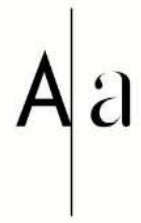




BA



Ontwikkeling de Kleine Kept, Bergeijk

Verkeersafwikkeling en parkeren

Arlo vastgoedontwikkeling

Colofon

Titel:	Ontwikkeling de Kleine Kept, Bergeijk
Auteur(s):	Alex van den Heijkant
Opdrachtgever:	Arlo vastgoedontwikkeling
Projectnaam:	Verkeer en parkeren
Projectnummer:	22055
Datum:	3 augustus 2022
Status:	Concept
Contactadres voor Deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13 ^E 5657 EA EINDHOVEN T 040 – 30 300 95 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

Niets gebeurt zomaar.
Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten
toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, **voor** goed

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Vraag	6
2	Uitgangspunten	8
2.1	Ontwikkelpunten de Kleine Kept	8
2.2	Gemeentelijk beleid	9
2.3	Verkeersaantrekkende werking	14
3	Bestaande situatie	15
4	Verkeersdruk	16
4.1	Twee varianten verkeerscirculatie	16
4.2	Verkeer aantrekkende werking	18
4.3	Toekomstige intensiteiten	19
4.4	Een- of tweerichtingsverkeer?	20
5	Parkeren	21
6	Conclusie/aanbevelingen	24

VrA|ag

Een helder antwoord

Op welke wijze kan de Kleine Kept ontsloten worden, zodat de bestaande omgeving hier minimaal effect van heeft.

voor goed

1 Inleiding

Voor de woningbouwontwikkeling de Kleine Kept in Bergeijk is door het stedenbouwkundig bureau Urbitom een concept-ontwerpbestemmingsplan opgesteld op basis van een stedenbouwkundig plan van buro Senger architecten. Het concept-ontwerpbestemmingsplan, ligt nu ter toetsing voor bij de gemeente Bergeijk. In dit bestemmingsplan is een schets voor het woongebied opgenomen, waarbij de ontwikkeling is voorzien van eenrichtingsverkeer voor het autoverkeer met twee aansluitingen op de bestaande woonstaat de Kleine Kept. Zie afbeelding 1:



Afbeelding 1: plan de Kleine Kept, eenrichtingsverkeer

Bewoners in de bestaande omgeving geven aan bevreesd te zijn voor een toename van verkeersintensiteiten in hun directe woonomgeving. Daarom is een alternatief plan bedacht om de ontsluiting met tweerichtingsverkeer mogelijk te maken. Hierbij is een aansluiting voorzien voor gemotoriseerd en fietsverkeer en de tweede aansluiting is exclusief voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsverkeer), zie afbeelding 2.



Afbeelding 2: plan Kleine Kept, tweerichtingsverkeer

1.1 Vraag

Arlo vastgoedontwikkeling heeft Accent adviseurs gevraagd om de twee ontsluitingsvarianten voor het plan de Kleine Kept te beoordelen en deze uit te zetten tegen de bestaande verkeersdruk. Hierbij is ook gevraagd om een advies uit te brengen voor een- of tweerichtingsverkeer. Daarnaast is gevraagd om het parkeeraanbod van het plan te toetsen aan het gemeentelijk parkeerbeleid.

TAak

Resultaat is onze taak

De ambitie van Accent adviseurs is ideeën om te zetten in resultaat. Uw gedachten te achterhalen en te vertalen naar concrete voorstellen en adviezen. We realiseren oplossingen die uitvoerbaar zijn en op draagvlak mogen rekenen. Zowel bij u als opdrachtgever als bij de eindgebruiker.

Want resultaat dat waarde toevoegt, dat telt.

voor goed

2 Uitgangspunten

2.1 Ontwikkelplan de Kleine Kept

De ontwikkeling de Kleine Kept (afbeelding 3) sluit aan op een bestaande woonwijk in Bergeijk. Het bouwprogramma bestaat uit in totaal uit 38 wooneenheden. Van deze 38 woningen betreft het 24 reguliere woningen en 14 zogenaamde doelgroep woningen. De doelgroep voor deze 14 woningen bestaat uit jongeren met autisme die aansturing en zorg nodig hebben.



