

In opdracht van:
Horne Quartier CV

Projectnummer:
M07229-R-E3

Datum:
21 februari 2025



Onderzoek verkeer en parkeren Horne Kwartier Weert

1. AANLEIDING	3
2. HUIDIGE SITUATIE	4
3. VERKEERSGENERATIE ONTWIKKELING	6
3.1 Ruimtelijk programma	6
3.2 Berekening	7
3.3 Verdeling verkeer	8
4. VERKEERSEFFECTEN	10
4.1 Verkeersafwikkeling huidige situatie met ontwikkeling	10
4.2 Verkeersafwikkeling 2035 op wegvakken	11
4.3 Nelissenhofweg	12
4.4 Verkeersafwikkeling 2035 op kruispunten	14
4.5 Inpassing verkeersaansluitingen	15
4.6 Bereikbaarheid fietsers en voetgangers	18
4.7 Conclusie verkeersafwikkeling en bereikbaarheid	19
5. PARKEREN	21
5.1 Parkeeropgave HK1	21
5.2 Parkeervraag HK2 t/m HK5	24
5.3 Laadpalen	28
5.4 Deelmobiliteit	29
5.5 Conclusie parkeeropgave	30
6. SAMENVATTING RESULTATEN	31
BIJLAGEN	33
Bijlage 1: Overzicht gebiedsindeling	33
Bijlage 2: Notitie Nelissenhofweg	34
Bijlage 3: Resultaten kruispuntwijzer	36
Bijlage 4: Toegepaste parkeernormen	41

Colofon

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.



1. AANLEIDING

Van de Klok werkt op dit moment aan de ontwikkeling van het voormalige kazerneterrein Horne Kwartier in Weert. Deze ontwikkeling voorziet in de transformatie van het kazerneterrein naar een woongebied met diverse functies (waaronder een openluchttheater). Mobycon heeft eerder een onderzoek verkeer en parkeren uitgevoerd voor de destijdsfase van het project: de gebiedsvisie, waarin onder andere werd nagedacht over het parkeren en de ontsluiting van de toekomstige situatie. De gebiedsvisie is eind 2022 vastgesteld. Inmiddels wordt het stedenbouwkundig plan afgerond en zal in 2025 de procedure voor wijziging van het Omgevingsplan opgestart gaan worden. Deze rapportage is een actualisatie van het onderzoek verkeer en parkeren van destijds, aan de hand van het gewijzigde ruimtelijke programma.



2. HUIDIGE SITUATIE

In dit onderzoek beoordelen we de toekomstige situatie voor het jaar 2025 (het jaar dat de omgevingsplanprocedure start) en het jaar 2035 (om de situatie over 10 jaar te beoordelen). De huidige en toekomstige intensiteiten op het wegennet rondom de ontwikkeling heeft de gemeente aangeleverd (door tellingen in 2020 en 2021). Onderstaande tabellen geven aan welke wegvakken we hebben beschouwd, wat de bron is van de verkeersintensiteiten en deze verkeersintensiteiten zelf, omgerekend naar het jaar 2025 en 2035. We houden rekening met een autonome groei van het verkeer van 1% per jaar om de cijfers van 2018/2020/2021 naar 2025 op te hogen en om de cijfers van 2020/2021/2030 naar 2035 op te hogen. De intensiteiten in het drukste ochtend- en avondspitsuur hebben we berekend op basis van wat het CROW in de ASVV 2021 hierover stelt:

- 8% van de etmaalintensiteit rijdt in het drukste ochtendspitsuur.
- 9% van de etmaalintensiteit rijdt in het drukste avondspitsuur.

Straat	Wegvak	Bron intensiteiten 2025	Bron intensiteiten 2035
Kazernelaan	Nelissenhofweg <-> Ringbaan-West	Verkeerstellingen 2021	Verkeerstellingen 2021 ²
Ringbaan-West	Kazernelaan <-> Parklaan	Verkeerstellingen 2020	Verkeerstellingen 2020 ²
Parklaan	Ringbaan-West <-> Nelissenhofweg	Verkeerstellingen 2020	Verkeerstellingen 2020 ²
Nelissenhofweg	Parklaan <-> Kazernelaan	Verkeerstellingen 2021	Verkeerstellingen 2021 ²
Ambachtenhof	Ambachtenhof <-> Kazernelaan	Verkeersmodel 2018	Verkeersmodel 2030
Kazernelaan	Nelissenhofweg <-> Voorhoeveweg	Verkeerstellingen 2021	Verkeerstellingen 2021 ²
Kazernelaan	Voorhoeveweg <-> N564	Berekend o.b.v. model 2030 ¹	Verkeersmodel 2030
Diesterbaan	Nelissenhofweg <-> IJzerenmanweg	Verkeerstellingen 2020	Verkeerstellingen 2020 ²
IJzerenmanweg	Diesterbaan <-> Kazernelaan	Verkeersmodel 2018	Verkeersmodel 2030
Ringbaan-West	Kazernelaan <-> Basculeweg	Berekend o.b.v. model 2030 ¹	Verkeersmodel 2030
Ringbaan-West	Parklaan <-> Bocholterweg	Berekend o.b.v. model 2030 ¹	Verkeersmodel 2030

Tabel 1 – Bron verkeersintensiteiten per wegvak – ¹Intensiteiten bepaald op het relatieve verschil tussen intensiteiten tellingen 2020 en verkeersmodel 2030 van Kazernelaan wegvak Nelissenhofweg <-> Voorhoeveweg vanwege het ontbreken van tellingen van dit wegvak in 2021 – ²Verkeersmodel is op dit wegvak onrealistisch laag t.o.v. telling 2020/2021, daarom is telling 2020/2021 aangehouden en verder opgehoogd naar 2035.

De Nelissenhofweg is een gebiedsontsluitingsweg (met een maximale snelheid van 50 km/uur) met enkel fietssuggestiestroken. De Nelissenhofweg is onderdeel van een school-thuisroute, er maken veel fietsers gebruik van deze weg. Er is voor autoverkeer onvoldoende ruimte (6,85 meter) om elkaar te passeren zonder gebruik te maken van de fietssuggestiestroken. Omdat autoverkeer deels de weg deelt met fietsverkeer en de weg onderdeel uitmaakt van een school-thuisroute toetsen we de weg niet op doorstroming (zoals een gebiedsontsluitingsweg), maar op verkeersveiligheid (fietsverkeer kan de weg veilig delen met autoverkeer, zoals een erftoegangsweg). Dit betekent dat we een lager aantal voertuigen acceptabel vinden voor de Nelissenhofweg dan voor de andere omliggende gebiedsontsluitingswegen (GOW50).

Daarmee komen we tot de volgende intensiteiten voor het jaar 2025.



Wegvak	Van	Naar	Soort weg	Werkdag-etmaal (mvt)	Drukste ochtend-spitsuur (pae)	Drukste avond-spitsuur (pae)
Kazernelaan	Nelissenhofweg	Ringbaan-West	GOW50	3.143	277	311
Kazernelaan	Ringbaan-West	Nelissenhofweg	GOW50	3.180	280	315
Ringbaan-West	Kazernelaan	Parklaan	GOW50	4.943	435	489
Ringbaan-West	Parklaan	Kazernelaan	GOW50	4.946	435	490
Parklaan	Ringbaan-West	Nelissenhofweg	GOW50	1.404	124	139
Parklaan	Nelissenhofweg	Ringbaan-West	GOW50	1.203	106	119
Kazernelaan	Nelissenhofweg	Voorhoeveweg	GOW50	3.007	265	298
Kazernelaan	Voorhoeveweg	Nelissenhofweg	GOW50	2.969	261	294
Kazernelaan	Voorhoeveweg	N564	GOW50	1.774	156	176
Kazernelaan	N564	Voorhoeveweg	GOW50	1.774	156	176
Diesterbaan	Nelissenhofweg	IJzerenmanweg	GOW50	873	77	86
Diesterbaan	IJzerenmanweg	Nelissenhofweg	GOW50	890	78	88
Ringbaan-West	Kazernelaan	Basculweg	GOW70	5.695	501	564
Ringbaan-West	Basculweg	Kazernelaan	GOW70	5.695	501	564
Ringbaan-West	Parklaan	Bocholterweg	GOW50	4.434	390	439
Ringbaan-West	Bocholterweg	Parklaan	GOW50	4.434	390	439
Nelissenhofweg	Parklaan <-> Kazernelaan		GOW50	1.542	136	153
Ambachtenhof	Ambachtenhof <-> Kazernelaan		ETW30	322	28	32
IJzerenmanweg	Diesterbaan <-> Kazernelaan		ETW30	429	38	42

Tabel 2 – Intensiteiten 2025 per wegvak



3. VERKEERSGENERATIE ONTWIKKELING

3.1 Ruimtelijk programma

Voor de verkeersgeneratie zijn we uitgegaan van het ruimtelijke programma van 27 november 2024. De gebiedsindeling is te vinden in bijlage 1.

Kwartier	HORNE KWARTIER programma	Grootte	Eenheid
HK1	Theater/schouwburg	2.600	m ² bvo
HK1	Horecapaviljoen (restaurant)	500	m ² bvo
HK1	Koop, huis, vrijstaand	1	woning
HK1	Kunst, cultuur en/ of bijeenkomstfunctie (bedrijfsverzamelgebouw)	125	m ² bvo
HK2	Gezondheidscentrum	2.765	m ² bvo ⁱ
HK2	Huur, huis, sociale huur	54	woningen
HK2	Huur, appartement, vrije sector, <75 m2 bvo	48	woningen
HK2	Huur, appartement, sociale huur, <75 m2 bvo	10	woningen
HK2	Huur, appartement, vrije sector, <75 m2 bvo	86	woningen
HK2	Verpleeg-/verzorgingshuis	50	woningen
HK2	Gezondheidscentrum	2.000	m ² bvo ⁱ
HK2	Restaurant	435	m ² bvo
HK2	Kinderdagverblijf (crèche)	621	m ² bvo
HK3	Koop, huis, tussen/hoek	32	woningen
HK3	Huur, appartement, sociale huur, <75 m2 bvo	73	woningen
HK3	Huur, appartement, sociale huur, <75 m2 bvo	4	woningen
HK3	Huur, appartement, sociale huur, <75 m2 bvo	36	woningen
HK3	Koop, huis, tussen/hoek	29	woningen
HK3	Koop, huis, tussen/hoek	7	woningen
HK3	Koop, huis, tussen/hoek	10	woningen
HK3	Koop, huis, tussen/hoek	14	woningen
HK3	Koop, huis, tussen/hoek	14	woningen
HK3	Koop, huis, tussen/hoek	16	woningen
HK3	Koop, appartement, >100 m2 bvo	16	woningen
HK4	Koop, appartement, > 100 m2 bvo	26	woningen
HK4	Koop, appartement, > 100 m2 bvo	40	woningen
HK4	Koop, appartement, > 100 m2 bvo	25	woningen
HK4	Koop, appartement, > 100 m2 bvo	26	woningen
HK4	Koop, appartement, > 100 m2 bvo	26	woningen
HK5	Koop, huis, tussen/hoek	28	woningen
HK5	Koop, huis, tussen/hoek	38	woningen
HK5	Koop, huis, tussen/hoek	12	woningen
HK5	Koop, huis, twee-onder-een-kap	12	woningen
HK5	Koop, huis, vrijstaand	7	woningen

Tabel 3 – Ruimtelijk programma ⁱ⁾ De officiële eenheid is aantal behandelkamers, maar het aantal vierkante meter bvo is een alternatieve eenheid, waarbij 1,33 behandelkamers overeenkomt met 100 vierkante meter bvo (bron: CROW ASVV 2021).



3.2 Berekening

Voor selecteren van het kengetal van de verkeersgeneratie uit CROW-publicatie 'Parkeerkencijfers 2024' hebben we de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Stedelijkheidsgraad: matig stedelijk
- Locatie: rest bebouwde kom
- Minimale kengetal, vanwege de nabijheid van station Weert en de ruimte die het beleid biedt
- Van functies zonder verkeersgeneratiekengetal (bijvoorbeeld verpleeg- en verzorgingstehuis en horeca) zijn we voor de verkeersgeneratie uitgegaan van tweemaal het parkeerkencijfer (één heen- en terugrit per dag)

Dit levert per gebied de onderstaande verkeersgeneratie.

Naam ontwikkelingen HK1	Werkdagemaal (mvt)	Drukste ochtendspitsuur (pae)	Drukste avondspitsuur (pae)
Theater/schouwburg	289	26	29
Horecapaviljoen (restaurant) (2x parkeerkencijfer)	40	4	4
Koop, huis, vrijstaand	8	1	1
Kunst, cultuur en/ of bijeenkomstfunctie (bedrijfsverzamelgebouw)	10	1	1
Totaal	346	33	35

Tabel 4 – Verkeersgeneratie gebied HK1

Naam ontwikkelingen HK2	Werkdagemaal (mvt)	Drukste ochtendspitsuur (pae)	Drukste avondspitsuur (pae)
Maatschappelijk	592	53	59
Maatschappelijk, sociaal statushouders	240	22	24
Legeringsgebouw, betaalbaar/midden	144	13	14
Sociaal huurappartement	26	3	3
Legeringsgebouw, betaalbaar/midden	232	21	23
Keukengebouw, wonen met zorg	50	4	6
Zorgvoorzieningen	476	43	47
Horeca/brasserie	39	4	4
Kinderdagverblijf	225	20	23
Totaal	2.024	184	205

Tabel 5 – Verkeersgeneratie gebied HK2

Naam ontwikkelingen HK3	Werkdagemaal (mvt)	Drukste ochtendspitsuur (pae)	Drukste avondspitsuur (pae)
Rijwoning 4,8 m, betaalbaar/midden (blok 1)	238	22	24
Sociale huurappartementen 4 lgn (blok 2)	187	17	19
Sociale huurappartementen (blok 4)	11	1	1
Sociale huurappartementen (blok 3)	92	9	10
Sociale huurappartementen (blok 3)	216	20	22
Rijwoning 4,8 m, betaalbaar/midden (blok 4)	53	6	6
Rijwoning 5,4 m, vrije sector (blok 3 + 4)	75	7	8
Rijwoning 4,5 m (blok 3)	105	10	11
Levensloop 1-laags + kap 6,3 m, betaalbaar/midden	105	10	11
Benedenwoning (senior) 6,6 m, betaalbaar/midden	119	11	12
Bovenwoning 6,6 m 2 l-lgn plat, betaalbaar/midden	119	11	12
Totaal	1.320	122	135

Tabel 6 – Verkeersgeneratie gebied HK3



Naam ontwikkelingen HK4	Werkdagemaal (mvt)	Drukste ochtendspitsuur (pae)	Drukste avondspitsuur (pae)
Appartementsgebouw, vrije sector	194	18	20
Appartementsgebouw, vrije sector	298	26	30
Appartementsgebouw, vrije sector	186	17	19
Appartementsgebouw, vrije sector	194	18	20
Verdeeld over de appartementsgebouwen, betaalbaar/midden	194	18	20
Totaal	1.066	96	108

Tabel 7 – Verkeersgeneratie gebied HK4

Naam ontwikkelingen HK5	Werkdagemaal (mvt)	Drukste ochtendspitsuur (pae)	Drukste avondspitsuur (pae)
Geschakeld boskavel links, vrije sector, koop	209	19	21
Geschakeld boskavel rechts, vrije sector, koop	283	25	29
Kwadrantwoning in park, betaalbaar/midden, koop	90	9	10
2 ^{de} kap, vrije sector, koop	99	9	10
Vrijstaand, vrije sector, koop	61	6	7
Totaal	742	67	76

Tabel 8 – Verkeersgeneratie gebied HK5

3.3 Verdeling verkeer

De berekende verkeersgeneratie hebben we over de verschillende wegen verdeeld, om zo de toekomstige verkeersintensiteiten na realisatie van de ontwikkeling te kunnen berekenen. Hiervoor hebben we de volgende aannames gehanteerd:

- Gezien de locatie van de ontwikkeling en de wegen in de omgeving gaan we ervan uit dat 70% van het verkeer richting de A2 en N292 gaan en 30% richting de Belgische grens. We gaan daarom uit van de volgende verdeling:
 - Noord/oost (Ringbaan West, A2): 35%
 - Zuid/oost (Ringbaan West, N292): 35%
 - Zuid/west (Diesterbaan, Belgische grens): 15%
 - Noord/west (N564, Belgische grens): 15%
- Om deze richtingen te bereiken, verdeelt het verkeer zich gelijkmatig over de wegen die de grenzen van het plangebied vormen: Nelissenhofweg, Kazernelaan, Ringbaan West en Parklaan
- Voor het gemotoriseerde verkeer zijn er vier in-/uitritten beschikbaar om de deelgebieden te betreden/verlaten, deze zijn op figuur 2 (blz. 16) als volgt genummerd: In-/uitrit 1 (Nelissenhofweg), in-/uitrit 2 (Kazernelaan), in-/uitrit 7 (Parklaan), in-/uitrit 9 (Parklaan).
- Deelgebied HK2 heeft twee beschikbare in-/uitritten (Nelissenhofweg en Kazernelaan). Het grootste deel van HK2 (75%) is enkel bereikbaar via de in/uitgang Nelissenhofweg, een kleiner deel (25%) is enkel bereikbaar via de in/uitgang Kazernelaan.
- Deelgebied HK3 heeft enkel een beschikbare in-/uitrit op de Nelissenhofweg. Al het verkeer van HK3 rijdt dus via de Nelissenhofweg.
- Deelgebied HK4 verspreidt zich over 3 in-/uitritten, zoals te zien in bijlage 1. Programmaonderdelen 20, 21, 22 (torens) en 24 (kwadrantwoningen) rijden via de Parklaan en programmaonderdeel 23 (torens) via de Nelissenhofweg. Inrit 5 naar de Ambachtenhof zal in de uiteindelijke situatie vervallen voor autoverkeer.



