

Verkennde studie ontsluiting Parc-Vital

Land 's-Heeren vastgoedontwikkeling / gemeente Eersel

Accent adviseurs
Postbus 1845
5602 CA EINDHOVEN
T 040 - 264 78 00
F 040 - 264 78 09
E contact@accentadviseurs.nl
I www.accentadviseurs.nl

Project	<i>Verkennde studie ontsluiting Parc-Vital</i>
Projectnummer	<i>0858</i>
Auteur(s)	<i>Alex van den Heijkant, Arno Jonker</i>
Datum	<i>25 september 2008</i>
Status	<i>definitief</i>

Inhoudsopgave

	pagina
1 Inleiding	3
1.1 Voorwoord	3
1.2 Aanleiding	3
1.3 Uitgangspunten	3
2 Beschrijving bestaande situatie	4
2.1 Onderzoeksgebied	4
2.2 Verkeerssituatie	4
3 Ontwikkelingen in de omgeving	5
3.1 Infrastructurele ontwikkelingen	5
3.2 Toekomstige verkeersstromen	6
4 Ontsluiting Parc-Vital	7
4.1 Inleiding	7
4.2 Uitgangspunt ontsluiting	7
4.3 Ontsluiting via N284	8
4.4 Verkeersaantrekkende werking	9
4.5 Verkeersintensiteiten aansluiting Parc-Vital	10
4.6 Kruispuntvorm	11
5 Parkeren Parc-Vital	12
5.1 Inleiding	12
5.2 Parkeerbehoefte	12
6 Conclusies en aanbevelingen	14
6.1 Conclusies	14
6.2 Aanbevelingen	14

1 Inleiding

1.1 Voorwoord

Onderliggende rapportage gaat in op de ontsluiting en parkeervoorzieningen voor het nog te ontwikkelen wellness park Parc-Vital. De rapportage is in opdracht van Land 's-Heeren vastgoedontwikkeling en in nauwe samenwerking met de gemeente Eersel opgesteld. De benodigde en gebruikte verkeersgegevens zijn ook afkomstig van de gemeente Eersel.

1.2 Aanleiding

Ten zuidwesten van de kern Duizel, binnen de gemeente Eersel, worden momenteel voorbereidende werkzaamheden verricht voor de ontwikkeling van het wellness park Parc-Vital.

Onderliggende notitie gaat in op de ontsluitingsmogelijkheden van Parc-Vital. De ontsluitingsstructuur dient afgestemd te worden op de direct omliggende ontwikkelingen. De onderzoeksvraag laat zich als volgt samenvatten:

Op welke wijze wordt Parc-Vital ontsloten, welke parkeerbehoefte genereert het park en welke aanvullende maatregelen zijn nodig om de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling te waarborgen.

1.3 Uitgangspunten

Voor het onderzoek naar de ontsluiting van Parc-Vital zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Parc-Vital ontvangt jaarlijks 120.000 bezoekers;
- De verkeersafwikkeling dient gericht te zijn op nieuwe aansluiting op de A67 ter hoogte van het Kempisch Bedrijven Park, terwijl verkeer richting de dorpen zoveel mogelijk voorkomen moet worden;
- Het bestaande instellingsterrein Donksbergen wordt niet gekoppeld aan Parc-Vital. De ontsluiting van Donksbergen blijft via de bestaande structuur plaatsvinden (via de Berkevenseweg).

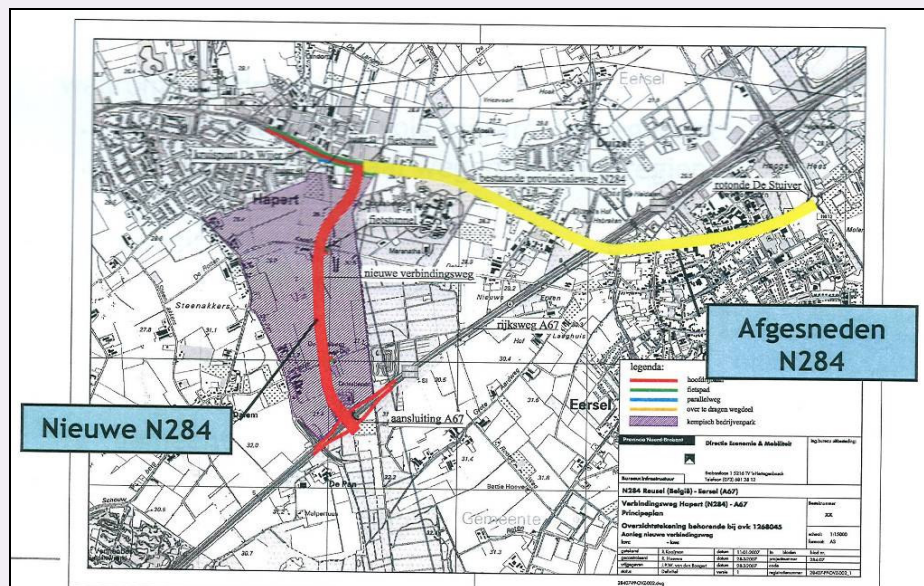
3 Ontwikkelingen in de omgeving

3.1 Infrastructurele ontwikkelingen

In de directe omgeving van de ontwikkellocatie van Parc-Vital zijn grootschalige infrastructurele ontwikkelingen gaande. Deze zijn direct en indirect het gevolg van onder andere de aanleg van het Kempisch Bedrijven Park (KBP). Het KBP wordt ten opzichte van het ontwikkelgebied van Parc-Vital aan de westzijde gerealiseerd. Om de bereikbaarheid van het KBP en de leefbaarheid binnen de kern Eersel te waarborgen, wordt een extra aansluiting op de A67 gerealiseerd. Vanaf de nieuwe aansluiting op de A67 wordt een nieuwe verbindingsweg gerealiseerd richting de bestaande N284.

Het gedeelte ten oosten van de aansluiting van de nieuwe verbindingsweg en de N284 krijgt een ander verkeerskundige functie. Dit deel heeft momenteel een maximum snelheid van 80 km/ uur, deze wordt teruggebracht naar 60 km/ uur. Het gedeelte binnen de kom van de kern Eersel en Duizel krijgt een snelheidsregime van 50 km/ uur.

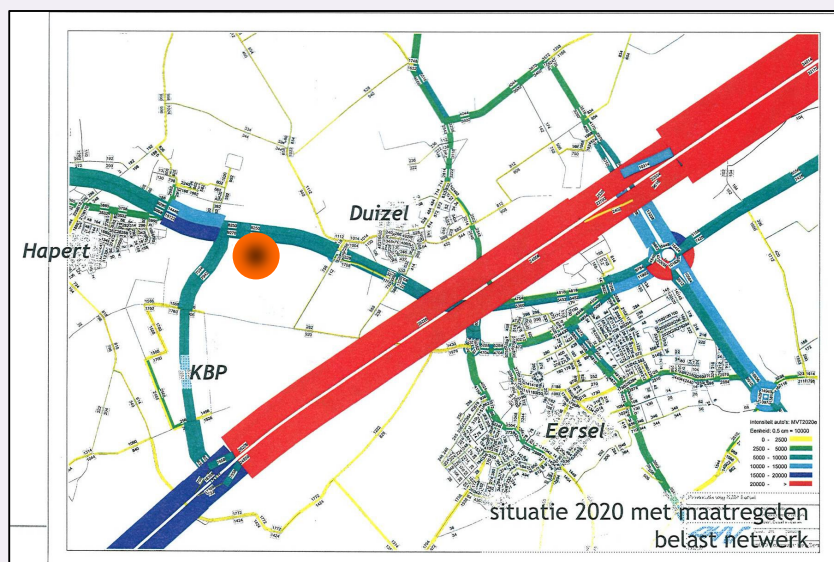
Het verkeer vanuit de richting Hapert wordt geacht in de toekomst gebruik te maken van de nieuwe de nieuwe verbindingsweg tussen de A67 en de N284, en niet, zoals in de bestaande situatie, door de kern Eersel naar de A67 te rijden. Om dit te stimuleren wordt, zoals eerder vermeld, een volledige aansluiting op de A67 gerealiseerd en wordt het gedeelte van N284 (ten westen van de aansluiting met de nieuwe verbindingsweg) heringericht tot een erftoegangsweg met een aantal doorstroombelemmerende maatregelen (60 km/uur, in geel aangegeven in figuur 2). Hierdoor wordt deze route minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer.