Afbeelding 3: woningbouwplan de Kleine Kept, Bergeijk

Het woningbouwprogramma is in onderstaande tabel weergegeven.

Type woning	Aantal
Vrijstaande woning	3
Twee onder een kap woning	4
Rijwoningen (starterwoningen)	14
Levensloop bestendige woningen	4
Doelgroep woningen (stichting THOF)	14
Totaal woningen	39

Tabel 1: overzicht woningbouwprogramma

2.2 Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid van de gemeente Bergeijk geldt als kader voor de advisering. Hieraan liggen de volgende beleidsdocumenten ten grondslag,

- 1 Gemeentelijke Visie Mobiliteit 2019 – 2022 (GVM)
- 2 Nota parkeernormen 2017

2.2.1 Parkeren

De Nota parkeernormen 2017 van de gemeente Bergeijk beschrijft op welke wijze de gemeente omgaat met parkeervraagstukken. Als het gaat om parkeernormen verwijst zij naar de parkeerkencijfers van het CROW. Voor de ontwikkeling van het plan de Kleine Kept gelden vanuit gemeentelijk beleid de volgend parkeernormen:

Type woning	Parkeernorm	Aandeel bezoekers
Vrijstaande woning	2,3/woning	0,3/woning
Twee onder een kap woning	2,2/woning	0,3/woning
Rijwoningen (starterwoningen)	2,0/woning	0,3/woning
Levensloop bestendige woningen	1,2/ woning	0,3/ woning
Doelgroep woningen (stichting THOF) (Uit nota parkeernormen 2017, kamerverhuur zelfstandig)	0,7/kamer	0,2/kamer

Tabel 2: parkeernormen per type woning

Opmerking parkeernorm levensloopbestendige woningen

De parkeernorm van de levensloop bestendige woningen is niet benoemd in de Nota parkeernormen 2017. Deze norm is ontleend aan het woningbouwplan Hooge Berkt Fase II.

Opmerking parkeernorm Doelgroepwoningen Stichting THOF

In de nota parkeernormen van de gemeente Bergeijk is geen specifieke parkeernorm benoemd voor woningen zoals de doelgroepwoningen voor de Stichting THOF. Om deze reden is bekeken welke categorie van woningen binnen de nota parkeernormen hier het beste bij past. Gezien het karakter van de woningen laat deze zich (verkeerskundig gezien) goed vergelijken met een studentenwoning. Deze norm is dan ook gehanteerd. Deze is in tabel 2 weergegeven.