Zolang de sporthal er is (in ieder geval tot en met 2027) blijft deze inrit gehandhaafd waarbij uitrijdend verkeer niet door het wijkje kan rijden. Nadat de sporthal plaats heeft gemaakt voor de woningen, zal de inrit alleen nog in noodgevallen voor de hulpdiensten te gebruiken zijn. In onze verdeling gaan we al uit van de eindsituatie waarbij inrit 5 niet te gebruiken is. Dat betekent dat in de uiteindelijke situatie HK3 ontsloten wordt via inrit 1 via de Nelissenhofweg.

- Zie hierna de tabel voor de aandelen van het verkeer die we per deelgebied per ontsluitende weg hebben toegekend.

Gebied	Ontsluiting				
	1 (Nelissenhofweg)	2 (Kazernelaan)	7 (Parklaan)	9 (Parklaan)	IJzerenmanweg/ Diesterbaan
HK1	20%				80%
HK2	75%	25%			
HK3	100%				
HK4	20%		35%	45%	
HK5			50%	50%	

Tabel 9 – Aandeel verkeer per ontsluiting per deelgebied

Bovenstaande levert de volgende verkeersintensiteiten na opleveren van de ontwikkeling (huidige situatie met ontwikkeling).

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	Werkdag-etmaal (mvt)	Drukste ochtend-spitsuur (pae)	Drukste avond-spitsuur (pae)
Kazernelaan	Nelissenhofweg	Ringbaan-West	GOW50	4.062	364	409
Kazernelaan	Ringbaan-West	Nelissenhofweg	GOW50	4.099	367	412
Ringbaan-West	Kazernelaan	Parklaan	GOW50	5.603	500	563
Ringbaan-West	Parklaan	Kazernelaan	GOW50	5.606	501	563
Parklaan	Ringbaan-West	Nelissenhofweg	GOW50	2.413	220	247
Parklaan	Nelissenhofweg	Ringbaan-West	GOW50	2.212	202	227
Kazernelaan	Nelissenhofweg	Voorhoeveweg	GOW50	3.420	308	345
Kazernelaan	Voorhoeveweg	Nelissenhofweg	GOW50	3.382	305	341
Kazernelaan	Voorhoeveweg	N564	GOW50	2.187	200	223
Kazernelaan	N564	Voorhoeveweg	GOW50	2.187	200	223
Diesterbaan	Nelissenhofweg	IJzerenmanweg	GOW50	1.286	120	134
Diesterbaan	IJzerenmanweg	Nelissenhofweg	GOW50	1.303	122	136
Ringbaan-West	Kazernelaan	Basculeweg	GOW70	6.659	595	668
Ringbaan-West	Basculeweg	Kazernelaan	GOW70	6.659	595	668
Ringbaan-West	Parklaan	Bocholterweg	GOW50	5.398	484	544
Ringbaan-West	Bocholterweg	Parklaan	GOW50	5.398	484	544
Nelissenhofweg	Parklaan <-> Kazernelaan		GOW50*	2.884	268	299
Ambachtenhof	Ambachtenhof <-> Kazernelaan		ETW30	322	29	32
IJzerenmanweg	Diesterbaan <-> Kazernelaan		ETW30	481	46	51

Tabel 10 – Intensiteiten na oplevering ontwikkeling

*) geen gescheiden fietsvoorzieningen en veel fietsers, daarom getoetst als ETW30



4. VERKEERSEFFECTEN

Op basis van de resultaten van de beschreven stappen hebben we getoetst of de berekende verkeersintensiteiten voor knelpunten zorgen in het omliggende wegennet en op de kruispunten. Hiervoor hebben we voor elk wegvak de verhouding tussen de intensiteiten en de maximaal acceptabele intensiteiten berekend. Voor de erftoegangsweg hebben we de toetswaarde bepaald aan de hand van het mobiliteitsplan van de gemeente Weert. Voor de gebiedsontsluitingswegen hebben we de toetswaarde gebaseerd op de richtlijnen van het CROW:

- Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (GOW70): maximaal 1.520 pae per uur per rijstrook.
- Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (GOW50): maximaal 1.248 pae per uur per rijstrook.

Daarbij hebben wij de volgende criteria aangehouden:

Verhouding intensiteit vs. max. acceptabele intensiteit	Betekenis
< 80%	geen (doorstromings-/leefbaarheids)knelpunt
≥ 80 % – < 100 %	beginnend (doorstromings-/leefbaarheids)knelpunt
≥ 100%	(doorstromings-/leefbaarheids)knelpunt

Tabel 5. Betekenissen verhoudingen intensiteit vs. maximaal acceptabele intensiteit

Voor erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (ETW30) met gemengd verkeer houden we maximaal 4.000 tot 5.000 motorvoertuigen per etmaal in beide richtingen gezamenlijk aan. De toetswaarde is 5.000 motorvoertuigen, bij 4.000 motorvoertuigen (80% van toetswaarde) ontstaat een beginnend verkeersveiligheids-/leefbaarheidsknelpunt.

Voor de Nelissenhofweg geldt: omdat autoverkeer deels mengt met fietsverkeer en de weg onderdeel uitmaakt van een school-thuisroute toetsen we de weg niet op doorstroming (zoals een gebiedsontsluitingsweg), maar op verkeersveiligheid (fietsverkeer kan veilig mengen met autoverkeer, zoals een erftoegangsweg).

4.1 Verkeersafwikkeling huidige situatie met ontwikkeling

De volgende tabellen geven de uitkomsten van de verkeerskundige toets weer de situatie na oplevering van de ontwikkeling.

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	Drukste ochtend-spitsuur (pae)	Drukste avond-spitsuur (pae)
Kazernelaan	Nelissenhofweg	Ringbaan-West	GOW50	29%	33%
Kazernelaan	Ringbaan-West	Nelissenhofweg	GOW50	29%	33%
Ringbaan-West	Kazernelaan	Parklaan	GOW50	40%	45%
Ringbaan-West	Parklaan	Kazernelaan	GOW50	40%	45%
Parklaan	Ringbaan-West	Nelissenhofweg	GOW50	18%	20%
Parklaan	Nelissenhofweg	Ringbaan-West	GOW50	16%	18%
Kazernelaan	Nelissenhofweg	Voorhoeveweg	GOW50	25%	28%
Kazernelaan	Voorhoeveweg	Nelissenhofweg	GOW50	24%	27%
Kazernelaan	Voorhoeveweg	N564	GOW50	16%	18%
Kazernelaan	N564	Voorhoeveweg	GOW50	16%	18%



Wegvak	Van	Naar	Soort weg	Drukste ochtend-spitsuur (pae)	Drukste avond-spitsuur (pae)
Diesterbaan	Nelissenhofweg	IJzerenmanweg	GOW50	10%	11%
Diesterbaan	IJzerenmanweg	Nelissenhofweg	GOW50	10%	11%
Ringbaan-West	Kazernelaan	Basculeweg	GOW70	20%	22%
Ringbaan-West	Basculeweg	Kazernelaan	GOW70	20%	22%
Ringbaan-West	Parklaan	Bocholterweg	GOW50	39%	44%
Ringbaan-West	Bocholterweg	Parklaan	GOW50	39%	44%

Tabel 11 – I/C-verhoudingen na opleveren ontwikkeling voor wegen getoetst als gebiedsontsluitingswegen

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	Werkdag-etmaal (mvt)
Nelissenhofweg	Parklaan <-> Kazernelaan		GOW50*	6%
Ambachtenhof	Ambachtenhof <-> Kazernelaan		ETW30	58%
IJzerenmanweg	Diesterbaan <-> Kazernelaan		ETW30	10%

Tabel 12 – I/C-verhoudingen na opleveren ontwikkeling voor wegen getoetst als erftoegangswegen

*) geen gescheiden fietsvoorzieningen en veel fietsers, daarom getoetst als ETW30

4.2 Verkeersafwikkeling 2035 op wegvakken

We hebben de verkeersgeneratie die we over het wegennet hebben verdeeld ook opgeteld bij de intensiteiten in 2035. Dit levert de volgende toekomstige intensiteiten in 2035.

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	Werkdag-etmaal (mvt)	Drukste ochtend-spitsuur (pae)	Drukste avond-spitsuur (pae)
Kazernelaan	Nelissenhofweg	Ringbaan-West	GOW50	4.390	393	442
Kazernelaan	Ringbaan-West	Nelissenhofweg	GOW50	4.432	398	446
Ringbaan-West	Kazernelaan	Parklaan	GOW50	6.120	546	615
Ringbaan-West	Parklaan	Kazernelaan	GOW50	6.124	547	615
Parklaan	Ringbaan-West	Nelissenhofweg	GOW50	2.560	234	261
Parklaan	Nelissenhofweg	Ringbaan-West	GOW50	2.338	214	239
Kazernelaan	Nelissenhofweg	Voorhoeveweg	GOW50	3.735	336	376
Kazernelaan	Voorhoeveweg	Nelissenhofweg	GOW50	3.692	333	373
Kazernelaan	Voorhoeveweg	N564	GOW50	2.410	219	245
Kazernelaan	N564	Voorhoeveweg	GOW50	2.410	219	245
Diesterbaan	Nelissenhofweg	IJzerenmanweg	GOW50	1.378	129	143
Diesterbaan	IJzerenmanweg	Nelissenhofweg	GOW50	1.396	130	145
Ringbaan-West	Kazernelaan	Basculeweg	GOW70	7.480	668	750
Ringbaan-West	Basculeweg	Kazernelaan	GOW70	7.270	649	729
Ringbaan-West	Parklaan	Bocholterweg	GOW50	6.009	538	605
Ringbaan-West	Bocholterweg	Parklaan	GOW50	5.904	529	594
Nelissenhofweg	Parklaan <-> Kazernelaan		GOW50*	3.046	283	316
Ambachtenhof	Ambachtenhof <-> Kazernelaan		ETW30	420	38	42
IJzerenmanweg	Diesterbaan <-> Kazernelaan		ETW30	472	46	50

Tabel 13 – Intensiteiten in 2035 na oplevering ontwikkeling

*) geen gescheiden fietsvoorzieningen en veel fietsers, daarom getoetst als ETW30



Ook deze intensiteiten hebben we getoetst aan de verhouding tussen de intensiteiten en de maximaal acceptabele intensiteiten. Dit levert de volgende resultaten op.

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	Drukste ochtend-spitsuur (pae)	Drukste avond-spitsuur (pae)
Kazernelaan	Nelissenhofweg	Ringbaan-West	GOW50	35%	35%
Kazernelaan	Ringbaan-West	Nelissenhofweg	GOW50	36%	36%
Ringbaan-West	Kazernelaan	Parklaan	GOW50	49%	49%
Ringbaan-West	Parklaan	Kazernelaan	GOW50	49%	49%
Parklaan	Ringbaan-West	Nelissenhofweg	GOW50	21%	21%
Parklaan	Nelissenhofweg	Ringbaan-West	GOW50	19%	19%
Kazernelaan	Nelissenhofweg	Voorhoeveweg	GOW50	30%	30%
Kazernelaan	Voorhoeveweg	Nelissenhofweg	GOW50	30%	30%
Kazernelaan	Voorhoeveweg	N564	GOW50	20%	20%
Kazernelaan	N564	Voorhoeveweg	GOW50	20%	20%
Diesterbaan	Nelissenhofweg	IJzerenmanweg	GOW50	11%	11%
Diesterbaan	IJzerenmanweg	Nelissenhofweg	GOW50	12%	12%
Ringbaan-West	Kazernelaan	Basculweg	GOW70	25%	25%
Ringbaan-West	Basculweg	Kazernelaan	GOW70	24%	24%
Ringbaan-West	Parklaan	Bocholterweg	GOW50	48%	48%
Ringbaan-West	Bocholterweg	Parklaan	GOW50	48%	48%

Tabel 14 – I/C-verhoudingen 2035 na opleveren ontwikkeling voor wegen getoetst als gebiedsontsluitingswegen

Wegvak	Van	Naar	Soort weg	Werkdag-etmaal (mvt)
Nelissenhofweg	Parklaan <-> Kazernelaan		GOW50*	8%
Ambachtenhof	Ambachtenhof <-> Kazernelaan		ETW30	61%
IJzerenmanweg	Diesterbaan <-> Kazernelaan		ETW30	9%

Tabel 15 – I/C-verhoudingen 2035 na opleveren ontwikkeling voor wegen getoetst als erftoegangswegen

*) geen gescheiden fietsvoorzieningen en veel fietsers, daarom getoetst als ETW30

4.3 Nelissenhofweg

De huidige inrichting van de Nelissenhofweg zonder vrijliggende fietsvoorzieningen is niet passend bij de geldende maximale snelheid. Het wegprofiel is niet breed genoeg voor twee auto's om elkaar te passeren zonder beiden gebruik te maken van de fietssuggestiestroken. De Nelissenhofweg maakt daarnaast onderdeel uit van een school-thuisroute, waardoor er veel (jonge) fietsers gebruik maken van de straat.

Om de verkeersveiligheid op de Nelissenhofweg te verbeteren zijn er twee mogelijkheden: een vrijliggend fietspad langs de rijbaan of het afwaarderen van de weg naar een erftoegangsweg.

Variant: vrijliggend fietspad

De Nelissenhofweg heeft een krap profiel met bomen aan beide zijden van de weg. Een vrijliggend fietspad is enkel in te passen op de locatie van het huidige voetpad, in de vorm van een tweerichtingsfietspad. Waarbij de snelheid op de rijbaan wordt teruggebracht naar 30 km/uur (GOW-30). Er blijft een voetgangersvoorziening aanwezig ten westen van de weg. Voor het aanleggen van het fietspad dient ook een deel van het water (300 m²) ten westen van de Nelissenhofweg worden gedempt en moeten een aantal bomen worden gekapt. De aansluiting op de rotonde met de Kazernelaan en het kruispunt met de Parklaan vragen ook aandacht.

