

Goed Wonen Gemert

Verkeersonderzoek ontwikkeling Sleutel- bosch/Vicarus Van Asdonckstraat

Definitieve rapportage

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Goed Wonen Gemert

Verkeersonderzoek ontwikkeling Sleutelbosch/Vicarus Van Asdonckstraat

Definitieve rapportage

Datum	9 december 2014
Kenmerk	GGG001/Wka/0002.01
Eerste versie	

Documentatiepagina

Oprichtgever(s)	Goed Wonen Gemert
Titel rapport	Verkeersonderzoek ontwikkeling Sleutelbosch/Vicarus Van Asdonckstraat
Kenmerk	GGG001/Wka/0002.01
Datum publicatie	9 december 2014
Projectteam opdrachtgever(s)	de heer E. Reijnders
Projectteam Goudappel Coffeng	mevrouw S. Spapens, de heren B. Klemann en A. van de Werken

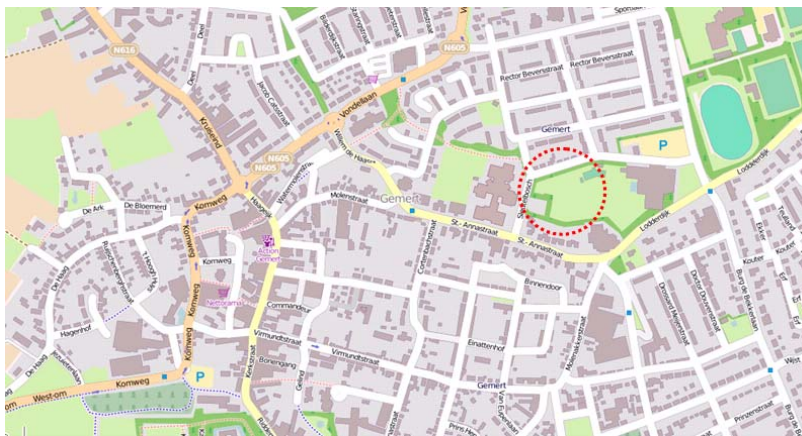
	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Uitgangspunten	3
2.1	Parkeren	3
2.2	Verkeersbewegingen en ontsluiting	4
2.3	Beschrijving situatie zonder ontwikkeling	6
3	Parkeren	8
3.1	Parkeren autoverkeer	8
3.2	Fietsparkeren	10
4	Verkeersbewegingen en ontsluiting	11
4.1	Verkeersbewegingen	11
4.2	Ontsluiting	11
5	Conclusies en aanbevelingen	12
	Bijlagen	
1	Voorlopig ontwerp	
2	Parkeerbalans gemotoriseerd verkeer	
3	Parkeervraag fiets	
4	Verkeersgeneratie	

1

Inleiding

Goed Wonen Gemert is een samenwerkingsovereenkomst aangegaan met de gemeente Gemert-Bakel voor de ontwikkeling van het terrein gelegen aan Sleutelbosch en de Vicaris Van Asdonckstraat. Goed Wonen Gemert heeft het voornemen om op deze locatie een zorgcomplex te realiseren (huisartsen, apotheek, fysiotherapie, psychologische hulp, 28 zorgeenheden). Deze ontwikkeling zal plaatsvinden in een bestaande omgeving en tegenover een middelbare school. Het plan verkeert in een 'voorlopig ontwerp (VO)'-fase.

Goudappel Coffeng BV heeft opdracht gekregen een onderzoek uit te voeren naar verkeer en parkeren voor deze locatie. Het doel van het onderzoek is te bekijken of qua parkeren en verkeer het plan haalbaar is of dat er knelpunten of risico's zijn. In het onderzoek wordt zowel het parkeren als de ontsluiting van het plan behandeld. Daarbij wordt ook een advies gegeven over de te realiseren verkeerssituatie.



Figuur 1.1: Locatie ontwikkeling in de kern van Gemert

In hoofdstuk 2 worden allereerst de uitgangspunten beschreven zoals deze gehanteerd zijn in dit onderzoek. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan de huidige verkeerssituatie rondom het plangebied. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens het parkeren in het plan behandeld. In dit hoofdstuk volgt ook een toelichting op de berekeningen van de parkeervraag en het parkeeraanbod. Het aantal verkeersbewegingen dat het plan genereert, wordt behandeld in hoofdstuk 4. Het effect van deze verkeersbewegingen en de wijze van ontsluiting wordt ook beschreven in hoofdstuk 4. Ten slotte worden in hoofdstuk 5 de conclusies van het onderzoek beschreven en wordt een advies gegeven over de toekomstige verkeerssituatie.

