

Verkeerstudie 'Poort van Laarbeek' Aarle-Rixtel



Born, 6 juli 2011

Status: definitief
Kenmerk: 11.067
Auteur(s): ing. P.J. van Schie

Aanleiding

In het kader van het project 'Poort van Laarbeek' bestaat het voornemen om op een thans braakliggend terrein aan de Kanaaldijk te Aarle-Rixtel nieuwe detailhandelvoorzieningen en zakelijke dienstverleningfuncties met een totaal brutovloeroppervlak (bvo) van ca. 2.000 m² te realiseren. Op de locatie is in de eerste plaats de vestiging van een Aldi supermarkt (1.230 m² bvo) voorzien. Daarnaast resteert in het beoogde bouwblok nog ca. 800 m² uitgeefbaar bvo, verdeeld over 2 verdiepingen. De invulling van deze ruimte is momenteel nog niet bekend.

Het perceel zal middels aansluitingen op de Kanaaldijk en de Helmondseweg worden ontsloten. Beide ontsluitingspunten zijn gelegen binnen de bebouwde kom van Aarle-Rixtel. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat er een goede en veilige verkeersontsluiting van het perceel wordt gerealiseerd. In dit kader is voorliggende verkeersstudie uitgevoerd. De studie beoogt een inzicht te geven in de te verwachten verkeersaantrekkende werking van het planvoornemen, waarbij tevens inzichtelijk wordt gemaakt of de te verwachten verkeersstromen binnen de huidige verkeersstructuur veilig kunnen worden afgewikkeld. Daar waar naar verwachting knelpunten zullen ontstaan worden aanbevelingen gedaan voor een veilige verkeerskundige inpassing van de ontsluitingspunten.

Verkeersaantrekkende werking planontwikkeling

Voor de beoogde ontwikkeling is de verkeersaantrekkende van de functies binnen het plangebied bepaald aan de hand van de CROW Rekentool Verkeersgeneratie: (http://www.crow.nl/nl/Online_Kennis_en_tools/Verkeersgeneratie/Rekentool.html). Omdat er nog geen zicht is op de concrete invulling van de 800 m² bvo bedrijfsruimte is bij het bepalen van de verkeersaantrekkende werking uitgegaan van een winkelvoorziening in de categorie 'buurtcentrum'. De uitkomsten van deze berekening zijn hieronder weergegeven:

Detailhandel

Voorzieningen	Type voorziening	Eenheid van grootte	aantal	mvt/etmaal (weekdaggem.)	mvt/etmaal (weekdaggem.)
Aldi	discountsupermarkt	m ²	1.230	1.638	1.812
Overige	Buurtcentra	m ²	800	573	642
Totalen				2.211	2.454

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de op een werkdag de verkeersgeneratie van de ontwikkeling ca. 2450 motorvoertuigen per etmaal bedraagt.

De verkeersgeneratie is de som van de verkeersproductie (vertrekkend verkeer) en de verkeersattractie (aankomend verkeer). Een verkeersproductie van 2.450 motorvoertuigen per etmaal komt overeen met 1.225 bezoekende auto's per etmaal.