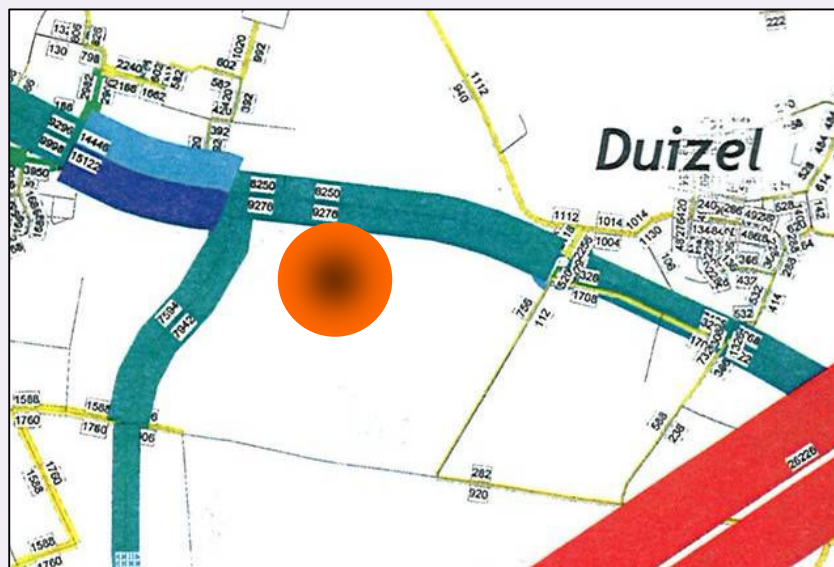
Figuur 2: toekomstige wegenstructuur

3.2 Toekomstige verkeersstromen

In het kader van de ontsluiting voor het KBP zijn diverse verkeersberekeningen uitgevoerd. Hierbij is het planjaar 2020 aangehouden. In figuur 3 zijn de intensiteiten voor het jaar 2020 weergegeven. Het betreft hier de situatie, waarbij de functie van het oostelijk gedeelte van de N284 is teruggebracht tot een gedeelte erftoegangsweg buiten de kom (60 km/ uur) en een gedeelte gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/ uur). Figuur 4 geeft een detail weer van figuur 3. Het betreft hier de intensiteiten in de directe omgeving van de ontwikkellocatie.



figuur 3: etmaalintensiteiten 2020



figuur 4: etmaalintensiteiten 2020 t.h.v. ontwikkellocatie Parc-Vital

4 Ontsluiting Parc-Vital

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op de ontsluiting van Parc-Vital en de kruispuntvorm voor de directe ontsluiting van Parc-Vital op de N284. Hiervoor is eerst inzichtelijk gemaakt waar vandaan de bezoekers van Parc-Vital afkomstig zijn en welke route zij dienen te volgen. Dit is in de paragrafen 4.2 en 4.3 beschreven.

Om de kruispuntvorm te kunnen bepalen voor de directe ontsluiting is inzicht nodig in de verkeersaantrekkende werking van Parc-Vital. Dit is in paragraaf 4.4 beschreven. Vervolgens geeft paragraaf 4.5 de te verwachten intensiteiten weer ter hoogte van de directe ontsluiting van Parc-Vital. De uiteindelijk mogelijke kruispuntvorm staat in paragraaf 4.6 beschreven.

4.2 Uitgangspunt ontsluiting

De bezoekers van Parc-Vital zullen naar verwachting uit oost-Brabant en België afkomstig zijn. Gezien de afstand die bezoekers afleggen voor een bezoek aan Parc-Vital mag verwacht worden dat het merendeel van de bezoekers met de auto komt.

In het veld zijn verschillende theoretische mogelijkheden aanwezig om Parc-Vital aan te sluiten op de hoofdwegenstructuur, namelijk:

- Via de Dalemsedijk/ Kapelweg c.q. aparte aantakking door het KBP heen;
- Via de bestaande N284;

Dalemsedijk/ Kapelweg/ c.q. aparte aantakking door het KBP heen

Ten zuiden van de ontwikkellocatie van Parc-Vital zijn de Dalemsedijk en Kapelweg gelegen. In theorie zou de ontsluiting van Parc-Vital via dit traject plaats kunnen vinden om zo aan te sluiten op de nieuwe verbindingsweg tussen de N284 en A67.

Om diverse redenen is een ontsluiting via de Dalemsedijk/ Kapelweg **niet** mogelijk. Dit op basis van Provinciaal beleid en hetgeen dat is vastgelegd in het bestemmingsplan voor het KBP. Deze zaken worden in de onderstaande punten op hoofdlijnen toegelicht.

Bestemmingsplan KBP

Vanuit het bestemmingsplan betreffende KBP is de ontsluiting van Parc-Vital via de Dalemsedijk/ Kapelweg onmogelijk. In dit bestemmingsplan is nadrukkelijk vermeld dat de Kapelweg wordt afgewaardeerd tot een fietspad. Dit maakt onderdeel uit van de verkeersstructuur van het KBP. Bij de planvorming van het KBP is een ontsluiting via de Dalemsedijk/ Kapelweg wel overwogen in het kader van de afwaardering van de N284, maar is niet verder uitgewerkt. Reden hiervoor is de inbedding van de Dalemsedijk/ Kapelweg in de Ecologische HoofdStructuur (EHS). Het bestaande wegprofiel van de Dalemsedijk/ Kapelweg is te smal om als veilig alternatief te gelden. Een verbreding van de rijbaan en aanleg van vrijliggende fietspaden zou dan ook nodig zijn. Met een verbreding wordt de EHS aangetast, waardoor deze geschetste ontsluiting geen alternatief is (zie bijlage 4: notitie directeur KBP).

