

DATUM 16 april 2025
KENMERK 20231370.001/164533/WeRi
VAN Werner Rietveld/Jim Verhulst

PROJECT 20231370.001 Sprundel – Vissenberg III- TAM-plan
OPDRACHTGEVER Somnium Real Estate B.V.

VERKEER EN PARKEREN VISSENBERG III

Verkeer en parkeren moeten als omgevingsaspecten in het belang van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties worden beoordeeld. De Omgevingswet en het Besluit kwaliteit leefomgeving stellen geen regels op dit gebied. De omgevingsvisie van provincie Noord Brabant (zie hoofdstuk 6.5)¹ en Nota Parkeernormen Rucphen 2017 gaan wel op deze aspecten in. Naast het provinciaal en het gemeentelijk beleid bieden de CROW-richtlijnen een belangrijk kader voor de beoordeling van de aspecten verkeer en parkeren. Aangezien het richtlijnen betreft, kan er onderbouwd worden afgeweken. Daarvoor is specifiek op de ontwikkeling van toepassing zijnde toegesneden informatie van belang.

In beginsel worden de aspecten verkeer en parkeren beoordeeld conform het STOMP principe. STOMP staat voor: Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (MaaS) en ten slotte de Privéauto. Het STOMP principe gaat ervanuit dat de voetgangers en fietsers de belangrijkste verkeersdeelnemers zijn die binnen de ontwikkeling gefaciliteerd dienen te worden, daarna volgt het openbaar vervoer en de deelmobiliteitsvoorzieningen en als laatste wordt de privéauto gefaciliteerd. Het toepassen van het STOMP principe draagt bij aan een duurzame gebiedsontwikkeling, daarom is dit principe belangrijk om mee te nemen in de beoordeling.

BEOOGDE ONTWIKKELING

Beoogd is om maximaal 167 woningen te realiseren in diverse typologieën en prijsklassen. Deze lopen uiteen van sociale huurappartementen tot royale vrijstaande woningen. In figuur 1 is een situatietekening van de verkaveling van het projectgebied weergegeven. Deze situatietekening is als uitgangspunt genomen voor dit onderzoek.

In het uiterste noorden van het projectgebied staat op de tekening 1 vrijstaande woning. Op deze locatie komt een huisartsenpraktijk met 4 behandelkamers.

Het maximale programma dat is beoordeeld bestaat daarom uit een huisartsenpraktijk met 4 behandelkamers en 167 woningen die al volgt zijn verdeeld:

- 18 vrijstaande koopwoningen;
- 22 twee-onder-een-kapkoopwoningen;
- 52 koophoek- of tussenwoningen;
- 18 sociale huurhuizen;
- 10 dure koopappartementen;
- 14 middeldure koopappartementen;
- 33 sociale huurappartementen.

¹ De kwaliteit van Brabant, Provincie Noord Brabant



Figuur 1 Voorlopig ontwerp Cier Architecten, 25-3-2025)

