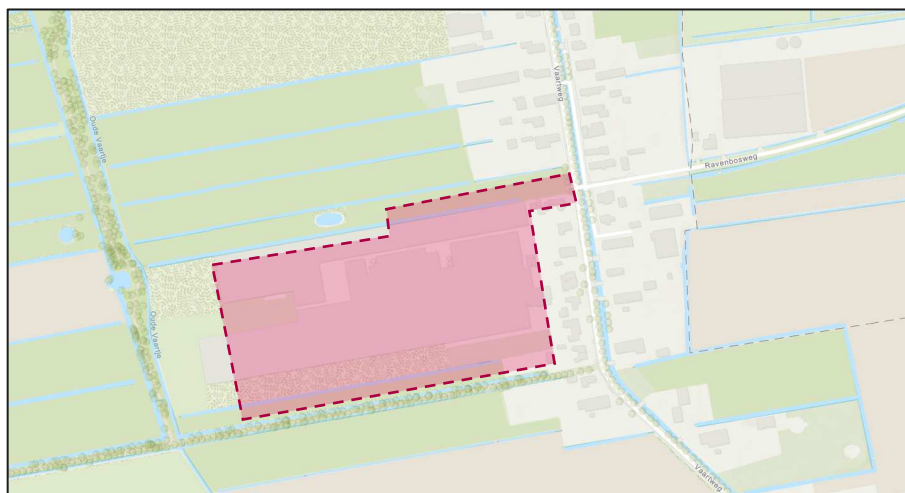


Opdrachtgever	Bogor Projectontwikkeling B.V.
Datum	10 januari 2023
Kenmerk	013740.20221124.N1.04
Pagina	1/11

1. Inleiding

Bogor Projectontwikkeling is betrokken bij de bouw van 10 woningen op het terrein van een glastuinbouwcomplex aan de Vaartweg in 's-Gravenmoer (gemeente Dongen), zie figuur 1.1 voor de ligging. Het glastuinbouwcomplex wordt gesloopt om ruimte te maken voor de woningen. Als gevolg van de herontwikkeling veranderen de verkeersstromen en verkeersintensiteiten van/naar de locatie. Goudappel B.V. is gevraagd om de verkeerseffecten van de herontwikkeling inzichtelijk te maken. In voorliggende notitie zijn de aanpak, uitgangspunten en resultaten weergegeven.



Figuur 1.1: Locatie van de herontwikkeling (indicatief) aan de Vaartweg in 's-Gravenmoer

Het functieprogramma bestaat in de huidige situatie uit een glastuinbouwcomplex van circa 40.000 m² bvo¹. In de toekomstige situatie worden er op deze locatie 10 vrijstaande woningen gerealiseerd.

¹ Bron: BAG-viewer; Basisregistratie Adressen en Gebouwen.

2. Verkeersgeneratie

2.1 Aanpak en uitgangspunten

In deze paragraaf worden de aanpak en uitgangspunten toegelicht voor het berekenen van de verkeersgeneratie.

De verkeersgeneratie bestaat uit een optelling van alle vertrekkende en aankomende motorvoertuigbewegingen. Hiervoor worden CROW²-verkeersgeneratiekencijfers gebruikt. Deze zijn afkomstig uit publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren' (december 2018). De kencijfers zijn gebaseerd op de stedelijkheidsgraad³ van de gemeente en de ligging ten opzichte van het centrum. Voor de gemeente Dongen geldt een stedelijkheidsgraad van 'matig stedelijk' en de ontwikkellocatie is gelegen in de rest bebouwde kom. In deze categorie is een bandbreedte beschikbaar, waarbij aansluitend op de parkeernormen uit het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Dongen, het 'Parapluplan Parkeren 2020' (d.d. 1 juli 2020), is gerekend met de maximale kencijfers.