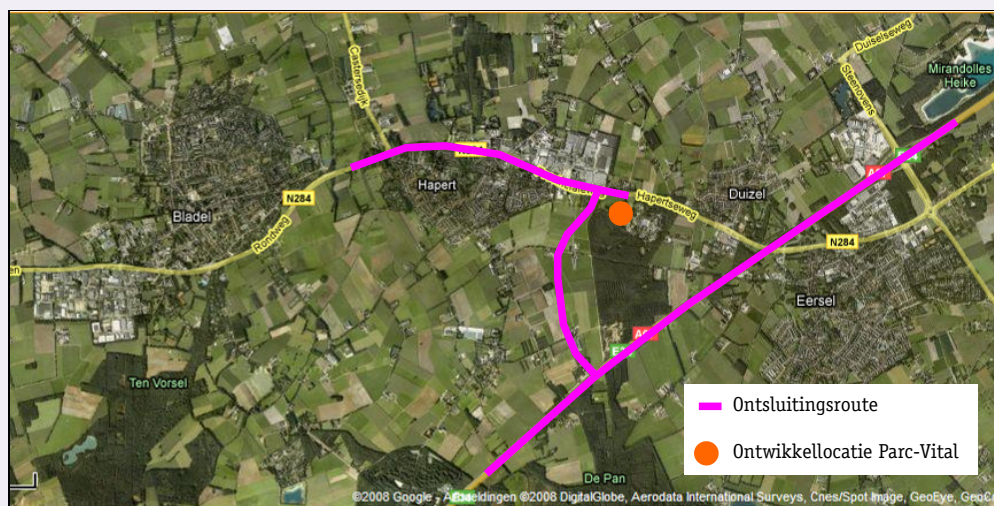
Provinciaal beleid

Vanuit de planvorming voor de nieuwe verbinding tussen de A67 en de bestaande N284, is door de Provincie Noord-Brabant aangegeven dat op nieuwe infrastructuur alleen aansluitingen worden gerealiseerd om aan te takken op de bestaande wegenstructuur. In dit geval is dit de bestaande N284 en de A67. Er worden alleen aansluitingen gemaakt om kruisende lokale wegen, indien dit nodig is om een gebied of om kruisende verbindingen in stand te houden. Gezien het bestemmingsplan en de opgenomen verkeersstructuur voor het KBP is een extra aansluiting op de nieuwe verbindingsweg niet mogelijk (zie bijlage 5: memo projectleider provincie Noord Brabant).

4.3 Ontsluiting via N284

Op basis van hetgeen beschreven is in paragraaf 4.2 blijft een directe ontsluiting op de N284 over. Gezien de herkomst van de bezoekers van Parc-Vital, zal het verkeer voornamelijk gebruik gaan maken van de A67 en de nieuwe ontsluitingsweg richting de N284.

Met de infrastructurele ontwikkelingen, zoals beschreven is hoofdstuk 3, is een directe ontsluiting via de N284 een reële en duurzame oplossing. Het verkeer wordt afgewikkeld over de hoofdwegenstructuur van de gemeente. Mede door de genoemde herkomst van de bezoekers is dit ook een logische en gewenste route. In figuur 5 staat de ontsluitingstructuur weergegeven.



figuur 5 ontsluiting Parc-Vital

4.4 Verkeersaantrekkende werking

Parc-Vital bestaat uit verschillende soorten functies/ voorzieningen. Deze voorzieningen bij elkaar vormen uiteindelijk een totaalvoorziening. De bezoekers van Parc-Vital zullen naar alle waarschijnlijkheid van meerdere voorzieningen gebruik maken. Voor een complex als Parc-Vital zijn nagenoeg geen kentallen beschikbaar om de verkeersaantrekkende werking te bepalen. Voor de voorzieningen afzonderlijk zijn deze wel beschikbaar, echter is het niet realistisch de voorzieningen los van elkaar te bepalen en deze samen op te tellen. Dit gezien de bezoekers van meerdere voorzieningen gebruik zullen maken.

Voor de verkeersaantrekkende werking van Parc-Vital zijn wij uitgegaan van het aantal te verwachten bezoekers. Dit zijn er naar verwachting 120.000 per jaar. Uitgaande van een openstelling van 360 dagen per jaar betekent dit (afgerond) 335 bezoekers per dag.

Nagenoeg alle bezoekers zullen gebruik maken van een auto. Voor de verkeersaantrekkende werking zijn wij er van uitgegaan dat gemiddeld 1,5 persoon per auto komt. Een aantal bezoekers komt alleen of in groepen van 2-3 personen.

Naast de bezoekers zijn er ca. 100 medewerkers die dagelijks het terrein betreden. Voor een omvang van een complex als Parc-Vital mag verwacht worden dat gemiddeld ca. 10 vrachtwagens het terrein betreden voor bevoorrading. Hierbij wordt voor de verkeersaantrekkende werking uitgegaan dat deze 1x komen en 1x het terrein verlaten.

Op basis van het voorgaande zijn voor Parc-Vital ca. 670 motorvoertuigbewegingen te verwachten zijn. In tabel 1 is de te verwachten verkeersattractie weergegeven.

	aantal	eenheid	dagen open per jaar	bezoekers per dag	vervoerwijze auto	pers. / auto	aantal auto's per dag	aantal bewegingen	voertuigbewegingen totaal
bezoekers	120000	per jaar	360	333	100%	1,5	222	2	444
werknemers	100	per dag	360	100	100%	1	100	2	200
bevoorrading	10	per dag	360	10	100%	1	10	2	20
totaal				443			332		664
							afgerond		670