2

Uitgangspunten

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten beschreven die aan dit onderzoek ten grondslag hebben gelegen. Ook wordt de huidige situatie beschreven.

2.1 Parkeren

Op basis van de beschikbare gegevens (functies, omvang en normen) is er een berekening van de benodigde parkeervraag van zowel het gezondheidscentrum als de woningen in het plangebied. Daarnaast maken we een berekening van het parkeeraanbod in het plangebied en wordt de huidige parkeersituatie rondom het plangebied in ogenschouw genomen. De kansen voor eventueel dubbelgebruik van parkeerplaatsen nemen we hierin mee. Op deze manier ontstaat een goed beeld van de totale parkeervraag in zowel het plan als de omgeving. Resultaat van deze stap is een parkeerbalans, waarin een overschot/tekort aan parkeren wordt berekend en onderbouwd, waarbij tevens een advies gegeven wordt voor het optimaliseren van de parkeersituatie.

In de samenwerkingsovereenkomst (SOK) tussen Goed Wonen Gemert en de gemeente Gemert-Bakel (getekend in februari 2012) is beschreven dat in de verkeersonderzoeken moet worden uitgegaan van de geldende verkeersopvattingen op het moment van ondertekening. Voor parkeren was dat destijds de parkeerbeleidsnota van 2009. Hierin is uitgegaan van 1,7 parkeerplaatsen per woning. In overleg met de gemeente Gemert-Bakel en Goed Wonen Gemert is in dit onderzoek afgeweken van deze afspraak. Voor parkeren zal nu de vigerende parkeerbeleidsnota 2013¹ (vastgesteld op 21 november 2013) moeten worden gehanteerd om zo veel mogelijk rekening te houden met de laatste kwaliteitseisen van de gemeente Gemert-Bakel. In deze nota wordt uitgegaan van 2,2 parkeerplaatsen per nieuwbouwwoning.

¹ De parkeerbeleidsnota is gebaseerd op de CROW-publicatie 317, 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', oktober 2012.

Voor de berekeningen worden dan ook de hiernavolgende uitgangspunten gehanteerd:

- Voor alle nieuwbouwwoningen wordt uitgegaan van 2,2 parkeerplaatsen per woning.
- Het gemeentelijke beleid geeft aan dat dubbelgebruik mogelijk is. In het parkeeronderzoek is daarom rekening gehouden met eventueel dubbelgebruik. Door toepassing van dubbelgebruik kan het aantal te realiseren parkeerplaatsen worden geoptimaliseerd. Van de meeste functies in het plan is het aanwezigheidspercentage aangegeven in de parkeerbeleidsnota van de gemeente Gemert-Bakel. Van de groepseenheden (wonen in de Zorgboog) was geen aanwezigheidspercentage bekend, hiervoor is een aanwezigheidspercentage van 100% voor elk moment gehanteerd. Dit is een 'worst case'-inschatting, mogelijk dat in de praktijk de parkeervraag minder is. Naast het dubbelgebruik binnen het plan is ook gekeken naar het dubbelgebruik buiten het plan.
- De acceptabele loopafstanden zijn zowel voor woningen als gezondheidszorg 100 m van de functie. Gezien de omvang van het plan ligt vrijwel alles binnen een acceptabele afstand.
- Voor de berekening van het aantal parkeerplaatsen in het plan is bijlage 2 uit het gemeentelijke parkeerbeleid gehanteerd: 'berekening parkeervoorziening bij woningen'. Voor een oprit (waar in principe een auto kan staan) wordt het berekeningsaantal van 0,8 gehanteerd.

Naast het berekenen van het aantal parkeerplaatsen voor auto's is ook rekening gehouden met fietsparkeren. Op basis van landelijke kencijfers is een berekening gemaakt van het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen.

