



Aan [REDACTED]

Van [REDACTED]

Datum 27-7-2023

Projectnr 23059

Betreft Addendum: Aanvullend onderzoek parkeerscenario 2 voor nieuwbouwontwikkeling Brem 5 Haaksbergen

1. Inleiding

Aan de Bremstraat 5 te Haaksbergen zijn verschillende ontwikkelingen op het gebied van woningbouw voorzien. Als onderbouwing voor het opstellen van een bestemmingsplan met de mogelijkheid tot functiewijziging van het perceel, heeft BVA Verkeersadviezen in het voorjaar van 2023 een parkeerdruckmeting uitgevoerd.

In het uitgevoerde onderzoek is een parkeerbalans opgesteld voor de realisatie van 9 patiowoningen. Onlangs is naast dit bovenstaande scenario ook een tweede scenario opgesteld. In dit tweede scenario wordt uitgegaan van 5 patio woningen in het gebied waarin de rode marker staat in figuur 1. In dit scenario wordt, in het gebied met de blauwe ster, ruimte vrijgehouden voor een nog nader te bepalen voorziening met een maatschappelijk bestemming.

AD Fontem Ruimtelijk Advies, heeft BVA Verkeersadviezen gevraagd om ook voor dit tweede scenario de verkeerskundige effecten inzichtelijk te maken. In voorliggende notitie vindt u in een bondige beschrijving hierover onze bevindingen. Deze notitie kan als addendum worden toegevoegd aan De notitie 'Verkeerskundige effecten realisatie woningbouw Brem 5 Haaksbergen' d.d. 20 april 2023.



Figuur 1 Locatie en omvang plangebied scenario 2



Parkeerbehoeftebepaling

Scenario 2 omvat enkel de realisatie van 5 patiowoningen. Het realiseren van een voorziening met een maatschappelijke bestemming wordt niet onderzocht omdat de exacte invulling hiervan nog niet bekend is. Zoals in het eerder opgestelde rapport is beschreven wordt voor de patiowoningen uitgegaan van een parkeernorm van 1,6 parkeerplaats per woning (CROW etagewoning) Daarmee komt de normatieve parkeerbehoefte in deze situatie uit op precies 8 parkeerplaatsen.

Als we op deze situatie de aanwezigheidspercentages (CROW) voor bewoners en bezoekers loslaten dan is te zien dat het maatgevende moment ligt op de werkdagavond. Op dit moment is de totale parkeervraag afgerond 8 parkeerplaatsen.

Tabel 1 Parkeerbehoefte per moment over de week

Functie	doelgroep	parkeervraag openbaar (maximaal)	aanwezigheidspercentage						parkeervraag					
			werkdag				zaterdag		werkdag				zaterdag	
			ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond
Woning	bewoners 1)	6,5	50%	50%	90%	100%	60%	80%	3,3	3,3	5,9	6,5	3,9	5,2
	bezoekers 2)	1,5	10%	20%	80%	0%	60%	100%	0,2	0,3	1,2	0,0	0,9	1,5
		8,0							3,4	3,6	7,1	6,5	4,8	6,7

1) aandeel bewoners 1,3 parkeerplaats per woning

2) aandeel bezoekers 0,3 parkeerplaats per woning

Toekomstige parkeerdruk scenario 2

In het parkeerdrukonderzoek dat voor het uitwerken van scenario 1 is uitgevoerd, is vastgesteld dat er in de omgeving van de nieuwe woningen 30 openbare parkeerplaatsen liggen. Hiervan worden er volgens het parkeeronderzoek op het drukste moment maximaal 17 gebruikt. Dit betekent dat er op alle momenten minimaal 13 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Zoals hierboven is aangegeven ligt de maximale parkeervraag voor de ontwikkeling van 5 patiowoningen op afgerond 8 parkeerplaatsen. Omdat de maatgevende momenten van de bestaande situatie en de nieuwbouw, voor zover het de parkeervraag betreft, samenvallen (werkdagavond), is te concluderen dat er in het openbare gebied voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn om de gehele parkeervraag van de nieuwbouw op te vangen. Na realisatie van de 5 patiowoningen blijft er in de openbare ruimte nog een restcapaciteit over van 5 parkeerplaatsen.