Bevoorrading

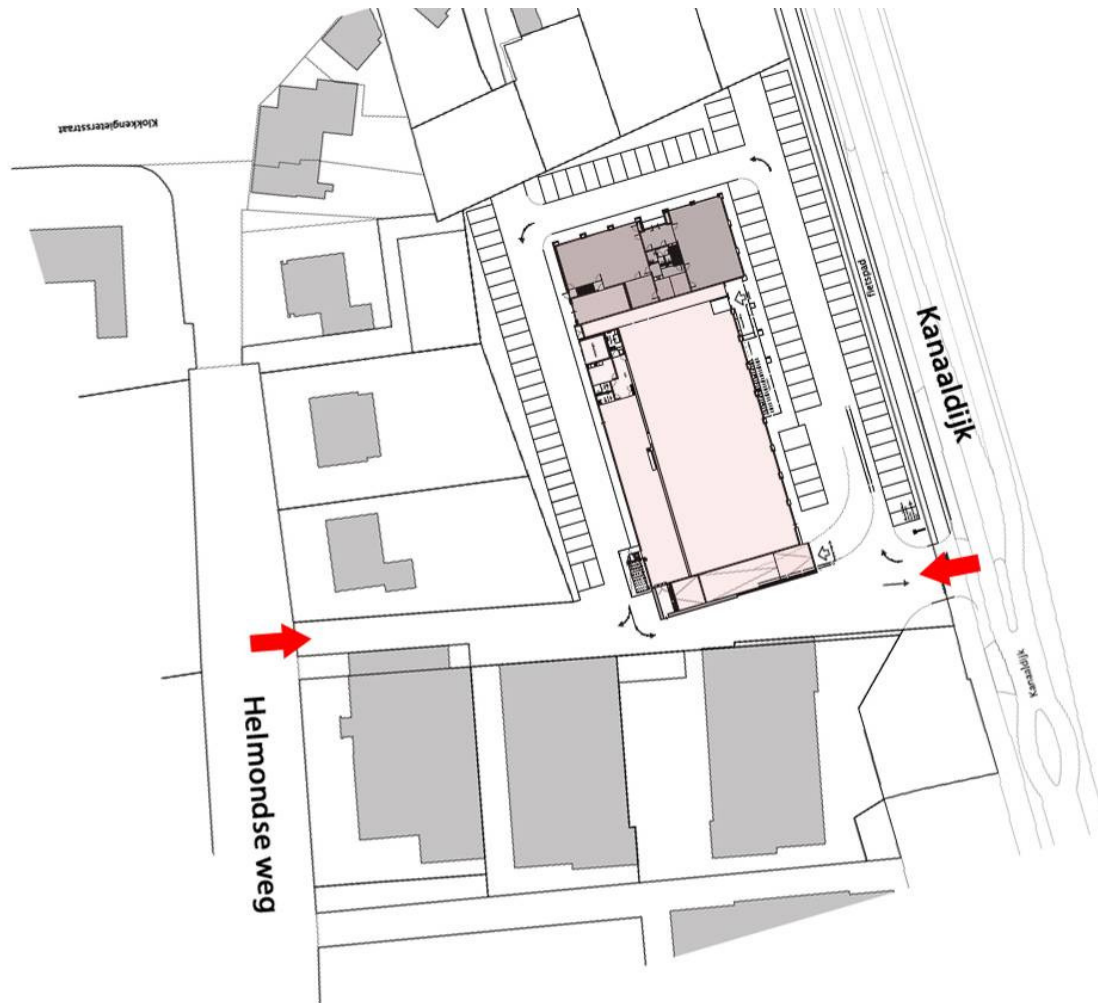
De bevoorrading van de Aldi zal met vrachtwagens geschieden. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de volgende aantallen:

- 1xdaags levering brood (externe leverancier);
- 1xdaags levering ALDI vracht (vanuit interne logistiek);
- 3x / week levering diepvriesproducten (externe leverancier);

De concrete invulling van de andere functie is nog niet duidelijk, maar ook deze functie zal waarschijnlijk een of enkele keren per week worden bevoorrad met een vrachtwagen. Het aantal vrachtwagenbewegingen zal derhalve beperkt blijven tot enkele vrachtwagens per dag.

Stedenbouwkundige opzet plangebied

Het stedenbouwkundige plan zoals opgesteld voor het plangebied gaat uit van de realisatie van bebouwing langs de Kanaaldijk, centraal op het terrein. De ontsluiting van het terrein is voorzien langs de zuidelijke perceelsgrens, zowel aan de zijde van de Kanaaldijk als aan de zijde van de Helmondseweg. Aan de zuidzijde van het gebouw is de bevoorrading van de Aldi voorzien. De parkeerplaatsen (ca. 100 plaatsen) zijn aan de oost, west en noordzijde van het gebouw gesitueerd. In onderstaande afbeelding is de voorgenomen invulling weergegeven.



Verkeersintensiteiten autoverkeer

Bij de gemeente Laarbeek zijn geen recente gegevens bekend van de verkeersintensiteiten op de Kanaaldijk. De meest recente gegevens dateren uit 2002 en betreffen verkeerstellingen welke zijn uitgevoerd t.b.v. het verkeersadvies voor de destijds beoogde ontwikkeling van de Aarlese Bouwmaterialenhandel op de projectlocatie (Tebodin, 14-08-2002, 'Advies Erfontsluiting Aarlese Bouwmaterialenhandel Aarle-Rixtel'). Voor betreffende ontwikkeling met een beoogde ontsluiting op de Kanaaldijk is in 2002 vergunning afgegeven.

De verkeersmedewerker van de gemeente Laarbeek heeft aangegeven dat het verkeersbeeld sinds die tijd nauwelijks is gewijzigd en dat de intensiteiten van destijds slechts (zeer) beperkt zijn toegenomen.

Uit de verkeerstudie uit 2002 komen de volgende verkeersintensiteiten naar voren:

- Helmondseweg: 4.340 mvt/etm.
- Kanaaldijk: 8.470 mvt/etm.

Binnen de gemeente Helmond zijn in de periode van 2 tot en met 17 april 2007 verkeertellingen uitgevoerd op de Kanaaldijk ten noorden van de aansluiting met de Julianalaan. De gemiddelde werkdagintensiteit bedroeg 7.913 motorvoertuigen per etmaal. De uitkomsten van deze tellingen zijn opgenomen in bijlage 1.

Verkeersintensiteiten fietsverkeer

Voor het verkeersonderzoek van 2002 zijn tevens tellingen uitgevoerd voor het fietsverkeer. Uit deze tellingen bleek dat de intensiteiten van het (brom-)fietsverkeer op de Kanaaldijk lager is dan op de Helmondseweg. Het fietsverkeer langs de Kanaaldijk is beperkt omdat fietsers overwegend gebruik maken van de verkeersluwe fietsvoorzieningen aan de oostzijde van het kanaal.