Variant: erftoegangsweg

Afwaarderen naar een erftoegangsweg is makkelijker inpasbaar binnen de beschikbare ruimte, er is dan ook voldoende ruimte tussen de bomen en de weg. Het huidige voetpad kan blijven bestaan, waardoor er meerdere opties zijn voor voetgangers. Een smallere rijbaan, gelijkwaardige kruispuntplateaus en drempels bij rechtstanden langer dan 50 tot 100 meter zijn nodig om ervoor te zorgen dat de snelheid laag blijft op de Nelissenhofweg. De inrichting van straat wordt aangepast naar de inrichtingskenmerken van een erftoegangsweg.



Figuur 1 - Mogelijke inpassing vrijliggend fietspad

Mogelijk inpassing erftoegangsweg (minimaal profiel)

Beide opties zijn verkeersveilig in te passen op de Nelissenhofweg. Afwaarderen naar erftoegangsweg heeft echter de voorkeur vanwege:

- De functie van de weg in het netwerk, de Nelissenhofweg heeft geen doorgaande functie. Een gebiedsontsluitingsweg is daarom niet passend, ook niet met een lagere snelheid.
- Met een inrichting als erftoegangsweg benadrukken we de verblijffunctie van de weg en komt de fietser meer centraal te staan.
- De hoeveelheid autoverkeer op de weg die meer passend is bij een erftoegangsweg. Ook in 2035 inclusief de hoeveelheid verkeer van de ontwikkeling blijft de hoeveelheid verkeer met circa 3.100 motorvoertuigen per etmaal onder de landelijke ontwerprichtlijn van 4.000 - 5.000 motorvoertuigen per etmaal voor het veilig mengen van verkeer (ASVV2021, CROW).
- De landelijke beweging naar lagere snelheden binnen de bebouwde kom.
- De ruimtelijke inpassing die meer ruimte geeft voor groen, water en voetgangers.

De Nelissenhofweg wordt afgewaardeerd naar een erftoegangsweg met een maximale snelheid van 30 km/uur en gemengd verkeer. De afweging voor de Nelissenhofweg is ook uitgebreid terug te lezen in bijlage 2.



4.4 Verkeersafwikkeling 2035 op kruispunten

Met behulp van de Kruispuntwijzer van DAT.Mobility hebben we voor de volgende kruispunten de verkeersafwikkeling bepaald:

- Rtonde Nelissenhofweg – Kazernelaan;
- Rtonde Parklaan – Ringbaan-West;
- Verkeersregelininstallatie Ringbaan-West – Kazernelaan.

De verkeersafwikkeling is bepaald voor de huidige situatie, voor het jaar 2035 (huidige verkeersintensiteiten met autonome groei van 1% per jaar¹) en voor het jaar 2035 met de ontwikkeling uit de gebiedsvisie. Wegen waarbij de intensiteiten niet bekend waren, hebben we ingeschat door uit te gaan van de intensiteiten van de tegenoverliggende wegen. De verdeling van het verkeer is bepaald met de intensiteitsverhoudingen van de andere wegen.

Net als bij de wegvakken, is van belang dat de zogenaamde I/C-waarde (de verhouding tussen de werkelijke intensiteit en de maximaal acceptabele intensiteit) niet hoger is dan 80%, aangezien dat een beginnend doorstromingsknelpunt inhoudt. In de Kruispuntwijzer zijn de I/C-waarden niet uitgedrukt in percentages maar in waarden tussen de 0 en 1.

Rotondes Nelissenhofweg – Kazernelaan en Parklaan – Ringbaan-West

De resultaten van de Kruispuntwijzer zijn samengevat in onderstaande tabellen. In bijlage 3 zijn de resultaten voor alle scenario's in figuren te bekijken. Bij beide rotondes zien we dat de maximale I/C-waarde nooit hoger is dan 0,80, ook in het scenario met de ontwikkeling in 2035.

Rtonde Nelissenhofweg – Kazernelaan					
Tak	Straatnaam	Huidige situatie	2035	2035 incl ontwikkeling	
1. Oost	Kazernelaan	0,25	0,27	0,36	
2. Zuid	Nelissenhofweg	0,06	0,07	0,13	
3. West	Kazernelaan	0,23	0,19	0,31	
4. Noord	Uilenweg	0,06	0,07	0,07	

Tabel 16: Resultaten Kruispuntwijzer voor rotonde Nelissenhofweg-Kazernelaan

Rtonde Parklaan – Ringlaan-West					
Tak	Straatnaam	Huidige situatie	2035	2035 incl ontwikkeling	
1. Oost	Keulerstraat	0,10	0,10	0,11	
2. Zuid	Ringbaan-West	0,30	0,33	0,42	
3. West	Parklaan	0,10	0,11	0,21	
4. Noord	Ringbaan-West	0,36	0,36	0,44	

Tabel 17: Resultaten Kruispuntwijzer voor rotonde Parklaan – Ringbaan-West

¹ Een groeipercentage van 1% groei per jaar is een standaard kengetal die wordt gehanteerd voor autonome groei



Verkeersregelininstallatie Ringbaan-West – Kazernelaan

Ook voor de verkeersregelininstallatie hebben we de drie scenario's doorgerekend, het resultaat staat in tabel 16 en uitgebreid in bijlage 3.

VRI-kruispunt Kazernelaan – Ringbaan-West				
Tak	Straatnaam	Huidige situatie	2035	2035 incl ontwikkeling
1. Oost	Kazernelaan	0,90	0,90	0,90
2. Zuid	Ringbaan-West	0,90	0,90	0,90
3. West	Kazernelaan	0,90	0,90	0,90
4. Noord	Ringbaan-West	0,96	0,96	0,98

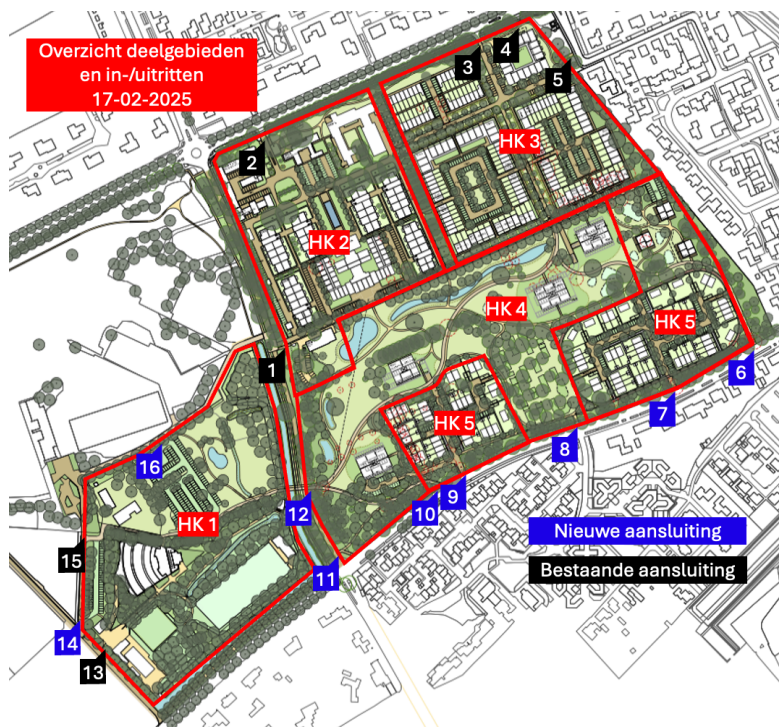
Tabel 18: Resultaten Kruispuntwijzer voor VRI-kruispunt Kazernelaan – Ringbaan-West
 > 0,80 = beginnend doorstromingsknelpunt

Het resultaat van een berekening met de Kruispuntwijzer geeft een eerste indruk van mogelijke knelpunten. Bij een I/C-waarde van meer dan 80% is er sprake van een beginnend doorstromingsknelpunt. In alle scenario's en op alle takken wordt de I/C-waarde van 0,8 (80%) overschreden op het kruispunt Kazernelaan – Ringbaan-West, wat inhoudt dat er al in de huidige situatie sprake is van een beginnend doorstromingsknelpunt op dit kruispunt volgens de resultaten van de Kruispuntwijzer.

Om dit beginnende doorstromingsknelpunt op te lossen kan worden gedacht aan wijzigingen in groentijden (optimalisatie verkeerslichtenregeling) of in het uiterste geval een extra opstelstrook.

4.5 Inpassing verkeersaansluitingen

Voor de verschillende verkeersaansluitingen van de ontwikkeling is bepaald in hoeverre er aanpassingen nodig zijn voor een goede inpassing.



Figuur 2 – Aansluitingen op plangebied



Huidige situatie	Toekomstige situatie
1. Er is bij no.1 een gecombineerde aansluiting voor voetganger, fiets en auto vanaf de Nelissenhofweg aanwezig. De Nelissenhofweg is momenteel een gebiedsontsluitingsweg (50km/u) met fietssuggestiestroken en een voetpad aan de overzijde van de aansluiting. Er zijn ter plaatse geen specifieke oversteekmaatregelen aanwezig.	De locatie van de gecombineerde aansluiting voor voetganger, fiets en auto vanaf de Nelissenhofweg blijft gehandhaafd, maar de inrichting wordt aangepast. De Nelissenhofweg wordt afgewaardeerd naar een erftoegangsweg met gemengd verkeer. De aansluiting wordt daarom vormgegeven als gelijkwaardig kruispunt op een plateau.
2. No.2 is de oorspronkelijke hoofdentree naar het kazerneterrein en bestaat uit een gecombineerde aansluiting voor voetganger, fiets en auto vanaf de Kazernelaan aanwezig. De Kazernelaan is een gebiedsontsluitingsweg (50km/u) met aan weerszijde van de weg een voetpad (onverhard aan de zijde van de ontwikkeling, verhard aan de overzijde) en twee vrijliggende éénrichtingsfietspaden. De aansluiting is vormgegeven als uitritconstructie zonder hoogteverschil. Er zijn ter plaatse geen specifieke oversteekmaatregelen aanwezig. De bestaande dubbele bomenrij tussen weg en perceelsgrens neemt het zicht weg.	De bestaande gecombineerde aansluiting voor voetganger, fiets en auto blijft gehandhaafd. Tussen de twee rijbanen wordt een middengeleider voor een veilige oversteek geïntroduceerd. Deze middengeleider krijgt dezelfde profielbreedte als de bestaande middengeleider ter plaatse van aansluiting 3 en 4 (ter hoogte van Neelkensbeemd en Ambachtenhof). Er zijn verder geen bijzondere aanpassingen aan de uitritconstructie nodig.
3. Er is bij no.3 een gecombineerde aansluiting voor voetganger, fiets en auto vanaf de Kazernelaan aanwezig. De Kazernelaan is een gebiedsontsluitingsweg (50km/u) met aan weerszijde van de weg een voetpad (onverhard aan de zijde van de ontwikkeling, verhard aan de overzijde) en twee vrijliggende éénrichtingsfietspaden. De aansluiting is vormgegeven als uitritconstructie zonder hoogteverschil. Er zijn ter plaatse geen specifieke oversteekmaatregelen aanwezig. De bestaande dubbele bomenrij tussen weg en perceelsgrens neemt het zicht weg.	De bestaande aansluiting wordt afgewaardeerd naar een gecombineerde aansluiting voor voetganger en fiets en haakt aan op de doorgaande fietsroutes door het plangebied. De bestaande middengeleider die iets voor de aansluiting stopt, wordt verlengd tot na de aansluiting voor een veilige oversteek. Er zijn verder geen bijzondere aanpassingen aan de uitritconstructie nodig.
4. Er is bij no.4 een niet in gebruik zijnde gecombineerde aansluiting voor voetganger, fiets en auto vanaf de Kazernelaan aanwezig. De Kazernelaan is een gebiedsontsluitingsweg (50km/u) met aan weerszijde van de weg een voetpad (onverhard aan de zijde van de ontwikkeling, verhard aan de overzijde) en twee vrijliggende éénrichtingsfietspaden. De aansluiting is vormgegeven als uitritconstructie zonder hoogteverschil. Ter plaatse van de aansluiting is een middengeleider voor oversteek tussen wegdelen aanwezig.	De bestaande aansluiting wordt afgewaardeerd naar een aansluiting voor voetgangers. Er zijn verder geen bijzondere aanpassingen aan de uitritconstructie nodig.



Huidige situatie	Toekomstige situatie
5. Er is bij no.5 een gecombineerde aansluiting voor voetganger, fiets en auto vanaf de Ambachtenhof aanwezig. De Ambachtenhof is een erftoegangsweg (30km/u) met ter plaatse van de aansluiting een uitritconstructie zonder hoogteverschil.	De bestaande aansluiting wordt afgewaardeerd naar een gecombineerde aansluiting voor voetganger en fiets. In geval van calamiteiten maken de hulpdiensten gebruik van deze aansluiting. Er zijn verder geen specifieke aanpassingen aan de uitritconstructie nodig.
6. Er is bij no.6 momenteel geen aansluiting aanwezig. De Parklaan is een gebiedsontsluitingsweg (50km/u) met fietsstroken ² en een verhard voetpad aan de overzijde van het kazerneterrein.	Er wordt een nieuwe gecombineerde aansluiting voor voetganger en fiets gerealiseerd. Deze haakt aan op de doorgaande fietsroutes door het plangebied. De nieuwe aansluiting krijgt een ongelijkwaardige aansluiting met de Parklaan in de vorm van een uitritconstructie (brede aansluitingband). Het bestaande voetpad vanaf de Hallenhof wordt doorgetrokken tot de aansluiting en verbonden met de wandelroutes op het terrein. Er zijn verder geen bijzondere aanpassingen aan de bestaande infrastructuur nodig.
7. en 9. Er is bij no.7 en 9 momenteel geen aansluiting aanwezig. De Parklaan is een gebiedsontsluitingsweg (50km/u) met fietsstroken ² en een verhard voetpad aan de overzijde van het kazerneterrein.	Er wordt een nieuwe gecombineerde aansluiting voor fiets en auto gerealiseerd met een voetpad. De nieuwe aansluiting krijgt een ongelijkwaardige aansluiting met de Parklaan in de vorm van een uitritconstructie (brede aansluitingband). Er zijn verder geen bijzondere aanpassingen aan de bestaande infrastructuur nodig.
8. Er is bij no. 8 momenteel geen aansluiting aanwezig. De Parklaan is een gebiedsontsluitingsweg (50km/u) met fietsstroken ² en een verhard voetpad aan de overzijde van het kazerneterrein.	Er wordt een nieuwe aansluiting voor voetgangers gerealiseerd die de wandelroutes in het plangebied verbinden met de omliggende wijk ter hoogte van de Sint Theunishof. Er zijn verder geen bijzondere aanpassingen aan de bestaande infrastructuur nodig.
10. Er is bij no. 10 momenteel geen aansluiting aanwezig. De Parklaan is een gebiedsontsluitingsweg (50km/u) met fietsstroken ² en een verhard voetpad aan de overzijde van het kazerneterrein.	Er wordt een nieuwe aansluiting voor fietsers gerealiseerd. Er zijn verder geen bijzondere aanpassingen aan de bestaande infrastructuur nodig.
11. Er is bij no.11 geen aansluiting aanwezig. De Nelissenhofweg is een gebiedsontsluitingsweg (50 km/u) met fietssuggestiestroken en een voetpad aan de zijde van de Lichtenberg. Op de kruising met de Parklaan is aan de zijde van het plangebied een voetgangersoversteek over de Nelissenhofweg en de Parklaan aanwezig.	Er wordt een nieuwe aansluiting voor voetgangers gerealiseerd die de wandelroutes in het plangebied verbinden met de omliggende wijk. De Nelissenhofweg wordt afgewaardeerd naar een erftoegangsweg met gemengd verkeer. Er zijn verder geen bijzondere aanpassingen aan de bestaande infrastructuur nodig.

² Op de Parklaan is de weg breder dan op de Nelissenhofweg. Autoverkeer hoeft hier geen gebruik te maken van de fietsstroken om elkaar te passeren. Er wordt daarom in verkeerskundige termen gesproken over een fietsstrook op de Parklaan, terwijl er op de Nelissenhofweg in de huidige situatie fietssuggestiestroken aanwezig zijn.