2.2 Verkeersbewegingen en ontsluiting

Op basis van kennis en ervaring maken we inzichtelijk hoeveel verkeer het plan op een werkdag genereert. We doen dit voor een werkdag, omdat werkdagintensiteiten de basis vormen voor het toetsen van wegen aan intensiteitgrenzen. We bepalen of en in hoeverre de intensiteitgrenzen in de omgeving van het plan worden overschreden. De hiernavolgende uitgangspunten zijn gehanteerd voor het berekenen van het aantal verkeersbewegingen:

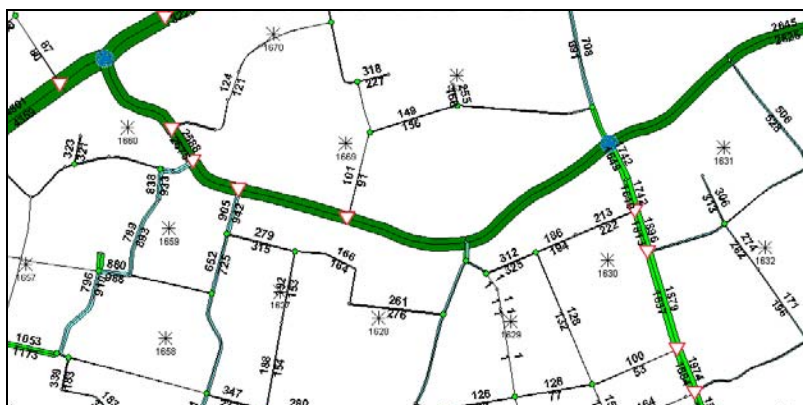
- Omdat er geen gemeentelijke beleidsnormen voor het aantal verkeersbewegingen zijn, worden kencijfers² gehanteerd. Hierbij is dezelfde werkwijze gehanteerd als de gemeente Gemert-Bakel in de parkeerkencijfers voorschrijft. Daarbij wordt uitgegaan van dezelfde stedelijkheidsgraad en het maximumkencijfer.
- Het aantal verkeersbewegingen voor een apotheek is uitzonderlijk hoog (>150 verkeersbewegingen per etmaal). In de praktijk is de verwachting dat, omdat deze apotheek aansluit bij een huisartsenpost, de verkeersgeneratie van de apotheek beduidend lager is. In de berekeningen is daarmee rekening gehouden met een 'worst case'-scenario.
- Voor woningen zijn meerdere kencijfers beschikbaar. In dit onderzoek is één kencijfer voor alle woningen gehanteerd: acht verkeersbewegingen per woning.

² CROW-publicatie 317, 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', oktober 2012.

- Naast het werkdagemaal zijn ook de spitsperioden beschouwd. Om de etmaalcijfers om te rekenen naar spitspercentages, is gebruik gemaakt van CROW-kencijfers³.

Resultaat van deze stap is een weergave van de te verwachten verkeersgeneratie, en een kwalitatieve beschouwing van de verkeersstructuur in en rondom het plangebied. We geven een advies over eventueel te treffen verkeersmaatregelen.

Daarnaast vindt een kwantitatieve beschouwing plaats. Om het effect van de verkeersbewegingen goed te kunnen bepalen, wordt een doorkijk naar de toekomst gemaakt. Hiervoor is bekeken wat de te verwachten verkeersintensiteiten in de toekomst (prognosejaar 2030) zijn, zonder de ontwikkelingen van het plan. Hiervoor is het verkeersmodel van de Stadsregio Eindhoven gehanteerd. De intensiteiten op etmaalbasis rondom het plangebied zijn als volgt.



Figuur 2.1: Etmaalintensiteiten 2030 (SRE verkeersmodel)

De toekomstige etmaalintensiteiten, inclusief het plan, mogen niet hoger zijn dan de richtlijnen voor een bepaald type weg. Het CROW heeft richtlijnen opgesteld voor de maximale intensiteit: voor erftoegangswegen (zoals Sleutelbosch en de Vicarus Van Asdonckstraat) is de maximale intensiteit 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Binnen deze intensiteit kan een doorstromende en verkeersveilige leefomgeving worden bereikt. Daarboven is de intensiteit te hoog voor het type weg.

Naast de etmaalintensiteiten is het ook van belang het verkeerseffect op de verkeersafwikkeling tijdens de spits te toetsen. Met behulp van het softwareprogramma OMNI-X is de verkeersafwikkeling van de aansluiting van de Sleutelbosch op de Sint Annastraat berekend.

³ CROW-publicatie 256: 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden'.

Hierbij is de I/C⁴-verhouding tijdens de spitsperiode maatgevend om te bepalen of een kruispunt het verkeer goed kan afwikkelen, de wachttijden en wachtrijen kunnen worden gebruikt voor een nadere analyse:

- wanneer de I/C-verhouding **lager is dan 0,7**, is een goede verkeersafwikkeling met de berekende vormgeving mogelijk;
- met een I/C-verhouding **hoger dan 0,8**, is een goede verkeersafwikkeling niet mogelijk;
- bij een I/C-verhouding **tussen de 0,7 en 0,8**, moet op basis van wachtrijen en wachttijden bepaald worden of een goede verkeersafwikkeling mogelijk is.