De gemeten intensiteiten van het (brom-)fietsverkeer waren:

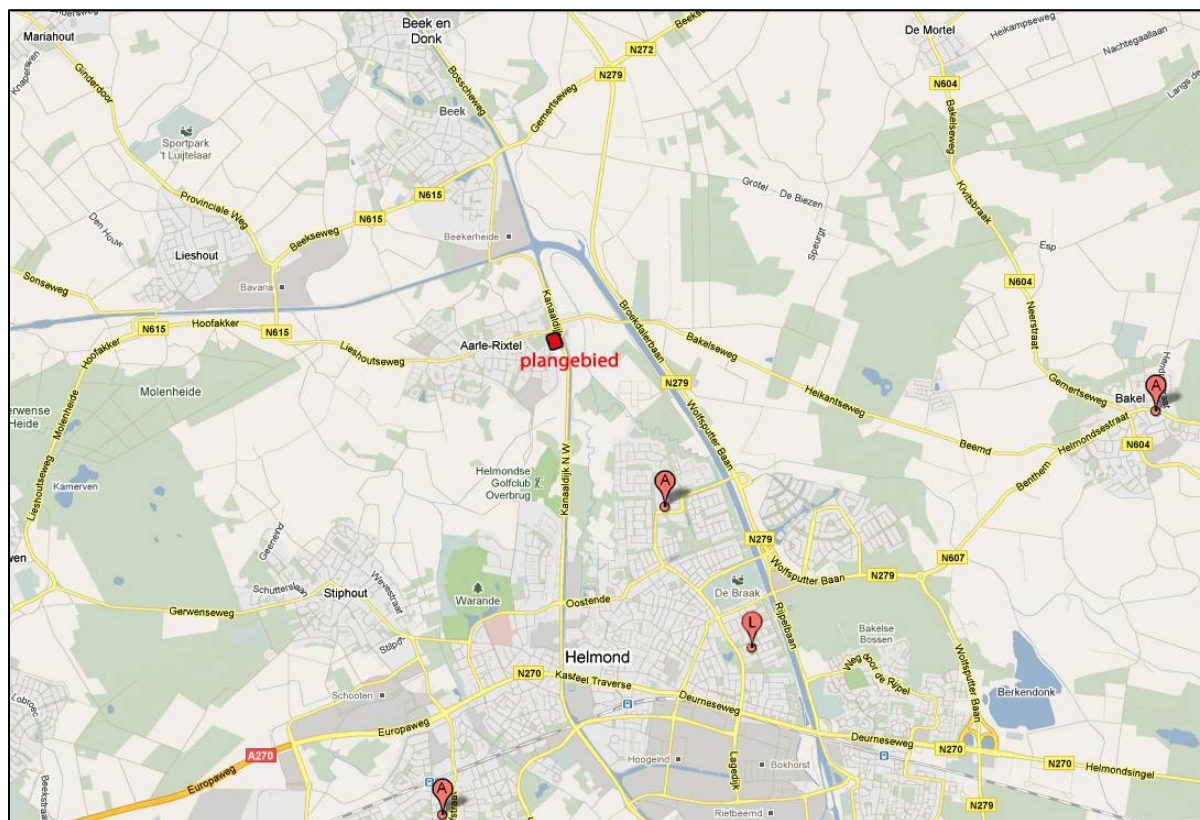
- Helmondseweg: 480 (brom-)fiets/etm.
- Kanaaldijk: 820 (brom-)fiets/etm.

Verdeling autoverkeer bezoekers

Om een aanname te kunnen doen naar de verdeling van de verkeersstromen van de bezoekers is gekeken naar het 'voedingsgebied' van de functies. Omdat alleen de functie van de Aldi concreet is, is hierbij onderscheid gemaakt tussen het verkeer voor de Aldi en voor de overige functie(s).

Autoverkeer Aldi

Ten aanzien van de Aldi is de geografische ligging van het plangebied t.o.v. vergelijkbare functies in de omgeving (discount supermarkten) beschouwd. In onderstaande afbeelding zijn de Aldi en Lidl vestigingen in de omgeving aangegeven.