Huidige situatie	Toekomstige situatie
12. Er is bij no.12 momenteel geen aansluiting aanwezig. De Nelissenhofweg is momenteel een gebiedsontsluitingsweg (50km/u) met fietssuggestiestroken en een voetpad aan de zijde van de Lichtenberg.	Er wordt een nieuwe verbindingroute voor voetganger en fietser van het Kazerneterrein naar De Lichtenberg over de Nelissenhofweg gerealiseerd. De Nelissenhofweg wordt afgewaardeerd en heringericht naar een erftoegangsweg met gemengd verkeer. Ter plaatste van de oversteek wordt een drempelplateau en een verbinding aangelegd.
13. Er is bij no.13 een gecombineerde aansluiting voor voetganger, fiets en auto aanwezig. De IJzerenmanweg is een erftoegangsweg (30km/u).	De huidige situatie moet gehandhaafd blijven. Er zijn verder geen bijzondere aanpassingen aan de bestaande infrastructuur nodig.
14. Er is bij no. 14 momenteel geen aansluiting aanwezig. De IJzerenmanweg is een erftoegangsweg (30km/u)	Er wordt een halfverharde aansluiting voor auto gerealiseerd. Er zijn verder geen bijzondere aanpassingen aan de bestaande infrastructuur nodig.
15. Er is bij no. 15 reeds een onverharde aansluiting aanwezig. De IJzerenmanweg is een erftoegangsweg (30km/u).	Er wordt een (half)verharde gecombineerde aansluiting voor voetganger, fiets en auto gerealiseerd. Er zijn verder geen bijzondere aanpassingen aan de bestaande infrastructuur nodig.
16. Er is bij no. 16 momenteel geen aansluiting aanwezig. Deze zijtak van de Nelissenhofweg is een erftoegangsweg (30km/u).	Er wordt een onverharde aansluiting voor auto gerealiseerd. Er zijn verder geen bijzondere aanpassingen aan de bestaande infrastructuur nodig.

4.6 Bereikbaarheid fietsers en voetgangers

4.6.1 Voetgangers

Binnen het plangebied zijn voor voetgangers speciale wandelroutes en voetgangersvoorzieningen aanwezig. Voetgangers kunnen bij alle aansluitingen het plangebied betreden of verlaten. Langs de Nelissenhofweg, Parklaan en Kazernelaan maken voetgangers gebruik van de bestaande voetgangersvoorziening.

De hoofdvoetgangersvoorzieningen aan deze wegen liggen allemaal aan de andere kant van de weg. Op de Kazernelaan is wel een onverharde voetgangersvoorziening waar voetgangers gebruik van kunnen maken. Om de bereikbaarheid van voetgangers te vergroten worden de oversteekvoorzieningen verbeterd. Op de Nelissenhofweg worden bij de voetgangersaansluitingen drempels aangebracht om de snelheid verder naar beneden te brengen en voetgangers op één niveau over te laten steken. Op de Kazernelaan wordt een middengeleider geïntroduceerd om voetgangers in twee keer over te laten steken. De inrichting op de Parklaan blijft ongewijzigd, voetgangers steken de weg in één keer over en verlenen voorrang aan het auto- en fietsverkeer.



4.6.2 Fietzers

Binnen het plangebied worden fietsers op de erftoegangswegen gemengd met autoverkeer. Daarnaast zijn er speciale fietsroutes aanwezig binnen het plangebied. Fietsers kunnen bij alle aansluitingen het plangebied betreden of verlaten. In de huidige situatie zijn er fietssuggestiestroken (rood asfalt, witte markering) aanwezig op de Nelissenhofweg, auto's maken vanwege de beperkte ruimte gebruik van de fietssuggestiestrook als ze elkaar passeren. Op de Parklaan zijn fietsstroken (rood asfalt met een fietssymbool, witte markering) aanwezig, de weg is hier voldoende breed voor autoverkeer om elkaar te passeren zonder gebruik te maken van de fietsstrook. Langs de Kazernelaan is een vrijliggend fietspad aanwezig, van de weg afgescheiden door een bomenrij. De Nelissenhofweg is onderdeel van een school-thuisroute en wordt door fietsers veel gebruikt.

De Nelissenhofweg wordt afgewaardeerd naar erftoegangsweg met een snelheidslimiet van 30 km/uur, waarbij fietsers worden gemengd met autoverkeer. De uitstraling en inrichting van de Nelissenhofweg worden aangepast om het verblijfskarakter en de positie van de fietsers te accentueren. De fietsstroken op de Parklaan blijven behouden. Fietsers die oversteken van en naar de aansluitingen moeten voorrang verlenen aan het overige fiets- en autoverkeer, zoals gebruikelijk bij oversteken op een gebiedsontsluitingsweg. Op de Kazernelaan kunnen fietsers ook gebruik maken van de middengeleiders ter hoogte van de aansluitingen om in twee keer de weg over te steken.

De rotonde Kazernelaan – Nelissenhofweg is een aandachtspunt voor de fietsveiligheid. Op de rotonde Kazernelaan – Nelissenhofweg zijn geen vrijliggende fietspaden, maar fietsstroken aanwezig. In de CROW Basiskennissen Kruispunten en rotondes worden fietsstroken op rotondes zeer sterk afgeraden vanwege de negatieve verkeersveiligheidseffecten. Het is daarmee in de huidige situatie, ongeacht intensiteiten autoverkeer of de komst van de ontwikkeling, een mogelijk verkeersveiligheidsknelpunt.

4.7 Conclusie verkeersafwikkeling en bereikbaarheid

Autoverkeersafwikkeling

De uitgevoerde verkeerskundige toets laat zien dat de intensiteiten in de huidige situatie, voor het jaar 2035 (huidige verkeersintensiteiten met autonome groei van 1% per jaar³) en voor het jaar 2035 met de ontwikkeling uit de gebiedsvisie op de wegvakken binnen de maximaal acceptabele intensiteiten blijven. Ook bij de inritten zien we geen capaciteits- of veiligheidsproblemen. Op het kruispunt met verkeerslichten Kazernelaan – Ringbaan-West constateren we in de huidige situatie al een beginnend doorstromingsknelpunt. De ontwikkeling van het Horne Kwartier geeft dus geen verslechterde doorstromings-, veiligheids- of leefbaarheidsknelpunten.

Nelissenhofweg

De Nelissenhofweg wordt afgewaardeerd naar een erftoegangsweg met een maximale snelheid van 30 km/uur en gemengd verkeer. Deze inrichting is beter passend bij de functie als school-thuisroute, de hoeveelheid fietsers en het faciliteren van bestemmingsverkeer als functie in het wegennetwerk.

³ Een groeipercentage van 1% groei per jaar is een standaard kengetal die wordt gehanteerd voor autonome groei



Voetgangers

Binnen het plangebied zijn wandelroutes en voetgangersvoorzieningen langs wegen aanwezig. Voor voetgangers worden de oversteekvoorzieningen op de Nelissenhofweg verbeterd met plateaus, op de Kazernelaan worden ter hoogte van de aansluitingen middengeleiders gerealiseerd om makkelijker over te kunnen steken. De inrichting op de Parklaan blijft ongewijzigd, voetgangers steken de weg in één keer over en verlenen voorrang aan het auto- en fietsverkeer.

Fietsers

Voor fietsers wordt de Nelissenhofweg beter geschikt gemaakt met een lagere snelheid en een inrichting om het verblijfskarakter en de positie van de fietsers te accentueren. Op de Parklaan blijven de fietsstroken behouden, fietsers die oversteken verlenen voorrang aan het overige fiets- en autoverkeer, zoals gebruikelijk bij oversteken op een gebiedsontsluitingsweg. Op de Kazernelaan kunnen fietsers ook gebruik maken van de middengeleiders ter hoogte van de aansluitingen om in twee keer de weg over te steken. De rotonde Kazernelaan – Nelissenhofweg is in de huidige situatie, ongeacht intensiteiten autoverkeer of de komst van de ontwikkeling, een mogelijk verkeersveiligheidsknelpunt.



5. PARKEREN

Naast de verkeersgeneratie hebben we het aspect parkeren beschouwd. Hiervoor hebben we de parkeervraag per gebied berekend en gaan we in op de parkeeropgave bij voorstellingen van het theater in gebied 'HK1'.

Het parkeerbeleid van de gemeente Weert is vastgelegd in de Parkeerbeleidsnota 2006. Hierin staat dat "de parkeernormen worden bepaald volgens de geldende CROW-normen op het moment van uitvoering van de plannen". We hanteren daarom de CROW-parkeerkencijfers in de recentste publicatie 'Parkeerkencijfers 2024'.

5.1 Parkeeropgave HK1

De parkeeropgave van HK1 vereist een specifiekere berekening, door de aanwezigheid van onder andere het theater. Zoals vermeld is dit een openluchttheater terwijl conform CROW-kencijfers feitelijk een parkeervraag wordt berekend over datgene wat zich binnen muren van gebouwen bevindt (de bruto vloeroppervlaktes). We kunnen daardoor een berekening van de parkeervraag maken op basis van feitelijke gegevens. Daarbij is van belang om een uitsplitsing te maken naar de structurele parkeervraag en specifieke piekmomenten.

5.1.1 Parkeervraag sportvoorzieningen, horeca en bijeenkomsten en bezoekers woning

In gebied HK1 parkeren momenteel gebruikers van de tennisbaan en jeu de boules-baan. De gebruikers parkeren in de nabijheid van deze sportvoorzieningen en rijden dus het landgoed op. Het voornemen is om het landgoed vrij van autoverkeer te maken. Daarom wordt het parkeren voor beide sportvoorzieningen op het parkeerterrein van het theater ondergebracht. Om inzicht te geven in het aantal parkeerplaatsen dat nodig is voor de tennisbaan en jeu de boules-baan, hebben we de parkeervraag hiervan berekend. De oppervlakte van de tennisbaan is naar schatting 4.000 vierkante meter en die van de jeu de boules naar schatting 1.900 vierkante meter. In totaal is dit 5.900 vierkante meter ofwel 0,59 hectare. De parkeervraag voor de sportvoorzieningen is 8 parkeerplaatsen zonder dubbelgebruik.

De horecavoorziening is conform het bestemmingsplan 500 m² en de kunst, cultuur en/of bijeenkomstfunctie is 125 m². Zonder dubbelgebruik is er een parkeervraag van 60 parkeerplaatsen voor de horecavoorziening en 2 parkeerplaatsen voor de kunst, cultuur en/of bijeenkomstfunctie.

Functie	Functie CROW	Oppervlakte	Parkeerkencijfer	Parkeervraag
Tennisbaan en jeu de boules-baan	Sportvelden	0,59 hectare	13,0 / hectare	8 parkeerplaatsen
Horecapaviljoen Openluchttheater	Restaurant	500 m ² bvo	4,0 / 100 m ² bvo	20 parkeerplaatsen
Kunst, cultuur en/of bijeenkomstfunctie	Bedrijfsverzamelgebouw	125 m ² bvo	1,6 / 100 m ² bvo	2 parkeerplaatsen

Tabel 19 – Parkeervraag bestaande sportvoorzieningen, horeca en bijeenkomstfuncties (zonder dubbelgebruik)

Voor de bewoners van de woning in de Helmonder in HK1 is parkeergelegenheid op eigen terrein. Voor bezoekers is nog wel plek nodig in de openbare ruimte. De parkeervraag voor bezoekers is 1 parkeerplaats zonder dubbelgebruik.

Functie	Aantal	Parkeerkencijfer	Parkeervraag
Koop, huis, vrijstaand (bewonersdeel)	1 woning	1,5 / woning	2 parkeerplaatsen
Koop, huis, vrijstaand (bezoekersdeel)	1 woning	0,15 / woning	1 parkeerplaatsen

Tabel 20 – Parkeervraag bezoekers woning (zonder dubbelgebruik)



Functie berekeningen CROW	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Vrijdag-middag	Vrijdag-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
Restaurant	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
Horeca/bijeenkomst ¹	40%	40%	90%	0%	90%	40%	40%	75%	75%	90%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	60%	100%	70%

Tabel 21 – Aanwezigheidscijfers functies HK1

¹Voor de 'Kunst, cultuur en/of bijeenkomstfunctie' heeft het CROW geen passend aanwezigheidspercentage. We hebben daarom gebruikgemaakt van de percentages zoals genoemd in de Parkeerbeleidsnota gemeente Weert 2006 voor 'Horeca/bijeenkomst'. Hier worden echter slechts enkele aanwezigheidspercentages genoemd. Op de overige momenten hebben we een inschatting gemaakt die in ieder geval niet te laag ligt.

Op basis van de aanwezigheidscijfers uit tabel 19 hebben we de parkeervraag rekening houdend met dubbelgebruik berekend (zie tabel 20).

Parkeervraag HK1	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Vrijdag-middag	Vrijdag-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Sportfuncties buiten	1,9	1,9	3,8	0,0	3,8	1,9	3,8	7,7	1,9	7,7
Horeca	6,0	8,0	16,0	0,0	16,0	12,0	18,0	14,0	20,0	8,0
Kunst, cultuur en/of bijeenkomstfunctie	0,8	0,8	1,8	0,0	1,8	0,8	0,8	1,5	1,5	1,8
Woningen bezoekers	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1
Totaal	9	11	22	0	22	15	23	24	24	18

Tabel 22 – Parkeervraag per moment voor HK1 (structureel)

Zaterdagmiddag en -avond zijn de drukste momenten. Rekening houdend met dubbelgebruik zijn er op het drukste moment 24 parkeerplaatsen nodig voor de sport, horeca- en bijeenkomstfuncties en bezoekers van de woning. Ze maken hiervoor gebruik van de parkeervoorziening direct ten westen van het theater, waar 44 parkeerplaatsen aanwezig zijn.

5.1.2 Structurele parkeervraag theater

Het aantal bezoekers dat maximaal kan worden toegelaten hangt af van de hoeveelheid parkeerplaatsen die beschikbaar is. Daarmee kan de parkeervraag niet hoger zijn dan het parkeeraanbod. Het is belangrijk om te voorkomen dat parkeeroverlast in de wijk ontstaat. Door de verkoop van kaarten te limiteren en het maximum aantal bezoekers vast te leggen in de exploitatievergunning voorkomen we parkeeroverlast in de omgeving.

Voor de structurele parkeervraag zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De parkeervraag van de sportvoorzieningen, horeca- en bijeenkomstfuncties en bezoekers van de woning is op het piekmoment 24 parkeerplaatsen. Zij parkeren direct ten westen van het theater.
- De beschikbare capaciteit is 180 parkeerplaatsen, welke als volgt verdeeld is:
 - 44 parkeerplaatsen direct ten westen van het theater (A) voor de sport, horeca, bijeenkomstfuncties en de bezoeker van de woning;
 - 136 parkeerplaatsen ten noorden van het theater (B) voor theaterbezoekers en -medewerkers.
- Er werken ongeveer 15 medewerkers in het theater.



- 65% van de bezoekers en medewerkers komt met de auto en de overige 35% met fiets/lopend/ov
 - CROW 'Verkeersgeneratie leisure' geeft voor diverse functies aan wat gemiddeld het percentage bezoekers met de auto is. Theaters gaat het CROW niet specifiek op in, maar wel de meer algemene term 'evenementen'. Het CROW geeft aan dat bij evenementen gemiddeld 54% van alle bewegingen de auto wordt gebruikt. Dit hangt uiteraard af van de exacte locatie en het bedieningsgebied. Door te kiezen voor 65% met de auto, hanteren we een marge en houden we rekening met het feit dat het openluchttheater ook een aantal regionale bezoekers zal trekken.
- Er zitten gemiddeld 2,5 bezoekers in elke auto
 - CROW 'Verkeersgeneratie leisure' geeft aan dat indicatief voor een gemiddeld evenement een waarde van 2,5 personen per auto aangehouden kan worden. Voor medewerkers gaan we er niet vanuit dat ze met meerdere mensen per auto komen.