2.3 Beschrijving situatie zonder ontwikkeling

De ontwikkeling gaat plaatsvinden in een omgeving die voornamelijk wordt gekenmerkt door woningen. Naast woningen is er ook sprake van een middelbare school in de omgeving wat het tot een bijzondere omgeving maakt. Door de aanwezigheid van de middelbare school (1.100-1.200 leerlingen) is er sprake van fietsers (meer dan 95% van de leerlingen), maar ook parkeren door medewerkers van de school. Volgens de minimale parkeernorm van 5,9 parkeerplaatsen per 100 leerlingen betekent dit dat de parkeervraag van de school tenminste 65 parkeerplaatsen bedraagt.

Uit de geregistreerde landelijke ongevallen (ongelukken.staanhier.nl, sinds 2007) blijkt dat geen ongevallen met fietsers zijn geregistreerd. Er hebben in de periode na 2007 twee ongevallen plaatsgevonden, met uitsluitend materiële schade. Op basis hiervan moet geconcludeerd worden dat het een verkeersveilige situatie betreft.

Naast de objectieve analyse, is het verkeersbeeld in de huidige situatie geanalyseerd door middel van een schouw. Ondanks de verkeersveiligere situatie, is er wel sprake van een complexe verkeerssituatie. Het aantal van (zie figuur 3) ten minste 1.100 leerlingen betekent ook meerdere malen per dag een hoog aantal fietsers. Hoewel dit tot een drukke en complexe verkeerssituatie leidt, houdt het verkeer wel goed rekening met elkaar, en gebeuren er geen ongelukken.

Naast de aanwezigheid van fietsers wordt veelvuldig geparkeerd op de Sleutelbosch. Dit leidt ertoe dat op de Sleutelbosch maar een smalle rijbaan beschikbaar blijft. Het parkeren op de rijbaan is verklaarbaar, doordat het parkeerterrein van de middelbare school een capaciteit kent van circa 60 parkeerplaatsen, terwijl de parkeervraag gezien het aantal leerlingen hoger ligt. Het parkeren op de rijbaan is weliswaar toegestaan, maar is niet bevorderlijk voor het overzicht van de verkeerssituatie in de Sleutelbosch. Het realiseren van extra parkeergelegenheid of het verminderen van de parkeervraag (doordat minder medewerkers met de auto naar school komen), zou de verkeersveiligheidsituatie verbeteren.

⁴ I/C-verhouding: de verhouding tussen de intensiteit van het verkeer op een weg en de maximale hoeveelheid (capaciteit) die een weg heeft.

Geconcludeerd moet worden dat er weliswaar sprake is van een complexe niet ideale situatie, door de aanwezigheid van fietsers en geparkeerde auto's, maar wel een verkeersveilige situatie.



Figuur 2.2: Huidige verkeerssituatie rondom de middelbare school

3

Parkeren

Op basis van de parkeernormen en -kenncijfers is in dit hoofdstuk de parkeervraag van de toekomstige ontwikkeling berekend voor zowel de auto als fiets.

3.1 Parkeren autoverkeer

In bijlage 2 is de uitgewerkte berekening van de parkeerbalans voor de auto opgenomen. Tabel 3.1 geeft een samenvatting van die berekening:

Omschrijving	Balans	werkdag	Avond/ nacht	zaterdag	zaterdag
Vraag/ aanbod	bruto	middag		koopavond	middag
Parkeervraag	105	86	77	67	53
Parkeeraanbod	80	80	80	80	80
Overschot/ tekort	-25	-6	3	13	27

Tabel 3.1: Overzicht parkeerberekening autoverkeer 'gezondheidscentrum' Gemert (gebaseerd op 2,2 parkeerplaatsen per woning)

In de berekening van de parkeervraag is rekening gehouden met dubbelgebruik, om zo de parkeercapaciteit in de openbare ruimte zo optimaal mogelijk te benutten. In het plan zijn 80 parkeerplaatsen voorzien. Alleen tijdens het middaguur is er sprake van een beperkt tekort (maximaal zes parkeerplaatsen). In de avonduren bijvoorbeeld, wanneer de parkeervraag van woningen bijvoorbeeld het hoogst is, kan deze parkeervraag worden opgevangen doordat er minder parkeervraag is bij het zorgcentrum.