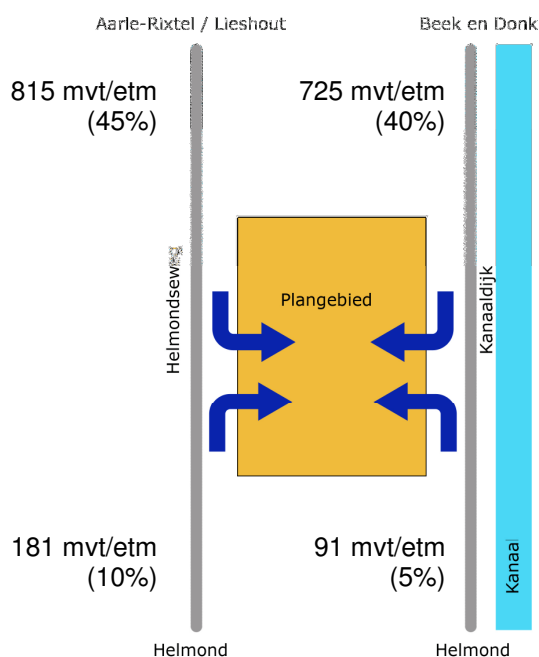
De dichtstbijzijnde discountsupermarkten zijn gelegen in Gemert, Helmond, Bakel en Nuenen. Gezien de geografische ligging van de bestaande discountsupermarkten is de verwachting dat het overgrote deel van de klanten van de nieuwe vestiging zal komen uit de kernen Aarle-Rixtel, Lieshout en Beek en Donk. Mogelijk dat vanuit het noordwesten van Helmond beperkte klandizie valt te verwachten.

Het overgrote deel van de bezoekers van de Aldi zullen het plangebied daarom vanuit het noorden benaderen. Vanuit Aarle-Rixtel en Lieshout zullen toekomstige bezoekers de locatie via de Helmondseweg bereiken. Bezoekers afkomstig uit Beek en Donk zullen de locatie vanuit het noorden via de Kanaaldijk benaderen. Het aandeel bezoekers dat de locatie vanuit het zuiden via de Kanaaldijk zal benaderen zal beperkt zijn.

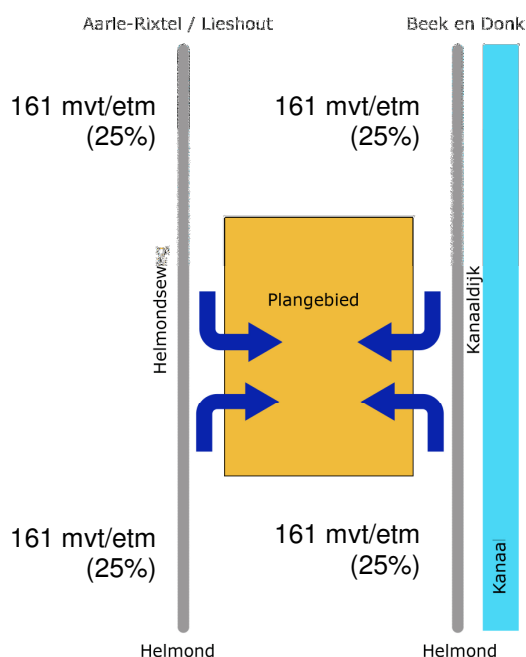
Op basis van deze uitgangspunten zijn de te verwachten verkeersstromen van en naar de Aldi als volgt verdeeld:

Autoverkeer overige functie(s)

De invulling van de overige functies is op dit moment niet duidelijk. Het daarom niet mogelijk om in te schatten hoe de verkeersstromen worden verdeeld. Daarom is voor deze functie een gelijkmatige verdeling aangehouden van de verkeersstromen over de verschillende benaderingsrichtingen van het plangebied. Dit resulteert in de onderstaande verdeling:



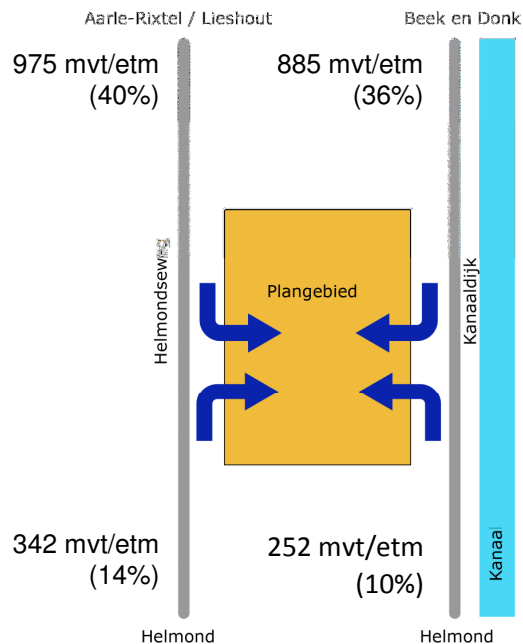
Verkeersgeneratie bezoekers Aldi: 1.812 mvt/etm



Verkeersgeneratie bezoekers overig: 642 mvt/etm

Verdeling totale autoverkeer

De te verwachten verdeling van de verkeersstromen van de totale ontwikkeling ziet er dan als volgt uit:



Afweging ontsluitingsvoorstel

In het voorliggend ontwerp wordt uitgegaan van het realiseren van een (auto)ontsluiting van het plangebied op zowel de Kanaaldijk als op de Helmondseweg. Op basis van bovenstaande gegevens is de haalbaarheid van deze ontsluitingen bekeken. Daarbij is tevens de huidige fysieke situatie beschouwd.