Parkeren op eigenterrein

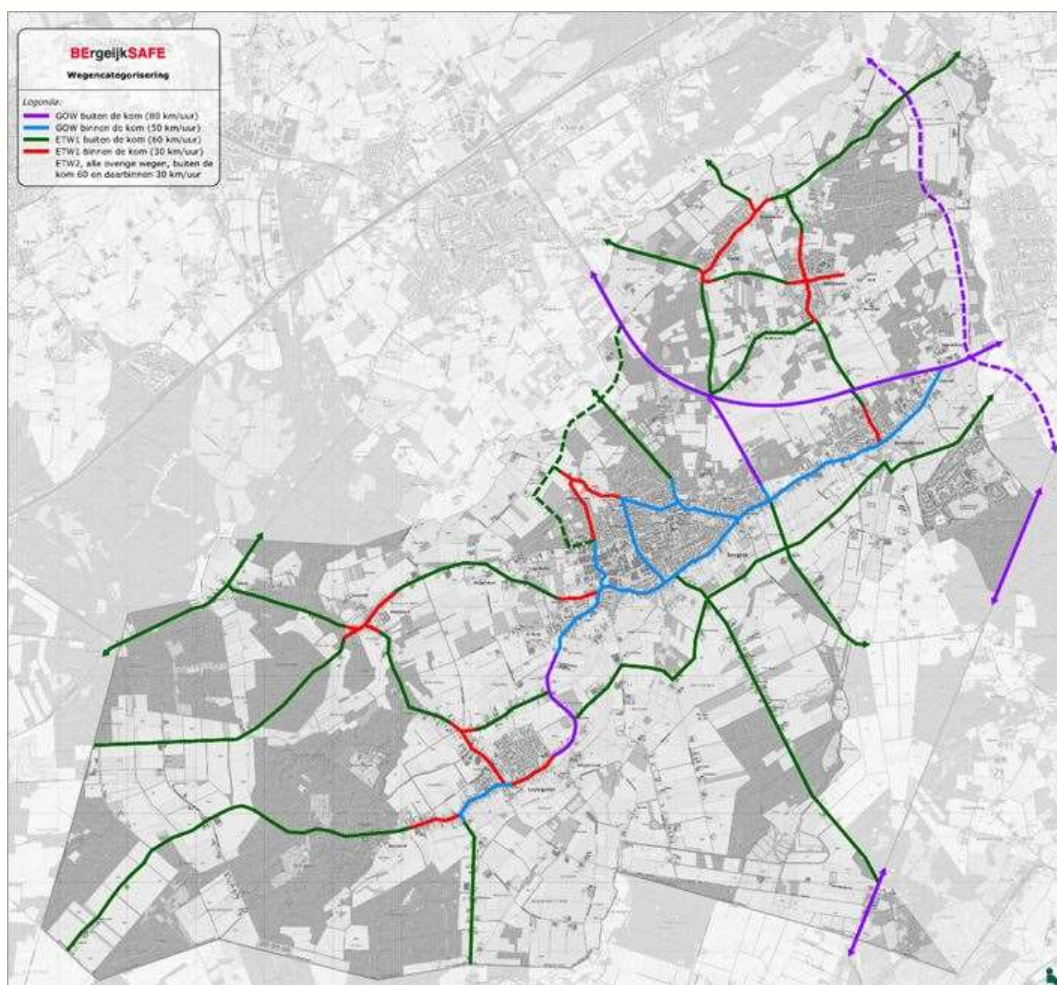
In de nota parkeernormen van de gemeente Bergeijk is de onderstaande tabel opgenomen met betrekking tot parkeerplaatsen op eigen terrein. Deze geeft aan dat parkeerplaatsen op eigen terrein niet 1 op 1 opgeteld kunnen worden bij de parkeercapaciteit. Reden hiervoor is dat parkeerplaatsen in de vorm van een oprit of garage in de praktijk niet altijd dusdanig gebruikt worden en dat op de openbare parkeerplaatsen geparkeerd wordt.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekend aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit minimaal 5,0 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,6	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,7	
Garage met enkele oprit	2	1,2	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,5	
Garage met dubbele oprit	3	2,0	Oprit minimaal 5,0 meter breed

Tabel 3: omrekenwaardes parkeerplaatsen woningen

2.2.2 Verkeersafwikkeling

De gemeente Bergeijk heeft voor alle wegen binnen de gemeentegrenzen een functie aangeduid in een categorisering van wegen. (Zie afbeelding 4) Het gebied waarbinnen de ontwikkeling van de Kleine Kept ligt, is aangeduid als verblijfsgebied. Concreet betekent dit dat de wegen behoren tot laagste categorie; erftoegangsweg type twee (ETW2). Dit betekent dat er een maximale wettelijke rijsnelheid geldt van 30 km/uur en dat fietsverkeer op de rijbaan afgewikkeld wordt.



Afbeelding 4: categorisering van wegen gemeente Bergeijk.

Toetsingskader

Er zijn erftoegangswegen waar de verblijfsfunctie onder druk staat. Denk daarbij aan de doorgaande wegen tussen de kernen onderling of binnen de kernen als er sprake is van doorgaand of sluipverkeer. Het actief betrekken van (vertegenwoordigers van) bewoners bij de aanpak van een leefbaarheidsknelpunt en de eventuele uitwerking van verkeersmaatregelen helpt daarbij. Om dit meer werkbaar en meetbaar te maken, kent de gemeente Bergeijk een toetsingskader voor wegen binnen de bebouwde kom. Dat gaat uit van snelheden en intensiteit van het gemotoriseerd verkeer, zoals tabel 4 laat zien. Dat biedt een goed instrument en hulpmiddel voor de objectivering van leefbaarheidsknelpunten. Het heeft niet de functie van een stroomschema waar een ja of nee uitkomt, maar geeft een beleidsmatig vertrekpunt voor de discussie en afweging. Afbeelding 5 geeft een impressie van de inrichting van een erftoegangsweg type 2.