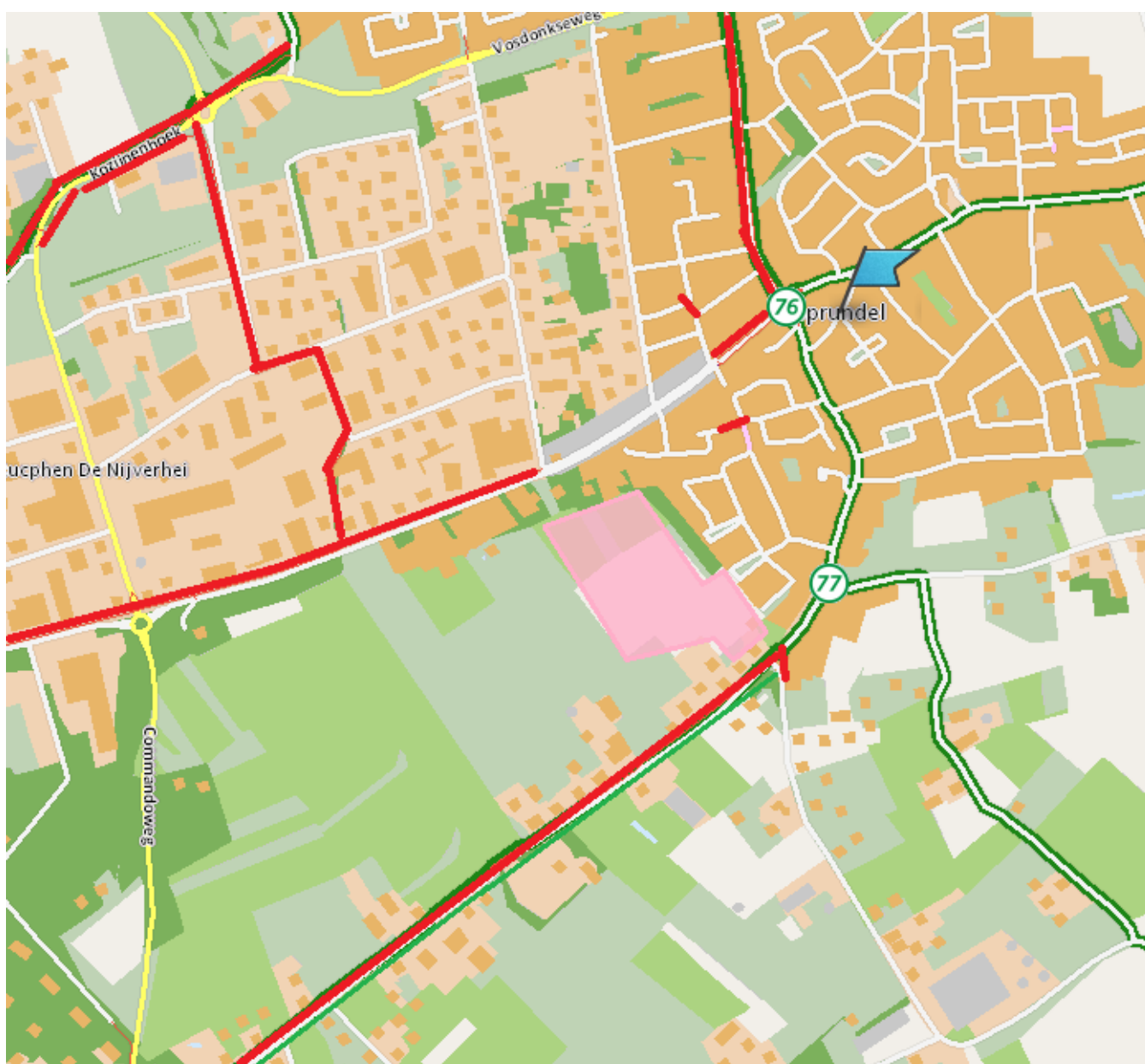
BESTAAND VERKEERSNETWERK

Voetganger

Het te ontwikkelen gebied ligt aan de zuidwestelijke rand van de kern Sprundel. Ten noorden van de het gebied sluit de ontwikkeling aan op de Rucphensebaan, die naar het centrum leidt. De voetpaden langs de Rucphensebaan zijn wisselend van kwaliteit. Tussen huisnummers 19 en 21 is het voetpad volledig afwezig. Ter hoogte van nummer 3 is het voetpad versmald tot ca 60 cm, omdat in het wegprofiel het fietspad op een nogal plotselinge wijze de plek van het voetpad inneemt. Ten oosten van de beoogde ontwikkeling kan via het Schuttersveld, Smoutstraat, Brouwerijstraat en Vosseneindseweg naar het centrum worden gelopen. Hier ontbreekt een voetpad op de Vissenbergdreef.

Fiets

Het te ontwikkelen gebied ligt aan de zuidwestelijke rand van de kern Sprundel. Ten noorden van de het gebied leidt de Rucphensebaan naar het centrum van Sprundel. Voor een deel is de Rucphensebaan voorzien van vrijliggende fietspaden, voor een deel delen de fietsers de rijbaan met een ventweg, die slechts toegang biedt aan enkele woningen, en waar dus zeer weinig gemotoriseerd verkeer rijdt. Een nadeel is dat de fietsroute gedeeltelijk aan één zijde van de weg ligt, maar dat ter hoogte van huisnummer 3 fietsers in de oostelijke richting met scherpe bochten de weg dienen over te steken. Fietsers hebben hier geen voorrang. Er is wel een verkeerseiland geplaatst. Pas in de Sint Jansstraat, wat de centrale winkelstraat van Sprundel is, wordt de weg gedeeld met gemotoriseerd verkeer. Maar op de Sint Jansstraat is de maximumsnelheid 30 km/u, en ligt de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer met ca. 2.000 tot 3.000 mvt/etmaal niet hoog, dus is dit geen probleem.



Figuur 2 Fietsinfrastructuur rondom beoogde ontwikkeling. In rood vrijliggende fietspaden, in groen knooppuntennetwerk

De Rucphensebaan leidt naar het westen in de richting van Rucphen. Tot in Rucphen is de weg voorzien van een vrijliggend fietspad. Langs deze route is ook een middelbare school gevestigd.

Ten zuiden van de beoogde ontwikkeling is de Voreneindseweg in westelijke richting voorzien van een vrijliggend fietspad. De Voreneindse weg is onderdeel van het fietsknooppunten netwerk, en ligt tussen knooppunt 77 en 12. Deze route is een belangrijke recreatieve route, aangezien deze leidt naar de Rucphense Bossen.