Ontsluiting Helmondseweg:

De Helmondseweg betreft een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De weg kent een snelheidsregime van 50 km/uur. De inrichting van de weg, met een rijwegbreedte van ruim 6 meter en vrijliggende fietspaden, is afgestemd op deze functie. De weg vormt een van de ontsluitingswegen van de kern Aarle-Rixtel met een overwegend lokale functie voor het autoverkeer. Daarnaast kent de weg een beperkte functie binnen de (brom-)fiets structuur. De Helmondseweg maakt echter geen onderdeel uit van een schoolroute.

Ter hoogte van het plangebied zijn aan de Helmondseweg enkele bedrijven gesitueerd. De beoogde ontsluiting van het plangebied is gesitueerd ter plaatse van de bestaande, noordelijke inrit van de Fixet-vestiging.



Huidige ontsluiting Fixet

Het inpassen van deze ontsluiting is, gezien de huidige functie en vormgeving van de Helmondseweg op een goede en veilige manier te realiseren. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de volgende aandachtspunten:

- In de huidige situatie ontbreekt ter plaatse een fysieke scheiding tussen de rijweg en het fietspad. Met de extra verkeersgeneratie t.g.v. de nieuwe functies is het realiseren van een fysieke scheiding tussen rijweg en fietspad aan te bevelen. Op deze manier wordt de locatie van de inrit afgebakend en wordt de fietser beter beschermd.
- Bij het inpassen van deze inrit is het aan te bevelen een duidelijk onderscheid aan te brengen tussen de toerit naar het parkeerterrein van de nieuwe ontwikkeling (Poort van Laarbeek) en de daarop aansluitende inrit naar het parkeren van de Fixet.

De principes voor inpassing van deze ontsluiting zijn op de afbeelding op de volgende pagina weergegeven.



Ontsluiting Kanaaldijk:

De Kanaaldijk betreft een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De weg kent een verkeersregime van 50 km/uur. Ter plaatse van het plangebied is de weg uitgevoerd met een deels overrijdbare, verharde middenberm. Langs de weg bevinden zich vrijliggende fietspaden. De weg vormt een van de hoofdontsluitingswegen van de kern Aarle-Rixtel en heeft een bovenlokale functie voor het autoverkeer. Daarnaast kent de weg een beperkte functie binnen de (brom-)fiets structuur maar maakt als zodanig geen onderdeel uit van een schoolroute.

Ten zuiden van het plangebied zijn aan de Kanaaldijk enkele bedrijven gesitueerd. Bij betreffende bedrijven vindt de ontsluiting voor parkeren en laden en lossen plaats via een uitrit op de Kanaaldijk. Circa 200 meter ten zuiden van de beoogde ontsluiting van het plangebied is de komgrens van Aarle-Rixtel gesitueerd. Buiten de bebouwde kom geldt een snelheidsregime van 80 km/uur. Deze komgrens is eenvoudig vormgegeven middels bebording en markering. Direct ten zuiden van de beoogde ontsluiting van het plangebied (ca. 50 meter) is een snelheidsremmende voorziening aanwezig in de vorm van een middengeleider (tweezijdige uitbuiging).