De verkeersgeneratiekencijfers zijn opgesteld voor een gemiddelde weekdagetmaal. Het maatgevende moment voor de verkeersafwikkeling is tijdens een werkdag. Om dit om te rekenen hanteert het CROW een vaste omrekenfactor per functie. Vervolgens is het ook mogelijk om de verkeersgeneratie van een werkdag om te rekenen naar spitsuren. Hiervoor hanteert CROW ook vaste percentages ten opzichte van de verkeersgeneratie. Deze omrekenfactoren en percentages zijn afkomstig uit CROW-publicatie 256: 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden' (oktober 2008)⁴.

Woningen

In CROW-publicatie 381 zijn voor verschillende functies de kencijfers voor de verkeersgeneratie opgenomen. Binnen de categorie 'wonen' wordt onderscheid gemaakt in woningtypen (appartement, eengezinswoning etc.) en of het een huur- of koopwoning is. Het gehanteerde verkeersgeneratiekencijfer en de omrekenfactoren van de woningen zijn weergegeven in tabel 2.1. Op basis van de gehanteerde uitgangspunten leidt dit tot het hoogste verkeersgeneratiekencijfer binnen de categorie 'wonen'. Daarmee is sprake van een worst-case aanname.

² CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid.

³ De stedelijkheidsgraad wordt afgeleid uit het aantal huishoudens per km².

⁴ De beschreven achtergronden zijn niet opgenomen in de meest recente CROW publicatie (381: Toekomstbestendig parkeren).

functie	functie in CROW	verkeersgeneratiekencijfer weekdag	omrekenfactor werkdag	aandeel ochtendspits	aandeel avondspits
woningen	koop, huis, vrijstaand	8,6 motorvoertuigbewegingen per woning	1,11	8%	9%

Tabel 2.1: Uitgangspunten berekening verkeersgeneratie

Tuinbouw

In de huidige situatie is er een glastuinbouwcomplex van circa 40.000 m² (4 hectare) gesitueerd op de ontwikkellocatie. CROW heeft geen aparte verkeersgeneratiekencijfers voor een glastuinbouwcomplex. Omdat het een specifieke functie is met een grote oppervlakte, maar relatief weinig werknemers, wordt de verkeersgeneratie bepaald door maatwerk. Op basis van ervaringscijfers van Goudappel is een reële verkeersgeneratie bepaald.

Goudappel heeft het verkeersmodel van de gemeente Westland in eigen beheer. Westland is een gemeente met veel glastuinbouw en dit is ook in het verkeersmodel gemodelleerd. Hierin wordt per arbeidsplaats een verkeersproductie (aankomend verkeer) van 1,1 gehanteerd met los daarvan een productie van 0,25 vrachtbewegingen per etmaal per arbeidsplaats. De verkeersproductie per arbeidsplaats bedraagt zodoende $(1,1 + 0,25 =) 1,35$ motorvoertuigbewegingen per werkdag etmaal (het verkeersmodel rekent op basis van werkdagen). Er van uitgaande dat alle medewerkers en vrachtwagens op dezelfde dag aankomen en vertrekken betekent dat de verkeersgeneratie het dubbele van de verkeersproductie is. Zodoende is de verkeersgeneratie (aankomend + vertrekkend verkeer) $2 \times 1,35 = 2,7$ motorvoertuigbewegingen per arbeidsplaats. Hiervan is het aandeel vrachtverkeer 0,5 motorvoertuigbewegingen per arbeidsplaats (het aandeel vrachtverkeer bedraagt circa 19%). Het gemiddelde aantal werknemers per hectare bedraagt circa 9⁵.

