

Memo

datum	22 mei 2024	
aan	Marijn Pekaar	Gemeente Noord-Beveland
	Maurits van der Maarl	Gemeente Noord-Beveland
van	C. van Tilburg	Antea Group
project	Parapluplan woningbouwlocaties Noord-Beveland	
projectnr.	0469382.100	
betreft	Verkeer en parkeren woningbouwlocaties Noord-Beveland	

1 Achtergrond

De gemeente Noord-Beveland is voornemens om in de gemeente op zes locaties woningbouwprojecten te realiseren. De voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen zijn gelegen op zes locaties verspreid over de kernen Wissenkerke, Geersdijk en Kortgene. Op de MFA-locatie in Wissenkerke wordt woningbouw gecombineerd met de ontwikkeling van een multifunctionele accommodatie met maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Het programma op de overige locaties bestaat uit woningbouw met bijbehorende voorzieningen (zoals openbare ruimte, parkeerplaatsen, et cetera). De locaties zijn:

- A. MFA Wissenkerke.
- B. Akkerrand Wissenkerke.
- C. Westweg Geersdijk.
- D. Oude school Kortgene.
- E. Stadspolder zuidzijde, Kortgene.
- F. Stadspolder midden, Kortgene.



Figuur 1 Overzicht voornemen van zes ontwikkellocaties voor woningbouw

Om de ontwikkelingen te realiseren dienen vooraf de vigerende bestemmingsplannen gewijzigd te worden. Hiertoe wordt een paraplubestemmingsplan opgesteld. Ten behoeve van dit nieuwe bestemmingsplan is inzichtelijk gemaakt welke invloed de ontwikkelingen hebben op de verkeersintensiteiten van de nabijgelegen wegen. Daarnaast is per locatie ook het aspect parkeren inzichtelijk gemaakt.

2 Onderzoek

2.1 Algemene onderzoekuitgangspunten:

Ten behoeve van het nieuwe bestemmingsplan zijn per locatie de volgende zaken onderzocht.

Werkstappen verkeer en parkeren:	
1.	Verkeersgeneratie huidige situatie Om de effecten voor verkeer van de ontwikkeling inzichtelijk te maken dient eerst duidelijk te worden wat de huidige verkeersgeneratie is.
2.	Verkeersgeneratie ontwikkeling In deze werkstap wordt het toekomstige programma inzichtelijk gemaakt met de daarbij behorende verkeersbewegingen.
3.	Verkeersafwikkeling In deze werkstap wordt weergegeven wat de toename aan verkeer voor effect heeft op de ontsluitingswegen.
4.	Parkeren Als laatste wordt inzichtelijk gemaakt hoeveel parkeerplaatsen noodzakelijk zijn voor het nieuwe programma.

Alle verkeersgeneratieberekeningen zijn uitgevoerd aan de hand van CROW-publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren". Voor de berekeningen is uitgegaan van de gemiddelde norm. De kencijfers geven een gemiddeld beeld van de situatie. De kencijfers zijn ontwikkeld als hulpmiddel om een orde van grootte uit te rekenen bij een bepaalde voorziening. Om deze reden gaat het CROW-handboek uit van bandbreedtes. Op basis van de CROW-publicatie kan daarbij een onzekerheidsmarge van +/- 10% worden gehanteerd bij verantwoording.

Voor nog niet alle nieuwbouwprojecten is een woningbouwprogramma bekend. Daar waar er geen woningbouwprogramma bekend is of daar waar het woningbouwprogramma nog aan veranderingen onderhevig is, is vanuit een worstcasebenadering uitgegaan van de realisatie van dure woningen. Dure woningen hebben namelijk de hoogste verkeersgeneratie en parkeerbehoefte. Dit uitgangspunt biedt een robuuste basis voor de onderzoeken die met dit verkeersonderzoek samenhangen (zoals onderzoek naar wegverkeerslawaaï en onderzoek naar stikstofdepositie). Als daadwerkelijk dure woningen gerealiseerd worden, dan past dit in de bandbreedte die in dit verkeersonderzoek gehanteerd is. Worden er andere woningen dan dure woningen gerealiseerd, dan hebben zij een lagere verkeersgeneratie dan de dure woningen en dit past ook in dit verkeersonderzoek. Dat er in dit onderzoek op sommige plekken uitgegaan is van de realisatie van dure woningen, wil niet zeggen dat die woningen daadwerkelijk gerealiseerd (moeten) worden. Zoals beschreven is er hier sprake van een worstcasebenadering die niets zegt over het woningtype dat in de toekomst gebouwd wordt. Woningtypes en -prijzen worden elders publiek- en/of privaatrechtelijk vastgelegd.

2.2 MFA Wissenkerke

Werkstap 1. Inzicht in huidige verkeersgeneratie

De locatie A (MFA) te Wissenkerke heeft een oppervlakte van circa 1.800 vierkante meter. In de huidige situatie is het gebied een braakliggend terrein zonder bebouwing en met grasbeplanting. Rondom de locatie zijn woongebouwen gelegen en de locatie wordt omsloten door de Weststraat en de Oostvoorstraat. In de huidige situatie genereert de locatie geen verkeersbewegingen.



Figuur 2 Locatie multifunctionele accommodatie Wissenkerke

Werkstap 2. Verkeersgeneratie van de ontwikkeling

De toekomstige ontwikkelingen en functies zijn in de onderstaande tabel weergegeven. Het programma is als volgt:

Locatie	Type	m ²	Aantal
Toekomstig programma	Appartementen (goedkoop)		15
	Appartementen (midden)		
	Appartementen (duur)		
	Maatschappelijke functies	650 m ²	
	Maatschappelijke functies (fysio)		4 kamers
	Commerciële functies (buurt- en dorpscentrum)	110 m ²	

De verkeersgeneratie ten gevolge van de woningen is bepaald op basis van de publicatie 381 “Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, CROW, 1 december 2018”. De verkeersgeneratie is afhankelijk van de stedelijkheid en ligging van de locatie. De gemeente Noord-Beveland is door het CBS geclassificeerd als ‘niet stedelijke omgeving’. De ligging van het plangebied valt in de categorie ‘schil centrum’. De ontwikkeling en het daarbij behorende programma zijn berekend met CROW-cijfers. In tabel 2.2.1 zijn de verkeersbewegingen inzichtelijk gemaakt. Door de gemeente worden ontwikkelingen getoetst op de minimale verkeersgeneratie.