Openbaar Vervoer

Sprundel wordt bediend door buslijn 312. Deze buslijn rijdt 1 x per uur van Roosendaal via Rucphen, Sprundel, Sint Willebrord en Etten Leur naar Breda en vice versa. In de ochtendspits, en in de tweede helft van de middag rijdt de bus 2x per uur. De dichtstbijzijnde halte vanaf de beoogde ontwikkeling is de Expeditieweg in Rucphen, op ca. 1km van de beoogde ontwikkeling. Roosendaal is vanaf de bushalte in ca. 15 minuten te bereiken, Etten Leur ook. De busreis van of naar Breda duurt ongeveer 45 minuten.

MaaS

In Sprundel zijn geen deelauto's of deelfietsen beschikbaar.

Auto

De beoogde ontwikkeling wordt voor gemotoriseerd verkeer ontsloten op de Voreneindseweg en de Rucphensebaan. Vanaf de Voreneindseweg in zuidwestelijke richting leidt deze weg als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom tot de N638 tussen Rucphen en Zundert. In noordelijke richting leidt deze, via het centrum van Sprundel en de Noorderstraat, tot de Vosdonkseweg. Via de Vosdonkseweg is het nationale hoofdwegenet in de vorm van de A58 bereikbaar. De route naar de A58 kost ongeveer 5 minuten.

De Rucphensebaan is vanaf de ontsluiting in westelijke richting een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/uur (buiten de bebouwde kom). Via deze weg zijn Rucphen en Roosendaal bereikbaar. Vanaf de ontsluiting in oostelijke richting wordt dit een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur (binnen de bebouwde kom). Via deze weg is het centrum van Sprundel en de route richting Sint Willebrord en de A58 bereikbaar (wederom via de Noorderstraat).

VERKEERSGENERATIE

Voor de beoogde ontwikkeling wordt de verkeersgeneratie berekend op basis van kencijfers uit de 'Nota Parkeernormen Rucphen 2017'. Voor het juiste kencijfer wordt een ligging in 'overige bebouwde kom' aangehouden. In tabel 1 zijn de resultaten van de berekening weergegeven.

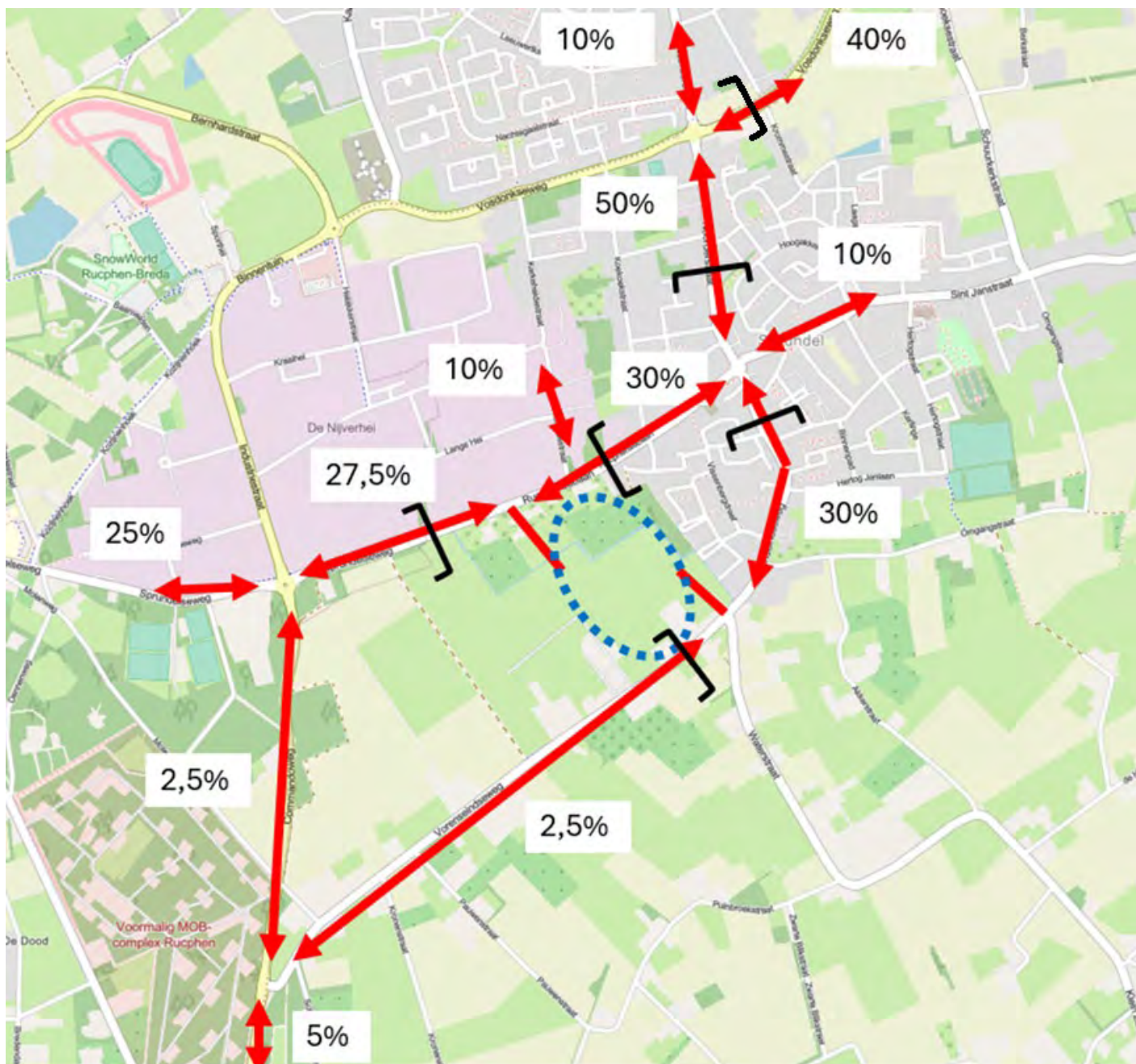
Tabel 1 Verkeersgeneratie beoogde ontwikkeling