Om de verkeersgeneratie van een werkdag om te rekenen tot spitsuren wordt wel de CROW-methodiek gebruikt. Uit publicatie 256 blijkt dat voor bedrijven het aandeel verkeer in het ochtendspitsuur 9% bedraagt en in het avondspitsuur 8%. De verkeersgeneratie kan worden teruggerekend van werkdag naar weekdag door de verkeersgeneratie te delen door 1,33, conform de CROW-methodiek (normaliter van weekdag naar werkdag door te vermenigvuldigen met 1,33). Tabel 2.2 laat de genoemde uitgangspunten in het kort zien.

functie	verkeersgeneratiekencijfer weekdag	omrekenfactor werkdag	aandeel ochtendspits	aandeel avondspits
glastuinbouw	2,7 motorvoertuigbewegingen per arbeidsplaats	1,33	9%	8%

Tabel 2.2: Uitgangspunten verkeersgeneratie glastuinbouw

⁵ Personeelsmanagement en imago in de glastuinbouw; Pagina 6.

2.2 Verkeersgeneratie vigerend bestemmingsplan

In de huidige situatie bevat het functieprogramma een glastuinbouwcomplex met een oppervlakte van circa 40.000 m² bvo. Tabel 2.3 geeft de verkeersgeneratie weer van de huidige situatie.

functie	oppervlakte	aantal werknemers	verkeersgeneratie werkdag totaal	aandeel vrachtverkeer
glastuinbouw	4 hectare	36 (4 x 9)	98 (36 x 2,7)	18

Tabel 2.3: Verkeersgeneratie huidige situatie

In de huidige situatie genereert het glastuinbouwcomplex circa 98 motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde werkdag. Hiervan is het aandeel vrachtverkeer 18 motorvoertuigbewegingen op een werkdag. Op een werkdag bedraagt de verkeersgeneratie ($98 / 1,33 =$) 74 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Het aandeel verkeer in de ochtendspits bedraagt ($98 \times 9\% =$) 9 motorvoertuigbewegingen. In de avondspits bedraagt de verkeersgeneratie ($54 \times 8\% =$) 8 motorvoertuigbewegingen.

2.3 Verkeersgeneratie toekomstige situatie

De verkeersgeneratie in de toekomstige situatie is weergegeven in tabel 2.4.

functie	omvang	kencijfer werkdag	omrekenfactor werkdag/werkdag	verkeersgeneratie werkdag totaal	aandeel vrachtverkeer
woningen	10 vrijstaande woningen	8,6	1,11	96	laag

Tabel 2.4: Verkeersgeneratie toekomstige situatie (woningbouw)

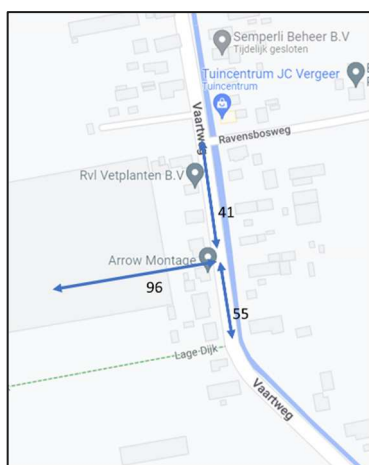
In de toekomstige situatie genereren de woningen circa 96 motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde werkdag. De hoeveelheid vrachtverkeer is bij woningen beperkt. Het aandeel verkeer in de ochtendspits bedraagt ($96 \times 8\% =$) 8 motorvoertuigbewegingen. In de avondspits bedraagt de verkeersgeneratie ($96 \times 9\% =$) 9 motorvoertuigbewegingen.

De berekende verkeersgeneratie conform het vigerende bestemmingsplan alsmede voor de toekomstige functies is in absolute waarden zeer beperkt. De verkeersgeneratie van de huidige functies wordt niet gesaldeerd op de toekomstige verkeersgeneratie, waarmee sprake is van een worstcase benadering.