Tabel 2.2.1: verkeersgeneratie toekomstige situatie

Verkeersgeneratie (o.b.v. niet stedelijke omgeving, schil centrum)											
Ontwikkeling	Type	Grootte	Aantal	kencijfers verkeersgeneratie				verkeersgeneratie (mvt/etm werk)			Referentieklasse
				min	gem	max	per	min	gem	max	
MFA	Appartementen	goedkoop	15	5,5	6,0	6,5	woning	82,5	90,0	97,5	Koop, appartement, goedkoop
	Appartementen	Midden		6	7,0	7	woning	0,0	0,0	0,0	Koop, appartement, midden
	Appartementen	Duur	0	8	8,0	9	woning	0,0	0,0	0,0	Koop, appartement, duur
	Maatschappelijke functie	650 m ²		12	14,0	17	100m ² bvo	78,0	91,0	110,5	Filmtheater/filmhuis
	Maatschappelijke functie 4 behandelkamers		4	13	17,0	18		52,0	68,0	72,0	Fysiotherapiepraktijk (centrum)
	Commerciële functies	110 m ²		37	53,0	69	100m ² bvo	40,7	58,3	75,9	Buurt en dorpscentrum (winkelen en boodschappen)
Totaal								253	307	356	motorvoertuigbewegingen per etmaal

Op basis van het ontwikkelprogramma zal de verkeersgeneratie van de voorgenomen ontwikkeling 253 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) bedragen.

Werkstap 3: Verkeersafwikkeling

In Wissenkerke verspreidt het verkeer zich grotendeels naar de Dorpsdijk/Nieuweweg, Dorpsweg en de Oost-Westweg. Kleine afstanden binnen de kern Wissenkerke worden over het algemeen afgelegd met de fiets of lopend.



Wegcategorie landelijk	Erftoegangsweg (ideaal)	Erftoegangsweg (minimaal)	Gebiedsontsluitingsweg (ideaal)	Gebiedsontsluitingsweg (minimaal)
Wegcategorie in verkeersvisie Voorschoten	Erftoegangsweg	Erftoegangsweg	Gebiedsontsluitingsweg	Wijkontsluitingsweg
Kenmerk				
Max. snelheid	30 km/h (of 15 km/h)	30 km/h (of 15 km/h)	50 km/h (of 70 km/h)	50 km/h
Verharding	klinkers	klinkers of asfalt	asfalt	asfalt of klinkers
Rijrichtingscheiding	geen indeling in rijstroken	geen indeling in rijstroken	fysieke rijbaanscheiding	markering of overrijdbaar
Fietsvoorziening	fietsers op rijbaan	fietspaden of fietsstroken	vrijliggende fietspaden	fietspaden of fietsstroken
Bussen	(geen busroute)	halteren op rijbaan	halteren in haltekom	halteren op rijbaan
Parkeren	op rijbaan	op rijbaan	niet op of naast rijbaan	naast rijbaan
Voorrang	gelijkwaardige kruisingen	gelijkwaardige kruisingen	voorrangskruisingen	voorrangskruisingen
Indicatie maximale verkeersintensiteit	2.500 mvt/etm	4.000 tot 6.000 mvt/etm	15.000 tot 20.000 mvt/etm	10.000 tot 15.000 mvt/etm

Figuur 1: uitwerking van de verkeersontsluiting van locatie MFA en kenmerken wegen.

Alle wegen in de kern Wissenkerke zijn gecategoriseerd als een zogenoemde erftoegangswegen (30 km/uur). Een erftoegangsweg heeft, op basis van bovenstaande figuur de volgende basiskennmerken: een capaciteit van 4.000 – 6.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm). De toename van 253 extra verkeerbewegingen is passend binnen de maximale capaciteit van deze wegen.

Werkstap 4. Inzicht in parkeren

In de huidige situatie heeft het plangebied geen parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte van de ontwikkeling is berekend met kencijfers van het CROW-publicatie 381 “Toekomstbestendig parkeren” uit 2018. De locatie is gelegen in de ‘schil centrum’ en binnen Noord-Beveland wordt de minimale norm / kencijfers gehanteerd.

De functies in het plangebied zijn voornamelijk wonen en maatschappelijke functies. De aangehouden referentieklassen hierbij zijn beschreven in onderstaande tabel 2.2.2. Onderstaand is uitgegaan van de minimale kencijfers voor parkeren. Op basis van de CROW-cijfers zijn voor de toekomstige ontwikkeling 57 parkeerplaatsen noodzakelijk (zie tabel 2.2.2). De minimale parkeernorm is gehanteerd omdat niet alle functies die dit bestemmingsplan op de diverse locaties mogelijk maakt gelijktijdig tot een parkeerbehoefte leiden. Het grootste deel van de parkeerbehoefte komt namelijk voort uit het gebruik van de maatschappelijke functie. Die functie zal niet altijd tegelijk met de woningen en de voorziene fysiotherapiepraktijk (die wel op hetzelfde moment gebruikt kunnen worden) in gebruik zijn. Het is aannemelijk dat de parkeerbehoefte van de maatschappelijke functie vooral ontstaat buiten kantooruren omdat men dan gelegenheid heeft de functie te bezoeken. Op dat moment is de fysiotherapiepraktijk en het nabij gelegen gemeentehuis niet in gebruik en kunnen de parkeerplaatsen die voor die praktijk bedoeld zijn gebruikt worden voor bezoekers van de maatschappelijke functie. Daarnaast kan er parkeerruimte gevonden worden op het parkeerterrein aan de Middenstraat op circa 85 meter van de MFA-locatie zodat niet al het parkeren op de Voor- en Weststraat afgehandeld hoeft te worden. Ook aan de Weststraat is op circa 62 meter afstand parkeerruimte te vinden.

Tabel 2.2.2: berekening benodigd aantal parkeerplaatsen

Parkeerkencijfers van het CROW (o.b.v. niet stedelijke omgeving, schil centrum) CROW Publicatie 381, “Toekomstbestendig parkeren”												
Ontwikkeling	Type	Grootte	Aantal	kencijfers parkeren				berekende parkeerbehoefte				Referentieklassen
				min	gem	max	per	min	gem	max		
MFA	Appartementen	Goedkoop		15	1	1,4	1,8		15,0	21,0	27,0	Koop, appartement, goedkoop
	Appartementen	Midden		0	2	2,0	3	woning	0,0	0,0	0,0	Koop, appartement, midden
	Appartementen	Duur		0	2	2,0	3	woning	0,0	0,0	0,0	Koop, appartement, duur
	Maatschappelijke functie		650 m2		5	6,0	7	100m2 bvo	32,5	39,0	45,5	Filmtheater/filmhuis
	Maatschappelijke functie 4 behandelkamers			4	1,5	1,8	2		6,0	7,0	8,0	Fysiotherapiepraktijk (centrum)
	Commerciële functies		110 m2		3	4,0	5	100m2 bvo	3,3	4,4	5,5	
Totaal								57	71	86		

Specifiek voor de MFA-locatie wordt opgemerkt dat de MFA-locatie onder andere ruimte biedt aan het Dorpshuis. Het huidige Dorpshuis wordt verplaatst naar de MFA-locatie. Het huidige Dorpshuis zit al in de Voorstraat in Wissenkerke. De verplaatsing van het Dorpshuis leidt daarmee niet tot extra parkeerbehoefte in het centrum van Wissenkerke. Verder kan het parkeren ten behoeve van de MFA deels plaatsvinden op het parkeerterrein van SPAR als de SPAR gesloten is. Dit parkeerterrein is eerder aangelegd om een parkeer ruimte te bieden aan een publieksaantrekkende voorziening in het centrum van Wissenkerke. Tevens kan gebruik worden gemaakt van parkeerplaatsen tussen de Zuidstraat en Oostvoorstraat).