Functie	Wettelijke maximumsnelheid (km/uur)	Maximum V85 (km/uur)	Intensiteit (mvt/etm)	Vrachtwagenverkeer (%)
Buiten de bebouwde kom				
Gebiedsontsluitingsweg	80	87	> 6.000	> 12%
Erftoegangsweg type 1	60	67	4.000 – 6.000	8 – 12%
Erftoegangsweg type 2	60	67	< 4.000	< 8%
Binnen de bebouwde kom				
Gebiedsontsluitingsweg	50	57	> 6.000	> 10%
Erftoegangsweg type 1	30	37	4.000 – 6.000	8 – 10%
Erftoegangsweg type 2	30	37	< 4.000	< 8%

Tabel 4: toetsingskader leefbaarheidsknelpunt wegen binnen de bebouwde kom

Inrichtingsrichtlijnen per functie

De gemeente Bergeijk heeft voor alle wegen binnen de gemeente een functie toegekend. Om de benoemde functie herkenbaar te maken, zodat de weggebruiker weet wat voor verkeersgedrag verwacht wordt, zijn inrichtingskenmerkend benoemd (zie tabel 5).

Door de wegen in te richten conform de wegfunctie en rekening houdend met de inrichtingsrichtlijnen ontstaat een duidelijk wegbeeld. Het geeft aan waar verkeer prioriteit heeft en waar verblijven prioriteit heeft.

Functie	Snelheid (km/uur)	Breedte (mm)	As markering	Kant markering	Verharding	Fiets- voorziening
Buiten de bebouwde kom						
Gebiedsontsluitingsweg	80	1140	Dubbel	Onderbroken	Asfalt	Gescheiden
Erftoegangsweg type 1	60	450-620	Geen	Onderbroken of fiets(sug- gestie)strook, kantmarkering	Elementen of asfalt	Fietssuggesti estrook
Erftoegangsweg type 2	60	450-550, maatwerk	Geen	Geen	Elementen of asfalt	Geen
Binnen de bebouwde kom						
Gebiedsontsluitingsweg	50	635-785	Maatwerk	Trottoirband of markering	Asfalt	Gescheiden/ Aanliggend/ Fietsstrook
Erftoegangsweg type 1	30	Maatwerk	Geen	Fiets(sug- gestie) strook	Elementen of asfalt	Fietssug- gestiestrook
Erftoegangsweg type 2	30	Maatwerk	Geen	Trottoirband	Elementen	Geen

Tabel 5: inrichtingsrichtlijnen per wegfunctie (bron: CROW)

Afbeelding 5 geeft een impressie van een inrichting van een erftoegangsweg type 2.