3. Effect van de verkeersgeneratie

3.1 Verdeling verkeersgeneratie

Uit het vorige hoofdstuk is gebleken dat de verkeersgeneratie van de locatie als gevolg van de te realiseren circa 96 motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde werkdag bedraagt. Dit is een relatief lage toename die in de praktijk niet waarneembaar is. Bovendien verdeelt het verkeer zich over de Vaartweg. Een deel slaat rechtsaf richting het zuidoosten en een ander deel slaat linksaf richting het noordwesten. Hierdoor is de verkeersgeneratie van 96 motorvoertuigbewegingen niet waarneembaar op één wegvak. Uit het verkeersmodel BBMA (Brabant Brede Model Aanpak Midden Brabant) is afgeleid hoe het verkeer zich in de huidige situatie verdeelt. Hieruit blijkt dat van het verkeer op de Vaartweg circa 58% richting het zuiden rijdt en 42% richting het noorden. Bij eenzelfde verdeling van de toename in verkeersgeneratie levert dit de verdeling op zoals in figuur 3.1 is weergegeven.



Figuur 3.1: Verwachte verdeling verkeer over de Vaartweg

Tijdens het drukste spitsuur is sprake van een toename van 9 motorvoertuigbewegingen. Ook dit is een te verwaarlozen waarde, dat neerkomt op gemiddeld 1 auto per circa 6 minuten. Bovendien is de verwachting dat het aantal vrachtbewegingen afneemt. Omdat een glastuinbouwbedrijf meer vrachtritten genereert dan woningen zal de overlast van vrachtverkeer naar verwachting afnemen. De verwachting is dat het verkeer gezien de geringe toename in de toekomst goed en veilig kan worden afgewikkeld.

3.2 Schouw op locatie

Op donderdag 30 september 2021 heeft een schouw op locatie plaatsgevonden. Een ervaren verkeerskundig adviseur heeft tussen 16.00 en 17.00 uur de locatie bezocht. Tijdens het locatiebezoek is het huidige verkeersbeeld verkend. Indicatief heeft een telling plaatsgevonden, waarbij in de periode van 15 minuten de verkeersintensiteit is geregistreerd naar rijrichting. Tussen 16.45 en 17.00 uur zijn in totaal 40 voertuigen waargenomen, waarvan 33 personenauto's, 5 fietsers en 2 vrachtwagens. Indien dit lineair wordt doorvertaald leidt dit tot een uurintensiteit van circa 160 verkeersbewegingen. Voor een verdere indruk van de huidige verkeersbelasting is gebruik gemaakt van ons eigen Mobiliteitsspectrum⁶. Het Mobiliteitsspectrum beschikt over informatie met betrekking tot intensiteiten uit de jaren 2018 tot en met 2020. Hieronder zijn de verkeersintensiteiten in deze jaren weergegeven:

- verkeersintensiteiten 2018: 1.180 mvt/weekdagemaal (drukste spitsuur: avondspits 113 mvt/uur);
- verkeersintensiteiten 2019: 1.381 mvt/weekdagemaal (drukste spitsuur: avondspits 140 mvt/uur);
- verkeersintensiteiten 2020: 911 mvt/weekdagemaal (drukste spitsuur: avondspits 84 mvt/uur).

Het grote verschil in de verkeersintensiteiten is naar verwachting grotendeels toe te schrijven aan verkeersbeperkende maatregelen genomen tijdens de COVID-19 pandemie (vanaf maart 2020). De verkeersintensiteiten uit 2019 geven naar alle waarschijnlijkheid een meer reële weergave van de werkelijkheid. Deze verkeersintensiteiten worden dan ook gehanteerd als uitgangspunt.

Het huidige verkeersbeeld, zoals waargenomen tijdens de schouw, is relatief rustig. In de huidige situatie hebben zich tijdens de waarneming geen knelpunten voorgedaan. Het verkeerskundige effect zoals eerder beschreven wordt bevestigd in de schouw.