Als er daarnaast ook nog wordt uitgegaan dat parkeerplaatsen op het terrein van de maatschappelijke voorzieningen (Gezondheidscentrum en KDv) aan de zuidzijde van de Brem (sectie 18) beschikbaar zijn voor gebruik door bewoners (en bezoekers) van de nieuwbouwwoningen, dan ontstaat het beeld zoals weergegeven in tabel 2. Dan blijkt er meer dan voldoende parkeerruimte aanwezig te zijn. Op het maatgevende moment is 56% van de parkeerplaatsen bezet.



Tabel 2 Parkeervraag bestaande voorzieningen en nieuwbouwwoningen

Parkeervraag per sector	cap	Donderdag 31 maart						Zaterdag 1 april			
		10:00		15:00		23:00		10:00		15:00	
Openbaar (bestaand)	30	8	27%	8	27%	17	57%	11	37%	12	40%
Maatschappelijk (bestaand)	17	8	47%	13	76%	2	12%	1	6%	2	12%
Nieuwbouw	0	3,4		3,6		7,1		4,8		6,7	
Totaal	47	19,4	41%	24,6	52%	26,1	56%	16,8	36%	20,7	44%

Zoals uit tabel 2 is op te maken stonden er tijdens het onderzoek ook tijdens de avonduren en het weekend auto's geparkeerd bij de maatschappelijke voorziening. Ook wanneer dit niet meer wordt toegestaan en deze voertuigen op de openbare parkeerplaatsen moeten staan blijven er nog 3 parkeerplaatsen onbezet. In alle gevallen is er dus in dit scenario 2 voldoende parkeergelegenheid beschikbaar op de gehele parkeervraag van 5 patiowoningen op te vangen.

Het is daarbij wel goed om te vermelden dat bij mogelijke ontwikkelingen op het perceel met de maatschappelijk bestemming de beschikbare parkeerruimte tijdens de avonduren openbare ruimte beperkt is, maar dat er op tijdstippen wanneer deze functie (waarschijnlijk) de hoogste parkeervraag heeft (werkdagmiddag) er in de openbare ruimte weer meer parkeergelegenheid beschikbaar is. Een sluitende parkeerbalans kan hiervoor echter pas opgesteld worden zodra de exacte invulling bekend is.



Aan ██████████, Ad Fontem Ruimtelijk Advies
Van ██████████, BVA Verkeersadviezen
Datum 20 april 2023
Betreft Verkeerskundige effecten realisatie woningbouw Brem 5 Haaksbergen

1. Inleiding

Ad Fontem Ruimtelijk Advies is bezig met het opstellen van een bestemmingsplan voor het mogelijk maken van een functiewijziging van perceel Brem 5 te Haaksbergen. Het betreffende perceel wordt begrensd door de Brem aan de noordzijde, de Hondsdraf aan de westzijde, de Jeneverbes aan de oostzijde en een langzaam verkeerverbinding tussen twee laatstgenoemde wegen aan de zuidzijde. De functiewijziging voorziet in het mogelijk maken van woonbebouwing op de groenstroken aan beide zijden van de centraal in het gebied gelegen sociaal maatschappelijke functie.