Functietype	Programma		Kencijfer Nota		mvt/etmaal	mvt/etmaal
				per	weekdag	werkdag
Koop, huis, vrijstaand	18	woningen	8,2	woning	147,6	163,8
Koop, huis, twee-onder-een-kap	22	Wonin- gen	7,8	woning	171,6	190,5
Koop, huis, tussen/hoek	52	Wonin- gen	7,4	woning	384,8	427,1
Huur, huis, sociale sector	18	Wonin- gen	5,6	woning	100,8	111,9
koop, appartement, duur	10	Wonin- gen	7,4	woning	74,0	82,1
koop appartement midden	14	Wonin- gen	6	woning	84,0	93,2
huur appartement sociaal	33	woningen	4,1	woning	135,3	179,9
huisartsenpraktijk	4	behand- delka- mers	28,9	behande- kamer	115,6	153,7
					1214	1402

Op een werkdag genereert de ontwikkeling 1.402 motorvoertuigbewegingen.

VERKEERSTOEDELING

Met behulp van de navigatiesoftware van Google Maps is onderzocht via welke route het gemotoriseerd verkeer de belangrijkste bestemmingen het snelst kan bereiken. De verwachte eindbestemmingen zijn Roosendaal in het westen (25%), het bedrijventerrein ten noorden van het plangebied (10%), Sprundel centrum (10%), Sint Willebrord centrum (10%), Etten-Leur (en de A58) (40%) en de route naar Zundert/België (5%). Op basis hiervan is ingeschat welk gedeelte van de verkeersgeneratie gebruikt maakt van de diverse ontsluitingswegen van de beoogde ontwikkeling. De resultaten zijn weergegeven in figuur 3.



Figuur 3 Verkeerstoedeling en punten intensiteitsmetingen

Vanaf het projectgebied zijn er twee ontsluitingen. Het meeste verkeer ontsluit aan de Rucphensebaan (67,5%) en het overige deel ontsluit aan de Vorensindseweg (32,5%). Over de Noorderstraat gaat 50% van de verkeersgeneratie.

BEOORDELING VERKEERSAFWIKKELING EN VERKEERSVEILIGHEID

Voetganger

Op de Rucphensebaan binnen de bebouwde kom worden er gezien het voetpad geen onveilige situaties verwacht. Hetzelfde geldt voor de Vorendeindseweg.

Binnen het projectgebied zijn er voetgangersvoorzieningen beoogd. Ook is er een verbinding met de naastgelegen wijk, via het Schutterijveld. Dit geeft voetgangers de mogelijkheid om niet langs de drukke wegen de wijk te betreden, maar een rustigere route te kiezen. Ook is vanwege deze aansluiting het voetgangersnetwerk fijnmazig. Hetzelfde geldt voor de looproutes door de groenstructuren binnen het projectgebied.

Advies

Sommige drempels, geplaatst nabij oversteekpunten voor voetgangers, zouden beter een plateau kunnen worden. Zo kunnen voetgangers makkelijker (gelijkvloers) oversteken en worden auto's afgeremd door de drempel. Dit is meegenomen in de constructieve uitwerking van het plan.

Fietser

Hoewel het autoverkeer op de Rucphensebaan en de Voreneindseweg (binnen de bebouwde kom) zal toenemen, zorgt het vrijliggende fietspad op de Rucphensebaan en de fietssuggestiestroken ervoor dat deze wegvakken ook voor fietsers veilig zijn. In de Noorderstraat zal de verkeerstoename het meest merkbaar zijn, maar is er voor fietsers aan weerszijden van de weg een éénrichtingsfietspad. Ook hier zorgt dit niet voor onveilige situaties. Binnen het projectgebied fietsen fietsers op de erftoegangsweg, wat gezien de lage maximumsnelheid voor auto's en intensiteit die overal in het projectgebied onder de 1.000 mvt/etmaal blijft veilig is. De voetgangersverbinding met het Schutterijveld is ook voor fietsers toegankelijk.