Om het tekort te verhelpen, moet de parkeercapaciteit worden uitgebreid. De extra parkeercapaciteit kan worden gerealiseerd in de openbare ruimte van het plan (zie figuur 3.1). Met het realiseren van tenminste zes extra parkeerplaatsen wordt een robuuste parkeercapaciteit voor het plan gerealiseerd.

In het huidige plan is de parkeercapaciteit geconcentreerd op de noordwestzijde van het plan. Hoewel alle parkeercapaciteit binnen acceptabele loopafstand is gelegen, zal in de praktijk zo dicht mogelijk bij de bestemming worden geparkeerd. Voor een meer evenredige verdeling van het aantal parkeerplaatsen is het aan te bevelen de parkeercapaciteit uit te breiden aan de zijde van de woningen. In het voorontwerp is nog voldoende ruimte om de uitbreiding mogelijk te maken. In figuur 3.2 zijn met rode cirkels de locaties aangegeven voor extra parkeercapaciteit.



Figuur 3.1: Mogelijkheden extra parkeercapaciteit

Zoals aangegeven, is er in het huidige plan overdag niet voldoende parkeercapaciteit. Dit is wel eenvoudig te creëren, waardoor er voldoende parkeercapaciteit is. Dit betekent echter niet dat er sprake is van overcapaciteit tijdens het overdagmoment. Er is dan ook geen ruimte om de parkeerdruk van de middelbare school op te vangen. Hiervoor dient naar maatregelen in de nabijheid van de middelbare school te worden gezocht.

Om te voorkomen dat het parkeerterrein voor het zorgcomplex gebruikt wordt door de middelbare school, is het aan te bevelen om te zorgen voor een scheiding van het parkeerterrein van het zorgcomplex met Sleutelbosch, zodat de loopafstand naar de middelbare school te groot wordt. Zodoende wordt de parkeercapaciteit bij het zorgcomplex gewaarborgd.

3.2 Fietsparkeren

Naast het realiseren van parkeerplaatsen voor autoverkeer is het ook noodzakelijk om fietsparkeerplaatsen te realiseren. Uit de berekening blijkt dat circa 60 parkeerplaatsen voor de fiets benodigd zijn (zie bijlage 3). Daarvan zijn circa 47 parkeerplaatsen voor de werknemers, bezoekers en bewoners van het zorgcomplex benodigd en circa 13 parkeerplaatsen voor de bezoekers van de woningen.

'Goed wonen Gemert' heeft aangegeven dat voor de medewerkers en bewoners van het zorgcomplex fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd op een afgesloten locatie/terrein. In het definitieve plan zullen ook voor de bezoekers van het zorgcomplex en de bezoekers van de woningen fietsparkeerplaatsen moeten worden voorzien.

Voor de bezoekers van het zorgcomplex wordt aanbevolen om de fietsparkeerplaatsen in de buurt van de ingang aan te leggen. In de praktijk zullen fietsers namelijk zo dicht mogelijk bij hun bestemming willen parkeren. Deze fietsparkeerplaatsen kunnen het beste worden uitgevoerd in de vorm van 'nietjes'. In figuur 3.3 is een voorbeeld opgenomen van een dergelijke uitvoering.



Figuur 3.3: Voorbeeld uitvoering fietsparkeerplaats 'nietje' (bron: www.grijzen.nl)

Bij een dergelijke uitvoering is het mogelijk om aan twee zijden een fiets te parkeren. Daarnaast is een dergelijk systeem (mits er ruimte is) eenvoudig uit te breiden, indien daaraan behoefte is.

Voor de woningen zoals voorgesteld in het plan, zal voor de bewoners de mogelijkheid aanwezig moeten zijn om hun fietsen op eigen afgesloten terrein te kunnen stallen. De bezoekers van de woningen kunnen in de situatie zoals voorgesteld in het voorlopige ontwerp hun fiets parkeren in de voortuin/oprit van de woning. Mocht in het definitieve ontwerp sprake zijn van meerlaagse bebouwing in de vorm van appartementen met een centrale ingang, is het aan te bevelen om één centrale plaats voor de fietsparkeerplaatsen van de bezoekers te creëren dicht bij de ingang.

4

Verkeersbewegingen en ontsluiting

4.1 Verkeersbewegingen

Op basis van de kencijfers is de verkeersgeneratie van het plan bepaald (zie bijlage 4). Deze is circa 760 verkeersbewegingen op etmaalniveau. Een toename van 760 verkeersbewegingen per dag betekent weliswaar een relatief grote toename, die ook zeker merkbaar is, maar het totaal blijft met circa 1.000 motorvoertuigen per etmaal zeer acceptabel voor een erftoegangsweg.