Figuur 1: Omvang en ligging plangebied

Concreet betreft het de realisatie van ongeveer 9 patiowoningen, in beginsel bestemd voor senioren. De woningen kenmerken zich in een omvang van 50-60 m² en bestaan uit één bouwlaag. In figuur 1 is de ligging en omvang van de ontwikkeling (rode bouwblokken) weergegeven. De realisatie van deze woningen past niet binnen de functieaanduiding zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan, reden waarom hiervoor een wijziging noodzakelijk is. In het kader van deze wijziging dienen ook de verkeerskundige effecten inzichtelijk te worden gemaakt. Het gaat hierbij om de benodigde parkeerruimte en de verkeersaantrekkende werking. BVA Verkeersadviezen is gevraagd deze effecten in kaart te brengen. In voorliggende notitie doen wij verslag van onze bevindingen.

2. Parkeerbehoeftebepaling

De eerste stap is het inzichtelijk maken van de parkeerbehoefte van de negen patio-woningen. Hiervoor maken wij gebruik van CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' en de digitale (actuelere) versie hiervan. In deze publicatie wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraden en de specifieke ligging van het gebied. Voor de situatie Brem 5 wordt uitgegaan van 'matig stedelijk gebied' en 'rest bebouwde kom'. Voor alle voorzieningen zijn in de CROW-publicatie minimale en maximale kengetallen opgenomen. In de gemeente Haaksbergen worden over het algemeen de gemiddelde waarden aangehouden.

Een woning als deze staat niet als zodanig benoemd in genoemde CROW-publicatie. Reden waarom voor het bepalen van de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie moet worden gezocht naar een voorziening die qua functioneren en gebruik (het meest) vergelijkbaar is. Kijken we naar de parkeerkengetallen van enigszins vergelijkbare woningen, dan volgen de volgende kengetallen:

- Tussen-/hoekwoning: 1,9 parkeerplaats per woning;
- Tiny house: 0,7 parkeerplaats per woning;
- Etagewoning (goedkoop): 1,6 parkeerplaats per woning;
- Aanleunwoning: 1,1 parkeerplaats per woning.

Gezien de omvang van de woningen lijkt in onderhavige situatie de norm voor een etagewoning de meest passende norm. Dit vanwege de grootte van de geprojecteerde woningen. Als de woningen overwegend zullen worden gebruikt door senioren zal de parkeervraag in de praktijk naar verwachting lager liggen. Echter omdat dit gebruik (door senioren) naar verwachting niet kan worden afgedwongen, gaan we uit van de reguliere parkeernorm voor dit type woning.

Uitgaande van de realisatie van 9 woningen betekent dit een maximale parkeervraag van 14,4 (afgerond 15 parkeerplaatsen).

Niet alle doelgroepen (bewoners en bezoekers) die gebruik maken van de woningen zijn tegelijkertijd aanwezig. Om de parkeervraag op diverse momenten te kunnen bepalen maken wij gebruik van aanwezigheidspercentages per doelgroep per moment. Deze aanwezigheidspercentages zijn eveneens opgenomen in CROW-publicatie 381. In tabel 1 is het resultaat van deze berekening opgenomen.

Tabel 1: Parkeerbehoefte per moment over de week

Functie	doelgroep	parkeervraag openbaar (maximaal)	aanwezigheidspercentage						parkeervraag					
			werkdag				zaterdag		werkdag				zaterdag	
			ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond
Woning	bewoners 1)	11,7	50%	50%	90%	100%	60%	80%	5,9	5,9	10,5	11,7	7,0	9,4
	bezoekers 2)	2,7	10%	20%	80%	0%	60%	100%	0,3	0,5	2,2	0,0	1,6	2,7
		14,4							6,1	6,4	12,7	11,7	8,6	12,1