Komgrens aan de Kanaaldijk



Dubbelzijdige uitbuiging nabij het plangebied



Situering toekomstige ontsluiting

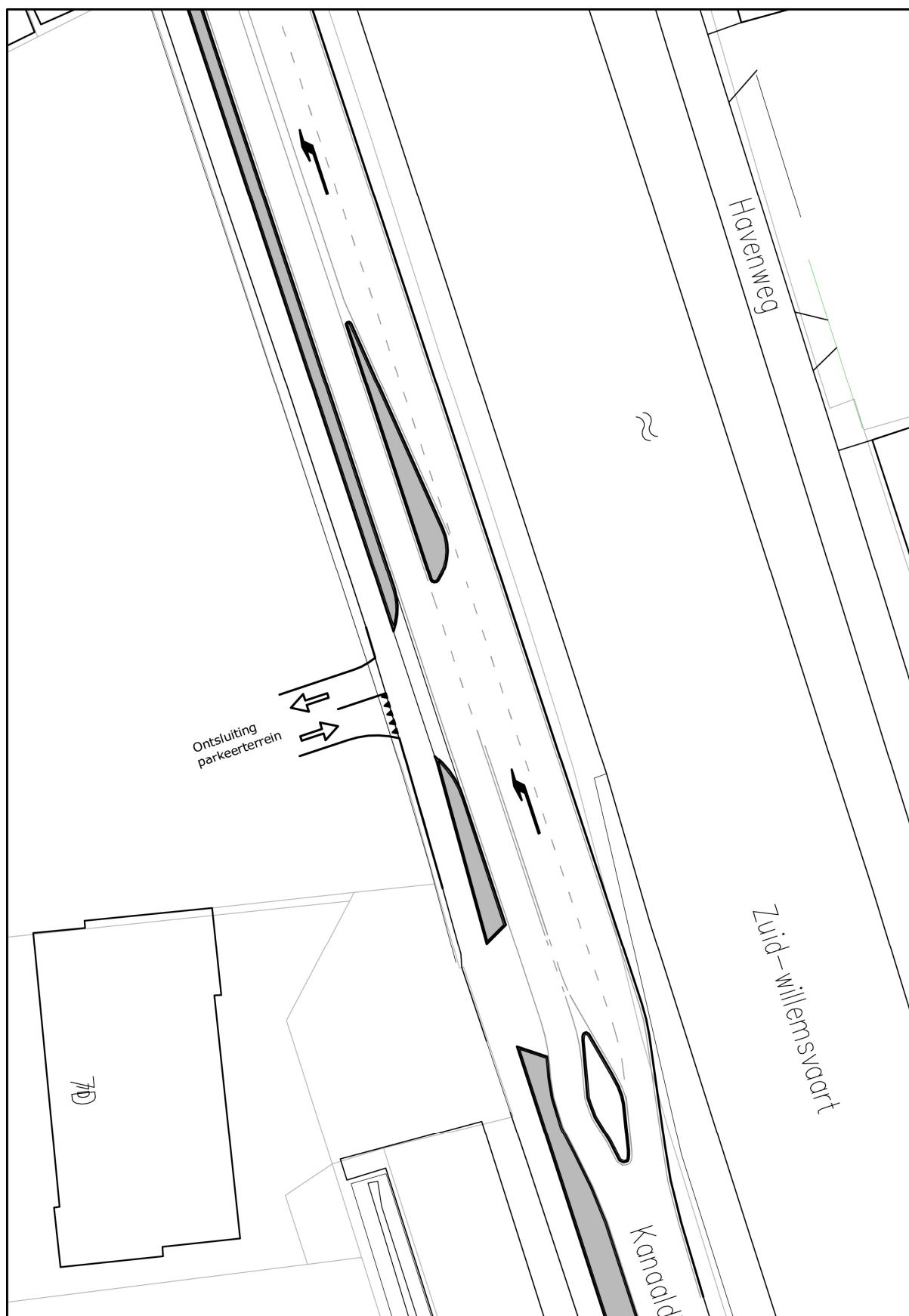


Voor het inpassen van een veilige ontsluiting van het plangebied aan de zijde van de Kanaaldijk is aanpassing van het wegvak ter plaatse noodzakelijk. Ondanks het feit dat het de kleinste verkeersstroom betreft, vormt de afwikkeling van het verkeer komende vanuit het zuiden dat het plangebied wil benaderen, een knelpunt in de verkeerveiligheid. Door de hoge intensiteiten op de Kanaaldijk zal dit verkeer in de huidige situatie regelmatig moeten halteren op de rijbaan om tegemoetkomend verkeer te laten passeren alvorens het plangebied op te kunnen rijden. Dit wachtend verkeer vormt een potentieel gevaar voor achterop komend verkeer dat, gezien de korte afstand tot de komgrens, de situatie met relatief hoge snelheid nadert. Een dergelijke situatie is vanuit verkeersveiligheid niet gewenst.

Om een ontsluiting aan de kanaaldijk te realiseren dient een opstelruimte te worden gecreëerd voor het wachtende autoverkeer buiten de doorgaande rijbaan. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de volgende aandachtspunten:

- Voor het autoverkeer komende uit het zuiden dient een voorsorteervak te worden gecreëerd, buiten de doorgaande rijbaan.
- In de huidige situatie ontbreekt ter plaatse een fysieke scheiding tussen de rijweg en het fietspad. Met de extra verkeersgeneratie t.g.v. de nieuwe functies is het realiseren van een fysieke scheiding tussen rijweg en fietspad aan te bevelen. Op deze manier wordt de locatie van de inrit afgebakend en wordt de fietser beter beschermd.

De principes voor inpassing van deze ontsluiting zijn op de afbeelding op de volgende pagina is weergegeven.



Parkeervoorziening nieuwe ontwikkeling

Bij de ontwikkeling van degelijke winkelfuncties is het realiseren van voldoende parkeergelegenheid cruciaal. Om de parkeerbehoefte te berekenen wordt gebruik gemaakt van parkeernormen en parkeerkengetallen.

Zo is in het bestemmingsplan 'Kom Aarle-Rixtel' een parkeernorm voor een supermarkt opgenomen van 3 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. De totale ontwikkeling van de 'Poort van Laarbeek' (Aldi + overige ontwikkeling) beslaat ca. 2.000 m² bvo. Bij het hanteren van de parkeernorm vanuit het bestemmingsplan 'Kom Aarle-Rixtel' zouden 60 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd.

In de CROW-publicatie 182: 'Parkeerkengetallen' zijn kengetallen opgenomen voor o.a. winkelfuncties. Deze kengetallen zijn ook opgenomen in de ASVV 2004 (CROW) en zijn uitgesplitst naar de stedelijkheidsgraad van de situatie. De opgenomen kengetallen voor de beoogde functies binnen deze publicatie zijn gelegen tussen 3,0 en 4,5 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. (zie bijlage 2). Uitgaande van het programma van 2.000 m² bvo resulteert dit in een parkeerbehoefte tussen de 60 en 90 parkeerplaatsen.