Gemotoriseerd verkeer

Om de verkeersafwikkeling voor gemotoriseerd verkeer te beoordelen zijn de wegvakken en kruisingen die vanwege de beoogde ontwikkeling een significante toename in verkeer kunnen verwachten onderzocht. Onderzocht is of deze wegen voldoende capaciteit hebben om de verwachte toename in verkeer vlot en veilig af te kunnen wikkelen. In tabel 2 zijn de wegen waarop het verkeer van en naar de projectlocatie zal worden afgewikkeld weergegeven. Van elk wegvak is de autonome intensiteit in 2019, in 2035 en de planbijdrage weergegeven. De bron van de autonome intensiteiten is het verkeersmodel BBMA (provincie Noord Brabant). In de kaart van figuur 2 is te zien op welke punten de intensiteiten uit het model zijn overgenomen (de zwarte haakjes). Om de intensiteit in 2035 te bepalen is het gemiddelde genomen van de modeluitkomsten van 2030 en 2040.

De Vorendeindseweg is opgedeeld in twee wegvakken. De Voreneindseweg ten zuidwesten van de ontsluiting van het projectgebied en de Voreneindseweg ten noorden van de ontsluiting van het projectgebied. Op de Rucphensebaan zijn ook 2 verschillende wegvakken beoordeeld, ten oosten en ten westen van de ontsluiting van het projectgebied.

Waar de beoogde ontwikkeling minder dan 5% van de totale intensiteit op de weg toevoegt kan gesteld worden dat het verkeer van en naar de ontwikkeling opgaat in het heersend verkeersbeeld. De wegvakken Noorderstraat, Rucphensebaan oost en west Voreneindseweg noord en Vosdonkseweg hebben allemaal een toename van meer dan 5%. Daarom zijn deze wegvakken uitgebreider onderzocht.

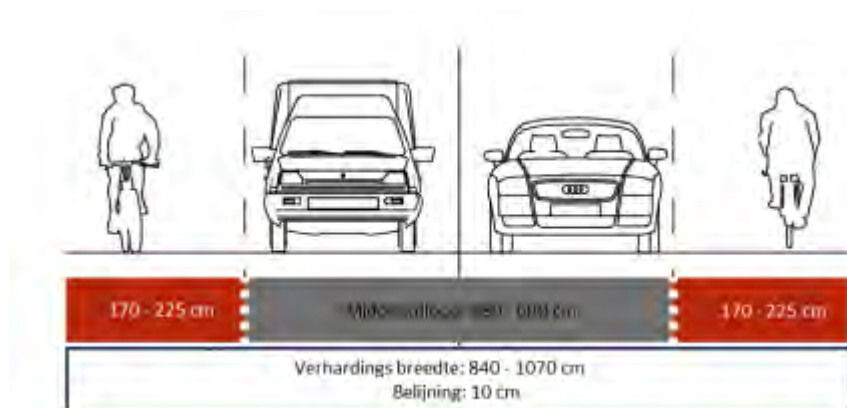
Tabel 2 Verkeersintensiteiten en capaciteiten wegvakken

Wegvak	Autonome intensiteit 2019	Autonome intensiteit 2035	Planbijdrage werkdag	Beoogde intensiteit	Capaciteit	% Planbijdrage	I/C-verhouding
Vorensend-seweg zuid-west	3.000	2.600	35	2.635	5.000	1%	53%
Vorensend-seweg noord	4.600	4.400	421	4.821	6.000	9%	80%
Noorderstraat	6.200	5.950	701	6.651	10.500	11%	63%
Rucphensebaan oost	3.700	4.400	421	4.821	6.000	9%	80%
Rucphensebaan west	3.900	4.550	386	4.936	5.000	8%	99%
Vosdonkseweg	8.300	7.950	561	8.511	15.000	7%	57%

Noorderstraat

De autonome verkeersintensiteit (2035) is 5.950 mvt/etmaal. De toename is 701 mvt/etmaal, waardoor de toekomstige verkeersintensiteit stijgt naar 6.651 mvt/etmaal. De verkeersafwikkeling kan bij deze verkeersomvang voldoende worden gewaarborgd. Vooropgesteld dat de verkeersafwikkeling afhankelijk is van de inrichting van wegvakken en kruispunten, kan worden gesteld dat uit de verkeerskundige praktijk blijkt dat het verkeer op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom tot een omvang van 6.000 à 15.000 mvt/etmaal veelal vlot en veilig kan worden afgewikkeld. Gezien de huidige inrichtingselementen van de weg is het midden van de bandbreedte (10.500 mvt/etmaal) aangehouden. Dit is bepaald aan de hand van Handboek wegontwerp van de CROW (2021). De weg heeft geen asmarkeringen en de opsluitbanden zijn wat smal, maar er fietsen geen fietsers op de rijbaan en er zijn geen openbaar vervoer-haltes op de weg. Aangezien de toekomstige verkeersintensiteit ook na realisatie van het plan ruim onder de 10.500 mvt/etmaal blijft, kan worden geconcludeerd dat de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd zal zijn.