⁶ OmniTRANS Spectrum, ook wel 'Mobiliteitsspectrum' genoemd, is een mobiliteitsdatabron bestaande uit ruimtelijke data en mobiliteitspatronen voor heel Nederland. Deze databron geeft inzicht in alle aspecten van mobiliteit; van bestemmingen van verkeer vanuit een bepaald gebied, tot de bereikbaarheid per modaliteit vanuit een bepaalde wijk, en de verkeersintensiteiten op ieder wegvak in Nederland, voor zowel de auto, de fiets en het openbaar vervoer.

Uitgaande van een verkeersbelasting van circa 160 motorvoertuigen in het drukste spitsuur en de berekende toename als gevolg van de ontwikkeling van 9 extra motorvoertuigen bedraagt de toename circa 6%. Dat valt binnen de verkeerskundige marges van de verkeersintensiteit die fluctueert over de dag, dagen van de week en maanden van het jaar. Een dergelijke toename is niet waarneembaar.

3.3 Ontsluiting plangebied

Het plangebied, waarop 10 woningen gerealiseerd worden, wordt ontsloten via een centrale weg, die aansluit op de Vaartweg. In feite bestaat de ontsluiting uit een enkele aansluiting (zie figuur 3.2). In geval van een calamiteit op de centrale weg wordt een calamiteitenroute voorzien op het perceel naast de ontwikkellocatie. De calamiteitenroute wordt bij regulier gebruik van de centrale weg afgesloten voor verkeer middels bijvoorbeeld een sleutelpaal. In geval van een calamiteit op de centrale weg wordt de paal verwijderd waardoor de calamiteitenroute bereikbaar is.



Figuur 3.2: Ontsluiting plangebied (bron: 221108_sGravenmoer_verkaveling_A0_1op100.pdf)

De centrale weg heeft een breedte van circa 4,5 meter rijbaan en 5,5 meter verhardingsbreedte. Het wegvak is naar verwachting gelegen binnen de bebouwde kom en zal naar verwachting een snelheidsregime kennen van 30 km/uur. Conform de uitgangspunten in Duurzaam Veilig⁷ functioneert de weg als een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Uitgangspunt hierin is dat het langzaam en gemotoriseerd verkeer op het profiel gemengd wordt afgewikkeld. De verkeersgeneratie van de woningen is daarnaast ook beperkt, waardoor een voetgangersvoorziening niet noodzakelijk is. Het voorgestelde profiel is daarmee passend binnen de uitgangspunten van Duurzaam Veilig voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. De vormgeving sluit aan bij de richtlijnen beschreven in de ASVV 2021⁸, zoals beschreven in het 'Programma van eisen Vaartweg 78a 's Gravenmoer (d.d. 24 november 2022)'. De centrale weg eindigt 'doodlopend'. Aan de uiteinden is een keermogelijkheid voorzien voor personenauto's. De vuilophaaldienst keert halverwege het plan op de rijbaan (zie ook blauwe pijl in figuur 3.2). Buiten het plan is het mogelijk om in incidentele gevallen te keren buiten het plangebied, bijvoorbeeld door een verhuishwagen.

3.4 Aansluiting op de Vaartweg

De aansluiting van de woningen op de Vaartweg is beoogd tussen de bestaande woningen met nummers 80A en 82A (zie ook figuur 3.3). Op deze locatie is in de huidige situatie reeds een aansluiting aanwezig, zij het met naar verwachting een beperkte verkeersbelasting (zie figuur 3.3 voor de vormgeving). De breedte van de bestaande aansluiting op Vaartweg is relatief beperkt en is daarmee niet voldoende om verkeer in twee richtingen gelijktijdig te faciliteren. Vanwege de (zeer) beperkte verkeersbelasting in de maatgevende spitsuren is de kans klein dat aankomende en vertrekkende voertuigen elkaar tegenkomen op het kruispunt met de Vaartweg. Temeer omdat het verkeer van/naar de toekomstige woningen een relatief eenzijdig patroon kent. In het ochtendspitsuur vertrekken de meeste mensen en in het avondspitsuur komen de meeste mensen aan. In combinatie met de relatief lage spitsuurintensiteit op de Vaartweg zelf zal de huidige vormgeving van de aansluiting in de toekomstige situatie niet leiden tot een verkeerskundig knelpunt. In een enkel geval ontstaat mogelijk over een kortstondige periode enige hinder als twee voertuigen gelijktijdig willen passeren. Verkeer zal in dat geval even op elkaar moeten wachten.