Afbeelding 5: impressie inrichting erftoegangsweg type 2

2.3 Verkeersaantrekkende werking

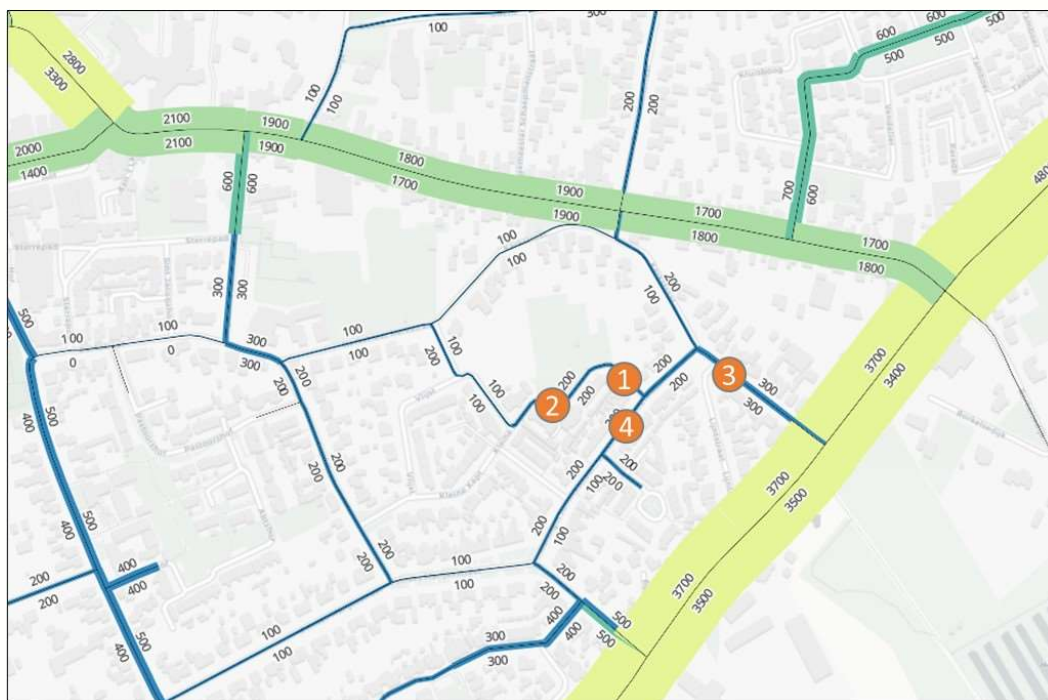
Elke ruimtelijke ontwikkeling kent een verkeer aantrekkende werking. Het landelijk kenniscentrum CROW heeft hiervoor verschillende functies ontwikkeld. Onder verkeer aantrekkende werking wordt verstaan; de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer (exclusief openbaar vervoer) die gedurende een etmaal naar de desbetreffende voorziening toe rijdt en hiervan wegreijdt. In tabel 6 zijn de relevante kencijfers voor ontwikkeling de Kleine Kept weergegeven. (Bron: CROW-publicatie 317 kencijfers parkeren en verkeersgeneratie).

Type woning	Verkeer aantrekkende werking	
	Min	Max
Vrijstaande woning	7,7/woning	8,5/woning
Twee onder een kap woning	7,3/woning	8,1/woning
Rij- en (starters)/ levensloop bestendige woningen	6,9/woning	7,7/woning
Doelgroep woningen (stichting THOF)	1,8/kamer	2,1/kamer

Tabel 6: verkeersaantrekkende werking

3 Bestaande situatie

Een ruimtelijke ontwikkeling kent verkeerskundige effecten op de bestaande omgeving, zeker in geval van de Kleine Kept door de ligging van het plangebied binnen een bestaande woonwijk. Om het effect van een ruimtelijke ontwikkeling inzichtelijk te maken, dient eerst het bestaande verkeerbeeld inzichtelijk te zijn. De gemeente Bergeijk beschikt over een verkeersmodel. Dit verkeersmodel geeft een voorspelling van de verkeersintensiteiten naar de toekomst. In afbeelding 6 is een uitsnede van het verkeersmodel weergegeven met de verkeersintensiteiten voor het jaar 2030. In afbeelding 6 en tabel 7 zijn de verkeersintensiteit voor het jaar 2030 in motorvoertuigen/etmaal weergegeven.



Afbeelding 6: Uitsnede verkeersmodel gemeente Bergeijk

Nr	Locatie	Verkeersintensiteit 2030 mvt/ etmaal
1	Kleine Kept (tussen Koningin Julianastraat en ontwikkeling)	400
2	Kleine Kept (ontwikkeling prinses Margrietstraat)	400
3	Prins Bernardstraat	600
4	Koningin Julianastraat	400

Tabel 7: verkeersintensiteiten 2030: bron verkeersmodel gemeente Bergeijk

4 Verkeersdruk

4.1 Twee varianten verkeerscirculatie

Voor de ontwikkeling Kleine Kept zijn twee verkeersmodellen opgesteld. Eén model gaat uit van eenrichtingsverkeer binnen de ontwikkeling. Dit sluit aan op de bestaande verkeerscirculatie in de bestaande omgeving/situatie. Hierbij kan het autoverkeer de nieuwe ontwikkeling aan de zuidoostzijde inrijden en aan de zuidwestzijde verlaten.