Er zijn 136 parkeerplaatsen beschikbaar voor het medewerkers en bezoekers van het theater. Voor medewerkers hebben we 10 parkeerplaatsen nodig, uitgaande van 15 medewerkers (waarvan 65% met de auto. Dan blijven er nog $(136 - 10 =) 126$ parkeerplaatsen over voor bezoekers. Voor bezoekers geldt dat 65% met de auto komt en dat er 2,5 personen in een auto zitten. Daarmee is het realistisch om tijdens structurele momenten maximaal 485 bezoekers toe te laten.

5.1.3 Parkeervraag theater tijdens piekmomenten

In de structurele situatie kunnen – zoals zojuist aangetoond – 485 bezoekers het openluchttheater bezoeken. Bij bepaalde evenementen is het toelaten van meer bezoekers wenselijk. Er moeten dan ook meer medewerkers aanwezig zijn. Dit betekent wel een ander soort parkeeroplossing, doordat niet iedereen op het parkeerterrein bij het theater kan parkeren. We tonen aan wat de parkeeropgave is wanneer het theater volledig bezet is en hoe dit opgelost kan worden, zodat geen sprake is van parkeren in de wijk. We gaan daarbij uit van de volgende uitgangspunten:

- De parkeervraag van de sportvoorzieningen, horeca- en bijeenkomstfuncties en bezoekers van de woning is op het piekmoment 24 parkeerplaatsen. Zij parkeren direct ten westen van het theater.
- De beschikbare capaciteit is 180 parkeerplaatsen, welke als volgt verdeeld is:
 - 44 parkeerplaatsen direct ten westen van het theater (A) voor de sport, horeca, bijeenkomstfuncties en de bezoeker van de woning;
 - 136 parkeerplaatsen ten noorden van het theater (B) voor theaterbezoekers en -medewerkers.
- Er kunnen maximaal 2.300 bezoekers gelijktijdig het theater bezoeken (gebaseerd op aantal zitplaatsen);
- Tijdens de piekmomenten werken ongeveer 40 medewerkers in het theater;
- 65% van de medewerkers komt met de auto en de overige 35% met fiets/lopend/ov.
- Bij piekmomenten verwachten we een grotere regionale aantrekkingskracht voor bezoekers. We gaan er daarom vanuit dat 75% van de bezoekers komt met de auto en de overige 25% met fiets/lopend/ov. Uitgaande van 2.300 bezoekers zijn dit 1.725 bezoekers die met de auto komen.
- Er zitten gemiddeld 2,5 bezoekers in elke auto (conform CROW kencijfers 'Verkeersgeneratie leisure').

Conform bovenstaande uitgangspunten is de parkeervraag van het theater 716 parkeerplaatsen.

Parkeervraag HK1	Aantal	% met auto	Personen/auto	Parkeervraag
Theater bezoekers	2.300	75%	2,5	690 parkeerplaatsen
Theater medewerkers	40	65%	1	26 parkeerplaatsen
Totaal				716 parkeerplaatsen

Tabel 23 – Parkeervraag theater op piekmomenten



Er is een parkeeraanbod van 136 parkeerplaatsen voor bezoekers en medewerkers van het theater. Met 26 parkeerplaatsen die nodig zijn voor medewerkers zijn er 110 parkeerplaatsen voor bezoekers van het theater. Dit betekent dat er $(110 \times 2,5 =)$ 275 bezoekers kunnen parkeren bij het theater. Er komen in totaal 1.725 bezoekers met de auto, daarvan kunnen $(1.725 - 275 =)$ 1.450 bezoekers niet parkeren bij het theater. Voor deze bezoekers is een andere oplossing nodig, zoals de inzet van pendelbussen vanaf andere parkeerlocaties.

Bij de grotere evenementen (de piekmomenten) ligt de verantwoordelijkheid voor een goede parkeeroplossing uiteindelijk bij de exploitant die de oplossing in samenspraak met de gemeente overlegt. De exploitant moet daarvoor met een passend mobiliteitsplan komen en de gemeente heeft geen actieve rol hierin. Onder andere de P+R bij station Weert, diverse parkeergarages en -terreinen in het centrum van Weert en het nabijgelegen industrieterrein zijn mogelijkheden voor pendelbussen. Ook is het stimuleren van ov-gebruik een slimme methode. Met name vanaf station Weert is het dan interessant om pendelbussen in te zetten.

Om te berekenen hoeveel pendelbussen ongeveer nodig zijn, gaan we ervan uit dat er 60 personen in een bus kunnen (inclusief staan). Dit komt, naar boven afgerond, neer op $(1.450 / 60 =)$ 25 pendelbussen. Echter, doordat pendelbussen heen en weer rijden, kunnen met dezelfde bus meerdere personen in meerdere ritten worden vervoerd. We adviseren echter ook om reizigers vanaf station Weert te vervoeren om zo meer ov-gebruik te stimuleren. Een rit vanaf station Weert naar het theater en terug duurt (inclusief in- en uitstappen en eventuele vertraging) ongeveer 15 minuten. Een bus kan dus per uur vier ritten in beide richtingen verzorgen. Wanneer van belang is dat alle personen binnen 1 uur naar het theater kunnen worden gebracht, zullen er afgerond naar boven $(25 / 4 =)$ 7 bussen nodig zijn. Wanneer personen meer gespreid dan binnen één uur vervoerd kunnen worden, zijn er minder bussen dan deze 7 nodig. Ook wanneer de reistijd vanaf het parkeeradres in werkelijkheid korter is kan het aantal bussen lager uitvallen.

5.2 Parkeervraag HK2 t/m HK5

Voor HK2, HK3, HK4 en HK5 zijn aanwezigheidspercentages toe te passen als gevolg van dubbelgebruik. Er zijn immers meerdere functies betrokken bij deze ontwikkeling. Ook in gebieden met alleen woningen is dit dubbelgebruik toe te passen, doordat bewoners niet op dezelfde momenten in dezelfde verhouding aanwezig zijn als de bezoekers. Wel houden we daarbij rekening met parkeren op eigen terrein en in de openbare ruimte. Op eigen terrein kan dubbelgebruik niet worden toegepast.

De volgende tabellen bevatten de berekeningen van de parkeervraag per functie en per gebied. Hierbij hebben we de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Stedelijkheidsgraad: matig stedelijk
- Locatie: rest bebouwde kom
- Minimale kengetal, vanwege de nabijheid van station Weert en de ruimte die het beleid biedt
- De volgende aanwezigheidspercentages:



Functie berekeningen CROW	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Vrijdag-middag	Vrijdag-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	70%	70%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	60%	100%	70%
Sociaal-medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	75%	0%	10%	10%	10%
Verpleeghuis/verzorgingshuis/aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	25%	100%	100%	50%	100%	100%	100%
Restaurant	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
Dagonderwijs (kinderdagverblijf)	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%

Tabel 24 – Gehanteerde aanwezigheidspercentages

Het uitgesplitste programma en de toegepaste parkeernormen zijn te vinden in bijlage 4.

5.2.1 Parkeervraag per gebied en moment

We hebben van elk gebied in kaart gebracht wat de mogelijkheden zijn voor dubbelgebruik. Daarbij hebben we elk gebied afzonderlijk meegenomen, omdat de afstanden tussen de gebieden onderling relatief groot zijn en vermoedelijk niet binnen de geldende acceptabele loopafstanden parkeerplaatsen kunnen worden gevonden. We hebben rekening gehouden met parkeerplaatsen op eigen terrein (voor bezoekers en/of bewoners) en dat deze plaatsen niet dubbel gebruikt kunnen worden. De volgende vier tabellen gaan in op de parkeervraag per moment voor de gebieden HK2 tot en met HK5 aan de hand van de eerdergenoemde aanwezigheidspercentages.

HK2

Er zijn in HK2 geen parkeerplaatsen op privéterrein, dus alle gebruikers maken gebruik van de 249 parkeerplaatsen in de openbare ruimte, waardoor dubbelgebruik volledig mogelijk is. De parkeervraag is 228 parkeerplaatsen.

Parkeervraag	Zonder dubbel-gebruik	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Vrijdag-middag	Vrijdag-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Maatschappelijk	69,9	69,9	52,4	7,0	0,0	7,0	52,4	0,0	7,0	7,0	7,0
Maatschappelijk, sociaal statushouders	37,8	18,9	18,9	34,0	37,8	30,2	26,5	26,5	22,7	30,2	26,5
Legeringsgebouw, betaalbaar/midden	24,0	12,0	12,0	21,6	24,0	19,2	16,8	16,8	14,4	19,2	16,8
Sociaal huurappartement	4,0	2,0	2,0	3,6	4,0	3,2	2,8	2,8	2,4	3,2	2,8
Legeringsgebouw, betaalbaar/midden	43,0	21,5	21,5	38,7	43,0	34,4	30,1	30,1	25,8	34,4	30,1
Keukengebouw, wonen met zorg	25,0	12,5	12,5	25,0	6,3	25,0	25,0	12,5	25,0	25,0	25,0
Zorgvoorzieningen	50,5	50,5	37,9	5,1	0,0	5,1	37,9	0,0	5,1	5,1	5,1
Horeca/brasserie	17,4	5,2	7,0	13,9	0,0	13,9	10,4	15,7	12,2	17,4	7,0
Kinderdagverblijf	8,1	8,1	8,1	0,0	0,0	0,0	8,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Woningen bezoekers	29,7	3,0	5,9	23,8	0,0	20,8	17,8	29,7	17,8	29,7	20,8
Totaal		204	179	173	116	159	228	135	133	172	141

Tabel 25 – Parkeervraag per moment voor HK2

**HK3**

Er zijn in HK3 geen parkeerplaatsen op privéterrein, dus alle gebruikers maken gebruik van de 310 parkeerplaatsen in de openbare ruimte, waardoor dubbelgebruik volledig mogelijk is. De parkeervraag is 233 parkeerplaatsen.

Parkeervraag	Zonder dubbel-gebruik	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Vrijdag-middag	Vrijdag-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Rijwoning 4,8 m, betaalbaar/midden (blok 1)	41,6	20,8	20,8	37,4	41,6	33,3	29,1	29,1	25,0	33,3	29,1
Sociale huurappartementen 4 lgn (blok 2)	29,2	14,6	14,6	26,3	29,2	23,4	20,4	20,4	17,5	23,4	20,4
Sociale huurappartementen (blok 4)	1,6	0,8	0,8	1,4	1,6	1,3	1,1	1,1	1,0	1,3	1,1
Sociale huurappartementen (blok 3)	14,4	7,2	7,2	13,0	14,4	11,5	10,1	10,1	8,6	11,5	10,1
Sociale huurappartementen (blok 3)	37,7	18,9	18,9	33,9	37,7	30,2	26,4	26,4	22,6	30,2	26,4
Rijwoning 4,8 m, betaalbaar/midden (blok 4)	9,1	4,6	4,6	8,2	9,1	7,3	6,4	6,4	5,5	7,3	6,4
Rijwoning 5,4 m, vrije sector (blok 3 + 4)	13,0	6,5	6,5	11,7	13,0	10,4	9,1	9,1	7,8	10,4	9,1
Rijwoning 4,5 m (blok 3)	18,2	9,1	9,1	16,4	18,2	14,6	12,7	12,7	10,9	14,6	12,7
Levensloop 1-laags + kap 6,3 m, betaalbaar/midden	18,2	9,1	9,1	16,4	18,2	14,6	12,7	12,7	10,9	14,6	12,7
Benedenwoning (senior) 6,6 m, betaalbaar/midden	20,8	10,4	10,4	18,7	20,8	16,6	14,6	14,6	12,5	16,6	14,6
Bovenwoning 6,6 m 2 l-lgn plat, betaalbaar/midden	20,8	10,4	10,4	18,7	20,8	16,6	14,6	14,6	12,5	16,6	14,6
Wonen bezoekers	37,7	3,8	7,5	30,1	0,0	26,4	22,6	37,7	22,6	37,7	26,4
Totaal		117	120	233	225	207	180	195	158	218	184

Tabel 26 – Parkeervraag per moment voor HK3

HK4

Er zijn in HK4 onder de appartementsblokken met 143 appartementen in totaal 146 parkeerplaatsen op privéterrein gereserveerd voor bewoners. Dubbelgebruik is hier dus niet mogelijk. Daarnaast zijn er 70 parkeerplaatsen aanwezig in de openbare ruimte voor algemeen gebruik. Hier maakt ook een deel van de bewoners gebruik van dat niet onder de appartementsblokken kan parkeren. Met dubbelgebruik zijn hier 200 parkeerplaatsen nodig. Er zijn 216 parkeerplaatsen aanwezig.



Parkeervraag	Zonder dubbel-gebruik	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Vrijdag-middag	Vrijdag-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Totaal appartementsblokken		146	146	146	146	146	146	146	146	146	146
Appartementsgebouw, vrije sector	7,8	3,9	3,9	7,0	7,8	6,2	5,5	5,5	4,7	6,2	5,5
Appartementsgebouw, vrije sector	9,0	4,5	4,5	8,1	9,0	7,2	6,3	6,3	5,4	7,2	6,3
Appartementsgebouw, vrije sector	7,5	3,8	3,8	6,8	7,5	6,0	5,3	5,3	4,5	6,0	5,3
Appartementsgebouw, vrije sector	7,8	3,9	3,9	7,0	7,8	6,2	5,5	5,5	4,7	6,2	5,5
Verdeeld over de appartementsgebouwen, betaalbaar/midden	7,8	3,9	3,9	7,0	7,8	6,2	5,5	5,5	4,7	6,2	5,5
Wonen bezoekers	21,5	2,1	4,3	17,2	0,0	15,0	12,9	21,5	12,9	21,5	15,0
Totaal overig		23	25	54	40	47	41	50	37	54	43
Totaal		169	171	200	186	193	187	196	183	200	189

Tabel 27 – Parkeervraag per moment voor HK4

HK5

Er zijn in HK5 voor bewoners van de 12 twee-onder-een-kap woningen en de bewoners van de 7 vrijstaande woningen parkeerplaatsen op de oprit beschikbaar. Het gaat om een lange oprit waar twee auto's achter elkaar kunnen staan. Volgens de Parkeerbeleidsnota 2006 telt elke parkeerplaats op die oprit als 0,5 parkeerplaatsen. Oftewel, elke oprit (waar in theorie 2 auto's kunnen parkeren) telt als 1 autoparkeerplaats. Daarmee zijn er (12 + 7 =) 19 parkeerplaatsen voor bewoners op privéterrein beschikbaar. De overige bewoners van de twee-onder-een-kap woningen en vrijstaande woningen, de bewoners van de overige woningen en de bezoekers van alle woningen parkeren in de openbare ruimte. Hier zijn 112 parkeerplaatsen beschikbaar. In totaal gaat het om een parkeeraanbod van (19 + 112 =) 131 parkeerplaatsen. De parkeervraag is 130 parkeerplaatsen.

Parkeervraag	Zonder dubbel-gebruik	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Vrijdag-middag	Vrijdag-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Totaal parkeren op oprit		19	19	19	19	19	19	19	19	19	19
Geschakeld boskavel links, vrije sector, koop	36,4	18,2	18,2	32,8	36,4	29,1	25,5	25,5	21,8	29,1	25,5
Geschakeld boskavel rechts, vrije sector, koop	49,4	24,7	24,7	44,5	49,4	39,5	34,6	34,6	29,6	39,5	34,6
Kwadrantwoning in park, betaalbaar/midden, koop	15,6	7,8	7,8	14,0	15,6	12,5	10,9	10,9	9,4	12,5	10,9
2^kap, vrije sector, koop	4,8	2,4	2,4	4,3	4,8	3,8	3,4	3,4	2,9	3,8	3,4
Vrijstaand, vrije sector, koop	3,5	1,8	1,8	3,2	3,5	2,8	2,5	2,5	2,1	2,8	2,5
Woningen bezoekers	14,6	1,5	2,9	11,6	0,0	10,2	8,7	14,6	8,7	14,6	10,2
Totaal overig		57	58	111	110	98	86	92	75	103	87
Totaal		76	77	130	129	117	105	111	94	122	106

Tabel 28 – Parkeervraag per moment voor HK5



5.2.2 Totale parkeervraag en -aanbod

De piekparkeervraag en het parkeeraanbod op eigen terrein staan voor elk gebied in Tabel 29. In alle deelgebieden is sprake van voldoende parkeeraanbod.