Er is sprake van het verlagen van de maximumsnelheid op de Noorderstraat tot 30km/u. De maximaal wenselijk geachte intensiteit op een GOW30-weg (een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u) met een rijloper voor 2 richtingen is door het CROW bepaald op 10.000mvt/etmaal, vergelijkbaar met de eerder beredeneerde 10.500. Ook met de uitgangspunten van dit wegtype blijft de intensiteit op de Noorderstraat inclusief planbijdrage ruimschoots onder de maximaal wenselijk geachte intensiteit. In figuur 4 is het voorbeeldprofiel uit de Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 weergegeven. Te zien is dat het wegprofiel, wat op de Noorderstraat 10 meter breed is, past bij de inrichtingskenmerken van een GOW30.



Figuur 4 Wegprofiel GOW30 met rijloper in 2 richtingen. Bron: Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30, CROW mei 2023

Rucphensebaan oost en west

De Rucphensebaan oost heeft een autonome verkeersintensiteit van 4.400 mvt/etmaal. De toename is 421 mvt/etmaal, waardoor de toekomstige verkeersintensiteit stijgt naar 4.821 mvt/etmaal. Vooropgesteld dat de verkeersafwikkeling afhankelijk is van de inrichting van wegvakken en kruispunten, kan worden gesteld dat uit de verkeerskundige praktijk blijkt dat het verkeer op 50 km/u-wegen (binnen de bebouwde kom) tot een omvang van 6.000 à 15.000 mvt/etmaal veelal vlot en veilig kan worden afgewikkeld. Aangezien de toekomstige verkeersintensiteit ook na realisatie van het plan ruim onder de aangehouden 6.000 mvt/etmaal blijft, kan worden geconcludeerd dat de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd zal zijn.

De Rucphensebaan west heeft een autonome verkeersintensiteit van 4.550 mvt/etmaal. De toename is 386 mvt/etmaal, waardoor de toekomstige verkeersintensiteit stijgt naar 4.936 mvt/etmaal. Vooropgesteld dat de verkeersafwikkeling afhankelijk is van de inrichting van wegvakken en kruispunten, kan worden gesteld dat uit de verkeerskundige praktijk blijkt dat het verkeer op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom tot een omvang van 4.000 à 6.000 mvt/etmaal veelal vlot en veilig kan worden afgewikkeld.

Het wegvak heeft een vrijliggend fietspad langs de weg, gescheiden door een ruime fysieke groene berm. De weg mist as-markeringen, maar is met 6 meter wel breed genoeg. De capaciteit is daarmee ingeschat op het midden van de bandbreedte, dus 5.000 mvt/etmaal.

De toekomstige verkeersintensiteit blijft ook met de beoogde ontwikkeling onder de gestelde capaciteit, maar met een hele kleine marge. De I/C-verhouding loopt op tot 99%.

Voreneindseweg noord

De autonome verkeersintensiteit (2035) is 4.400 mvt/etmaal. De toename is 421 mvt/etmaal, waardoor de toekomstige verkeersintensiteit stijgt naar 4.821 mvt/etmaal op een werkdag. Ook hier geldt dat de toekomstige verkeersintensiteit ruim onder de gestelde capaciteit van 6.000 blijft. De fietsvoorzieningen op de weg binnen de bebouwde kom bestaan uit fietssuggestiestroken aan weerszijden van de rijbanen. Gezien de huidige intensiteiten op deze weg (4.600 mvt/etmaal) en de maximumsnelheid van 50 km/u is het geen veilige weg. De 'Ontwerpwijzer fietsverkeer' van de CROW laat voor een weg met dit profiel en maximale snelheid een maximale intensiteit van 2.000 mvt/etmaal toe. Echter zorgt de beoogde ontwikkeling niet voor dit veiligheidsknelpunt. Ook wanneer de beoogde ontwikkeling niet zou worden gerealiseerd is een aanpassing van de weg om de veiligheid te verbeteren gewenst.

Door de langzaamverkeersroute vanuit de beoogde ontwikkeling naar het Schutterijveld is het voor fietsers tussen het centrum van Sprundel en de Voreneindse weg zuid-west of de Waterstraat ook mogelijk om het gevaarlijke stuk van de Voreneindseweg te mijden.

RHO ADVISEURS

Er is sprake van het verlagen van de maximumsnelheid op de Voreneindseweg tot 30km/u. De maximaal wenselijk geachte intensiteit op een GOW30-weg (een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u) met een smalle middenrijloper voor autoverkeer in twee richtingen is door het CROW bepaald op 6.000mvt/etmaal, gelijkbaar aan de eerder beredeneerde 6.000. Ook met de uitgangspunten van dit wegtype blijft de intensiteit op Voreneindseweg inclusief planbijdrage ruimschoots onder de maximaal wenselijk geachte intensiteit. In figuur 5 is het voorbeeldprofiel uit de Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 weergegeven. Te zien is dat het wegprofiel, wat op de Voreneindseweg 6,5 meter breed is, past bij de inrichtingskenmerken van een GOW30.