In het voorliggend ontwerp wordt rekening gehouden met de realisatie van 100 parkeerplaatsen op eigen terrein. Hiermee wordt dus ruimschoots voldaan aan de te verwachten parkeerbehoefte van de nieuwe functies.

Sluipverkeer

Ten tijde van de spits vindt momenteel congestie plaats rondom het kruispunt Kanaaldijk – Klokkengieterstraat. Met de realisatie van het bouwplan en de ontsluiting van de nieuwe parkeervoorziening aan zowel de Helmondseweg als aan de Kanaaldijk ontstaat een nieuwe verbinding tussen deze beide wegen. Deze nieuwe verbinding zou daarom gebruikt kunnen gaan worden om de wachttijd rondom het kruispunt Kanaaldijk-Klokkengieterstraat te ontlopen.

De verbinding loopt echter over het parkeerterrein van de nieuwe ontwikkeling. Op het parkeerterrein maakt de automobilist gebruik van de zelfde ruimte als de voetganger met of zonder winkelwagen. De rijsnelheid ter plaatse is stapvoets. Hierdoor is het op voorhand niet aannemelijk dat deze route veelvuldig zal worden gebruikt als sluiproute.

Mocht blijken dat dit na realisatie toch een knelpunt vormt, dan kan dit worden tegengegaan door bijvoorbeeld het plaatsen van een slagboom of het invoeren van verplichte rijrichtingen op het parkeerterrein.

Bijlage 1. Verkeerstellingen 2007, Kanaaldijk, gemeente Helmond

Dinaf Traffic Control B.V.

Gemeente Helmond

TELRAAPPORT

Locatie code HM010
 Locatie naam Kanaaldijk NW 3
 Locatie plaats Helmond
 Locatie omschrijving ten noorden van Julianalaan
 Meting naam '07-04 class
 Periode maandag 2 april 2007 - dinsdag 17 april 2007
 Rijstroken noord - zuid (1)
 Foutklasse zuid - noord (1)
 Niet geteld

Tijd	ma	di	wo	do	vr	za	zo	Gem. weekd. abs.	Rel.	Gem. weekd. abs.	Rel.	Gem. weekd. abs.	Rel.
	abs.	Rel.	abs.	Rel.	abs.	Rel.	abs.	abs.	idx.	abs.	idx.	abs.	idx.
00:00	27	0,4	42	0,5	62	0,7	71	110	1,7	137	3,2	50	0,6
01:00	13	0,2	17	0,2	13	0,2	18	62	1,0	100	2,3	16	0,2
02:00	15	0,2	16	0,2	14	0,2	12	27	0,4	45	1,0	14	0,2
03:00	20	0,3	19	0,2	16	0,2	14	24	0,4	50	1,2	17	0,2
04:00	30	0,4	31	0,4	30	0,3	25	22	0,3	20	0,5	28	0,4
05:00	95	1,4	104	1,3	93	1,1	92	37	0,6	15	0,3	95	1,2
06:00	268	4,0	254	3,2	268	3,1	228	94	1,4	30	0,7	256	3,2
07:00	539	8,0	576	7,2	590	6,9	436	150	2,3	52	1,2	542	6,8
08:00	550	8,2	651	8,2	635	7,7	528	276	4,2	88	2,0	639	8,1
09:00	399	6,0	461	5,8	542	6,0	469	411	6,3	157	3,6	473	6,0
10:00	367	5,5	397	5,0	472	5,5	478	514	7,9	228	5,3	431	5,4
11:00	319	4,8	426	5,4	432	5,2	497	497	7,7	262	6,1	422	5,3
12:00	417	6,2	445	5,6	454	5,2	493	526	8,1	314	7,3	461	5,8
13:00	426	6,4	540	6,8	527	6,1	542	582	9,0	302	7,0	527	6,7
14:00	429	6,4	543	6,8	535	6,2	606	546	8,4	336	7,8	536	6,8
15:00	434	6,5	523	6,6	534	6,2	556	488	7,5	284	6,6	521	6,6
16:00	520	7,8	654	8,2	656	7,9	608	432	6,7	284	6,6	609	7,7
17:00	534	8,0	642	8,1	620	7,5	576	388	6,0	282	6,5	603	7,6
18:00	351	5,2	505	6,3	466	5,6	482	276	4,2	280	6,5	453	5,7
19:00	292	4,4	349	4,4	433	4,3	415	268	4,1	256	5,9	409	5,2
20:00	233	3,5	264	3,3	284	3,3	330	254	3,9	275	6,4	279	3,5
21:00	168	2,5	188	2,4	220	2,7	214	177	2,7	190	4,4	200	2,5
22:00	157	2,3	190	2,4	225	2,6	182	171	2,6	187	4,3	193	2,4
23:00	102	1,5	117	1,5	158	1,8	144	164	2,5	140	3,2	139	1,8
Totaal	6705	100,0	7954	100,0	8253	100,0	7997	6496	100,0	4314	100,0	7913	100,0
INDEXEN GEBASEERD OP VOLLEDIGE INTERVALLEN (WERKDAGEMIDDELDE INDEX = 100)													
Tijd	ma	di	wo	do	vr	za	zo	Gem. weekd. abs.	Rel.	Gem. weekd. abs.	Rel.	Gem. weekd. abs.	Rel.
	abs.	idx.	abs.	idx.	abs.	idx.	abs.	abs.	idx.	abs.	idx.	abs.	idx.
Tot. 0-24	6705	84,7	7954	100,5	8254	104,3	7998	6499	82,1	4313	54,5	7912	100,0
Tot. 0-7	468	5,9	483	6,1	472	6,0	460	377	4,8	398	5,0	476	6,0
Tot. 7-19	5285	66,8	6363	80,4	6534	82,6	6254	5087	64,3	2868	36,2	6216	78,6
Tot. 19-24	952	12,0	1108	14,0	1248	15,8	1284	1035	13,1	1048	13,2	1220	15,4
Tot. 23-7	608	7,7	585	7,4	589	7,4	618	521	6,6	562	7,1	613	7,7