2.3 Akkerrand Wissenkerke

Werkstap 1. Inzicht in huidige verkeersgeneratie

De Akkerrand (locatie B) is een locatie met een oppervlakte van circa 1,2 hectare aan de zuidzijde van de kern van Wissenkerke die de overgang tussen de bebouwde kom en het landelijk gebied vormt. In de huidige situatie genereert de locatie geen verkeersbewegingen.



Figuur X Locatie Akkerrand Wissenkerke

Werkstap 2. Verkeersgeneratie van de ontwikkeling

De toekomstige ontwikkelingen en functies zijn in de onderstaande tabel weergegeven. Het programma is als volgt:

Locatie	Type	m ²	Aantal
Toekomstig programma	Patiowoningen		6
	Kwadrantwoningen		4
	Vrije kavel woningen		6
	Starterswoningen		8

De verkeersgeneratie van de woningen is bepaald op basis van de publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, CROW, 1 december 2018". De verkeersgeneratie is afhankelijk van de stedelijkheid en ligging van de locatie. De gemeente Noord-Beveland is door het CBS geclassificeerd als 'niet stedelijke omgeving'. De ligging van het plangebied valt in de categorie 'schil centrum'.

De ontwikkeling en het daarbij behorende programma zijn berekend met CROW-cijfers. In tabel 2.3.1 zijn de verkeersbeweging inzichtelijk gemaakt. Door de gemeente worden ontwikkelingen getoetst op de gemiddelde verkeersgeneratie.

Tabel 2.3.1: verkeersgeneratie toekomstige situatie

Verkeersgeneratie (o.b.v. niet stedelijke omgeving, schil centrum)												
Ontwikkeling	Type	Grootte	Aantal	kencijfers verkeersgeneratie			berekende verkeersgeneratie			Referentieklaas		
				min	gem	max	min	gem	max			
Akkerrand	patiowoningen		m2 6	8,5	9	9,5	woning	51,0	54,0	57,0	Koop, huis, vrijstaand	
	Kwadrantwoningen		m2 4	7,7	8	8,5	woning	30,8	32,0	34,0	Koop, appartement, duur	
	Vrije kavel woningen		m2 6	8,5	9	9,5	woning	51,0	54,0	57,0	Koop, huis, vrijstaand	
	Starterswoningen		m2 8	7,7	8,0	8,5	woning	61,6	64,0	68,0	Koop, huis, tussen/hoek	
Totaal							194	204	216	motorvoertuigbewegingen per etmaal		

Op basis van het ontwikkelprogramma zal de verkeersgeneratie van de voorgenomen ontwikkeling 204 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) bedragen.

Werkstap 3: Verkeersafwikkeling

In Wissenkerke verspreidt het verkeer zich grotendeels naar de Dorpsdijk/Nieuweweg, Dorpsweg en de Oost-Westweg. Kleine afstanden binnen de kern Wissenkerke worden over het algemeen afgelegd met de fiets of lopend.



Wegcategorie landelijk	Erftoegangsweg (ideaal)	Erftoegangsweg (minimaal)	Gebiedsontsluitingsweg (ideaal)	Gebiedsontsluitingsweg (minimaal)
Wegcategorie in verkeersvisie Voorschoten	Erftoegangsweg	Erftoegangsweg	Gebiedsontsluitingsweg	Wijkontsluitingsweg
Kenmerk				
Max. snelheid	30 km/h (of 15 km/h)	30 km/h (of 15 km/h)	50 km/h (of 70 km/h)	50 km/h
Verharding	klinkers	klinkers of asfalt	asfalt	asfalt of klinkers
Rijrichtingscheiding	geen indeling in rijstroken	geen indeling in rijstroken	fysieke rijbaanscheiding	markering of overrijdbaar
Fietsvoorziening	fietsers op rijbaan	fietspaden of fietsstroken	vrijliggende fietspaden	fietspaden of fietsstroken
Bussen	(geen busroute)	halteren op rijbaan	halteren in haltekom	halteren op rijbaan
Parkeren	op rijbaan	op rijbaan	niet op of naast rijbaan	naast rijbaan
Voorrang	gelijkwaardige kruisingen	gelijkwaardige kruisingen	voorrangskruisingen	voorrangskruisingen
Indicatie maximale verkeersintensiteit	2.500 mvt/etm	4.000 tot 6.000 mvt/etm	15.000 tot 20.000 mvt/etm	10.000 tot 15.000 mvt/etm

Figuur 2: uitwerking van de verkeersontsluiting van Akkerrand en kenmerken wegen.

Alle wegen in de kern Wissenkerke zijn gecategoriseerd als een zogenoemde erftoegangswegen (30 km/uur). Een erftoegangsweg heeft, op basis van bovenstaande figuur de volgende basiskenmerken: een capaciteit van 4.000 – 6.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm). De toename van 204 verkeerbewegingen is passend binnen de maximale capaciteit van deze wegen.

Werkstap 4. Inzicht in parkeren

In de huidige situatie heeft het plangebied geen parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte van de ontwikkeling is berekend met kencijfers van het CROW-publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren" uit 2018. De locatie is gelegen in de 'schil centrum' en in Noord-Beveland wordt de minimale norm gehanteerd.

De functies nabij het plangebied zijn voornamelijk woonfuncties. Het plangebied zelf kent in de huidige situatie alleen een agrarisch gebruik. De aangehouden referentieklassering is beschreven in tabel 2.3.2. Onderstaand is uitgegaan van de minimale kencijfers voor parkeren. Op basis van de CROW-cijfers zijn voor de toekomstige ontwikkeling 44 parkeerplaatsen noodzakelijk. Voor de vrijstaande woningen en twee-onder-een-kapwoningen wordt hierbij uitgegaan van parkeren op eigen terrein. De parkeerplaatsen voor deze woningen kunnen bij verdere uitwerking van het plan in mindering gebracht worden op de parkeerbehoefte die in de openbare ruimte nodig is. In de openbare ruimte zal het parkeren voor rij- en hoekwoningen van een rij alsmede het bezoekersparkeren plaatsvinden.