1) aandeel bewoners 1,3 parkeerplaats per woning

2) aandeel bezoekers 0,3 parkeerplaats per woning

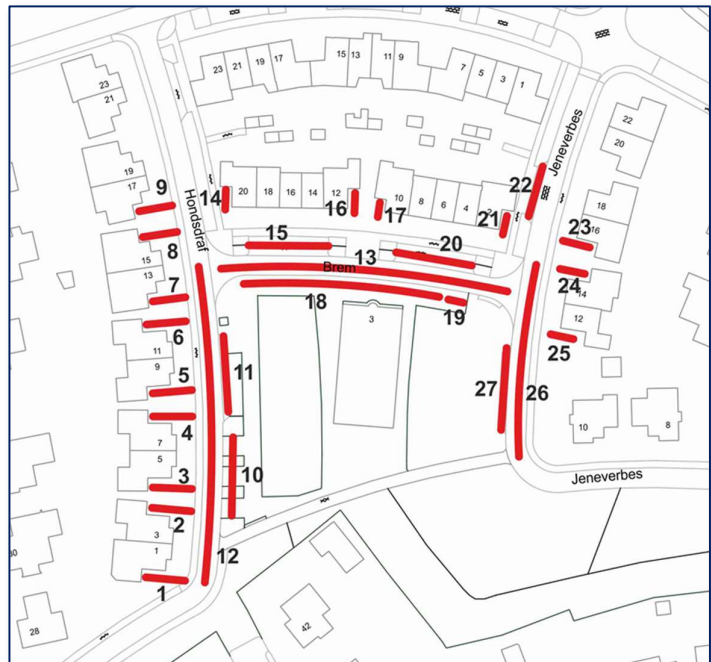
Uit de tabel blijkt dat het maatgevende moment op de werkdagavond ligt, met een totale parkeervraag van afgerond 13 parkeerplaatsen. Ook in de nachtperiode en op zaterdagavond ligt de parkeervraag van de woningen in deze orde grootte. Voor alle overige momenten geldt dat de parkeervraag redelijk constant is en schommelt tussen de ongeveer 7 en 9 parkeerplaatsen.

Om te kunnen voorzien in deze parkeervraag dient te worden bepaald welke mogelijkheden er zijn om op eigen terrein en/of in het openbare gebied te kunnen parkeren. In het navolgende gaan wij overwegend in op de parkeermogelijkheden in het openbare gebied.

3. Parkeerdrukmeting

Voor het inzichtelijk maken van de parkeermogelijkheden in het openbare gebied dient niet alleen te worden vastgesteld hoeveel parkeercapaciteit er in de omgeving voorhanden is, maar vooral hoeveel van de aanwezige parkeerplaatsen ook daadwerkelijk beschikbaar zijn op diverse momenten. Om hierin inzicht te krijgen is een parkeerdrukmeting op verschillende momenten uitgevoerd. Het onderzoek heeft plaatsgevonden op donderdag 30 maart en zaterdag 1 april 2023. Op donderdag is geregistreerd om 10.00, 15.00 en 23.00 uur. Op zaterdag is eveneens om 10.00 en 15.00 uur geregistreerd. De onderzoeksmomenten zijn bepaald aan de hand van uitkomsten van een in 2021 uitgevoerd onderzoek in hetzelfde gebied. Toentertijd bleken dit de maatgevende momenten te zijn met betrekking tot de parkeerdruk.

Het onderzoeksgebied dat is beschouwd wordt omsloten door de Hondsdraf, de Brem, de Jeneverbes en de langzaam verkeerverbinding (aan de zuidzijde). Hierbij is niet alleen gekeken naar de openbare parkeervoorzieningen, maar ook naar de voorzieningen op privéterrein (opritten). Op deze wijze wordt ook het 'oneigenlijke' gebruik van openbare parkeervoorzieningen inzichtelijk. Immers als in plaats van op eigen terrein overwegend in het openbare gebied wordt geparkeerd, is er sprake van een andere situatie dan dat ook de parkeermogelijkheden op eigen terrein optimaal worden benut. In figuur 2 is de exacte omvang van het onderzoeksgebied aangegeven.



Figuur 2: Omvang onderzoeksgebied en indeling in secties

Ook is de indeling van het gebied in secties opgenomen. Door het onderzoeksgebied onder te verdelen in diverse secties kunnen op detailniveau uitspraken worden gedaan over de parkeerdruk.