4.2 Ontsluiting

In het plan (zie bijlage 1) ligt een weg die straks een openbaar karakter krijgt. Deze weg wordt in het huidige plan ontsloten op de Vicarus Van Asdonckstraat. Het is aan te bevelen de weg in het plan op de Vicarus Van Asdonckstraat aan te takken met een gelijkwaardig kruispunt met een plateau, vergelijkbaar met de overige kruispunten in de woonwijk.

Met behulp van het softwareprogramma OMNI-X is de verkeersafwikkeling van de aansluiting van de Sleutelbosch op de Sint Annastraat berekend. Hierbij is ook rekening gehouden met de aanwezigheid van de ruim 1.100 fietsers tijdens de spits. De resultaten van de OMNI-X-berekening zijn weergegeven in tabel 4.1.

straat	I/C-verhouding ochtendspits	I/C-verhouding avondspits
Sint Annastraat (west)	0,47	0,30
Sleutelbosch	0,16	0,13
Sint Annastraat (oost)	0,23	0,22

Tabel 4.1: Resultaten OMNI-X-berekening

Uit de resultaten blijkt dat de I/C-verhouding het hoogst is tijdens de ochtendspits, dit is logisch vanwege de hoge aantallen fietsers. Desondanks is de I/C-verhouding ruim onder de grenswaarde van 0,7. Geconcludeerd moet worden dat het verkeer met de aansluiting op de Sint Annastraat goed kan worden afgewikkeld.

5

Conclusies en aanbevelingen

Het doel van het onderzoek is te bekijken of qua parkeren en verkeer het plan haalbaar is of dat er knelpunten of risico's zijn. In het onderzoek wordt zowel het parkeren als de ontsluiting van het plan behandeld.

Parkeren voor gemotoriseerd verkeer

Op basis van de parkeernormen en -kencijfers is de parkeervraag en het parkeeraanbod (in het plan) van de toekomstige ontwikkeling berekend. De parkeervraag is maximaal 86 parkeerplaatsen. Over het algemeen is de parkeercapaciteit in het plan voldoende om de parkeervraag op te vangen. Alleen tijdens het middaguur is er sprake van een beperkt tekort (maximaal 6 parkeerplaatsen volgens berekening met de gemeentelijke norm van 2,2 parkeerplaatsen per woning).

Om het tekort te verhelpen, moet de parkeercapaciteit uitgebreid worden. Hiervoor zijn voldoende mogelijkheden in het plan. Voor een meer evenredige verdeling van het aantal parkeerplaatsen is het aan te bevelen de parkeercapaciteit uit te breiden aan de zijde van de woningen. Om de parkeercapaciteit bij het zorgcomplex te waarborgen, is het bovendien aan te bevelen om te zorgen voor een scheiding van het parkeerterrein van het zorgcomplex met Sleutelbosch.

Fietsparkeren

Naast het realiseren van parkeerplaatsen voor gemotoriseerd verkeer is het ook noodzakelijk 60 fietsparkeerplaatsen aan te leggen (47 voor werknemers, bezoekers en bewoners zorgcomplex en 13 voor bezoekers van de woningen).