Afbeelding 7: plan Kleine Kept, eenrichtingsverkeer

De tweede variant bestaat uit tweerichtingsverkeer binnen de ontwikkeling. Hierbij bereikt en verlaat het autoverkeer de ontwikkeling aan zuidoostzijde. De aansluiting aan de zuidwestzijde kan wel gebruikt worden door fietsers en voetgangers en is ook een calamiteitenroute voor hulpdiensten. Het instellen van tweerichtingsverkeer binnen de ontwikkeling heeft als consequentie dat het deel van de Kleine Kept vanaf de Koningin Julianastraat ook in twee richtingen bereden moet worden.



Afbeelding 8: plan Kleine Kept, tweerichtingsverkeer

4.2 Verkeer aantrekkende werking

In tabel 8 is de bandbreedte van de verkeer aantrekkende werking in beeld weergegeven.

verkeersaantrekkende werking					
Type woning	Aantal	verkeersaantrekkende werking / woning		verkeersaantrekkende werking	
		min	max	min	max
Vrijstaande woning	3	7,7	8,5	23,1	25,5
Twee onder een kap woning	4	7,3	8,1	29,2	32,4
Rijwoningen (starterwoningen)	14	6,9	7,7	96,6	107,8
Levenslooptbestendige woningen	4	6,9	7,7	27,6	30,8
Doelgroep woningen (stichting THOF)	14	1,8	2,1	25,2	29,4
Totaal	39			201,7	225,9

Tabel 8: verkeer aantrekkende werking ontwikkeling Kleine Kept.

Uit tabel 8 blijkt dat de ontwikkeling aan de Kleine Kept tussen (afgerond) 202 en 226 motorvoertuigen per etmaal aantrekt.

4.3 Toekomstige intensiteiten

In onderstaande tabellen zijn de te verwachten toekomstige intensiteiten weergegeven voor zowel de variant met eenrichtings- als Tweerichtingsverkeer.

toekomstige verkeersintensiteiten variant eenrichtingsverkeer						
locatienr	Locatie	bestaand 2030	verkeersaantrekkende werking Kleine Kept		toekomstige intensiteiten	
			min	max	min	max
1	Kleine Kept (tussen Koningin Julianastraat en ontwikkeling)	400	100,85	112,95	500,85	512,95
2	Kleine Kept (tussen ontwikkeling en Prinses Margrietstraat)	400	100,85	112,95	500,85	512,95
3	Prins Bernardstraat	600	201,7	225,9	801,7	825,9
4	Koningin Julianastraat	400	201,7	225,9	601,7	625,9

Tabel: 9: toekomstige verkeersintensiteiten eenrichtingsverkeer

toekomstige verkeersintensiteiten variant tweerichtingsverkeer						
locatienr	Locatie	bestaand 2030	verkeersaantrekkende werking Kleine Kept		toekomstige intensiteiten	
			min	max	min	max
1	Kleine Kept (tussen Koningin Julianastraat en ontwikkeling)	400	201,7	225,9	601,7	625,9
2	Kleine Kept (tussen ontwikkeling en Prinses Margrietstraat)	400	0	0	400	400
3	Prins Bernardstraat	600	201,7	225,9	801,7	825,9
4	Koningin Julianastraat	400	201,7	225,9	601,7	625,9

Tabel: 10: toekomstige verkeersintensiteiten tweerichtingsverkeer



Afbeelding 9: Overzicht locaties

Uit de tabellen 9 en 10 blijkt:

- Alle toekomstige intensiteiten blijven ruim binnen de bandbreedte voor een erftoegangsweg type 2 (tot 4000 mvt/ etmaal).
- Alle straten mogen ook in de toekomst, na realisatie van de ontwikkeling Kleine Kept, getypeerd worden als een rustige woonstraat.
- Het instellen van tweerichtingsverkeer heeft het voordeel dat de Kleine Kept (locatienummer 2) geen extra verkeer te verwerken krijgt.
- Het instellen van tweerichtingsverkeer heeft als gevolg dat de Kleine Kept (locatienummer 1) meer verkeer te verwerken krijgt ten opzichte van de variant met eenrichtingsverkeer.
- Verkeerskundig gezien zijn er geen zwaarwegende argumenten te benoemen voor een voorkeur voor een variant met een- of tweerichtingsverkeer.