In het openbare gebied bevinden zich 30 parkeerplaatsen. Daarnaast zijn er 17 parkeerplaatsen op het terrein van de maatschappelijke voorzieningen (Gezondheidscentrum en KDV) aan de zuidzijde van de Brem (sectie 18). Ten slotte zijn er diverse parkeermogelijkheden op eigen terrein bij woningen. In veel gevallen betreft het opritten en garages. Omdat algemeen bekend is dat niet alle ruimte op eigen terrein wordt benut (veel garages worden voor andere doeleinden gebruikt en ook lange opritten die plaats bieden aan meerdere voertuigen worden veelal niet als zodanig gebruikt), wordt hierop een correctie aangebracht. Voor deze correctie wordt wederom uitgegaan van CROW Publicatie 381. De parkeercapaciteit op eigen terrein is bepaald op 21,3 parkeerplaatsen.

In bijlage 1 zijn de detailresultaten van de parkeerdrukmeting per sectie per moment weergegeven. In onderstaande tabel 2 is het totaaloverzicht weergegeven. Wij merken op dat de secties 9, 22 en 23 in de resultaatbeschrijving buiten beschouwing zijn gelaten, omdat deze zich enigszins buiten het invloedsgebied bevinden.

Tabel 2: Resultaten parkeerdrukmetingen (in aantal geparkeerde voertuigen)

Sector	cap	Donderdag 31 maart						Zaterdag 1 april			
		10:00		15:00		23:00		10:00		15:00	
Privé	21,3	11	52%	18	85%	19	89%	18	85%	14	66%
Openbaar	30	8	27%	8	27%	17	57%	11	37%	12	40%
Maatschappelijk	17	8	47%	13	76%	2	12%	1	6%	2	12%
Totaal	68,3	27	40%	39	57%	38	56%	30	44%	28	41%

Uit de tabel blijkt dat de privéparkeervoorzieningen op het maatgevende moment (donderdag 23.00 uur) vrijwel volledig worden benut conform de veronderstelde capaciteit. De openbare parkeerplaatsen zijn op de maatgevende momenten voor iets meer dan de helft bezet (17 geparkeerde voertuigen). Dit betekent dat van de 30 parkeerplaatsen nog 13 parkeerplaatsen vrij zijn. De parkeerplaatsen bij de maatschappelijke voorziening worden voor maximaal 76% benut. Gezien het feit dat er ook om 23.00 uur voertuigen staan geparkeerd op deze parkeerplaatsen, mag worden aangenomen dat deze parkeerplaatsen (in de avondperiode) ook door bewoners worden gebruikt.

Wij merken op dat nog geen rekening is gehouden met geparkeerde voertuigen als gevolg van het halen en brengen van kinderen naar en van het KDV en de buitenschoolse opvang. Op basis van algemene kengetallen, gebaseerd op het aantal kinderen en leeftijdsgroepen, moet hiervoor globaal worden uitgegaan van maximaal ongeveer 4 voertuigen gelijktijdig op het moment van halen en brengen. Dit leidt naar verwachting niet tot een parkeertekort bij de maatschappelijke voorziening. Met andere woorden deze voorziening voorziet te allen tijde in haar eigen parkeerbehoefte.

4. Verkeersgeneratie

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie, het aantal ritten van en naar de voorziening, is wederom gebruik gemaakt van de kengetallen van ziekenhuizen zoals opgenomen in CROW-publicatie 381. Voor etagewoningen in het goedkope segment worden 4,9 ritten per etmaal op een gemiddelde weekdag verwacht. Voor de gemiddelde werkdag moet deze waarde met een factor 1,11 worden vermenigvuldigd. Een en ander leidt tot de conclusie dat de verkeersgeneratie van de nieuwe woningen op een gemiddelde werkdag in totaliteit ongeveer 50 ritten bedraagt. 50 voertuigbewegingen per etmaal betekent in het drukste uur, dat ongeveer 10% van de etmaalintensiteit bevat, 5 voertuigbewegingen. Anders gezegd één voertuig per 12 minuten. Het is evident dat dergelijke aantallen eenvoudig kunnen worden afgewikkeld op de omliggende wegen, waar intensiteit naar verwachting al heel laag is, en dat deze niet zullen leiden tot verkeerveiligheidsknelpunten dan wel afwikkelingsproblemen.