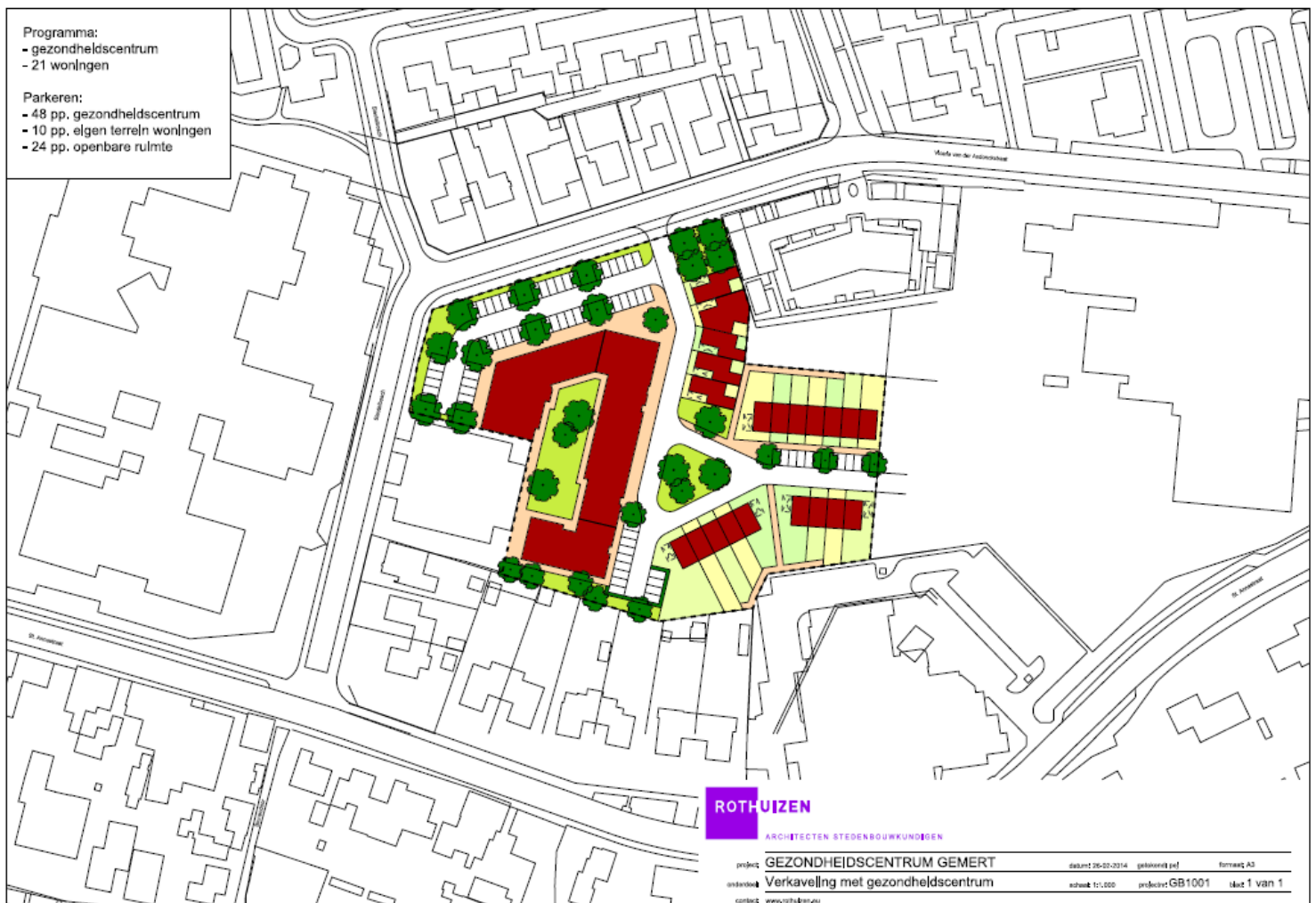
Voor de werknemers en bewoners van het zorgcomplex wordt aanbevolen om fietsparkeerplaatsen te realiseren op een afgesloten locatie/terrein. Voor de bezoekers wordt aanbevolen om fietsparkeerplaatsen te realiseren in de buurt van de ingang van het zorgcomplex. Voor de bewoners van de woningen moet de mogelijkheid aanwezig zijn om hun fietsen te stallen op een eigen afgesloten terrein. De bezoekers van de woningen dienen hun fietsen te stallen in de voortuin/oprit van de woningen. Bij meerlaagse bebouwing in de vorm van appartementen is het aan te bevelen om één centrale plaats bij de ingang te creëren.

Verkeersbewegingen

Het plan genereert op etmaalbasis (werkdag) 760 verkeersbewegingen. Deze verkeersbewegingen zullen merkbaar zijn als toename, maar zijn acceptabel voor zowel de Vicarus Van Asdonckstraat als de Sleutelbosch. Ook kan het verkeer goed worden afgewikkeld met de aansluiting op de Sint Annastraat. Het is aan te bevelen de weg in het plan op de Vicarus Van Asdonckstraat aan te takken met een gelijkwaardig kruispunt met een plateau, vergelijkbaar met de overige kruispunten in de woonwijk.