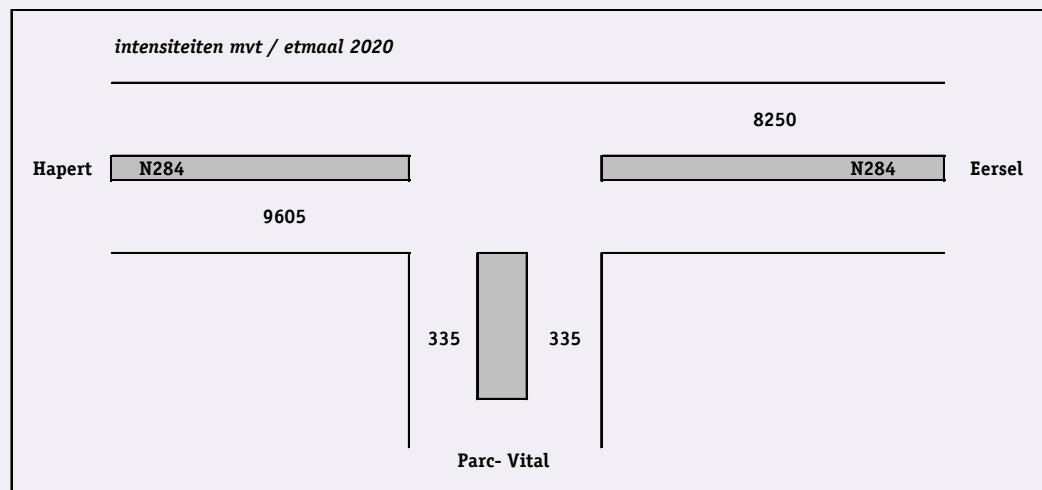
Tabel 1: verkeersattractie Parc-Vital

4.5 Verkeersintensiteiten aansluiting Parc-Vital

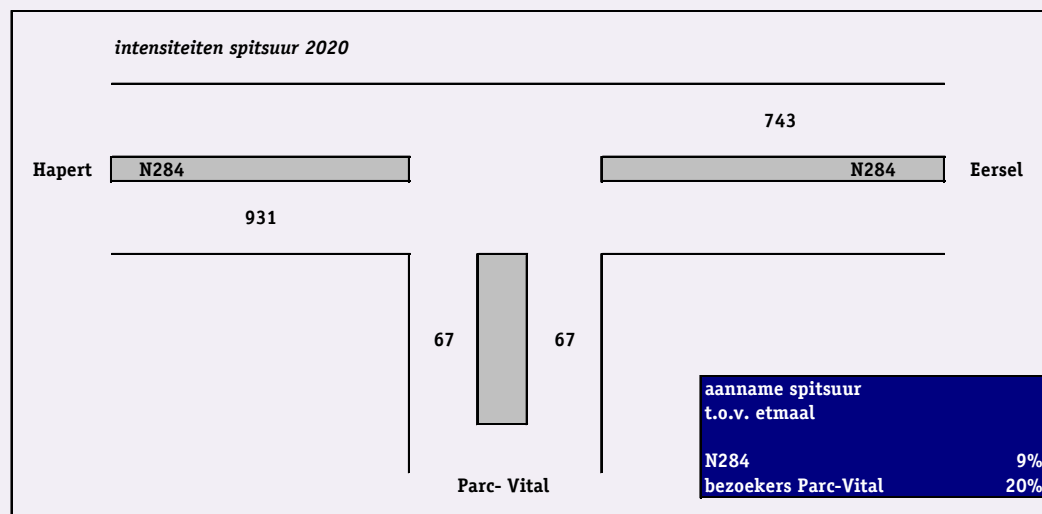
Om de aansluitingsvorm te bepalen voor de directe ontsluiting op de N284 van Parc-Vital is een prognose van de toekomstige verkeersintensiteiten nodig. Op basis van verkeersmodel berekeningen, vanuit de planvorming voor het KBP, is een doorkijk van de intensiteiten gemaakt ter hoogte van de aansluiting van Parc-Vital. Hiervoor zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Verkeersmodelberekeningen vanuit de planvorming van het KBP;
- De bepaalde verkeersattractie uit paragraaf 4.4;
- Spitsuur intensiteit op de N284 is 9% o.b.v. bestaande intensiteiten N284 (bron: verkeerstellingen provincie Noord-Brabant);
- Spitsuur Parc-Vital is 20% van de verkeersaantrekkende werking (aanname).

In figuur 6 zijn de intensiteiten per etmaal voor het jaar 2020 weergegeven. Figuur 7 geeft een vertaling naar een spitsuur weer.



Figuur 6 etmaal intensiteiten 2020



figuur 7 intensiteiten spitsuur 2020

4.6 Kruispuntvorm

Op basis van de uitkomsten uit paragraaf 4.3 is een berekening uitgevoerd voor de toekomstige aansluiting vanuit Parc-Vital op de N284. In onderstaande schets is de beoogde locatie van de ontsluiting weergegeven met een oranje stip.



Figuur 8 beoogde locatie ontsluiting Parc-Vital

Duurzaam Veilige inrichting

De ontsluiting van Parc-Vital op de N284 dient op een Duurzaam Veilige wijze plaats te vinden. In theorie zijn er twee opties die passen bij de toekomstige functies van de aansluitende wegen, dit zijn:

1. T- aansluiting
2. Rotonde

Voor beide varianten is een globale berekening uitgevoerd (zie bijlage 2 en 3) voor het jaar 2020. Hieruit blijkt dat bij de realisatie van een T- aansluiting, o.b.v. de toekomstige intensiteiten op de N284, op den duur tot kleine doorstromingsproblemen kan leiden in een spitsperiode. Deze zijn wel acceptabel, zeker gezien de omgeving en functie van wegen. Gesteld kan worden dat een T-aansluiting tot aan het jaar 2020 voldoet. Echter de kans op kop- staart ongevallen blijft aanwezig.

De tweede optie, een rotonde, kan het verkeer keurig afwikkelen. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat rond 2020 er kleine tot matige wachtrijen ontstaan. Deze wachtrijen zijn verkeerskundig gezien acceptabel. Dit zal niet leiden tot verkeersonveilige situaties.

In beide opties is uitgegaan van een normale spitsperiode op de N284. Op basis van de openingstijden van het Wellness-centre is de verwachting echter dat het verkeer voor Parc-Vital 's ochtends na de reguliere ochtendspits en 's avonds zowel voor, als na de reguliere avondspits plaats zal vinden. In geen van de gevallen zullen de piekmomenten samenvallen met de piekmomenten op de N284. De druk op de aansluiting op de N284 zal hierom, naar alle waarschijnlijkheid, nog iets lager zijn.

Op basis van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat zowel een T- aansluiting, als een rotonde reële opties zijn tot het jaar 2020.

5 Parkeren Parc-Vital

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de parkeerbehoefte van de verschillende onderdelen binnen Parc-Vital. Op basis van aanwezigheidspercentages is de parkeerbehoefte bepaald.

CROW uitgave 182 *“Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering”* is als bron gebruikt voor de parkeerkencijfers. Hierbij is als uitgangspunt genomen dat Parc-Vital zich bevindt in *“niet stedelijk gebied”* en dat het behoort tot de categorie *“Rest bebouwde kom”*. De gebruikte parkeerkencijfers zijn opgenomen in bijlage 6.

5.2 Parkeerbehoefte

De behoefte aan parkeerplaatsen is per onderdeel van het plan met specifieke kencijfers berekend (bijlage 7). De berekende parkeerbehoefte is in een parkeerbalans gekoppeld aan aanwezigheidspercentages. Op die manier wordt eventueel dubbelgebruik van parkeerplaatsen meegenomen in de berekening. Een overschot aan parkeerplaatsen wordt hiermee zo veel mogelijk voorkomen.

In de berekening is onderscheid gemaakt naar een drietal deelfuncties met aparte kencijfers en onderling verschillende aanwezigheidspatronen.

- Zorgbehandelcentrum Parc-Vital;
- Hotel Parc-Vital;
- Wellness Parc-Vital.

Voor deze functies zijn standaard kengetallen gebruikt om een minimum en een maximum behoefte te bepalen. Voor het Wellness-centre (functie sauna) bestaat echter geen parkeerkencijfer. Omdat deze functie qua bezoek, gedragingen van bezoekers en duur van de bezoeken sterke gelijkenissen vertoont met de functies “zwembad” en “sportschool”, zijn de kencijfers voor deze functies gemiddeld om het kencijfer te creëren voor het Wellness-centre. Dit resulteerde in een kencijfer van 8 parkeerplaatsen per 100m² BVO.

Parkeerbehoefte per functie, per moment van de week						
	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Zorgbehandelcentrum						
Minimum	51	51	51	8	3	3
Maximum	70	70	70	11	4	4
Hotel						
Minimum	133	148	138	108	148	59
Maximum	242	269	249	196	268	107
Wellness						
Minimum	80	134	268	268	241	228
Maximum	80	134	268	268	241	228
Parc-Vital totaal						
Minimum	264	333	457	384	392	290
Maximum	393	474	588	474	513	339

Tabel 2: parkeerbehoefte Parc-Vital

De rekenmethode van het CROW gaat uit van een minimum en een maximum kengetal per functiecategorie. Op basis hiervan is een parkeerbehoefte berekend die tussen de 457 en 588 parkeerplaatsen ligt. Dubbelgebruik is hierin meegenomen.

Omdat voor de grootste functies (Wellness-centre en hotel), periodes bestaan waarin zogenaamde “topdrukke” te verwachten is, is het raadzaam om de maximale parkeerbehoefte van 588 parkeerplaatsen te hanteren.

De behoefte van 588 plaatsen lijkt strijdig met het gemiddeld aantal verkeersbewegingen per dag (par. 4.4.), maar hierbij dient in ogenschouw genomen te worden dat de maximale parkeerdruk wordt veroorzaakt op topdagen, waarbij het aantal bezoeken bovengemiddeld zal zijn. De maximale parkeercapaciteit is dan nodig om wachtrijen en zoekverkeer te voorkomen en daarmee ook terugslag op de N284 te vermijden.