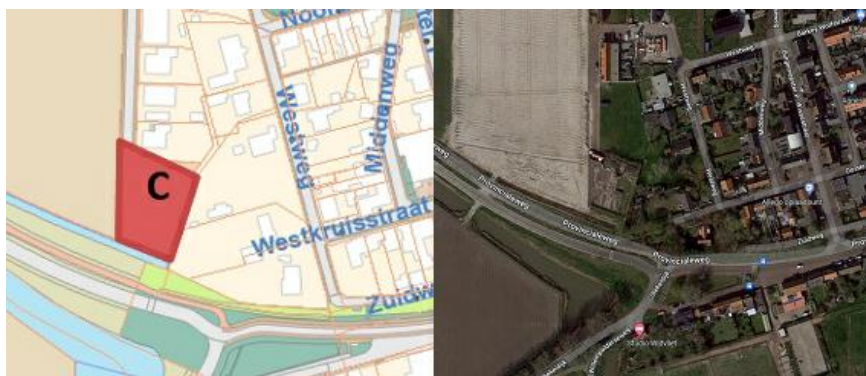
Tabel 2.3.2: berekening benodigd aantal parkeerplaatsen

Parkeerkencijfers van het CROW (o.b.v. niet stedelijke omgeving, schil centrum) CROW Publicatie 381, "Toekomstbestendig parkeren"												
Ontwikkeling	Type	Grootte	Aantal	kencijfers parkeren			berekende parkeerbehoefte					
				min	gem	max	per	min	gem	max	Referentieklassering	
Akkerrand	patio-woningen	m2	6	1,8	2,2	2,5	woning	10,8	13,2	15,0	Koop, huis, vrijstaand	
	Kwadrantwoningen	m2	4	1,5	2,0	2,5	woning	6,0	8,0	10,0	Koop, appartement, duur	
	Vrije kavel woningen	m2	6	1,8	2,2	2,5	woning	10,8	13,2	15,0	Koop, huis, vrijstaand	
	Starterswoningen	m2	8	2	2,0	3	woning	16,0	16,0	24,0	Koop, huis, tussen/hoek	
Totaal								44	50	64		

2.4 Westweg Geersdijk

Werkstap 1. Inzicht in huidige verkeersgeneratie

De locatie aan de Westweg in Geersdijk biedt in de huidige situatie ruimte aan volkstuinen. De oppervlakte van de locatie is circa 1.300 vierkante meter. Recent heeft aan de westzijde van Geersdijk een afronding van de kern plaatsgevonden door de bouw van vrijstaande woningen en rijwoningen. Met het voornemen worden maximaal vier woningen toegevoegd.



Figuur 2 Locatie Westweg Geersdijk

Werkstap 2. Verkeersgeneratie van de ontwikkeling

De toekomstige ontwikkelingen en functies zijn in de onderstaande tabel weergegeven. Het programma is als volgt:

Locatie	Type	m ²	Aantal
Toekomstig programma	Vrijstaande woningen		4

De verkeersgeneratie van de woningen is bepaald op basis van de publicatie 381 “Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, CROW, 1 december 2018”. De verkeersgeneratie is afhankelijk van de stedelijkheid en ligging van de locatie. De gemeente Noord-Beveland is door het CBS geclassificeerd als ‘niet stedelijke omgeving’. De ligging van het plangebied valt in de categorie ‘schil centrum’.

De ontwikkeling en het daarbij behorende programma zijn berekend met CROW-cijfers. In tabel 2.4.1 zijn de verkeersbeweging inzichtelijk gemaakt. Door de gemeente Noord-Beveland worden ontwikkelingen getoetst op de gemiddelde verkeersgeneratie.

Tabel 2.3.1: verkeersgeneratie toekomstige situatie

Verkeersgeneratie (o.b.v. niet stedelijke omgeving, schil centrum)

Ontwikkeling	Type	Grootte	Aantal	kencijfers verkeersgeneratie			per	berekende verkeersgeneratie			Referentieklaas
				min	gem	max		min	gem	max	
Geersdijk	Woning (vrijstaand)		4	8,5	9	9,5	woning	34	36	38	Koop, huis, vrijstaand
Totaal								34	36	38	motorvoertuigbewegingen per etmaal

Op basis van het ontwikkelprogramma zal de verkeersgeneratie van de voorgenomen ontwikkeling 36 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) bedragen.

Werkstap 3: Verkeersafwikkeling

In Geersdijk verspreidt het verkeer zich grotendeels naar de Provincialeweg. Kleine afstanden binnen de kern Geersdijk worden over het algemeen afgelegd met de fiets of lopend.



Wegcategorie landelijk	Erftoegangsweg (ideaal)	Erftoegangsweg (minimaal)	Gebiedsontsluitingsweg (ideaal)	Gebiedsontsluitingsweg (minimaal)
Wegcategorie in verkeersvisie Voorschoten	Erftoegangsweg	Erftoegangsweg	Gebiedsontsluitingsweg	Wijkontsluitingsweg
Kenmerk				
Max. snelheid	30 km/h (of 15 km/h)	30 km/h (of 15 km/h)	50 km/h (of 70 km/h)	50 km/h
Verharding	klinkers	klinkers of asfalt	asfalt	asfalt of klinkers
Rijrichtingscheiding	geen indeling in rijstroken	geen indeling in rijstroken	fysieke rijbaanscheiding	markering of overrijdbaar
Fietsvoorziening	fietsers op rijbaan	fietspaden of fietsstroken	vrijliggende fietspaden	fietspaden of fietsstroken
Bussen	(geen busroute)	halteren op rijbaan	halteren in haltekom	halteren op rijbaan
Parkeren	op rijbaan	op rijbaan	niet op of naast rijbaan	naast rijbaan
Voorrang	gelijkwaardige kruisingen	gelijkwaardige kruisingen	voorrangskruisingen	voorrangskruisingen
Indicatie maximale verkeersintensiteit	2.500 mvt/etm	4.000 tot 6.000 mvt/etm	15.000 tot 20.000 mvt/etm	10.000 tot 15.000 mvt/etm

Figuur 3: uitwerking van de verkeersontsluiting van locatie MFA en kenmerken wegen.

Alle wegen in de kern Geersdijk zijn gecategoriseerd als een zogenoemde erftoegangswegen (30 km/uur). Een erftoegangsweg heeft, op basis van bovenstaande figuur de volgende basiskennmerken: een capaciteit van 4.000 – 6.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm). De toename van 36 verkeersbewegingen vanwege de realisatie van vier woningen is passend binnen de maximale capaciteit van deze wegen.

Werkstap 4. Inzicht in parkeren

De parkeerbehoefte van de ontwikkeling is berekend met kencijfers van het CROW-publicatie 381 “Toekomstbestendig parkeren” uit 2018. De locatie is gelegen in de ‘schil centrum’ en in Noord-Beveland wordt de minimale parkeernorm gehanteerd. De functies in het plangebied is wonen. De aangehouden referentieklassie hierbij is beschreven in tabel 2.4.2. Onderstaand is uitgegaan van de minimale kencijfers voor parkeren. Op basis van de CROW-cijfers zijn voor de toekomstige ontwikkeling 7 parkeerplaatsen noodzakelijk. Voor de vrijstaande woningen en twee-onder-een-kapwoningen wordt hierbij uitgegaan van parkeren op eigen terrein. De parkeerplaatsen voor deze woningen kunnen bij verdere uitwerking van het plan in mindering gebracht worden op het aantal parkeerplaatsen dat eventueel in de openbare ruimte gerealiseerd moet worden.