5. Conclusies

Uit de vorige paragrafen kan worden geconcludeerd dat er in de omgeving van de nieuwe woningen 30 openbare parkeerplaatsen liggen. Hiervan worden er maximaal 17 gebruikt, waardoor er op alle momenten minimaal 13 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Uit de parkeerbehoeftebepaling van de nieuwbouwwoningen blijkt dat de parkeerbehoefte hiervoor maximaal eveneens 13 voertuigen bedraagt. Omdat de maatgevende momenten van de bestaande situatie en de nieuwbouw, voor zover het de parkeervraag betreft, samenvallen (werkdagavond), leidt dit tot de conclusie dat er in het openbare gebied precies voldoende parkeerplaatsen zijn om in de parkeerbehoefte van de nieuwbouwwoningen te kunnen voorzien. Alle openbare parkeerplaatsen zijn dan op het maatgevende de moment bezet.

Hierbij houden wij nog geen rekening met het feit dat op de piekmomenten in de avondperiode ook de parkeerplaatsen van de maatschappelijke voorzieningen beschikbaar zijn, hoewel deze formeel dus niet openbaar zijn. In de praktijk blijkt dat deze nu ook al als zodanig worden gebruikt. Als ervan wordt uitgegaan dat ook de maatschappelijke parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor gebruik door bewoners (en bezoekers) van de nieuwbouwwoningen, dan ontstaat het beeld zoals weergegeven in tabel 3.

Tabel 3: Parkeervraag bestaande voorzieningen en nieuwbouwwoningen

Parkeervraag per sector	cap	Donderdag 31 maart						Zaterdag 1 april			
		10:00		15:00		23:00		10:00		15:00	
Openbaar (bestaand)	30	8	27%	8	27%	17	57%	11	37%	12	40%
Maatschappelijk (bestaand)	17	8	47%	13	76%	2	12%	1	6%	2	12%
Nieuwbouw	0	6,1		6,4		12,7		8,6		8,6	
Totaal	47	22,1	47%	27,4	58%	31,7	67%	20,6	44%	22,6	48%

Uit de tabel blijkt dat er dan ruimschoots voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn op alle momenten.

Wordt het gebruik van de parkeerplaatsen van de maatschappelijke voorzieningen in de toekomstige situatie niet meer toegestaan, dan zullen er in de avondperiode twee

voertuigen extra in het openbare gebied moeten worden geparkeerd. Dit zijn de voertuigen die momenteel bij de maatschappelijke voorziening staan geparkeerd. In dat geval is er dus onvoldoende ruimte om alle voertuigen in de avondperiode te herbergen. Dit leidt ertoe dat de realisatie van minimaal 2 extra parkeerplaatsen in het openbare gebied noodzakelijk is. Maar dit heeft ook als gevolg dat er extra parkeercapaciteit (verharding) in het openbare gebied wordt gerealiseerd, terwijl er 17 parkeerplaatsen, weliswaar formeel op eigen terrein maar met een openbaar karakter, onbenut blijven. Het verdient dan ook aanbeveling de beschikbare parkeercapaciteit bij de maatschappelijke voorziening en de openbare parkeerplaatsen optimaal te gebruiken.

Ten aanzien van de hoeveelheid verkeer die de nieuwe ontwikkeling genereert kan worden geconcludeerd dat het gaat om een beperkt aantal voertuigbewegingen. Het is evident dat deze aantallen niet leiden tot problemen met betrekking tot de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.