Het feitelijke bruto ruimtegebruik per parkeerplaats (nu ruim gesteld op 25m^2) kan echter variëren bij de detailuitwerking. Hierdoor kan het totale ruimtegebruik voor parkeren nog iets verder worden beperkt. Geadviseerd wordt om per plaats echter niet minder dan 20m^2 bruto te reserveren. Het minimale ruimtebeslag komt hierdoor op $(588 * 20 =) 11760\text{m}^2$, het maximum op $(588 * 25 =) 14700\text{m}^2$. Dit is aanzienlijk minder dan de ontworpen ruimte van 18270m^2 .

6 Conclusies en aanbevelingen

6.1 Conclusies

- A. Gegeven de gekozen wegenstructuur in het bestemmingsplan KBP, alsmede vanwege het provinciale beleid inzake aansluitingen op provinciale wegen en de bescherming van de EHS is een ontsluiting van Parc-Vital alleen mogelijk via aantakking op de huidige N284.
- B. De verkeersafwikkeling zal gericht zijn op het benutten van de nieuwe aansluiting op de A67. De route via de dorpen Duizel en Eersel wordt onaantrekkelijk vanwege de voorgenomen reconstructie van de N284.
- C. Voor de ontsluiting van Parc-Vital is het niet noodzakelijk om extra maatregelen te treffen. Zowel een T- aansluiting als een rotonde voldoet tot het jaar 2020 als het gaat om de verkeersafwikkeling. Hierbij is wel uitgegaan van de toekomstige wegenstructuur, waarbij een gedeelte van de N284 heringericht wordt tot een erftoegangsweg 60 km/ uur. Het feit dat de spitsperiodes op de N284 niet samen vallen met de spitsen van Parc-Vital, zorgt ervoor dat de werkelijke verkeersdruk op de aansluiting van Parc-Vital op de N284 nog iets lager zal liggen dan de berekende waarden.
- D. Voor het parkeren op het park zijn minimaal 457 en maximaal 588 parkeerplaatsen nodig. Dit staat gelijk aan een maximaal bruto ruimtebeslag van 14700m².
- E. De ruimtereservering voor parkeren is ruim voldoende.

6.2 Aanbevelingen

T-aansluiting

Indien de ontsluiting van Parc-Vital plaatsvindt middels een T-aansluiting, adviseert Accent adviseurs om ter hoogte van de aansluiting een snelheidsremmende maatregel ter realiseren. Hierbij valt te denken aan een kruispuntplateau. Hiermee worden de naderingssnelheden van het verkeer verlaagd. Dergelijke maatregelen zijn gepast bij de toekomstige functie van het betreffende deel van de N284.

Aanvullend adviseren wij om een tweefasen oversteek te realiseren voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsverkeer). Dit kan door een middengeleider te realiseren op de hoofdrijbaan (N284).

Rotonde

Een rotonde als kruispuntvorm valt zeker te overwegen. Een rotonde is een duidelijk herkenningpunt als entree van Parc-Vital en de snelheden ter hoogte van de entree zullen laag zijn, wat de verkeersveiligheid ten goede komt.

Advies

Op basis van het voorgaande adviseert Accent adviseurs een rotonde te realiseren. Deze oplossing is tot 2020 niet strikt noodzakelijk maar heeft een aantal voordelen ten opzichte van een T- aansluiting. Dit zijn:

- Betere verkeersafwikkeling voor een langere periode;
- Permanente snelheidsremming voor alle verkeerssoorten ter hoogte van de aansluiting (op alle momenten van de dag);
- Duidelijk herkenningpunt voor de entree van Parc-Vital;
- Past binnen de filosofie van Duurzaam Veilig;
- Kans op ongevallen is minder groot.

Parkeercapaciteit

Hoewel de CROW kengetallen een bandbreedte aangeven tussen 457 en 588 parkeerplaatsen, wordt geadviseerd om het maximum aantal plaatsen te realiseren. Hiermee kan het park piekdrukke verwerken en wordt voorkomen dat wachtrijen voor de parkeerplaats terugslaan op de N284.

Gezien het aanzienlijke verschil tussen het maximale ruimtebeslag en de gereserveerde ruimte in de voorlopige planschetsen, wordt geadviseerd de ruimte voor parkeren te verminderen tot maximaal 14700m².

Overzicht Bijlagen

- Bijlage 1: verkeersintensiteiten N284
- Bijlage 2: berekening T- aansluiting N284 – Parc-Vital
- Bijlage 3: berekening Rotonde aansluiting N284 – Parc-Vital
- Bijlage 4: notitie directeur KBP
- Bijlage 5: memo projectleider provincie Noord-Brabant
- Bijlage 6: parkeerkencijfers en aanwezigheidspercentages
- Bijlage 7: parkeerbehoefte berekening

Bijlage 1: verkeersintensiteiten N284

Bron : <http://www.brabant.nl>

Jaargemiddelden voor		WERKDAGEN in 2006										Legenda																																			
Wegnummer		N284										mo = motoren																																			
Wegvak		Duizel - Postelseweg (Eersel) (km. 13,72 tot 14,38)										pa/ba = personenauto's/bestelauto's																																			
Telpuntcode		284DUIZ										ov = ongelede vrachtauto's																																			
Soort telpunt		PERIODIEK										ob = ongelede bussen																																			
Verdeling gebaseerd op		2006										gb/gv = gelede bussen/gelede vrachtauto's																																			
Eventuele bijzonderheden																																															
Duizel - Postelseweg (Eersel) (richting 1)																Postelseweg (Eersel) - Duizel (richting 2)																															
Licht																Middel																Zwaar															
Uur	mo	pa/ba	subtotaal	ov	ob	subtotaal	gb/gv	totaal	mo	pa/ba	subtotaal	ov	ob	subtotaal	gb/gv	totaal																															
0-1 uur	0	47	47	3	0	3	3	53	0	78	78	3	1	4	4	86																															
1-2 uur	0	26	26	1	0	1	1	28	0	29	29	3	0	3	2	34																															
2-3 uur	0	14	14	2	0	2	2	18	0	13	13	2	0	2	1	16																															
3-4 uur	0	11	11	3	0	3	4	18	0	14	14	3	0	3	3	20																															
4-5 uur	0	21	21	8	0	8	14	43	0	28	28	3	0	3	3	34																															
5-6 uur	2	93	95	24	1	25	28	148	1	88	89	6	0	6	8	103																															
6-7 uur	3	279	282	46	3	49	35	366	1	198	199	19	1	20	20	239																															
7-8 uur	8	526	534	77	6	83	32	649	3	593	596	61	5	66	39	701																															
8-9 uur	2	519	521	68	5	73	43	637	1	598	599	59	3	62	37	698																															
9-10 uur	1	413	414	75	4	79	45	538	1	407	408	70	5	75	40	523																															
10-11 uur	3	447	450	82	4	86	45	581	0	393	393	79	4	83	44	520																															
11-12 uur	2	421	423	84	4	88	45	556	1	413	414	81	3	84	47	545																															
12-13 uur	2	466	468	77	2	79	42	589	1	454	455	73	4	77	49	581																															
13-14 uur	3	498	501	80	3	83	44	628	1	506	507	72	4	76	46	629																															
14-15 uur	4	484	488	84	4	88	47	623	1	523	524	84	4	88	45	657																															
15-16 uur	5	501	506	84	3	87	41	634	2	527	529	77	6	83	40	652																															
16-17 uur	5	603	608	79	2	81	37	726	4	642	646	79	6	85	37	768																															
17-18 uur	4	657	661	53	3	56	33	750	3	658	661	53	5	58	30	749																															
18-19 uur	2	526	528	29	1	30	17	575	2	544	546	36	4	40	23	609																															
19-20 uur	2	411	413	20	1	21	10	444	1	458	459	23	2	25	16	500																															
20-21 uur	1	296	297	14	1	15	8	320	1	360	361	17	2	19	11	391																															
21-22 uur	1	222	223	9	1	10	5	238	1	278	279	12	1	13	7	295																															
22-23 uur	1	222	223	7	1	8	6	237	0	249	249	7	1	8	5	262																															
23-24 uur	1	162	163	5	0	5	4	172	1	178	179	4	1	5	4	188																															
Totaal	52	7.865	7.917	1.014	49	1.063	591	9.571	26	8.229	8.255	926	62	988	561	9.804																															
7-9 uur	10	1.045	1.055	145	11	156	75	1.286	4	1.191	1.195	120	8	128	76	1.399																															
16-18 uur	9	1.260	1.269	132	5	137	70	1.476	7	1.300	1.307	132	11	143	67	1.517																															
7-19 uur	41	6.061	6.102	872	41	913	471	7.486	20	6.258	6.278	824	53	877	477	7.632																															
23-7 uur	6	653	659	92	4	96	91	846	3	626	629	43	3	46	45	720																															
Beide richtingen																																															
Uren	Totaal	% Licht	% Middel	% Zwaar																																											
7-19 uur	15118	81,9	11,8	6,3																																											
19-23 uur	2691	93,1	4,4	2,5																																											
23-7 uur	1566	82,2	9,1	8,7																																											
7-9 uur	2685	83,8	10,6	5,6																																											
16-18 uur	2993	86,1	9,4	4,6																																											
0-24 uur	19375	83,5	10,6	5,9																																											