Bijlage 1

Voorlopig ontwerp



Bijlage 2

Parkeerbalans gemotoriseerd verkeer

Parkeerberekening 'gezondheidscentrum' Gemert

Omschrijving		Rekcijfers		Aanwezigheidscijfers					Balans				
Vraag/ aanbod	Categorie	Aantal	Eenheid	Parkeernorm/ aanbod in berekening	werkdag middag	werkda gavond	koopavond	zaterdag middag	bruto	werkdag middag	Avond/ nacht	koopavond	zaterdagmiddag
Parkeervraag													
	Woningen	21	woning	2,2	60%	100%	90%	60%	46	28	46	42	28
	Zorgboog (groepswooneenheden, 7tal kamers/wooneenheden met badkamer en huiskamer)	28	wooneenheid verzorgingstehuis	0,7	100%	100%	100%	100%	20	20	20	20	20
	Zorgcentrum (Huisartsen 5 behandelkamers, Fysio 4 behandelkamers, Opdidakt 4 behandelkamers)	13	behandelkamer	2,7	100%	30%	15%	15%	35	35	11	5	5
	Apotheek	1	apotheek	3,6	100%	30%	15%	15%	4	4	1	1	1
									105	86	77	67	53
Parkeeraanbod													
	Parkeervakken bij zorgcentrum	48	parkeervak	1					48,0				
	Parkeervakken zuidzijde plan	13	parkeervak	1					13,0				
	Parkeervakken oostzijde plan	11	parkeervak	1					11,0				
	Parkeren op de rijbaan	0	berekend (1 per 6m)						0,0				
	Enkele oprit z. garage	10		0,8					8,0				
	Lange oprit z. garage	0		1					0,0				
	Garage z. oprit	0		0,4					0,0				
	Garagebox	0		0,5					0,0				
	Garage+ enkele oprit	0		1					0,0				
	Garage lange oprit	0		1,3					0,0				
	Garage dubbele oprit	0		1,8					0,0				
									80,0	80,0	80,0	80,0	80,0
								Overschot / tekort	-25	-6	3	13	27
	Gemeente Gemert Bakel geeft in haar beleidsnota aan dat het dubbelgebruik mag worden toegepast om de parkeervraag te beoordelen												
	De aanwezigheidspercentages Zorgboog wordt bepaald door de aanwezigheid van personeel, omdat hier geen gegevens over bekend zijn is een aanname van 100% (worst-case) gedaan												
	Maatgevende moment -6 parkeerplaatsen tekort												

Bijlage 3

Parkeervraag fiets

Fietsparkeren 'gezondheidscentrum' Gemert										versie 14 oktober 2014				
Omschrijving		Rekencijfers			Aanwezigheidscijfers				Balans					
Vraag/ aanbod	Categorie	Aantal	Eenheid	Parkeernorm/ aanbod in berekening	werkdag middag	werkdagnacht	koopavond	zaterdag middag	bruto	werkdag middag	Avond/nacht	koopavond	zaterdag middag	
Parkeervraag	Woningen	21	woning	1	60%	100%	90%	60%	21	12,6	21,0	18,9	12,6	
	Zorgboog (groepswooneenheden, 7tal kamers/wooneenheden met badkamer en huiskamer)	28	wooneenheid verzorgingstehuis	1	100%	100%	100%	100%	28	28,0	28,0	28,0	28,0	
	Zorgcentrum (Huisartsen 5 behandelkamers, Fysio 4 behandelkamers, Opdidakt 4 behandelkamers)	900	100m2	1,7	100%	30%	15%	15%	15,3	15,3	4,6	2,3	2,3	
	Apotheek	1	apothek	5	100%	30%	15%	15%	3,0	3,0	0,9	0,5	0,5	
									67	59	54	50	43	

Bijlage 4

Verkeersgeneratie

Berekening verkeersgeneratie 'gezondheidscentrum' Gemert										
Categorie	Rekencijfers		kencijfer verkeersgeneratie per etmaal	Etmaal	Ochtendspitsuur	Ochtendspitsuur aankomsten	Ochtendspitsuur vertrekken	Avondspitsuur	Avondspitsuur aankomsten	Avondspitsuur vertrekken
	Aantal	Eenheid								
Woningen	21	woning	8,2	189	15	2	13	17	14	3
Zorgboog (groepswooneenheden, 7tal kamers/wooneenheden met badkamer en huiskamer)	28	wooneenheid verzorgingstehuis	2,8	86	17	16	2	17	2	16
Zorgcentrum (Huisartsen 5 behandelkamers, Fysio 4 behandelkamers, Opdidakt 4 behandelkamers)	13	behandelkamer	22,1	316	40	20	20	40	20	20
Apotheek	1	apothek	152,7	168	21	10	10	21	10	10
				760	93	47	45	95	46	49
Verzorgingstehuis gerelateerd aan aantal parkeerplaatsen *4 verkeersbewegingen										
De verkeersgeneratie in de spitsuren is gebaseerd op de percentages uit CROW publicatie 256										

Vestiging Eindhoven

Flight Forum 92-94

5657 DC Eindhoven

T (040) 235 25 00

F (040) 235 25 55

www.goudappel.nl

goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit

**Goudappel
Coffeng**