Figuur 5 Wegprofiel GOW30 met smalle rijloper voor verkeer in 2 richtingen. Bron: Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30, CROW mei 2023

Vosdonkseweg

De autonome verkeersintensiteit (2035) is 7.950 mvt/etmaal. De toename is 561 mvt/etmaal, waardoor de toekomstige verkeersintensiteit stijgt naar 8.511 mvt/etmaal. De capaciteit van de weg is gesteld op 15.000. Dit is meer dan in de verkeerskundige praktijk normaliter wordt toegekend aan een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Echter, hoewel de weg kenmerken heeft van een erftoegangsweg (een maximumsnelheid van 60km/u, ontbrekende asmarkering) kan vanwege een aantal eigenschappen van de weg aangenomen worden dat de weg functioneert als een gebiedsontsluitingsweg. Deze eigenschappen zijn de volgende: fietsverkeer is niet toegestaan op de weg. Er is geen enkele erftoegang. In de twee kilometer die de weg doorloopt richting de oprit van de A58 zijn er slechts 2 kruisingen. Aangezien de toekomstige verkeersintensiteit ook na realisatie van het plan ruim onder de aangehouden 15.000 mvt/etmaal blijft, kan worden geconcludeerd dat de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd zal zijn.

PARKEREN

De parkeerbehoefte is bepaald aan de hand van het 'Nota Parkeernormen Rucphen' (2017)². Voor het juiste kencijfer wordt een ligging in 'overige bebouwde kom' aangehouden. De normatieve parkeerbehoefte voor bewoners en werknemers bedraagt afgerond 272 parkeerplaatsen, zie tabel 3. De normatieve parkeerbehoefte voor bezoekers bedraagt afgerond 58 parkeerplaatsen. Totaal is er een behoefte van afgerond 317 parkeerplaatsen voor de woningen en 13 parkeerplaatsen voor de huisartsenpraktijk.

Tabel 3 Parkeerbehoefte

Functiegroep	Programma	parkeernorm			Parkeerbehoefte		
	Aantal wo- ningen/be- handelka- mers	Aandeel bewo- ners/werk- nemers	Aandeel bezoekers	Totale norm	P-behoefte bewo- ners/werk- nemers	P-behoefte bezoekers	P-be- hoefte to- taal
Koop, huis, vrijstaand	18	2,0	0,3	2,3	36	5,4	41,4
Koop, huis, twee-onder-een- kap	22	1,9	0,3	2,2	41,8	6,6	48,4
Koop, huis, tussen/hoek	52	1,7	0,3	2,0	88,4	15,6	104,0
Huur, huis, sociale sector	18	1,3	0,3	1,6	23,4	5,4	28,8
koop, appartement, duur	10	1,8	0,3	2,1	18,0	3,0	21,0
koop appartement midden	14	1,6	0,3	1,9	22,4	4,2	26,6
huur appartement sociaal	33	1,1	0,3	1,4	36,3	9,9	46,2
TOTAAL WONINGEN					266,3	50,1	316,4
huisartsenpraktijk	4	1,4	1,85	3,25	5,59	7,41	13,0
TOTAAL					272	58	330

In de 'Nota Parkeernormen Rucphen 2017' staat dat er voor een 'garage met dubbele oprit' een norm van 1,8 moet worden aangehouden. Voor een 'garage met lange oprit' dient er een norm van 1,3 te worden aangehouden (ook al kunnen er in theorie in beide gevallen 2 auto's parkeren). Een enkele oprit, zonder garage, waar 1 auto op past, telt voor 0,8 parkeerplaats mee. Voor het berekenen van het aantal benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein is dit bij het ontwerp als uitgangspunt gehanteerd.