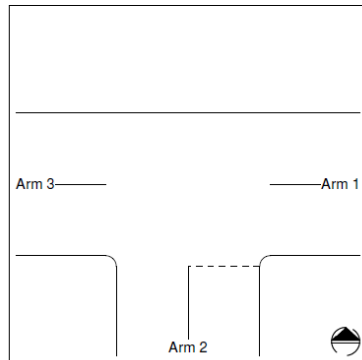
Bijlage : 2 berekening T-aansluiting N284 – Parc-Vital

Capacito 1.7

Licentie: Accent adviseurs

Bijlage

Verkeersberekening aansluiting Parc-Vital - N284



Intensiteitscriterium van Slop

Omschrijving kruispunt:

Aansluiting N284 - Parc-Vital

Arm 1: N284 vanuit richting Eersel

Arm 2: Parc-Vital

Arm 3: N284 vanuit richting Hapert

INTENSITEITEN

modelgegevens 2020

8e drukste uur is 9% van etmaalintensiteit

Arm 1: 8250 pae/etmaal

Arm 2: 335 pae/etmaal

Arm 3: 9605 pae/etmaal

DIMENSIE

Geen deeltkruispunten

Aantal rechtdoorgaande rijstroken op de
hoofdweg over grotere afstand:

- Van arm 1 naar arm 3: 1

- Van arm 3 naar arm 1: 1

Aantal opstelvakken op de zijweg(en):

- Arm 2: 1

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): > 50 km/u

BEREKENING

Op basis van de snelheid, de intensiteiten en de vormgeving wordt een waarde voor a berekend.

Deze waarde bepaald of verkeerskundige maatregelen noodzakelijk zijn om het verkeer te kunnen afwikkelen.

$a = 1,49$: Noodzaak maatregel twijfelachtig

GRENSWAARDEN voor a

$a < 1,33$	Geen maatregel noodzakelijk
$1,33 \leq a \leq 1,67$	Noodzaak maatregel twijfelachtig
$a > 1,67$	Maatregel noodzakelijk

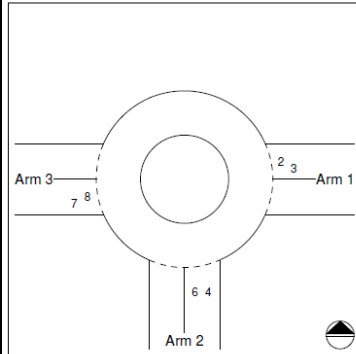
Bijlage 3: berekening Rotonde aansluiting N284 – Parc-Vital

Capacito 1.7

Licentie: Accent adviseurs

Bijlage

Verkeersberekening aansluiting Rotonde Parc-Vital - N284



Rotondemodel Brilon/Stuwe

Omschrijving rotonde:

N284 - Parc -Vital

Arm 1: N284 vanuit richting Eersel

Arm 2: Parc-Vital

Arm 3: N284 vanuit richting Hapert

INTENSITEITEN

spitsuur 2020 (inschatting)

Richting 2: 743 pae/uur

Richting 3: 0 pae/uur

Richting 4: 0 pae/uur

Richting 6: 67 pae/uur

Richting 7: 67 pae/uur

Richting 8: 867 pae/uur

DIMENSIE

Aantal rijstroken op toerit arm 1: 1

Aantal rijstroken op toerit arm 2: 1

Aantal rijstroken op toerit arm 3: 1

Aantal rijstroken op rotonde: 1

BEREKENING

Arm	Intensiteit rotonde	Intensiteit toerit	Capaciteit toerit	I/C-verhouding	Gemiddelde wachtrij	Gemiddelde wachttijd
Arm 1	67	743	1036	0,72	2 pae	9 sec.
Arm 2	867	67	572	0,12	0 pae	1 sec.
Arm 3	0	934	1089	0,86	5 pae	19 sec.

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Gemiddelde wachttijd (kenwaarde)	Acceptabel
Overbelasting	>50 sec.	nee
Erg lange wachttijd	40 sec.	nee
Lange wachttijd	30 sec.	nee
Matige wachttijd	20 sec.	ja
Kleine wachttijd	15 sec.	ja
Bijna geen wachttijd	10 sec.	ja
Geen wachttijd	0 sec.	ja

Bijlage 4: notitie directeur KBP

Geachte heer Rennen, beste Dré,

Naar aanleiding van ons gesprek van 8 april jl hierbij een schriftelijke reactie op de vragen over de N284.

Ik heb intern navraag gedaan bij Susan Groot Jebbink en Peter Stappaerts over de totstandkoming van het huidige tracé. In grote lijnen komt dat op het volgende neer.

De provinciale weg en het KBP zijn gestart als twee afzonderlijke trajecten met elk een eigen bevoegd gezag. In het MER voor de weg is echter wel gekeken naar de effecten van een koppeling van beide initiatieven. Omdat ten tijde van het opstellen van het MER het KBP nog niet als autonome ontwikkeling kon worden beschouwd, is de Hapert-variant aan de rand van het open agrarische gebied gelegd om geen nieuwe doorsnijdingen teweeg te brengen (thema landschap) voor het geval het KBP er niet zou komen.

In het kader van de planvorming van het KBP is vanaf het begin een integrale gebiedsontwikkeling leidend geweest. Het gaat daarbij om het koppelen van behoefte aan nieuw bedrijventerrein in een groene setting, een oplossing voor de verkeersdruk op de bestaande N284 (waarbij door de Kempen gemeenten een ontsluiting op de rijksweg altijd als randvoorwaarde is gesteld). Argumenten om de provinciale weg door het KBP te laten verlopen zijn:

- een integrale, stedenbouwkundige opzet van bedrijvenpark en provinciale weg;
- beperken milieubelasting naar EHS/GHS;
- het kunnen uitgeven van zichtlocaties aan beide zijden van de provinciale weg.