4.4 Een- of tweerichtingsverkeer?

Zoals in hoofdstuk 4.3 zijn er geen zwaarwegende argumenten om te kiezen voor de variant met een- of tweerichtingsverkeer. Accent adviseurs heeft wel een lichte voorkeur voor de variant met tweerichtingsverkeer om de volgende redenen:

- Het autoverkeer vindt meer geconcentreerd plaats via een straat.
- Er is minder belasting van de omliggende woonstraten.
- Er is geen doorgaand verkeer door zowel de bestaande woonwijk, als binnen de ontwikkeling. Voorwaarde is wel dat de zuidwestelijke ontsluiting niet opengesteld is voor autoverkeer, maar wel voor fietsers en voetgangers.
- Door de toepassing van haaksparkeren binnen de ontwikkeling is een wegbreedte nodig van ongeveer 6.00 meter om in en uit te kunnen parkeren. Daarmee is de wegbreedte geschikt om het autoverkeer in twee richtingen af te wikkelen. Als eenrichtingsverkeer wordt ingesteld dan bestaat toch de kans dat in twee richtingen gereden wordt. Dit geeft onverwacht verkeersgedrag, waarmee de verkeersveiligheid in het gedrang komt.
- Aandachtspunt bij de variant met tweerichtingsverkeer is de vormgeving van de zuidwestelijke aansluiting. Door deze aansluiting voor autoverkeer af te sluiten, ontstaat er als het ware een doodlopende straat. Bij de vormgeving dient rekening gehouden te worden met het feit dat hulpdiensten het gebied hier in noodgevallen wel kunnen bereiken of verlaten en dat vuilniswagens hier wel door kunnen of de mogelijkheid tot keren hebben.

5 Parkeren

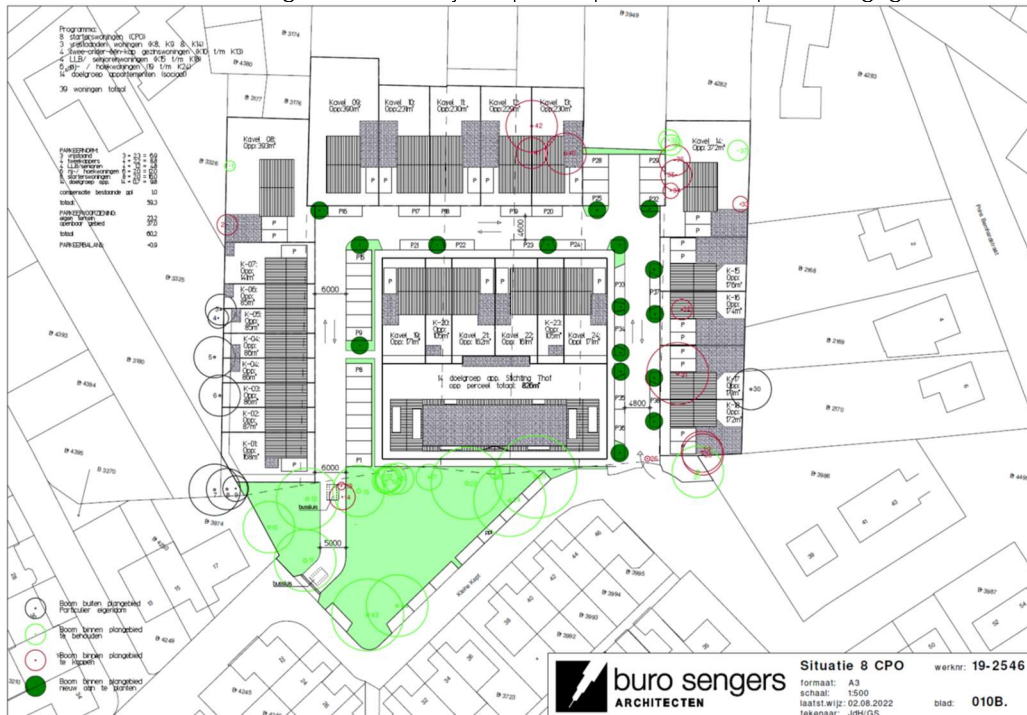
In onderstaande tabel is het aantal parkeerplaatsen weergegeven wat is ingepast. Hierbij is rekening gehouden met het gemeentelijk beleid betreffende het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein.