BIJLAGE 1: Detailresultaten Parkeerdrukonderzoek

Secties		cap1)	Donderdag 30-3						Zaterdag 1-4				
			10:00		15:00		23:00		10:00		15:00		
1	Oprit Hondsdraf 1	Privé	1,8	1	56%	2	111%	2	111%	2	111%	0	0%
2	Oprit Hondsdraf 3	Privé	1,7	2	118%	2	118%	2	118%	1	59%	1	59%
3	Oprit Hondsdraf 5	Privé	1,8	1	56%	2	111%	2	111%	1	56%	2	111%
4	Oprit Hondsdraf 7	Privé	1,8	1	56%	2	111%	2	111%	2	111%	1	56%
5	Oprit Hondsdraf 9	Privé	1,8	1	56%	1	56%	1	56%	1	56%	1	56%
6	Oprit Hondsdraf 11	Privé	1,8	0	0%	1	56%	1	56%	1	56%	1	56%
7	Oprit Hondsdraf 13	Privé	1,8	1	56%	1	56%	2	111%	0	0%	0	0%
8	Oprit Hondsdraf 15	Privé	1,3	0	0%	1	77%	2	154%	2	154%	3	231%
10	Hondsdraf parkeervakken tegenover nummers 3 t/m 7	Parkeren in vakken	6	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
11	Hondsdraf parkeervakken tegenover nummers 9 en 11	Parkeren in vakken	3	0	0%	0	0%	2	67%	1	33%	1	33%
12	Hondsdraf weg tussen bocht en Brem beide zijden	Parkeren langs de weg	0	0		0		0		0		0	
13	Brem	Parkeren langs de weg	0	0		0		0		0		0	
14	Oprit Brem 20	Privé	1,3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
15	Brem parkeervakken voor nummers 12 t/m 20	Parkeren in vakken	8	3	38%	4	50%	4	50%	1	13%	3	38%
16	Oprit Brem 12	Privé	1,3	1	77%	1	77%	1	77%	0	0%	1	77%
17	Oprit Brem 10	Privé	1,3	1	77%	2	154%	2	154%	2	154%	1	77%
18	Brem parkeervakken voor Centrum Hassinkbrink	Parkeren in vakken.	17	8	47%	13	76%	2	12%	1	6%	2	12%
19	Brem parkeervakken	Parkeren in vakken (opladen)	2	0	0%	0	0%	1	50%	0	0%	0	0%
20	Brem parkeervakken voor nummers 2 t/m 10	Parkeren in vakken	8	4	50%	2	25%	7	88%	7	88%	5	63%
21	Oprit Brem 2	Privé	1,3	2	154%	2	154%	2	154%	3	231%	2	154%
24	Oprit Jeneverbes 14	Privé	1	0	0%	0	0%	0	0%	2	200%	0	0%
25	Oprit Jeneverbes 12	Privé	1,3	0	0%	1	77%	0	0%	1	77%	1	77%
26	Jeneverbes tussen Brem en bocht	Parkeren langs de weg	0	0		0		0		0		0	
27	Jeneverbes parkeervakken tegenover nummers 10 en 12	Parkeren in vakken	3	1	33%	2	67%	3	100%	2	67%	3	100%
Totaal			68,3	27	40%	39	57%	38	56%	30	44%	28	41%
Totaal													
Totaal			21,3	11	52%	18	85%	19	89%	18	85%	14	66%
Totaal			30	8	27%	8	27%	17	57%	11	37%	12	40%
Totaal			17	8	47%	13	76%	2	12%	1	6%	2	12%

- 1) rekenwaarde voor privéterrein woningen:
- 1,8 dubbele oprit (4,5 meter breed) + garage
- 1,7 dubbele oprit zonder garage
- 1,3 enkele lange oprit + garage
- 1,0 lange oprit zonder garage