In de marge van de informatiebijeenkomst voor raads- en commissieleden van 24 mei 2007 is gesproken met enkele raadsleden uit Eersel over een alternatief voor de verbinding tussen de N284 en Duizel/Eersel. Dit alternatief zou bestaan uit een aansluiting van de nieuwe N284 op de Kapelweg/Dalemsedijk. Door Peter Stappaerts en mij is daarbij aangegeven dat dit alternatief niet past binnen het destijds al vastgestelde en goedgekeurde bestemmingsplan. Bovendien was het contract tussen KBP, Eersel en de provincie, over de aanleg en financiering van de N284 op dat moment reeds getekend (met een ontbindende voorwaarde). Wij hebben daarbij aangegeven dat het – zo de raadsleden dat wensten – men hierover op korte termijn in overleg zou moeten treden met de bestuurders (BenW van Eersel en haar vertegenwoordigers in het KBP-bestuur). Immers, de start van de aanleg was gepland in 2008. Nadrukkelijk is vermeld dat in het huidige bestemmingsplan de Kapelweg wordt afgewaardeerd tot fietspad. Dit maakt onderdeel uit van de verkeersstructuur van KBP, waarin gekozen is voor een 2 ontsluitingen vanaf de nieuwe N284, om sluipverkeer te voorkomen. Het alternatief vraagt op zijn minst een bestemmingsplanwijziging (onbekend is of daarvoor ook een MER noodzakelijk is).

Overigens is het alternatief niet aan de orde geweest bij de 1^e informatiebijeenkomst voor raads- en commissieleden op 11 mei 2006, voorafgaand aan vaststelling van het bestemmingsplan.

De alternatieve aansluiting via de Dalemsedijk/Kapelweg is wel overwogen in het kader van de afwaardering van de huidige N284, maar niet verder uitgewerkt. Reden hiervoor was en is de inbedding van de Dalemsedijk in de Ecologische Hoofdstructuur/Groene hoofdstructuur. Het huidige wegprofiel is te smal om een veilig alternatief te bieden voor de huidige weg. Verbreding van de rijbaan en aanleg van vrijliggende fietspaden is om veiligheidsredenen nodig. Daarvoor is aantasting van de EHS nodig. Op basis van provinciaal beleid is aantasting van de EHS slechts mogelijk ingeval van een zwaarwegend maatschappelijk belang en een gebrek aan alternatieven. Een globale toets van de voorliggende situatie aan deze criteria leidde tot de conclusie dat dit als een niet reëel alternatief voor het huidige wegtracé moet worden beschouwd.

Stel nu, dat de uitspraak van de Raad van State over het huidige bestemmingsplan de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk maakt. In dat geval zal om bovengenoemde redenen (met name aantasting EHS om verkeersveiligheid te garanderen) het huidige tracé ongewijzigd worden opgenomen in het nieuwe bestemmingsplan. Naast de aantasting van de EHS kan daarvoor als argument worden aangevoerd, dat het alternatief de verkeerssituatie bij de entree van het KBP ter hoogte van de Kapelweg ingewikkelder en minder overzichtelijk maakt. Bij de technische uitwerking van het huidige ontwerp is al gebleken dat het combineren van de N284, de aansluitingen op het bedrijvendeel, de fietstunnel met lange hellingen en de verbinding tussen het bedrijfsvlak en het werkdeel van het werkwoonbos een bijzonder lastige opgave vormt.

Hiermee hoop ik u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Piet Tulner,
directeur Kempsich Bedrijvenpark.

Bijlage 5: memo projectleider provincie Noord-Brabant

Beste Jan,

Provincie Noord-Brabant hanteert het beleid dat er op nieuwe provinciale infrastructuur (gebiedsontsluitingswegen) alleen kruisingen worden gerealiseerd die nodig zijn om aan te takken op de bestaande wegenstructuur, in dit geval de N284 en de A67. Daarnaast worden er op de nieuwe infrastructuur alleen aansluitingen gemaakt op kruisende lokale wegen indien dat nodig is voor ontsluiting van het gebied of om kruisende lokale verbindingen in stand te laten. In de situatie van Verbinding Hapert maken we twee kruisingen die dienen ter ontsluiting van het KBP. Het is niet wenselijk een derde -aparte- aansluiting te maken voor Parc-Vital.

Ik hoop dat dit voldoende duidelijk is.

mvg Jan Willem vd Boogert

>>> "js smulders" <js.smulders@eersel.nl> 16-06-08 12:18 >>>
Jan Willem,

hierbij het verzoek om het standpunt van de provincie te geven over een aparte aansluiting van Parc-Vital op het nieuwe tracé van de N284 tussen Hapert en de A67. Ik zie graag op korte termijn de reactie tegemoet.
Bij voorbaat dank.

Met vriendelijke groet,

Jan Smulders
Gemeente Eersel.

Bijlage 6: Parkeerkencijfers en aanwezigheidspercentages

stedelijke zone							aandeel bezoekers	opmerkingen
centrum		schil/overloop- gebied		rest bebouwde kom				
arts/maatschap/kruisgebouw/therapeut							65%	behandelkamer met minimum van 3 parkeerplaatsen per praktijk
	min	max	min	max	min	max		
zeer sterk stedelijk	1,5	2,0	1,5	2,0	1,5	2,0		
sterk stedelijk	1,5	2,0	1,5	2,0	1,5	2,0		
matig stedelijk	1,5	2,0	1,5	2,0	1,5	2,0		
weinig stedelijk	1,5	2,0	1,5	2,0	1,5	2,0		
niet stedelijk	1,5	2,0	1,5	2,0	1,5	2,0		
verpleeg/verzorgingstehuis							60%	wooneenheid
	min	max	min	max	min	max		
zeer sterk stedelijk	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7		
sterk stedelijk	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7		
matig stedelijk	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7		
weinig stedelijk	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7		
niet stedelijk	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7		
hotel								kamer
	min	max	min	max	min	max		
zeer sterk stedelijk	0,5	1,5	0,5	1,5	0,5	1,5		
sterk stedelijk	0,5	1,5	0,5	1,5	0,5	1,5		
matig stedelijk	0,5	1,5	0,5	1,5	0,5	1,5		
weinig stedelijk	0,5	1,5	0,5	1,5	0,5	1,5		
niet stedelijk	0,5	1,5	0,5	1,5	0,5	1,5		
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw							99%	100 m² bvo
	min	max	min	max	min	max		
zeer sterk stedelijk	3,0	5,0	4,0	7,0	5,0	10,0		
sterk stedelijk	3,0	5,0	4,0	7,0	5,0	10,0		
matig stedelijk	4,0	7,0	5,0	8,0	6,0	11,0		
weinig stedelijk	4,0	7,0	5,0	8,0	6,0	11,0		
niet stedelijk	4,0	7,0	5,0	8,0	6,0	11,0		
restaurant							80%	100 m² bvo
	min	max	min	max	min	max		
zeer sterk stedelijk	8,0	10,0	8,0	10,0	12,0	14,0		
sterk stedelijk	8,0	10,0	8,0	10,0	12,0	14,0		
matig stedelijk	8,0	10,0	8,0	10,0	12,0	14,0		
weinig stedelijk	10,0	12,0	10,0	12,0	14,0	16,0		
niet stedelijk	10,0	12,0	10,0	12,0	14,0	16,0		
dansstudio/sportschool							95%	100 m² bvo
	min	max	min	max	min	max		
zeer sterk stedelijk	2,0	3,0	2,0	3,0	3,0	4,0		
sterk stedelijk	2,0	3,0	2,0	3,0	3,0	4,0		
matig stedelijk	3,0	4,0	3,0	4,0	3,0	4,0		
weinig stedelijk	3,0	4,0	3,0	4,0	4,0	5,0		
niet stedelijk	3,0	4,0	3,0	4,0	4,0	5,0		
zwembad							90%	100 m² opp. bassin
	min	max	min	max	min	max		
zeer sterk stedelijk	7,0	9,0	8,0	10,0	9,0	11,0		
sterk stedelijk	7,0	9,0	8,0	10,0	9,0	11,0		
matig stedelijk	8,0	10,0	9,0	11,0	10,0	12,0		
weinig stedelijk	8,0	10,0	9,0	11,0	10,0	12,0		
niet stedelijk	8,0	10,0	9,0	11,0	10,0	12,0		