Bijlage 2. Uitsnede uit CROW-publicatie 182: 'Parkeergetallen'

stedelijke zone

aandeel
bezoekers

opmerkingen

centrum

schil/overloop-
gebied

rest
bebouwde kom

stadsdeelcentra

100 m² bvo

	min	max	min	max	min	max		
zeer sterk stedelijk	-	-	2,8	3,8	3,0	4,0	85%	1 arbeidsplaats = 40 m ² bvo
sterk stedelijk	-	-	2,8	3,8	3,0	4,0		
matig stedelijk	-	-	-	-	-	-		
weinig stedelijk	-	-	-	-	-	-		
niet stedelijk	-	-	-	-	-	-		

wijk-, buurt- en dorpscentra, supermarkt

100 m² bvo

	min	max	min	max	min	max		
zeer sterk stedelijk	2,5	4,0	2,5	4,0	2,5	4,0	85%	1 arbeidsplaats = 40 m ² bvo
sterk stedelijk	2,5	4,0	2,5	4,0	2,5	4,0		
matig stedelijk	2,5	4,0	2,5	4,0	2,5	4,0		
weinig stedelijk	3,0	4,5	3,0	4,5	3,0	4,5		
niet stedelijk	3,0	4,5	3,0	4,5	3,0	4,5		

bouwmarkt/tuinentrum/kringloopwinkel

100 m² bvo

	min	max	min	max	min	max
zeer sterk stedelijk	-	-	2,2	2,7	2,2	2,7
sterk stedelijk	-	-	2,2	2,7	2,2	2,7
matig stedelijk	-	-	2,2	2,7	2,2	2,7
weinig stedelijk	-	-	2,2	2,7	2,2	2,7
niet stedelijk	-	-	2,2	2,7	2,2	2,7

(week)markt

1 m kraam

	min	max	min	max	min	max		
zeer sterk stedelijk	0,15	0,24	0,15	0,24	0,15	0,24	85%	1 m ¹ marktkraam = 6 m ² bvo (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder)
sterk stedelijk	0,15	0,24	0,15	0,24	0,15	0,24		
matig stedelijk	0,15	0,24	0,15	0,24	0,15	0,24		
weinig stedelijk	0,18	0,27	0,18	0,27	0,18	0,27		
niet stedelijk	0,18	0,27	0,18	0,27	0,18	0,27		

(commerciële) dienstverlening (kantoren met baliefunctie)

100 m² bvo

	min	max	min	max	min	max		
zeer sterk stedelijk	1,5	2,0	2,0	2,5	2,5	3,0	20%	1 arbeidsplaats = 25-35 m ² bvo
sterk stedelijk	1,5	2,0	2,0	2,5	2,5	3,0		
matig stedelijk	1,7	2,3	2,3	2,8	2,8	3,3		
weinig stedelijk	2,3	2,5	2,8	3,3	3,0	3,5		
niet stedelijk	2,3	2,5	2,8	3,3	3,0	3,5		

kantoren (kantoren zonder baliefunctie)

100 m² bvo

	min	max	min	max	min	max		
zeer sterk stedelijk	0,8	1,3	1,0	1,5	1,2	1,9	5%	1 arbeidsplaats = 25-35 m ² bvo
sterk stedelijk	0,8	1,5	1,0	1,7	1,2	1,9		
matig stedelijk	1,0	1,7	1,2	1,9	1,5	2,0		
weinig stedelijk	1,2	2,0	1,5	2,1	1,7	2,5		
niet stedelijk	1,2	2,0	1,7	2,1	1,7	2,5		

Publicatie 182: Parkeercijfers - Basis voor parkeernormering

5