⁷ Duurzaam Veilig is een landelijke visie waarin gestreefd wordt naar een monotoon wegbeeld, waarop de weggebruiker door de vormgeving weet wat van hem/haar wordt verwacht.

⁸ ASVV: Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (CROW).



Figuur 3.3: Beoogde locatie voor de aansluiting op de Vaartweg

Het wegvak van de Vaartweg waarop de aansluiting is beoogd is gelegen binnen de bebouwde kom van 's Gravenmoer. Ter plaatse geldt een maximum snelheid van 30 km/uur. Nabij de beoogde locatie van de aansluiting sluit in de bestaande situatie de Ravenbosweg aan op de Vaartweg. Dit kruispunt bestaat, conform Duurzaam Veilig, uit een gelijkwaardig kruispunt. Dit wil zeggen dat verkeer komend van rechts voorrang heeft. Geadviseerd wordt om de toekomstige aansluiting van de woningbouw op eenzelfde manier vorm te geven.

4. Parkeren

De gemeente Dongen kiest in haar gemeentelijke parkeerbeleid⁹ voor de meest recente parkeerkencijfers van CROW (publicatie 381), voor de gemeentelijke parkeernormering. Bij de parkeerkencijfers van het CROW wordt onderscheid gemaakt naar 'stedelijkheidsgraad': naarmate een gemeente stedelijker is, kunnen lagere parkeernormen worden toegepast. De stedelijkheidsgraad van Dongen is klasse 3 'matig stedelijk'. De gemeente en de locatie binnen de gemeente zijn bepalend voor de keuze welke kencijfers toegepast moeten worden. Daarnaast wordt binnen de CROW parkeerkencijfers onderscheid gemaakt naar de ligging ten opzichte van het centrum. De kern 's Gravenmoer is in het gemeentelijke parkeerbeleid benoemd als 'rest bebouwde kom'. Voor het type woning 'vrijstaande koopwoning' is in tabel 2.2 van het gemeentelijke parkeerbeleid een bandbreedte opgenomen van 1,8 tot 2,6 parkeerplaatsen per woning.

⁹ Parkeernormen Dongen; parapluplan parkeren d.d. 1 juli 2020.

Conform het gemeentelijke parkeerbeleid wordt uitgegaan van de maximale waarde binnen de bandbreedte tenzij er aanleiding toe is om hier van af te wijken¹⁰. De gemeentelijke parkeernorm bedraagt **2,6 parkeerplaatsen per woning, waarvan 0,3 voor bezoek**. Parkeren voor bezoek dient bij voorkeur te worden voorzien in de openbare ruimte. Op basis van 10 woningen bedraagt het te realiseren aantal parkeerplaatsen in totaal 26, waarvan 3 voor bezoek en 23 voor de bewoners van de woningen.

In het gemeentelijke parkeerbeleid is opgenomen dat parkeerplaatsen op eigen terrein bij een woning niet in alle gevallen volledig meegenomen worden als parkeercapaciteit. In tabel 4.1 staan de uitgangspunten, overgenomen uit het gemeentelijke parkeerbeleid.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1,0	0,8	oprit min. 5 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2,0	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2,0	1,7	oprit min. 4,5 meter diep
Garage zonder oprit (bij woning)	1,0	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1,0	0,5	
Garage met enkele oprit	2,0	1,0	oprit min. 5 meter diep
Garage met lange oprit	3,0	1,3	
Garage met dubbele oprit	3,0	1,8	oprit min. 4,5 meter diep