parkeerplaatsen in plan opgenomen					
type parkeerplaats	aantal	theoreitsch aantal	theoretisch totaal	berekend aantal	berekend aantal in plan
enkele oprit zonder garage	2	1	2	0,8	1,6
garage met enkele oprit	9	2	18	1,2	10,8
garage met dubbele oprit	6	3	18	1,5	9
openbaar gebied	37	1	37	1	37
totaal			75		58,4

Tabel 11: Aantal parkeerplaatsen

Uit bovenstaande tabel blijkt dat in theorie 75 parkeerplaatsen ingepast zijn waarvan 37 in de openbare ruimte. Na toepassing van de correctiefactoren voor parkeerplaatsen op eigen terrein zijn in totaal 58 parkeerplaatsen beschikbaar.

In onderstaande afbeelding is het aantal zijn de parkeerplaatsen in het plan weergegeven.



Afbeelding 10: parkeerplaatsen

Parkeerbehoefte volgens gemeentelijk beleid

In onderstaande tabel is de parkeerbehoefte volgens het gemeentelijke beleid weergegeven. Hieruit blijkt dat voor de ontwikkeling Kleine Kept in totaal (afgerond) 61 parkeerplaatsen nodig zijn.

Type woning	Aantal	parkeernorm gemeentelijk beleid/ woning	parkeerbehoefte
Vrijstaande woning	3	2,3	6,9
Twee onder een kap woning	4	2,2	8,8
Rijwoningen (starterwoningen)	14	2	28
levensloopbestendige woningen	4	1,2	4,8
Doelgroep woningen (stichting THOF)	14	0,7	9,8
Totaal	39		58,3

Tabel 12: parkeerbehoefte Kleine Kept

In onderstaande tabel zijn de ingepaste parkeerplaatsen getoetst aan parkeerbehoefte volgens het gemeentelijk beleid. Hierbij is rekeningen gehouden met de omrekenfactor voor de parkeerplaatsen op eigen terrein.

parkeerbehoefte versus parkeerplaatsen in plan opgenomen							
type parkeerplaats	aantal	theoreitsch aantal	theoretisch totaal	berekend aantal	berekend aantal in plan	parkeerbehoefte totaal	behoefte vrs in plan
enkele oprit zonder garage	2	1	2	0,8	1,6		
garage met enkele oprit	9	2	18	1,2	10,8		
garage met dubbele oprit	6	3	18	1,5	9		
openbaar gebied	37	1	37	1	37		
totaal			75		58,4	58,3	0,1

Tabel 13: ingepaste parkeerplaatsen getoetst aan parkeerbehoefte

Uit bovenstaande tabel blijkt dat het plan voorziet in de parkeerbehoefte volgens het gemeentelijk beleid.

WA|arde

Goed advies voegt waarde toe

Inhoudelijke vraagstukken kennen altijd een eigen omgeving. Adviezen worden oplossingen als ze daarop aansluiten. Sturing op argumenten, invloed op houding en draagvlak, regie op het volledige proces en de besluitvorming. Accent adviseurs heeft oog voor de positie van een vraagstuk en voor het belang van de projectomgeving.

voor goed

6 Conclusie/aanbevelingen

Uit het onderzoek concluderen wij het volgende:

- De verkeerstoename gezien vanuit gemeentelijk beleid is niet onevenredig.
- Er ontstaan geen verkeersknelpunten als gevolg van de ontwikkeling Kleine Kept.
- Accent adviseurs heeft een lichte voorkeur voor de variant met tweerichtingsverkeer.
- Dat voldaan wordt aan de parkeerbehoefte volgens het gemeentelijk beleid.
- Indien gekozen wordt voor de variant met tweerichtingsverkeer dient aandacht besteed te worden aan de inrichting van de zuidwestelijke aansluiting.



ACCENT adviseurs

Luchthavenweg 13E **T** 040 - 3030095
5657 EA Eindhoven **I** accentadviseurs.nl