Toevoeging parkeerkencijfers

Na het uitbrengen van een nieuwe publicatie kan het voorkomen dat de geboden informatie niet helemaal compleet of juist is.

Dit is ook het geval bij de publicatie parkeerkencijfers. Sinds de uitgave van de publicatie zijn er kleine wijzigingen en toevoegingen bijgekomen. Op deze pagina zetten we deze op een rijtje....

.....Parkeerkencijfer apotheek

Voor een apotheek kunt u de het volgende kencijfer toepassen 1,7 - 2,7 parkeerplaats per 100 m2 bruto vloeroppervlak (bvo).

Bron: <http://www.CROW.nl>

Tabel 5. Aanwezigheidspercentages

	Werkdag overdag	Middag	Avond	Koop- avond	Zaterdag- middag	Avond	Zondag- middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
Sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
Ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
Museum	20	45	0	0	100	0	90
Restaurant	30	40	90	95	70	100	40
Café	30	40	90	85	75	100	45
Bioscoop, theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85

Bron parkeerkencijfers en aanwezigheidspercentages:

CROW Publicatie 182, Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering; 2^e druk maart 2004

Zorgbehandelcentrum Parc Vital							
Functionaliteit	Aantal	Eenheid	Uitgangspunten bij toepassing van kencijfers en aanwezigheidspercentages				
Behandel operatiekamers	2	kamers	zorgebehandelcentrum: Stedelijke zone is "Rest bebouwde kom"; Stedelijkheidsgraad is "Niet stedelijk"; categorie is "Sociaal medisch"				
Recovery	1	kamers					
Spreek/onderzoekkamers specialisten	5	kamers					
Spreek/behandelkamers paramedici	3	kamers					
Subtotaal	11	Behandelkamers	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Zaterdagm iddag	Zaterdag avond
P-norm laag	1,5		100%	100%	100%	15%	5%
P-norm hoog	2						
Behoeft minimaal	16,5	plaatsen	17	17	17	2	1
Behoeft maximaal	22,0	plaatsen	22	22	22	3	1
Functionaliteit	Aantal	Eenheid					
Verblijfsafdeling 63 kamers voor 1 persoon	63	kamers					
Subtotaal	63	Kamers					
P-norm laag	0,5						
P-norm hoog	0,7						
Behoeft minimaal	31,5	plaatsen	32	32	32	5	2
Behoeft maximaal	44,1	plaatsen	44	44	44	7	2
Functionaliteit	Aantal	Eenheid					
Diagnostiek/lab/apotheek	40	m2					
Management en beheer	40	m2					
Facilitaire dienstverlening	40	m2					
Algemene ruimte en bezoek	40	m2					
Subtotaal	160	m2	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Zaterdagm iddag	Zaterdag avond
P-norm laag	1,7	per 100m2 BV0	100%	100%	100%	15%	5%
P-norm hoog	2,7	per 100m2 BV0					
Behoeft minimaal	2,7	plaatsen	3	3	3	0	0
Behoeft maximaal	4,3	plaatsen	4	4	4	1	0
			Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Zaterdagm iddag	Zaterdag avond
Benodigde p-plaatsen voor zorgbehandelcentrum (minimaal)			51	51	51	8	3
Benodigde p-plaatsen voor zorgbehandelcentrum (maximaal)			70	70	70	11	4

Hotel							
Functionaliteit	Aantal	Eenheid	Uitgangspunten bij toepassing van kencijfers en aanwezigheidspercentages van het hotel: Stedelijke zone is "Rest bebouwde kom"; Stedelijkheidsgraad is "Niet stedelijk"; categorie is "Restaurant" (voor restaurant en hotel) en "Kantoor" (voor vergaderzalen)				
Hotelsuites	5	kamers					
Zorgsuites	25	kamers					
Hotelkamers	70	kamers					
Subtotaal	100	Kamers					
P-norm laag	0,5		Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond
P-norm hoog	1,5		30%	40%	90%	70%	100%
Behoefteminimaal	50	plaatsen	15	20	45	35	50
Behoeftemaximaal	150,0	plaatsen	45	60	135	105	150
Functionaliteit	Aantal	Eenheid					
Vergaderzalen ed.	1474	m2					
Subtotaal	1474	m2					
P-norm laag	6	per 100m2	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond
P-norm hoog	11	per 100m2	100%	100%	5%	5%	0%
Behoefteminimaal	88,4	plaatsen	88	88	4	4	0
Behoeftemaximaal	162,1	plaatsen	162	162	8	8	0
Functionaliteit	Aantal	Eenheid					
Restaurant	982	m2					
Subtotaal	982	m2					
P-norm laag	10	per 100m2	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond
P-norm hoog	12	per 100m2	30%	40%	90%	70%	100%
Behoefteminimaal	98,2	plaatsen	29	39	88	69	98
Behoeftemaximaal	117,8	plaatsen	35	47	106	82	118
Benodigde p-plaatsen voor het hotel (minimaal)			Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond
Benodigde p-plaatsen voor het hotel (maximaal)			133	148	138	108	148
			242	269	249	196	268

Wellness Parc Vital									
Functionaliteit	Aantal	Eenheid							
Totaal BVO	3354	m2	Uitgangspunten bij toepassing van kencijfers en aanwezigheidspercentages van het hotel: Stedelijke zone is "Rest bebouwde kom"; Stedelijkheidsgraad is "Niet stedelijk"; categorie is "Sport"						
Subtotaal	3354	m2	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Zaterdag iddag	Zaterdag avond	Zondag middag	Categorie: Sport
P-norm laag	8	100m2 BVO	30%	50%	100%	100%	90%	85%	
P-norm hoog	8	100m2 BVO							
Behoefte minimaal	268,3	plaatsen	80	134	268	268	241	228	
Behoefte maximaal	268,3	plaatsen	80	134	268	268	241	228	

Benodigde p-plaatsen voor het wellness centre (minimaal)	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Zaterdag iddag	Zaterdag avond	Zondag middag	
Benodigde p-plaatsen voor het wellness centre (maximaal)	80	134	268	268	241	228	

Parc Vital totaal (Zorgbehandelcentrum + Hotel + Wellnesscentre)							
	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Zaterdag iddag	Zaterdag avond	Zondag middag	
Benodigde p-plaatsen voor het totale Parc Vital (minimaal)	264	333	457	384	392	290	
Benodigde p-plaatsen voor het totale Parc Vital (maximaal)	393	474	588	474	513	339	