Gebied	Parkeervraag	Parkeeraanbod eigen terrein	Parkeeraanbod openbaar terrein	Parkeeraanbod totaal
HK2	228	0	238	238
HK3	233	0	266	266
HK4	200	146	70	216
HK5	130	19	112	131

Tabel 29 – Parkeervraag en -aanbod per gebied

5.3 Laadpalen

Het CROW geeft in 'Parkeerkencijfers 2024' een advies betreffende het aandeel laadpalen per functie. Voor elke functie zijn kencijfers voor het aantal laadpalen ten opzichte van het aantal parkeerplaatsen. Op basis van onderzoek is gekeken naar de verwachte groei van elektrisch rijden, en naar aanleiding daarvan is een percentage vastgesteld op basis van een prognose voor zowel 2030 als 2035. Aangezien we in dit onderzoek rekenen met het jaar 2035, benoemen we ook hier het kencijfer voor 2035.

Functie	Kencijfer 2024 CROW/ Prognose 2035
Koop, huis, vrijstaand	13%
Koop, huis, twee-onder-een-kap	13%
Koop, huis, tussen/hoek	8%
Koop, appartement, > 100 m2 bvo	13%
Koop, appartement, 75-100 m2 bvo	8%
Koop, appartement, < 75 m2 bvo	3%
Huur, huis, sociale huur	3%
Huur, appartement, vrije sector, > 100 m2 bvo	13%
Huur, appartement, vrije sector, 75-100 m2 bvo	8%
Huur, appartement, vrije sector, < 75 m2 bvo	8%
Huur, appartement, sociale huur, > 100 m2 bvo	3%
Huur, appartement, sociale huur, 75-100 m2 bvo	3%
Huur, appartement, sociale huur, < 75 m2 bvo	3%
Huur, appartement, sociale huur of vrije sector, < 30 m2 bvo	3%
Bedrijfsverzamelgebouw	13%
Sportveld	13%
Gezondheidscentrum	13%
Verpleeg-/verzorgingshuis	13%
Kinderdagverblijf (crèche)	13%
Restaurant	13%

Tabel 30 – Kencijfers 2024 percentage laadpalen t.o.v. totaal aantal parkeerplaatsen

i) bron: CROW-publicatie Parkeerkencijfers 2024



Aan de hand van de parkeervraag per deelgebied en aan de hand van de aangepaste percentages, geven we in Tabel 31 per deelgebied aan wat het aantal benodigde laadpunten is op basis van de prognose van 2035. Voor HK1 gaan we enkel uit van laadpalen op het parkeerterrein voor de sport, horeca en bijeenkomstfunctie.

Gebied	Prognose 2035
HK1	5
HK2	35
HK3	23
HK4	27
HK5	14

Tabel 31 – Benodigd aantal laadpunten per deelgebied

5.4 Deelmobiliteit

Het toepassen van deelmobiliteit sluit aan op de ambitie zoals benoemd in het mobiliteitsplan van de gemeente Weert en is een mogelijkheid om de parkeervraag verder naar beneden te brengen. Het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) heeft in het rapport 'Mijn auto, jouw auto, onze auto; Deelautogebruik in Nederland: omvang, motieven en effecten' (december 2015) onder andere aangegeven dat 20 procent van de Nederlanders openstaat voor autodelen, maar niet iedereen hier gebruik van zal maken. In het KiM-rapport 'Deelauto- en fietsmobiliteit in Nederland' uit 2021 wordt benoemd dat ongeveer 2% van de Nederlandse bevolking de komende 16 maanden waarschijnlijk of zeer waarschijnlijk gebruikmaken van een deelauto. Dit ligt substantieel lager dan in de studie uit 2015. Met name onder jongeren is de kans het grootst dat ze gebruik zullen maken van deelauto's.

Als we de parkeervraag van de bewoners van de woningen in HK2, HK3, HK4 en HK5 bij elkaar optellen zijn er $(108,8 + 224,6 + 185,9 + 128,7 =)$ 648 parkeerplaatsen nodig. Ervan uitgaand dat 2% van de groep bereid is tot autodelen, zouden $(2\% * 648 =)$ 13 parkeerplaatsen voor privéauto's niet nodig zijn doordat deelauto's worden gebruikt.

Het KiM heeft het onderzoek uit 2015 onderzocht dat iedere deelauto 3,14 (een tweede) privéauto's vervangt voor mensen die waarschijnlijk of zeer waarschijnlijk gebruik maken van deelmobiliteit. Uitgaand van 13 parkeerplaatsen die niet nodig zijn voor privéauto's, zijn er naar boven afgerond $(13 / 3,14 =)$ 5 deelauto's nodig. Deze deelauto's zouden dan ook voor andere doelgroepen te gebruiken zijn naar gelang de beschikbaarheid. Belangrijk om deelmobiliteit geslaagd te maken is wel om in het begin een aantrekkelijk aanbod voor de gebruikers te realiseren voor bijvoorbeeld het eerste jaar.

We adviseren in dit geval om geen verdere reductie van het aantal parkeerplaatsen toe te passen als gevolg van deelmobiliteit. We hebben immers al de keuze gemaakt om de minimale CROW-kencijfers te hanteren vanwege de nabijheid van station Weert en de ruimte die het beleid biedt. De keuze die gemaakt wordt voor bepaalde CROW-kencijfers die tussen de minimale en maximale cijfers in zitten, wordt juridisch getoetst, en aanbevolen wordt om niet lager te gaan dan de minimale CROW-kencijfers. Deelmobiliteit kan zoals berekend een bijdrage leveren aan een lagere parkeervraag, maar in dit geval adviseren we dan om de parkeerplaatsen die volgens onze berekening vrij blijven (door te rekenen met minimale kencijfers in plaats van hogere kencijfers) deels te gebruiken om hier deelauto's te plaatsen. Daarmee wordt rekening gehouden met een buffer.



5.5 Conclusie parkeeropgave

Parkeren HK1

De parkeervraag van de sportvoorzieningen, horeca- en bijeenkomstfuncties en bezoekers van de woning is op het piekmoment 24 parkeerplaatsen. Ze maken hiervoor gebruik van de parkeervoorziening direct ten westen van het theater, waar 44 parkeerplaatsen aanwezig zijn. Voor theaterbezoekers en -medewerkers zijn er 136 parkeerplaatsen aanwezig:

- Op structurele momenten zijn er 10 parkeerplaatsen nodig voor medewerkers, er zijn daarmee 126 parkeerplaatsen beschikbaar voor bezoekers in het weiland ten noorden van het theater. Voor structureel gebruik van het theater kunnen maximaal 485 bezoekers worden toegelaten.
- Op piekmomenten, wanneer alle 2.300 plekken in het theater bezet worden, is er een hogere parkeervraag dan het parkeeraanbod. Voor de bezoekers van het theater die niet kunnen parkeren bij het theater zijn pendelbussen nodig. Tijdens piekmomenten zijn aanvullende maatregelen nodig om de bezoekers op de juiste plek te krijgen. Hiervoor zijn minstens 7 pendelbussen nodig die heen en weer pendelen tussen station Weert en het theater. Het is uiteindelijk aan de exploitant van het theater om voor de met een goed mobiliteitsplan te komen hoe om te gaan met verkeer en parkeren.

Parkeren HK2 t/m 5

De parkeervraag van 228 parkeerplaatsen in HK2, 233 parkeerplaatsen in HK3, 200 parkeerplaatsen in HK4 en 130 parkeerplaatsen in HK5 sluit aan bij het parkeeraanbod in deze deelgebieden.



6. SAMENVATTING RESULTATEN

Dit hoofdstuk is een samenvatting van de conclusies uit de eerdere hoofdstukken van dit onderzoek.

Autoverkeersafwikkeling

De uitgevoerde verkeerskundige toets laat zien dat de intensiteiten in de huidige situatie, voor het jaar 2035 (huidige verkeersintensiteiten/verkeersmodelgegevens 2030 met autonome groei van 1% per jaar⁴) en voor het jaar 2035 met de ontwikkeling op de wegvakken binnen de maximaal acceptabele intensiteiten blijven. Ook bij de inritten zien we geen capaciteits- of veiligheidsproblemen. Op het kruispunt met verkeerslichten Kazernelaan – Ringbaan-West constateren we in de huidige situatie al een beginnend doorstromingsknelpunt. De ontwikkeling van het Horne Kwartier geeft dus geen verslechterde doorstromings-, veiligheids- of leefbaarheidsknelpunten.

Nelissenhofweg

De Nelissenhofweg wordt afgewaardeerd naar een erftoegangsweg met een maximale snelheid van 30 km/uur en gemengd verkeer. Deze inrichting is beter passend bij de functie als school-thuisroute, de hoeveelheid fietsers en het faciliteren van bestemmingsverkeer als functie in het wegennetwerk.

Voetgangers

Binnen het plangebied zijn wandelroutes en voetgangersvoorzieningen langs wegen aanwezig. Voor voetgangers worden de oversteekvoorzieningen op de Nelissenhofweg verbeterd met plateaus, op de Kazernelaan worden ter hoogte van de aansluitingen middengeleiders gerealiseerd om makkelijker over te kunnen steken. De inrichting op de Parklaan blijft ongewijzigd, voetgangers steken de weg in één keer over en verlenen voorrang aan het auto- en fietsverkeer.

Fietsers

Voor fietsers wordt de Nelissenhofweg beter geschikt gemaakt met een lagere snelheid en een inrichting om het verblijfskarakter en de positie van de fietsers te accentueren. Op de Parklaan blijven de fietsstroken behouden, fietsers die oversteken verlenen voorrang aan het overige fiets- en autoverkeer, zoals gebruikelijk bij oversteken op een gebiedsontsluitingsweg. Op de Kazernelaan kunnen fietsers ook gebruik maken van de middengeleiders ter hoogte van de aansluitingen om in twee keer de weg over te steken. De rotonde Kazernelaan – Nelissenhofweg is in de huidige situatie, ongeacht intensiteiten autoverkeer of de komst van de ontwikkeling, een mogelijk verkeersveiligheidsknelpunt.

Parkeren HK1

De parkeervraag van de sportvoorzieningen, horeca- en bijeenkomstfuncties en bezoekers van de woning is op het piekmoment 24 parkeerplaatsen. Ze maken hiervoor gebruik van de parkeervoorziening direct ten westen van het theater, waar 44 parkeerplaatsen aanwezig zijn. Voor theaterbezoekers en -medewerkers zijn er 136 parkeerplaatsen aanwezig:

- Op structurele momenten zijn er 10 parkeerplaatsen nodig voor medewerkers, er zijn daarmee 126 parkeerplaatsen beschikbaar voor bezoekers. Voor structureel gebruik van het theater kunnen maximaal 485 bezoekers worden toegelaten. Dit maximum aantal bezoekers wordt vastgelegd in de exploitatievergunning.

⁴ Een groeipercentage van 1% groei per jaar is een standaard kengetal die wordt gehanteerd voor autonome groei



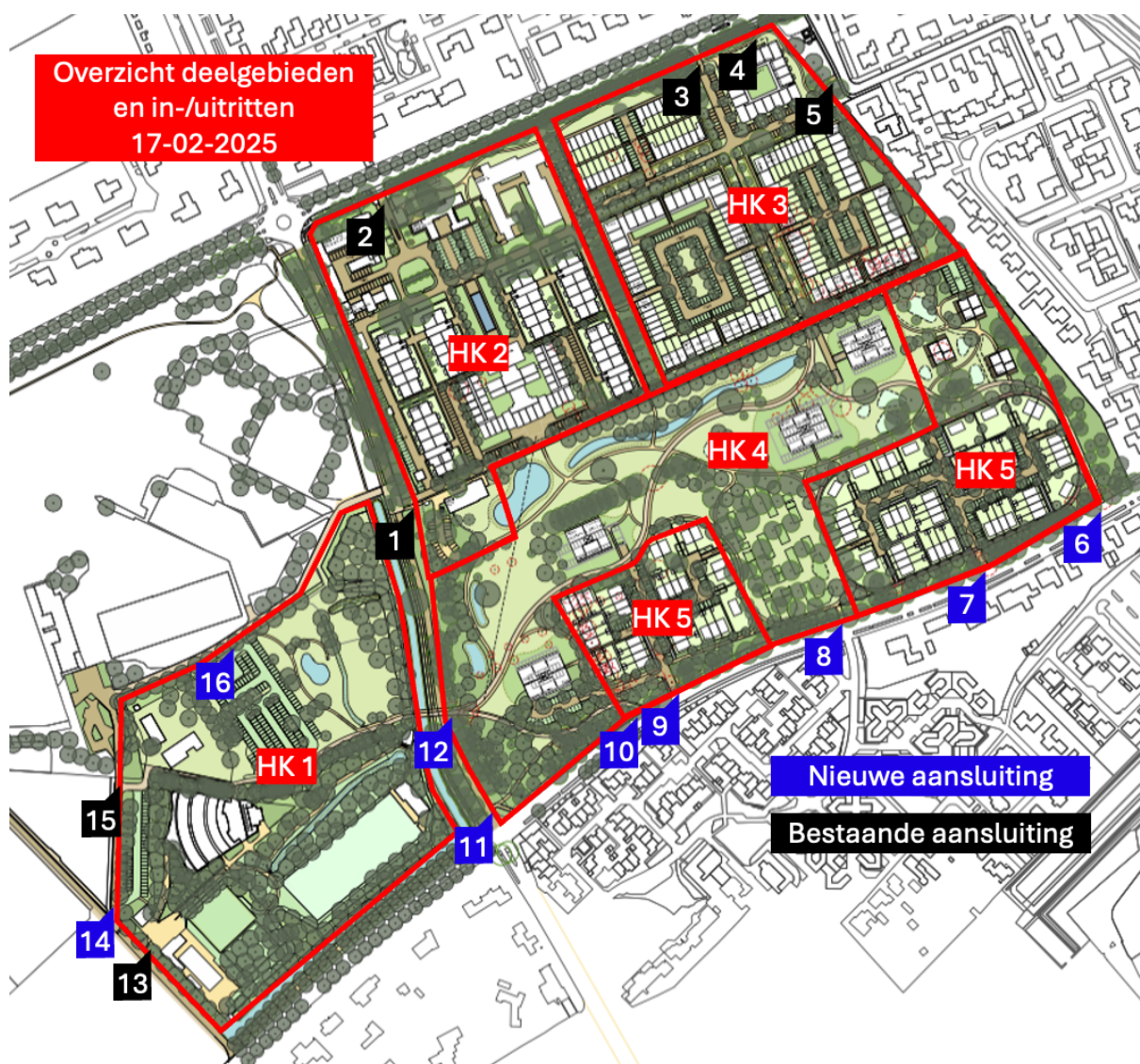
- Op piekmomenten, wanneer alle 2.300 plekken in het theater bezet worden, is er een hogere parkeervraag dan het parkeeraanbod. Voor de bezoekers van het theater die niet kunnen parkeren bij het theater zijn pendelbussen nodig. Onder andere de P+R bij station Weert, diverse parkeergarages en -terreinen in het centrum van Weert en het nabijgelegen industrieterrein zijn hiervoor mogelijkheden. Ook is het stimuleren van ov-gebruik een slimme methode. Wanneer alle personen binnen 1 uur naar het theater moeten worden gebracht, zijn er minstens 7 bussen nodig die heen- en weer pendelen tussen station Weert en het theater.

Parkeren HK2 t/m 5

De parkeervraag van 228 parkeerplaatsen in HK2, 233 parkeerplaatsen in HK3, 200 parkeerplaatsen in HK4 en 130 parkeerplaatsen in HK5 sluit aan bij het parkeeraanbod in deze deelgebieden.