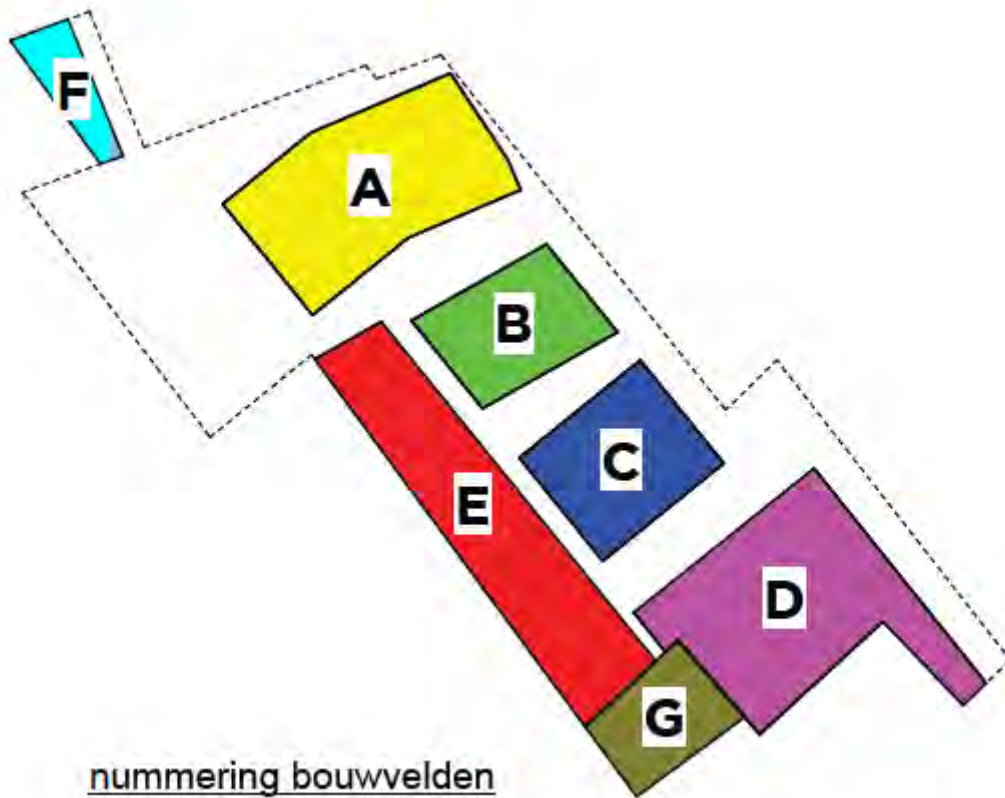
De 2 vrijstaande woningen, 4 tweekappers en 2 eindwoningen in veld D zijn voorzien van een dubbele oprit, die als (8 x 1,8=) 14,4 parkeerplaatsen meetellen. De 12 vrijstaande woningen in veld E zijn ook voorzien van een dubbele oprit, en zorgen zo voor (12 x 1,8 =) 23,4 theoretische parkeerplaatsen. Twee eindwoningen en 2 tweekappers in veld B hebben een dubbele oprit, goed voor nog 7,2 theoretische parkeerplaatsen. Tot slot zijn de 2 vrijstaande woningen in velden G voorzien van een dubbele oprit, voor nog eens (2 x 3,6=) 7,2 plaatsen.

In veld D is 1 eindwoning van een garage met lange oprit beoogd, goed voor 1,3 theoretische parkeerplek. In veld B zijn 8 woningen beoogd met een lange oprit. Hierdoor kunnen er nog (8 x 1,3 =) 10,4 parkeerplaatsen op de parkeerbalans worden toegevoegd.

In veld D zijn er 12 levensloopbestendige woning met een enkele oprit beoogd, die als 0,8 parkeerplaats wordt meegeteld. Samen zijn dat theoretisch 9,6 parkeerplaatsen.

² [RAADSBSLUIT \(officiëlebekeendmakingen.nl\)](https://raadsbesluit.officiëlebekeendmakingen.nl)

In totaal zijn er zijn $(14,4+23,4+7,2+7,2+1,3+10,4+9,6=)73,5$ theoretische parkeerplaatsen op eigen terrein (privé) beoogd.³
In figuur 4 is de ligging van de bouwvelden weergegeven.



Figuur 6 Bouwvelden

In het ontwerp zoals dat is opgenomen in figuur 1 zijn 246 parkeerplaatsen in de openbare ruimte voorzien. In totaal voorziet het plan afgerond in 320 parkeerplaatsen voor de woningen.

Er wordt ruimschoots in de parkeerbehoefte voor de woningen in de beoogde ontwikkeling voorzien. Bovendien zijn de parkeerplaatsen zo over het plangebied verdeeld dat bewoners en bezoekers altijd binnen korte afstand een parkeerplaats kunnen vinden. De bouwvelden hebben op zichzelf allemaal een bijna sluitende parkeerbalans. De maximale loopafstand blijft altijd onder de 150 meter.

Op het terrein van de huisartsenpraktijk in veld F is voldoende ruimte op het kavel aanwezig om te voorzien in de benodigde parkeerbehoefte.

³ DO Vissenberg III 20 maart 2025, Hoefnagels Civiele Techniek B.V.-2025

CONCLUSIE

De totale verkeersgeneratie van 1.402 mvt/werkdagemaal kan vlot worden afgewikkeld over de relevante wegvakken. De verkeerstoename vanwege de beoogde ontwikkeling veroorzaakt geen veiligheidsknelpunten op het omliggende wegennet.

Ook binnen de beoogde ontwikkeling is de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid geen knelpunt. De straten zijn veilig vormgegeven. Het langzaamverkeersnetwerk is fijnmazig en veilig. De maatvoering is adequaat voor de te verwachten verkeersstromen.

In het plan kunnen is in voldoende parkeerplaatsen voorzien om aan de parkeerbehoefte van de woningen te voldoen. Voor de huisartsenpraktijk is voldoende ruimte op het kavel om aan de parkeerbehoefte te kunnen voldoen.