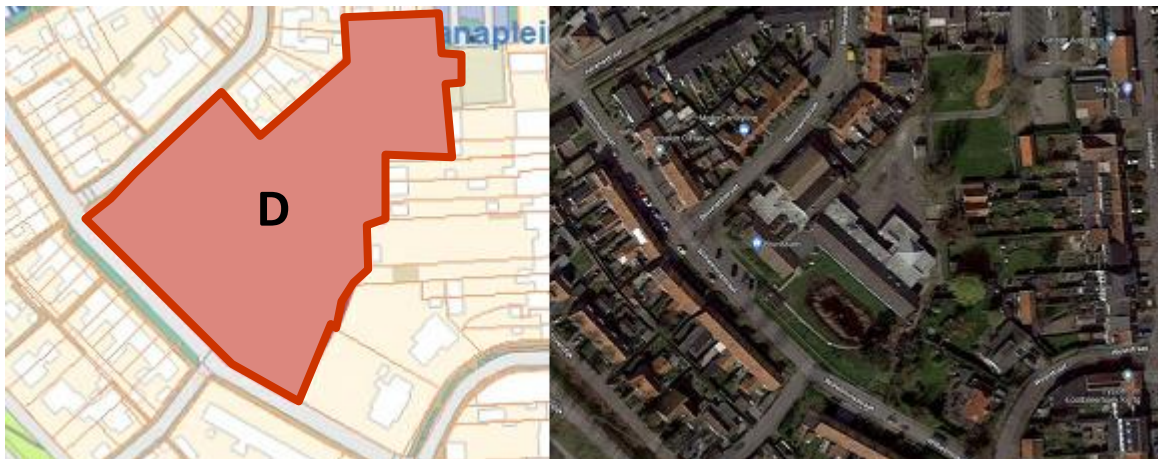
Tabel 2.4.2: berekening benodigd aantal parkeerplaatsen

Parkeerkencijfers van het CROW (o.b.v. niet stedelijke omgeving, schil centrum) CROW Publicatie 381, “Toekomstbestendig parkeren”										
Ontwikkeling	Type	Grootte	Aantal	kencijfers parkeren			per	berekende parkeerbehoefte		
				min	gem	max		min	gem	max Referentieklassie
Geersdijk	Woning		4	1,8	2,2	2,5	woning	7,2	8,8	10 Koop, huis, vrijstaand
Totaal								7	9	10

2.5 Oude school Kortgene

Werkstap 1. Inzicht in huidige verkeersgeneratie

De locatie van de Oude school in Kortgene heeft een oppervlakte van 8.400 vierkante meter en werd gebruikt voor maatschappelijke functies (school). De locatie is beschikbaar gekomen voor de bouw van maximaal 32 woningen.



Figuur 2 Locatie Oude school Kortgene

Werkstap 2. Verkeersgeneratie van de ontwikkeling

De toekomstige ontwikkelingen en functies zijn in de onderstaande tabel weergegeven. Het programma is als volgt:

Locatie	Type	m ²	Aantal
Toekomstig programma	woningen (sociaal)		
	woningen (midden)		32
	woningen (duur)		
	woningen (duur)		

De verkeersgeneratie van de woningen is bepaald op basis van de publicatie 381 “Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, CROW, 1 december 2018”. De verkeersgeneratie is afhankelijk van de stedelijkheid en ligging van de locatie. De gemeente Noord-Beveland is door het CBS geclassificeerd als ‘niet stedelijke omgeving’. De ligging van het plangebied valt in de categorie ‘schil centrum’. De ontwikkeling en het daarbij behorende programma zijn berekend met CROW-cijfers. In tabel 2.5.1 zijn de verkeersbeweging inzichtelijk gemaakt. Door de gemeente worden ontwikkelingen getoetst op de minimale verkeersgeneratie.

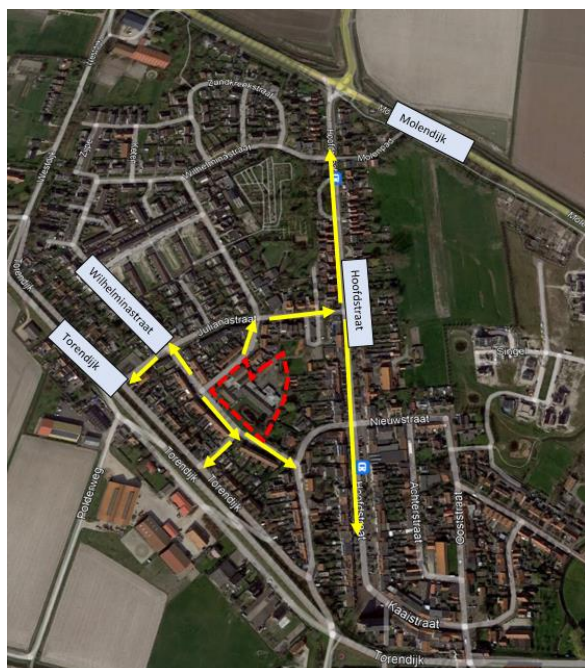
Tabel 2.5.1: verkeersgeneratie toekomstige situatie

Verkeersgeneratie (o.b.v. niet stedelijke omgeving, schil centrum)													
Ontwikkeling	Type	Grootte	Aantal		kencijfers verkeersgeneratie				per	berekende verkeersgeneratie			Referentieklasse
					min	gem	max			min	gem	max	
Oude School	Koophuis tussen / hoek		32		7,7	8,0	8,5	woning		246,4	256,0	272,0	Koop, huis, tussen / hoek
Totaal										246	256	272	motorvoertuigbewegingen per etmaal

Op basis van het ontwikkelprogramma zal de verkeersgeneratie van de voorgenomen ontwikkeling 246 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) bedragen.

Werkstap 3: Verkeersafwikkeling

In Kortgene verspreidt het verkeer zich grotendeels naar de Torendijk en Molendijk via de Wilhelminastraat en de Hoofdstraat. Kleine afstanden binnen de kern Kortgene worden over het algemeen lopend of met de fiets afgelegd.