BIJLAGEN

Bijlage 1: Overzicht gebiedsindeling



Bijlage 2: Notitie Nelissenhofweg

Samenvatting opties Nelissenhofweg uit rapportage 'Onderzoek verkeer en parkeren Horne Kwartier Weert'

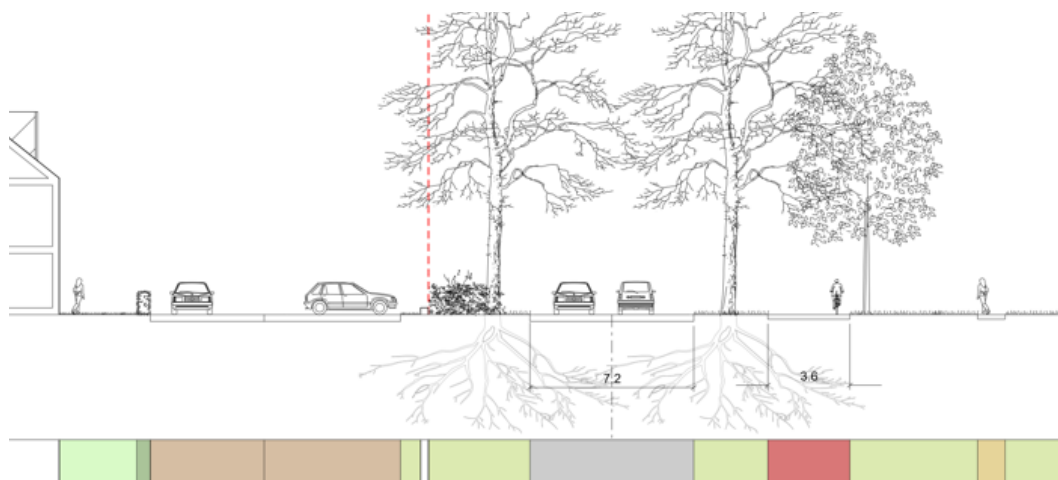
Resultaten onderzoek parkeren Horne Kwartier Weert

De uitgevoerde verkeerskundige toets laat zien dat de intensiteiten in de huidige situatie en na oplevering van de ontwikkeling en in 2035 zowel op de wegvakken als op de kruispunten binnen de maximaal acceptabele intensiteiten blijven. Ook bij de inritten zien we geen capaciteits- of veiligheidsproblemen. De ontwikkeling van het Horne Kwartier geeft dus geen doorstromings-, veiligheids- of leefbaarheidsknelpunten.

De huidige inrichting van de Nelissenhofweg zonder volwaardige fietsvoorzieningen is niet passend bij de geldende maximale snelheid volgens de huidige richtlijnen. Het wegprofiel is niet breed genoeg voor twee auto's om elkaar te passeren zonder beiden gebruik te maken van de fietssuggestiestroken. De hoeveelheid verkeer stijgt door de ontwikkeling van het Hornekwartier, maar blijft onder de acceptabele grens om fietsverkeer te mengen met autoverkeer. Om de verkeersveiligheid op de Nelissenhofweg te verbeteren zijn er twee mogelijkheden: een vrijliggend fietspad langs de rijbaan of het afwaarderen van de weg naar een erftoegangsweg.

Gebiedsontsluitingsweg met vrijliggend fietspad

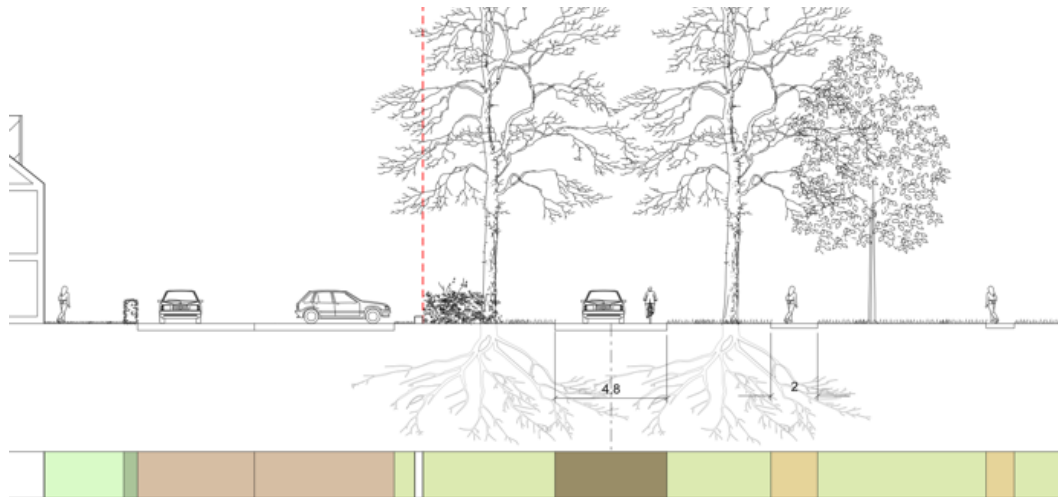
De Nelissenhofweg heeft een krap profiel met bomen aan beide zijden van de weg. Een vrijliggend fietspad is enkel in te passen op de locatie van het huidige voetpad, in de vorm van een tweerichtingsfietspad. Er blijft een voetgangersvoorziening aanwezig ten westen van de weg (rechts op de tekening). Voor het aanleggen van het fietspad dient ook een deel van het water (300 m²) ten westen van de Nelissenhofweg worden gedempt en moeten een aantal bomen worden gekapt. De aansluiting op de rotonde met de Kazernelaan en het kruispunt met de Parklaan vragen extra aandacht bij de uitwerking.



Mogelijke inpassing vrijliggend fietspad

Erftoegangsweg met gemengd verkeer

Afwaarderen naar een erftoegangsweg is makkelijker inpasbaar binnen de beschikbare ruimte, er is dan ook voldoende ruimte tussen de bomen en de weg. Het huidige voetpad kan blijven bestaan, waardoor er meerdere opties zijn voor voetgangers.



Mogelijk inpassing erftoegangsweg (minimaal profiel)

Afweging

Beide opties zijn verkeersveilig in te passen op de Nelissenhofweg. Afwaarderen naar erftoegangsweg heeft echter de voorkeur vanwege:

- De functie van de weg in het netwerk, de Nelissenhofweg heeft geen doorgaande functie.
- De hoeveelheid autoverkeer op de weg die meer passend is bij een erftoegangsweg. Ook in 2035 inclusief de hoeveelheid verkeer van de ontwikkeling blijft de hoeveelheid verkeer met circa 3.100 motorvoertuigen per etmaal onder de richtlijn van 4.000-5.000 motorvoertuigen per etmaal voor het veilig mengen van verkeer.
- De landelijke beweging naar lagere snelheden binnen de bebouwde kom.
- De ruimtelijke inpassing die meer ruimte geeft voor groen, water en voetgangers.

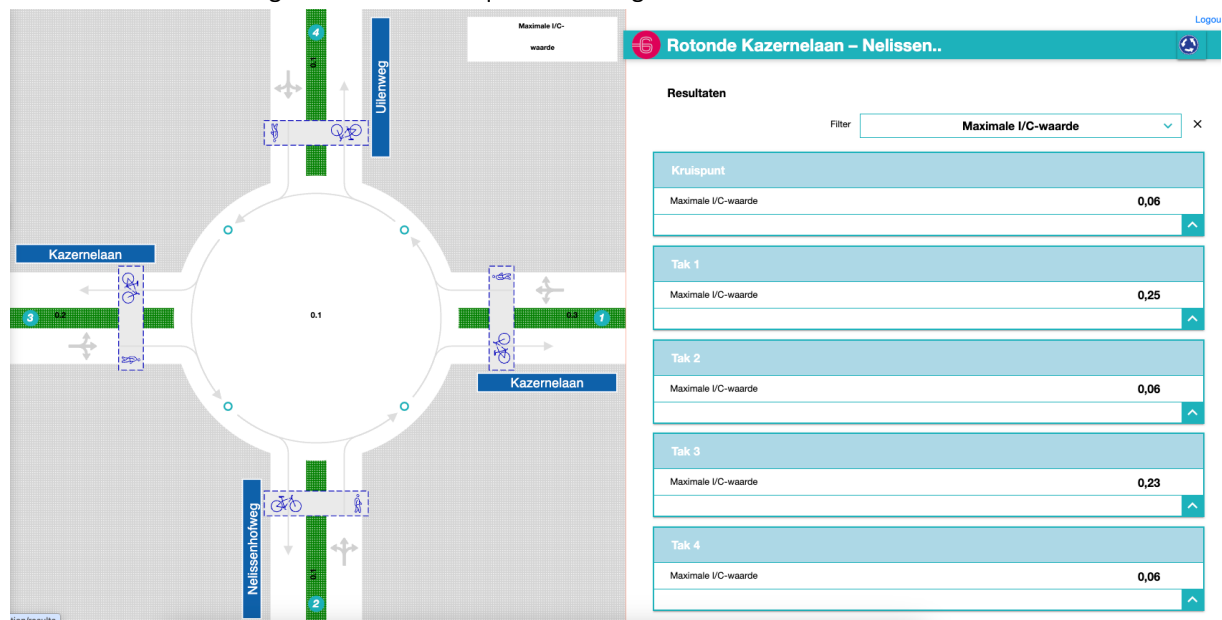
Conclusie

De huidige inrichting van de Nelissenhofweg is niet passend bij de maximale snelheid volgens de huidige richtlijnen. Het afwaarderen van de Nelissenhofweg naar een erftoegangsweg met gemengd verkeer is de meest passende en verkeersveilige vorm voor de weg.

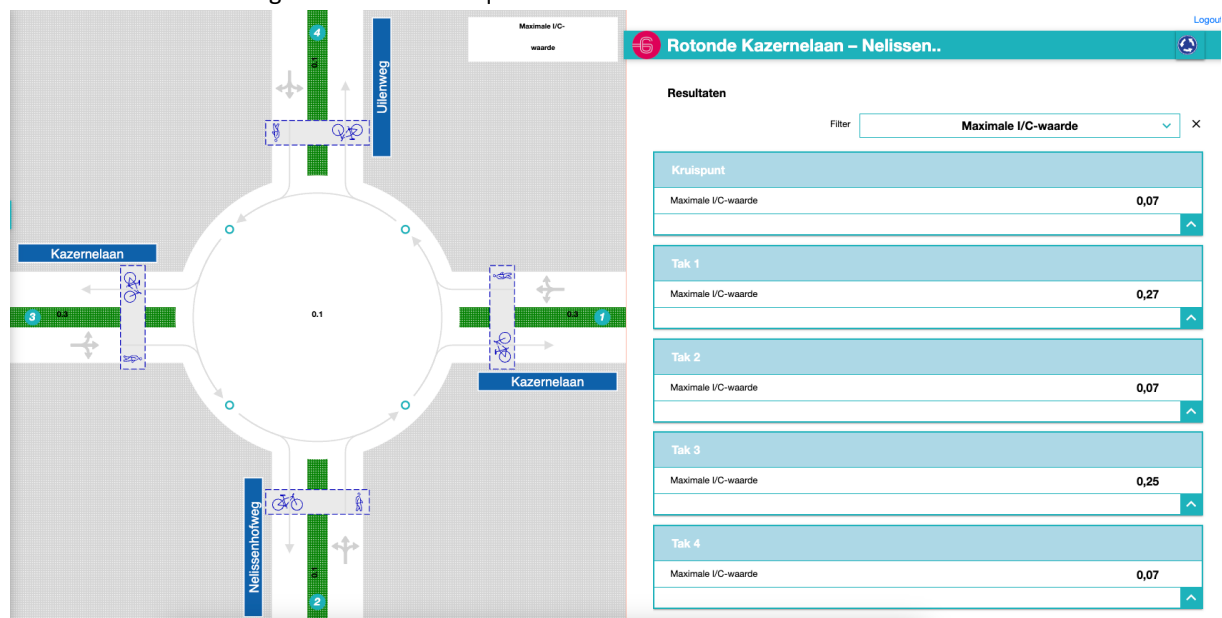


Bijlage 3: Resultaten kruispuntwijzer

Rotonde Nelissenhofweg – Kazernelaan | huidige situatie



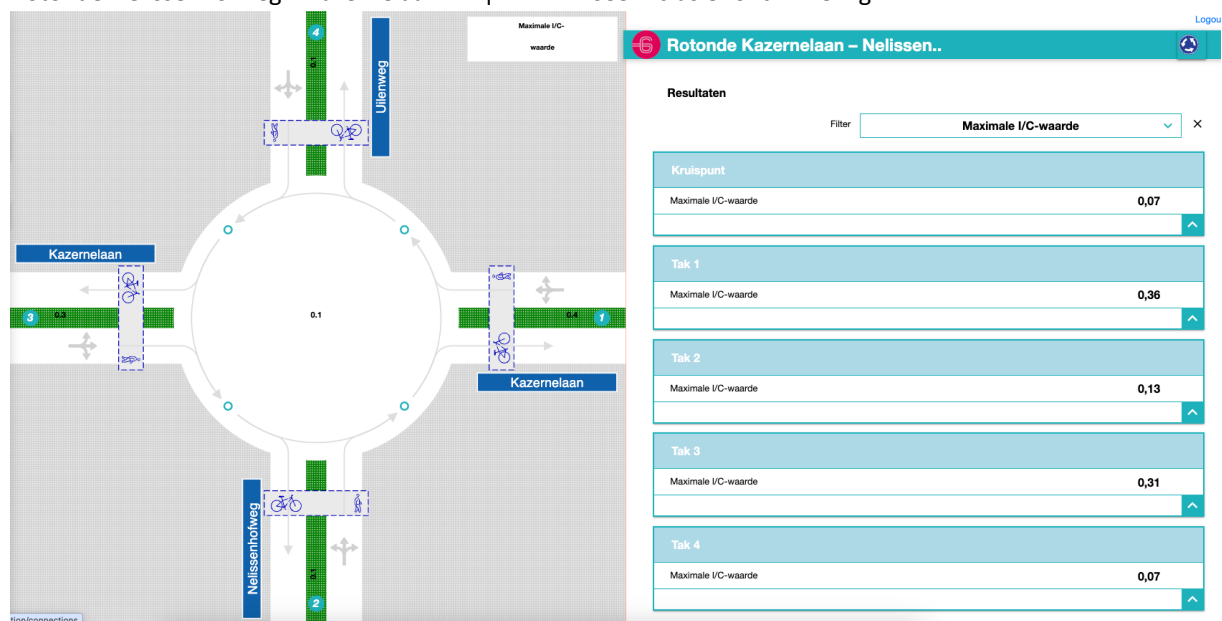
Rotonde Nelissenhofweg – Kazernelaan | 2035





