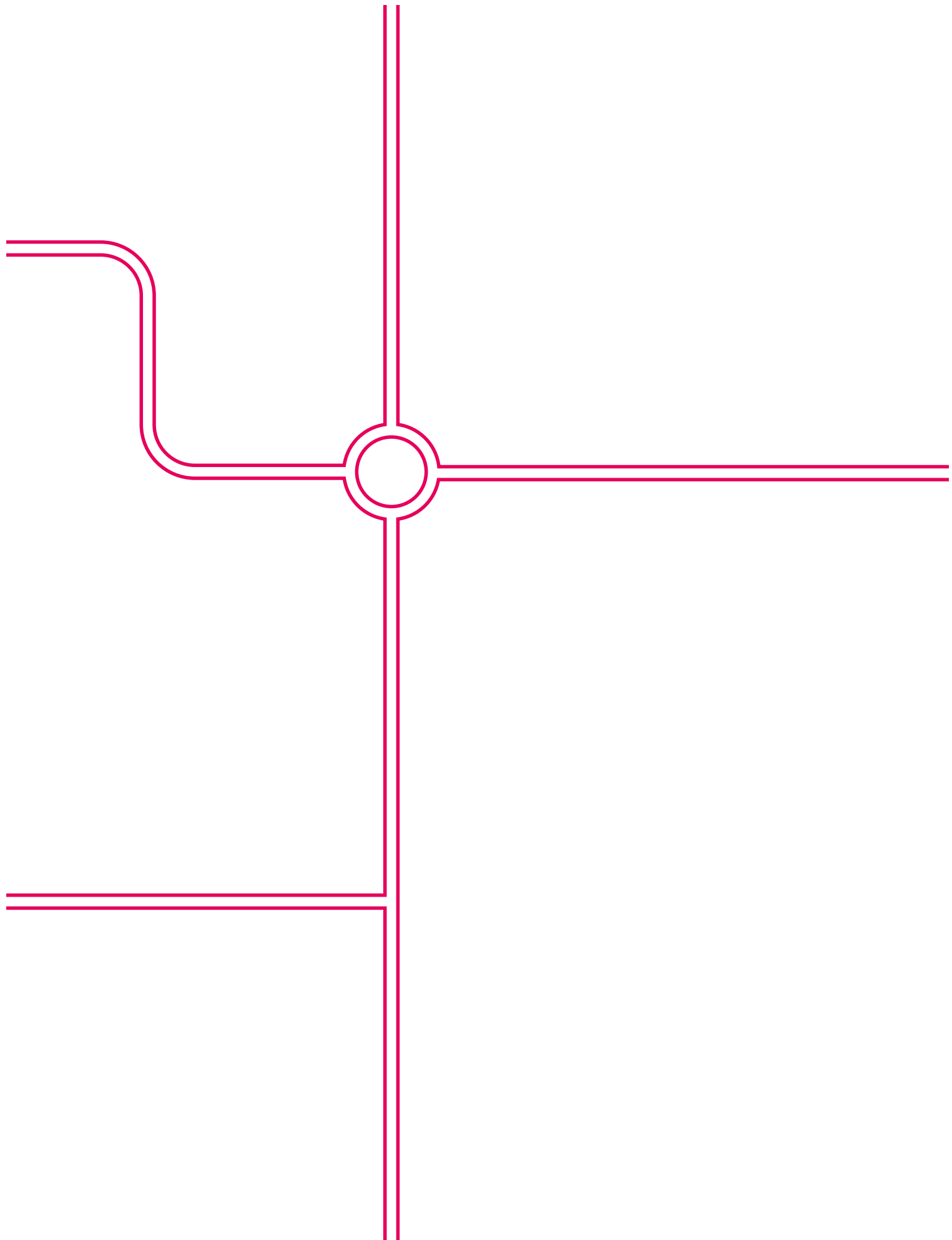
4. Conclusies

Op basis van de bovenstaande analyses zijn de volgende conclusies getrokken op het gebied van parkeren:

- Het normatief benodigd parkeeraanbod op het maatgevende moment van de ontwikkeling bedraagt:
 - 24 parkeerplaatsen voor de zorgwoningen (zaterdagavond);
 - 2 parkeerplaatsen voor de reguliere woning (werkdagavond);
- Rekening houdend met de specifieke situatie van de ontwikkeling zijn er 18 parkeerplaatsen benodigd op het maatgevende moment (zaterdagavond).

Op het gebied van verkeer zijn de volgende conclusies getrokken:

- De berekende verkeersintensiteit van 70 motorvoertuigbewegingen zorgt naar verwachting niet voor problemen op de Stelleweg en aansluiting op de Hoge Meet;
- Vanuit verkeerkundig oogpunt zijn naar verwachting geen ingrijpende maatregelen nodig aan het wegprofiel en aansluiting op de Hoge Meet;
- Met kleine aanpassingen aan de vormgeving van de Stelleweg en de aansluiting op de Hoge Meet kunnen eventuele problemen op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid worden opgelost.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
The Netherlands

Postbus 161
7400 AD Deventer
The Netherlands

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32