Tabel 4.1: Berekeningsaantal parkeervoorzieningen bij woningen (bron: Parkeernormen Dongen; parapluplan parkeren d.d. 27 januari 2020)

Afhankelijk van de parkeervoorziening op eigen terrein telt een parkeerplaats niet volledig mee. Indien wordt uitgegaan van een dubbele oprit zonder garage, met een minimale opritdiepte van 4,5 meter, tellen 2 parkeerplaatsen op eigen terrein mee voor 1,7. Op 10 woningen leidt dat tot theoretisch 17 parkeerplaatsen als parkeercapaciteit op eigen terrein. In combinatie met het bezoekers parkeren dienen in totaal 9 parkeerplaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd te worden.

Indien de woningen beschikken over een lange oprit zonder garage of carport, waarop theoretisch 2 auto's gefaciliteerd kunnen worden, geldt een berekeningsaantal van 1 parkeerplaats per woning. In dat geval worden 10 parkeerplaatsen op eigen terrein voorzien

¹⁰ Tekst uit gemeentelijk parkeerbeleid onder tabel 2.2: *Richtlijnen: er wordt uitgegaan van de maximale parkeernorm. Er is echter ruimte voor maatwerk. Aanpassen naar de gemiddelde of zelfs minimale parkeernorm gebeurt alleen op basis van een, door de ontwikkelende partij aan te leveren, duidelijke en transparante onderbouwing en indien gewenst door middel van een aantoonbaar parkeeronderzoek.*

en dienen 16 parkeerplaatsen in de openbare ruimte gefaciliteerd te worden om te voldoen aan het gemeentelijke parkeerbeleid. In het plan is veel openbare ruimte aanwezig en biedt dit voldoende mogelijkheden om in het benodigde aantal parkeerplaatsen binnen het plangebied te voorzien.

5. Conclusies

Goudappel is gevraagd om een onderzoek uit te voeren naar de verkeerseffecten van een beoogde ontwikkeling in s-Gravenmoer. Uit dit onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- De verkeersgeneratie van de huidige functie (circa 40.000 m² glastuinbouw) bedraagt circa 98 motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde werkdag per etmaal.
- De verkeersgeneratie van de toekomstige invulling met 10 vrijstaande woningen bedraagt circa 96 motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde werkdag per etmaal.
- Op basis van de huidige en toekomstige functies is de verkeersgeneratie beperkt. Op de Vaartweg verdeeld het toekomstige verkeer zich over beide richtingen en gaat hierdoor op in de bestaande verkeersbelasting op de Vaartweg en kan goed en verkeersveilig worden afgewikkeld.
- De ontsluiting van het plangebied wordt voorzien middels een centrale weg. Het profiel van de weg past bij de functie van een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Hierop worden gemotoriseerd- en langzaam verkeer gemengd. Vanwege de zeer geringe verkeersintensiteit zijn aanvullende voorzieningen voor bijvoorbeeld voetgangers niet noodzakelijk. In geval van een calamiteit kan het verkeer het plangebied aan de noordzijde verlaten. In een reguliere situatie is dit wegvak afgesloten middels een 'sleutelpaal'.
- Vanwege de beperkte verkeersintensiteit en het monotone verkeersbeeld ('s ochtends vooral vertrekken en in de middag vooral aankomsten) zal de aansluiting op de Vaartweg in de huidige vormgeving goed functioneren. Incidenteel kan kortstondig enige hinder ontstaan als twee voertuigen gelijktijdig willen in- en uitrijden.
- De gemeentelijke parkeernorm bedraagt 2,6 parkeerplaatsen per woning. In totaal dienen 26 parkeerplaatsen gerealiseerd te worden, waarvan ten minste 3 openbaar toegankelijk zijn voor bezoekers. Afhankelijk van de parkeeroplossing op eigen terrein bij de woningen dient het resterende deel ook in de openbare ruimte gefaciliteerd te worden. Hiervoor is in het plan voldoende ruimte om de parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.