Wegcategorie landelijk	Erftoegangsweg (ideaal)	Erftoegangsweg (minimaal)	Gebiedsontsluitingsweg (ideaal)	Gebiedsontsluitingsweg (minimaal)
Wegcategorie in verkeersvisie Voorschoten	Erftoegangsweg	Erftoegangsweg	Gebiedsontsluitingsweg	Wijkontsluitingsweg
Kenmerk				
Max. snelheid	30 km/h (of 15 km/h)	30 km/h (of 15 km/h)	50 km/h (of 70 km/h)	50 km/h
Verharding	klinkers	klinkers of asfalt	asfalt	asfalt of klinkers
Rijrichtingscheiding	geen indeling in rijstroken	geen indeling in rijstroken	fysieke rijbaanscheiding	markering of overrijdbaar
Fietsvoorziening	fietsers op rijbaan	fietspaden of fietsstroken	vrijliggende fietspaden	fietspaden of fietsstroken
Bussen	(geen busroute)	halteren op rijbaan	halteren in haltekom	halteren op rijbaan
Parkeren	op rijbaan	op rijbaan	niet op of naast rijbaan	naast rijbaan
Voormang	gelijkwaardige kruisingen	gelijkwaardige kruisingen	voorrangskruisingen	voorrangskruisingen
Indicatie maximale verkeersintensiteit	2.500 mvt/etm	4.000 tot 6.000 mvt/etm	15.000 tot 20.000 mvt/etm	10.000 tot 15.000 mvt/etm

Figuur 4: uitwerking van de verkeersontsluiting van locatie Oude School Kortgene en kenmerken wegen.

Alle direct aan het plangebied gelegen wegen in de kern Kortgene zijn gecategoriseerd als een zogenoemde erftoegangswegen (30 km/uur). Een erftoegangsweg heeft, op basis van bovenstaande figuur de volgende basiskennmerken: een capaciteit van 4.000 – 6.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm). De Hoofdstraat is gekenmerkt als gebiedsontsluitingsweg. De toename van 246 verkeersbewegingen vanwege de realisatie van 32 woningen is passend binnen de maximale capaciteit van deze wegen.

Werkstap 4. Inzicht in parkeren

In de huidige situatie heeft het plangebied geen parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte van de ontwikkeling is berekend met kencijfers van het CROW-publicatie 381 “Toekomstbestendig parkeren” uit 2018. De locatie is gelegen in de ‘schil centrum’ en in Noord-Beveland wordt de minimale norm gehanteerd.

De functie van het plangebied wordt wonen. De aangehouden referentieklassie hierbij is beschreven in tabel 2.5.2. Onderstaand is uitgegaan van de minimale kencijfers voor parkeren. Op basis van de CROW-cijfers zijn voor de toekomstige ontwikkeling 45 parkeerplaatsen noodzakelijk. Voor de vrijstaande woningen en twee-onder-een-kapwoningen (als die op deze locatie ontwikkeld worden) wordt hierbij uitgegaan van parkeren op eigen terrein. De parkeerplaatsen voor deze woningen kunnen bij verdere uitwerking van het plan in mindering gebracht worden op het aantal parkeerplaatsen dat eventueel in de openbare ruimte gerealiseerd moet worden.

Tabel 2.5.2: berekening benodigd aantal parkeerplaatsen

Parkeerkencijfers van het CROW (o.b.v. niet stedelijke omgeving, schil centrum) CROW Publicatie 381, “Toekomstbestendig parkeren”											
Ontwikkeling	Type	Grootte	Aantal	kencijfers parkeren			berekende parkeerbehoefte				
				min	gem	max	per	min	gem	max	Referentieklassie
Oude School	Koophuis tussen / hoek		32	1,4	1,8	2,2	woning	44,8	57,6	70,4	Koop, huis, tussen / hoek
Totaal								45	58	70	

2.6 Stadspolder zuidzijde, Kortgene

Werkstap 1. Inzicht in huidige verkeersgeneratie

Stadspolder zuidzijde is een locatie met een oppervlakte van circa 2.000 vierkante meter aan de zuidzijde van de kern van Kortgene. In de huidige situatie is het gebied openbaar groen en genereert de locatie geen verkeersbewegingen. De gemeente Noord-Beveland is voornemen op deze locatie maximaal acht woningen te ontwikkelen.



Figuur X Locatie Stadspolder zuidzijde Kortgene

Werkstap 2. Verkeersgeneratie van de ontwikkeling

De toekomstige ontwikkelingen en functies zijn in de onderstaande tabel weergegeven. Het programma is als volgt:

Locatie	Type	m ²	Aantal
Toekomstig programma	Woningen (duur)		8

De verkeersgeneratie van de woningen is bepaald op basis van de publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, CROW, 1 december 2018". De verkeersgeneratie is afhankelijk van de stedelijkheid en ligging van de locatie. De gemeente Noord-Beveland is door het CBS geclassificeerd als 'niet stedelijke omgeving'. De ligging van het plangebied valt in de categorie 'schil centrum'.

De ontwikkeling en het daarbij behorende programma zijn berekend met CROW-cijfers. In tabel 2.6.1 zijn de verkeersbewegingen inzichtelijk gemaakt. Door de gemeente worden ontwikkelingen getoetst op de gemiddelde verkeersgeneratie.

Tabel 2.6.1: verkeersgeneratie toekomstige situatie

Verkeersgeneratie (o.b.v. niet stedelijke omgeving, schil centrum)													
Ontwikkeling	Type	Grootte	Aantal	kencijfers verkeersgeneratie				per	berekende verkeersgeneratie			Referentieklaas	
				min	gem	max	min		gem	max			
Kortgene Zuidzijde	Vrijstaande woning			8	8,5	9	9,5	woning		68,0	72,0	76,0	Koop, huis, vrijstaand
Totaal										68	72	76	motorvoertuigbewegingen per etmaal

Op basis van het ontwikkelprogramma zal de verkeersgeneratie van de voorgenomen ontwikkeling 72 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) bedragen.

Werkstap 3: Verkeersafwikkeling

In Kortgene verspreidt het verkeer zich grotendeels naar de Kaaidijk, Molendijk en Burgemeester Snellenstraat. Kleine afstanden binnen de kern Kortgene worden over het algemeen afgelegd met de fiets of lopend.



Figuur 5: uitwerking van de verkeersontsluiting van Akkerrand en kenmerken wegen.

Alle direct aan het plangebied gelegen wegen in de kern Kortgene zijn gecategoriseerd als een zogenoemde erftoegangswegen (30 km/uur). Een erftoegangsweg heeft, op basis van bovenstaande figuur basiskennmerken: een capaciteit van 4.000 – 6.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm). De Hoofdstraat is gekenmerkt als gebiedsontsluitingsweg. De toename van 72 verkeersbewegingen vanwege de realisatie van acht woningen is passend binnen de maximale capaciteit van deze wegen.

Werkstap 4. Inzicht in parkeren

In de huidige situatie heeft het plangebied geen parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte van de ontwikkeling is berekend met kencijfers van het CROW-publicatie 381 “Toekomstbestendig parkeren” uit 2018. De locatie is gelegen in de ‘schil centrum’ en in Noord -Beveland wordt de minimale norm gehanteerd. De functies in het plangebied zijn wonen. De aangehouden referentieklaas hierbij is beschreven in tabel 2.6.2. Onderstaand is uitgegaan van de minimale kencijfers voor parkeren. Op basis van de CROW-cijfers zijn voor de toekomstige ontwikkeling 14 parkeerplaatsen noodzakelijk. Voor de vrijstaande woningen en twee-onder-een-kapwoningen (als die op deze locatie ontwikkeld worden) wordt hierbij uitgegaan van parkeren op eigen terrein. De parkeerplaatsen voor deze woningen kunnen bij verdere uitwerking van het plan in mindering gebracht worden op het aantal parkeerplaatsen dat eventueel in de openbare ruimte gerealiseerd moet worden.