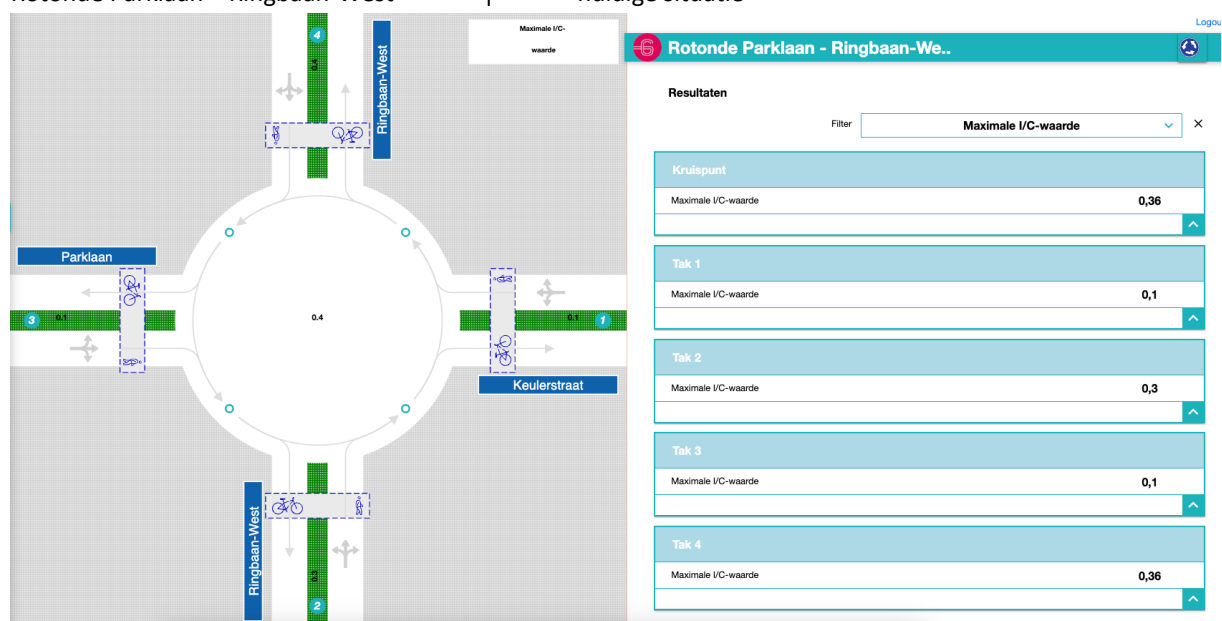
Ronde Nelissenhofweg – Kazernelaan

2035 inclusief ontwikkeling



Ronde Parklaan – Ringbaan-West

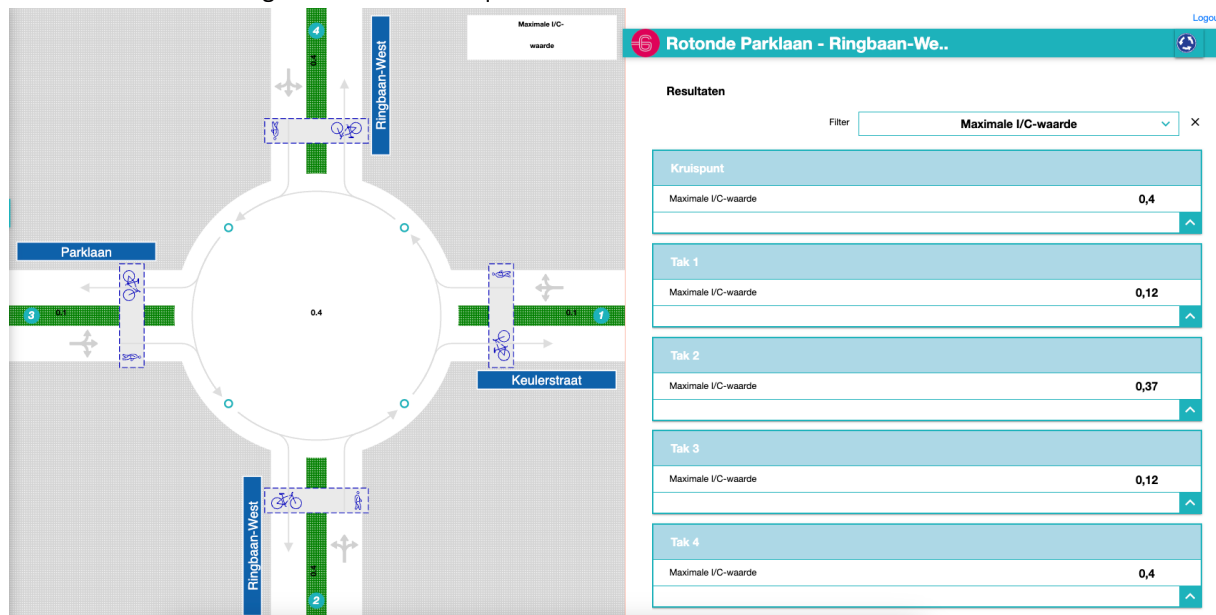
huidige situatie





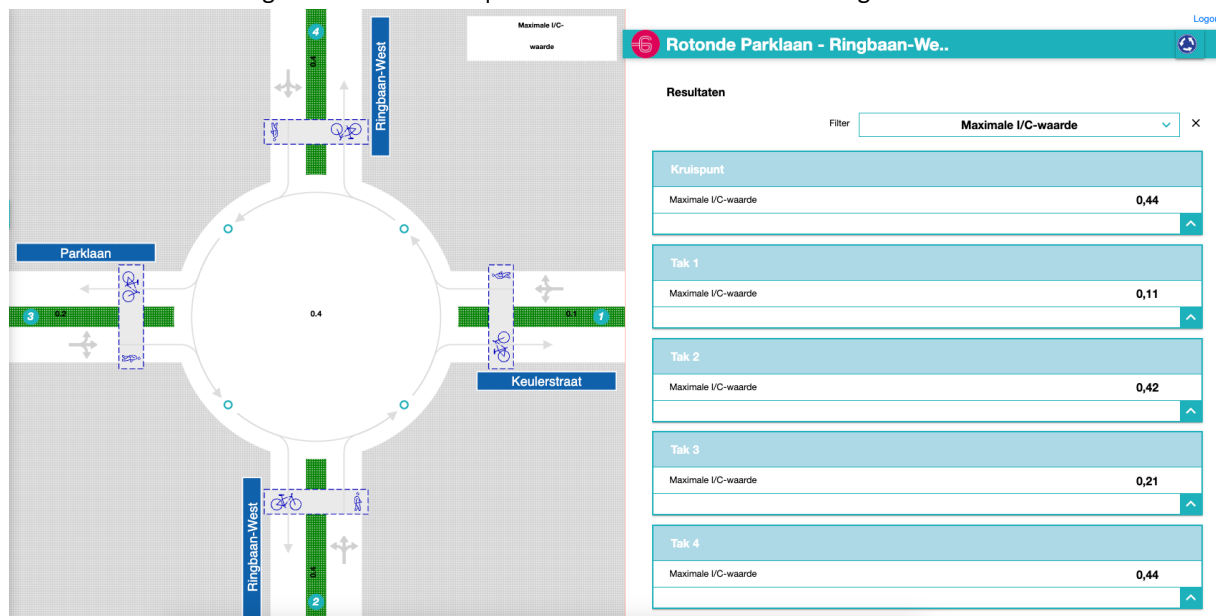
Rotonde Parklaan – Ringbaan-West

2035



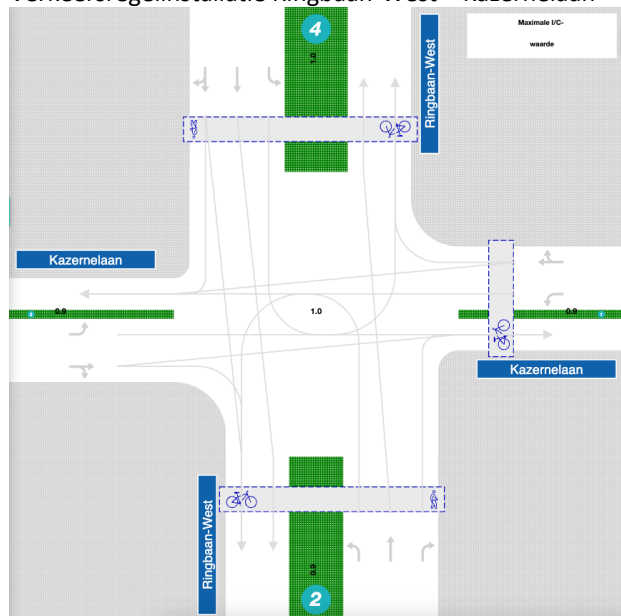
Rotonde Parklaan – Ringbaan-West

2035 inclusief ontwikkeling





Verkeersregelininstallatie Ringbaan-West – Kazernelaan



| huidige situatie

Logou

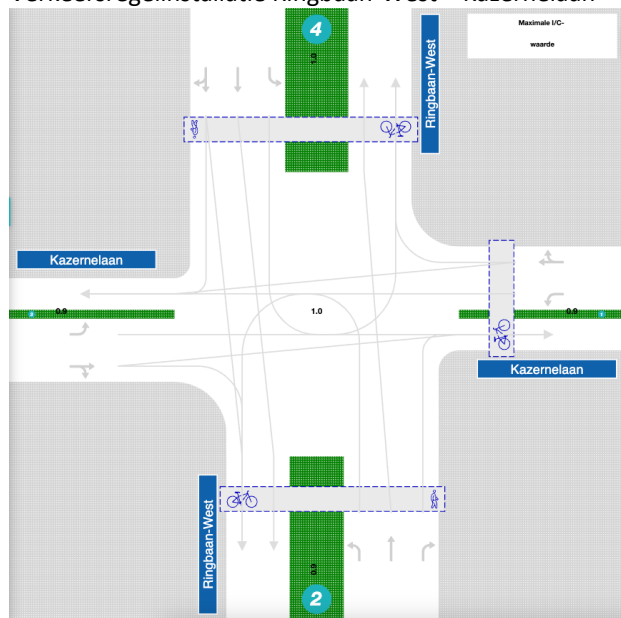
VRI Ringbaan-West – Kazernelaan..

Resultaten

Filter X

Kruispunt	Maximale I/C-waarde	0,96
Tak 1	Maximale I/C-waarde	0,9
Tak 2	Maximale I/C-waarde	0,9
Tak 3	Maximale I/C-waarde	0,9
Tak 4	Maximale I/C-waarde	0,96

Verkeersregelininstallatie Ringbaan-West – Kazernelaan



| 2035

Logou

VRI Ringbaan-West – Kazernelaan..

Resultaten

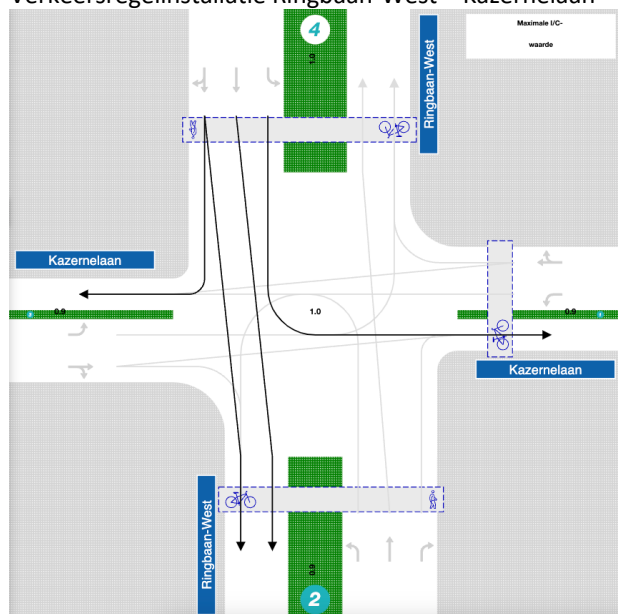
Filter X

Kruispunt	Maximale I/C-waarde	0,96
Tak 1	Maximale I/C-waarde	0,9
Tak 2	Maximale I/C-waarde	0,9
Tak 3	Maximale I/C-waarde	0,9
Tak 4	Maximale I/C-waarde	0,96



Verkeersregelininstallatie Ringbaan-West – Kazernelaan

2035 inclusief ontwikkeling



VRI Ringbaan-West – Kazernelaan..

Logout

Kruispunt	
Maximale I/C-waarde	0,98
^	
Tak 1	
Maximale I/C-waarde	0,9
^	
Tak 2	
Maximale I/C-waarde	0,9
^	
Tak 3	
Maximale I/C-waarde	0,9
^	
Tak 4	
Maximale I/C-waarde	0,98
^	



Bijlage 4: Toegepaste parkeernormen

Programma met parkeernorm

Gebied	HORNE KWARTIER programma	CROW-categorie	Grootte	Eenheid	Parkeernorm	Per	Eenheid
HK2	Maatschappelijk	Gezondheidscentrum	2.765	m2 bvo	2,527	100	m2 bvo
HK2	Maatschappelijk, sociaal statushouders	Huur, huis, sociale huur	54	woningen	0,7	1	woning
HK2	Legeringsgebouw, betaalbaar/midden	Huur, appartement, vrije sector, <75 m2 bvo	48	woningen	0,5	1	woning
HK2	Sociaal huurappartement	Huur, appartement, sociale huur, <75 m2 bvo	10	woningen	0,4	1	woning
HK2	Legeringsgebouw, betaalbaar/midden	Huur, appartement, vrije sector, <75 m2 bvo	86	woningen	0,5	1	woning
HK2	Keukengebouw, wonen met zorg	Verpleeg-/verzorgingshuis	50	woningen	0,5	1	woning
HK2	Zorgvoorzieningen	Gezondheidscentrum	2000	m2 bvo	2,527	100	m2 bvo
HK2	Horeca/brasserie	Restaurant	435	m2 bvo	4	100	m2 bvo
HK2	Kinderdagverblijf	Kinderdagverblijf (crèche)	621	m2 bvo	1,3	100	m2 bvo
HK2	Woningen bezoekers	Woningen bezoekers	198	woningen	0,15	1	woning
HK3	Rijwoning 4,8 m, betaalbaar/midden (blok 1)	Koop, huis, tussen/hoek	32	woningen	1,3	1	woning
HK3	Sociale huurappartementen 4 lgn (blok 2)	Huur, appartement, sociale huur, <75 m2 bvo	73	woningen	0,4	1	woning
HK3	Sociale huurappartementen (blok 4)	Huur, appartement, sociale huur, <75 m2 bvo	4	woningen	0,4	1	woning
HK3	Sociale huurappartementen (blok 3)	Huur, appartement, sociale huur, <75 m2 bvo	36	woningen	0,4	1	woning
HK3	Sociale huurappartementen (blok 3)	Koop, huis, tussen/hoek	29	woningen	1,3	1	woning
HK3	Rijwoning 4,8 m, betaalbaar/midden (blok 4)	Koop, huis, tussen/hoek	7	woningen	1,3	1	woning
HK3	Rijwoning 5,4 m, vrije sector (blok 3 + 4)	Koop, huis, tussen/hoek	10	woningen	1,3	1	woning
HK3	Rijwoning 4,5 m (blok 3)	Koop, huis, tussen/hoek	14	woningen	1,3	1	woning
HK3	Levensloop 1-laags + kap 6,3 m, betaalbaar/midden	Koop, huis, tussen/hoek	14	woningen	1,3	1	woning
HK3	Benedenwoning (senior) 6,6 m, betaalbaar/midden	Koop, huis, tussen/hoek	16	woningen	1,3	1	woning
HK3	Bovenwoning 6,6 m 2 l-lgn plat, betaalbaar/midden	Koop, appartement, >100 m2 bvo	16	woningen	1,3	1	woning
HK3	Wonen bezoekers	Wonen bezoekers	251	woningen	0,15	1	woning
HK4	Appartementsgebouw, vrije sector	Koop, appartement, > 100 m2 bvo	26	woningen	1,3	1	woning
HK4	Appartementsgebouw, vrije sector	Koop, appartement, > 100 m2 bvo	40	woningen	1,3	1	woning
HK4	Appartementsgebouw, vrije sector	Koop, appartement, > 100 m2 bvo	25	woningen	1,3	1	woning
HK4	Appartementsgebouw, vrije sector	Koop, appartement, > 100 m2 bvo	26	woningen	1,3	1	woning
HK4	Verdeeld over de appartementsgebouwen, betaalbaar/midden	Koop, appartement, > 100 m2 bvo	26	woningen	1,3	1	woning
HK4	Wonen bezoekers	Wonen bezoekers	143	woningen	0,15	1	woning
HK5	Geschakeld boskavel links, vrije sector, koop	Koop, huis, tussen/hoek	28	woningen	1,3	1	woning
HK5	Geschakeld boskavel rechts, vrije sector, koop	Koop, huis, tussen/hoek	38	woningen	1,3	1	woning
HK5	Kwadrantwoning in park, betaalbaar/midden, koop	Koop, huis, tussen/hoek	12	woningen	1,3	1	woning
HK5	2^kap, vrije sector, koop	Koop, huis, twee-onder-een-kap	12	woningen	1,4	1	woning
HK5	Vrijstaand, vrije sector, koop	Koop, huis, vrijstaand	7	woningen	1,5	1	woning
HK5	Woningen bezoekers	Woningen bezoekers	97	woningen	0,15	1	woning