Tabel 2.6.2: berekening benodigd aantal parkeerplaatsen (inclusief bezoekers)

Parkeerkencijfers van het CROW (o.b.v. niet stedelijke omgeving, schil centrum) CROW Publicatie 381, “Toekomstbestendig parkeren”

Ontwikkeling	Type	Grootte	Aantal	kencijfers parkeren				per	berekende parkeerbehoefte			Referentieklaas
				min	gem	max			min	gem	max	
Kortgene Zuidzijde	Vrijstaande woning	m2	8	1,8	2,2	2,5		woning	14,4	17,6	20	Koop, huis, vrijstaand
Totaal									14	18	20	

2.7 Stadspolder midden, Kortgene.

Werkstap 1. Inzicht in huidige verkeersgeneratie

Stadspolder midden is een locatie met een oppervlakte van circa 900 vierkante meter aan de zuidzijde van de kern van Kortgene. In de huidige situatie is het gebied openbaar groen en genereert de locatie geen verkeersbewegingen. De gemeente Noord-Beveland is voornemen op deze locatie maximaal 13 woonappartementen te ontwikkelen.



Figuur X Locatie Stadspolder midden Kortgene

Werkstap 2. Verkeersgeneratie van de ontwikkeling

De toekomstige ontwikkelingen en functies zijn in de onderstaande tabel weergegeven. Het programma is als volgt:

Locatie	Type	m ²	Aantal
Toekomstig programma	woonappartementen		13

De verkeersgeneratie van de woningen is bepaald op basis van de publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, CROW, 1 december 2018". De verkeersgeneratie is afhankelijk van de stedelijkheid en ligging van de locatie. De gemeente Noord-Beveland is door het CBS geclassificeerd als 'niet stedelijke omgeving'. De ligging van het plangebied valt in de categorie 'schil centrum'.

De ontwikkeling en het daarbij behorende programma zijn berekend met CROW-cijfers. In tabel 2.7.1 zijn de verkeersbeweging inzichtelijk gemaakt. Door de gemeente worden ontwikkelingen getoetst op de gemiddelde verkeersgeneratie.

Tabel 2.7.1: verkeersgeneratie toekomstige situatie

Verkeersgeneratie (o.b.v. niet stedelijke omgeving, schil centrum)

Verkeersgeneratie (0,0-0,1 met stedelijke omgeving, semi centrum)											
Ontwikkeling	Type	Grootte	Aantal	kencijfers verkeersgeneratie			berekende verkeersgeneratie			Referentieklasse	
				min	gem	max	per	min	gem	max	
Kortgene Midden	Appartementen	Sociaal					woning	0,0	0,0	0,0	
	Appartementen	Midden					woning	0,0	0,0	0,0	
	Appartementen	Duur	13	7,7	8	8,5	woning	100,1	104,0	110,5	
Totaal								100	104	111	
											motorvoertuigbewegingen per etmaal

Op basis van het ontwikkelprogramma zal de verkeersgeneratie van de voorgenomen ontwikkeling 104 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) bedragen.

Werkstap 3: Verkeersafwikkeling

In Kortgene verspreidt het verkeer zich grotendeels naar de Kaaidijk, Molendijk en Burgemeester Snellenstraat. Kleine afstanden binnen de kern Kortgene worden over het algemeen per fiets of te voet afgelegd.



Wegcategorie landelijk	Erftoegangsweg (ideaal)	Erftoegangsweg (minimaal)	Gebiedsontsluitingsweg (ideaal)	Gebiedsontsluitingsweg (minimaal)
Wegcategorie in verkeersvisie Voorschoten	Erftoegangsweg	Erftoegangsweg	Gebiedsontsluitingsweg	Wijkontsluitingsweg
Kenmerk				
Max. snelheid	30 km/h (of 15 km/h)	30 km/h (of 15 km/h)	50 km/h (of 70 km/h)	50 km/h
Verharding	klinkers	klinkers of asfalt	asfalt	asfalt of klinkers
Rijrichtingscheiding	geen indeling in rijstroken	geen indeling in rijstroken	fysieke rijbaanscheiding	markering of overrijdbaar
Fietsvoorziening	fietsers op rijbaan	fietspaden of fietsstroken	vrijliggende fietspaden	fietspaden of fietsstroken
Bussen	(geen busroute)	halteren op rijbaan	halteren in haltekom	halteren op rijbaan
Parkeren	op rijbaan	op rijbaan	niet op of naast rijbaan	naast rijbaan
Voorrang	gelijkwaardige kruisingen	gelijkwaardige kruisingen	voorrangskruisingen	voorrangskruisingen
Indicatie maximale verkeersintensiteit	2.500 mvt/etm	4.000 tot 6.000 mvt/etm	15.000 tot 20.000 mvt/etm	10.000 tot 15.000 mvt/etm

Figuur 6: uitwerking van de verkeersontsluiting van Akkerrand en kenmerken wegen.

Alle direct aan het plangebied gelegen wegen in de kern Kortgene zijn gecategoriseerd als een zogenoemde erftoegangswegen (30 km/uur). Een erftoegangsweg heeft, op basis van bovenstaande figuur basiskenmerken: een capaciteit van 4.000 – 6.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm). De Hoofdstraat is gekenmerkt als gebiedsontsluitingsweg. De toename van 104 verkeersbewegingen vanwege de realisatie van 13 woningen is passend binnen de maximale capaciteit van deze wegen.

Werkstap 4. Inzicht in parkeren

In de huidige situatie heeft het plangebied geen parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte van de ontwikkeling is berekend met kencijfers van het CROW-publicatie 381 “Toekomstbestendig parkeren” uit 2018. De locatie is gelegen in de ‘schil centrum’ en in Noord -Beveland wordt de minimale norm gehanteerd.

In de toekomstige situatie krijgt het plangebied een woonfunctie. De aangehouden referentieklaas hierbij is beschreven in tabel 2.7.2. Onderstaand is uitgegaan van de minimale kencijfers voor parkeren. Op basis van de CROW-cijfers zijn voor de toekomstige ontwikkeling 20 parkeerplaatsen noodzakelijk. Voor de vrijstaande woningen en twee-onder-een-kapwoningen (als die op deze locatie ontwikkeld worden) wordt hierbij uitgegaan van parkeren op eigen terrein. De parkeerplaatsen voor deze woningen kunnen bij verdere uitwerking van het plan in mindering gebracht worden op het aantal parkeerplaatsen dat eventueel in de openbare ruimte gerealiseerd moet worden.

Tabel 2.7.2: berekening benodigd aantal parkeerplaatsen

Parkeerkencijfers van het CROW (o.b.v. niet stedelijke omgeving, schil centrum) CROW Publicatie 381, “Toekomstbestendig parkeren”

Ontwikkeling	Type	Grootte	Aantal	kencijfers parkeren			berekende parkeerbehoefte			Referentieklaas
				min	gem	max	per	min	gem	max
Kortgene Midden	Appartementen	Sociaal	0				woning	0,0	0,0	0,0
	Appartementen	Midden	0				woning	0,0	0,0	0,0
	Appartementen	Duur	13	1,5	2,0	2,5	woning	19,5	26,0	32,5
Totaal								20	26	33

3 Conclusie

Onderstaande tabel 3.1 laat de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte per locatie zien. Voor de verkeersgeneratie geldt dat deze overal toegevoegd wordt aan erftoegangswegen met een capaciteit van 4.000-6.000 motorvoertuigen per etmaal. De capaciteit van de erftoegangswegen van en naar deze locaties is dermate groot dat de verkeersgeneratie van de ontwikkellocaties afgewikkeld kan worden zonder dat aanpassingen aan de bestaande infrastructuur nodig zijn of zonder dat er problemen met de verkeersafwikkeling op het bestaande wegennet ontstaan. Er ontstaan geen doorstromingsproblemen omdat tabel 3.1 laat zien dat de verkeersintensiteiten op alle erftoegangswegen van en naar de locaties ruimte bieden voor de toevoeging van de verkeersgeneratie per locatie zonder dat de bovengrens van 4.000-6.000 motorvoertuigen per etmaal overschreden wordt.

In de kernen Wissenkerke en Kortgene is sprake van meerdere ontwikkellocaties per kern. De gecumuleerde toename van de verkeersgeneratie in Wissenkerke is 457 motorvoertuigen per etmaal (253 + 204). De gecumuleerde toename van de verkeersgeneratie in Kortgene is 422 motorvoertuigen per etmaal (246 + 72 + 104). De maximale toename van maximaal 457 motorvoertuigen per kern is circa 10% van de maximale capaciteit van de erftoegangswegen van en naar het plangebied. Deze toename is af te wikkelen zonder dat doorstromingsproblemen ontstaan of ingrepen aan de infrastructuur nodig zijn. Dit blijkt wederom uit de grote capaciteit die de erftoegangswegen van en naar de locaties hebben om de extra motorvoertuigbewegingen te verwerken. Ook met de toevoeging van de maximale gecumuleerde verkeersintensiteiten wordt de van 4.000-6.000 motorvoertuigen per etmaal niet overschreden.

De verkeersafwikkeling van de locaties verloopt in een aantal gevallen ook via wegen waarvoor geen verkeerstellingen uitgevoerd zijn. De verkeerstellingen zijn uitgevoerd op representatieve wegen in de verschillende kernen van de gemeente. Zo ontsluit de Lijnbaan bijvoorbeeld de Stadspolder van Kortgene en is deze weg het verlengde van de Stadspolderlaan waaraan de locaties Stadspolder zuidzijde en Stadspolder midden zijn gelegen en is de Kaaidijk die in deze memo genoemd wordt het verlengde van de Torendijk. De Torendijk ontsluit vervolgens weer de Wilhelminastraat waaraan de locatie van de Oude School gelegen is. Op die manier zijn de resultaten van de verkeerstellingen te extrapoleren naar andere ondergeschikte wegen in de kernen. Die ondergeschikte wegen hebben niet de doorstromingsfunctie die de wegen waarvoor de verkeerstellingen uitgevoerd zijn wel hebben. De verkeersintensiteiten op die ondergeschikte wegen zullen daarom lager zijn dan de verkeersintensiteiten op de wegen waarvoor de verkeerstellingen uitgevoerd zijn. Ook op die wegen zullen daarom geen doorstromingsproblemen ontstaan.

Voor de parkeerbehoefte geldt dat het bestemmingsplan dat de ontwikkelingen mogelijk moet maken zal bepalen dat voor iedere nieuw te bouwen vrijstaande woning en twee-onder-eenkapwoning in principe voorzien moet worden in parkeergelegenheid op het eigen terrein. Daarmee ontstaat voor andere woningtypes of functies ruimte voor het parkeren in het openbaar toegankelijk gebied. Door hier regels over op te nemen in het bestemmingsplan wordt het realiseren van voldoende parkeergelegenheid geborgd. Op grond van die bepaling en de parkeerbehoefte uit tabel 3.1 kan tijdens de verdere planvorming voor de locaties in deze memo als ontwerpopgave bepaald worden hoe het benodigde aantal parkeerplaatsen het beste ingepast kan worden in het bouwplan.

Ten aanzien van parkeren wordt nog opgemerkt dat in deze memo bewust uitgegaan is van de minimale kencijfers voor parkeren. Het CROW hanteert een indeling waarbij de parkeerbehoefte volgens minimale kencijfers, gemiddelde kencijfers en maximale kencijfers bepaald kan worden. De minimale kencijfers gaan steeds uit van een aantal parkeerplaatsen per woningtype dat grosso modo nu ook aanwezig is bij vergelijkbare bestaande woningen op Noord-Beveland.

Tabel 3.1: overzicht van de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte per deellocatie

Locaties	Verkeersgeneratie locaties: (motorvoertuigen per etmaal)	Verkeersintensiteiten huidige wegennet	Benodigde parkeerplaatsen
MFA Wissenkerke	253	Binnen bebouwde kom 1.400 mvt/etmaal (Dorpsweg)	57**
Akkerrand Wissenkerke	204	660 mvt/etmaal (Voorstraat) 320 mvt/etmaal (Zuidstraat) Buiten bebouwde kom 2.700 mvt/etmaal (Nieuweweg) 2.000 mvt/etmaal (Dorpsweg) <i>Bron: Mobiliteitstoets centrumplan Wissenkerke</i>	44*
Westweg Geersdijk	36	2.519 mvt/etmaal (Provincialeweg) <i>Bron: verkeerstellingen Geersdijk</i>	7*
Oude School Kortgene	246	508 mvt/etmaal (Torendijk) 168 mvt/etmaal (Weststraat) <i>Bron: verkeerstellingen Torendijk en Weststraat Kortgene</i>	45
Stadspolder zuidzijde Kortgene	72	188 mvt/etmaal (Lijnbaan, wegrijdend)	14
Stadspolder midden Kortgene	104	160 mvt/etmaal (Lijnbaan, aankomend) <i>Bron: verkeerstellingen Lijnbaan Kortgene</i>	20

* Als vrijstaande of twee-onder-een-kapwoningen worden gerealiseerd dan wordt het parkeren op eigen terrein uitgevoerd. Deze parkeerplaatsen kunnen in mindering gebracht worden.

** indien bij uitwerking van het planvoornemen aangetoond kan worden dat parkeerplaatsen in omgeving, eventueel middels dubbelgebruik, mogelijk zijn kan op deze locatie het aantal parkeerplaatsen worden bijgesteld naar daadwerkelijke behoefte.