

Deventer  
Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
Postbus 161  
7400 AD Deventer  
T +31 (0)570 666 222  
goudappel@goudappel.nl

Den Haag  
Anna van Buerenplein 46  
2595 DA Den Haag

Eindhoven  
Emmasingel 15  
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden  
F. HaverSchmidtwei 2  
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam  
De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam

**Weltevreden B.V.**

## **Verkeer en parkeren ontwikkeling Hessenweg De Bilt**

Datum 24 september 2020  
Kenmerk 007342.20200731.N1.03  
Eerste versie

## **1 Inleiding**

In de gemeente De Bilt is men voornemens om de panden aan de Hessenweg 109-115 te herontwikkelen. Weltevreden B.V. is betrokken bij de ontwikkelingsplannen en heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd de plannen te toetsen op parkeren. Aanvullend hierop is ook gevraagd de beoogde toekomstige situatie vanuit verkeerskundig oogpunt te toetsen. In de voorliggende notitie zijn de resultaten van de werkzaamheden uiteengezet.

## **2 Parkeren**

### **2.1 Parkeervraag ontwikkeling**

#### *Functieprogramma*

Binnen de ontwikkeling wordt beoogd de bestaande functies op de ontwikkellocatie te slopen en appartementen te realiseren. Voor het toekomstige functieprogramma wordt op dit moment voorzien in drie scenario's:

- Scenario 1: realisatie van 12 appartementen in het dure huursegment;
- Scenario 2a: realisatie van 15 appartementen in het dure huursegment;
- Scenario 2b: realisatie van 15 appartementen waarvan 12 in het dure huursegment en 3 in het middeldure huursegment.

#### *Parkeernormen*

De benodigde parkeercapaciteit voor de ontwikkeling is bepaald aan de hand van het gemeentelijk parkeerbeleid van De Bilt. De gemeente De Bilt heeft haar geen eigen

parkeernormen. Uitgangspunten voor parkeren zijn opgenomen in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoers Plan (GVVP)<sup>1</sup>.

Het GVVP heeft een gebiedsindeling gemaakt voor te hanteren parkeernormen. De locatie van de ontwikkeling aan de Hessenweg is gelegen categorie 2: matig stedelijk, schil/overloopgebied. De gemeente De Bilt heeft geen eigen parkeernormen en sluit voor te hanteren parkeernormen aan bij CROW kencijfers. CROW hanteert in de kencijfers een bandbreedte met een minimum en een maximum waarde. Voor deze studie wordt uitgegaan van het gemiddelde van de bandbreedte. Voor deze studie wordt voor de parkeernormen aangesloten bij de meest recente CROW publicatie<sup>2</sup>. In tabel 2.1 zijn de te hanteren parkeernormen weergegeven

programma	functie conform CROW	gemiddelde norm	eenheid	aandeel bezoekers
appartement dure huursegment	huur, appartement, duur	1,6	woning	0,3
appartement middeldure huursegment	huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	1,2	woning	0,3

Tabel 2.1: Te hanteren parkeernormen

#### Parkeercapaciteit

Binnen de ontwikkeling wordt op eigen terrein aan de achterzijde van de ontwikkeling op een parkeerterrein gerealiseerd. De exacte capaciteit van het parkeerterrein is nog niet bekend. Conform opgave opdrachtgever biedt het terrein in het huidige ontwerp ruimte voor de realisatie van maximaal 16 parkeerplaatsen.

#### Parkeervraagberekening

Op basis van het functieprogramma en de te hanteren parkeernormen is de parkeervraag conform het gemeentelijk beleid berekend. In tabel 2.5 is de parkeervraagberekening voor de drie scenario's weergegeven:

	functie	norm	aantal	parkeervraag	parkeercapaciteit	saldo
scenario 1	appartement dure huursegment	1,6	12	19,2	16	-3,2
scenario 2a	appartement dure huursegment	1,6	15	24	16	-8,0
	<i>appartement dure huursegment</i>	<i>1,6</i>	<i>12</i>	<i>19,2</i>		
scenario 2b	<i>appartement middeldure huursegment</i>	<i>1,2</i>	<i>3</i>	<i>3,6</i>		
	totaal scenario 2b:		15	22,8	16	-6,8

Tabel 2.2: Parkeervraagberekening scenario's

<sup>1</sup> Gemeente De Bilt (2012) Wat beweegt De Bilt? – Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan. De Bilt, versie 2 augustus 2012, kenmerk: BLY+T035/Mdm/0418.

<sup>2</sup> CROW publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren – Van parkeerkencijfers naar parkeernormen. December 2018.

Uit de parkeervraagberekening uit tabel 2.2 blijkt dat de parkeervraag tussen de scenario's varieert van 19,2 tot 24 parkeerplaatsen. Op eigen terrein is plaats voor maximaal 16 parkeerplaatsen. Op basis van het huidige functieprogramma en ontwerp is in alle scenario's op eigen terrein onvoldoende parkeercapaciteit om volledig te kunnen voorzien in de eigen parkeervraag van de ontwikkeling. In de volgende paragraaf zijn twee mogelijkheden verkend om het parkeertekort op te lossen.

## 2.2 Parkeeroplossing

### 2.2.1 Mogelijkheid inzetten deelauto's

Binnen de ontwikkeling bestaat de mogelijkheid voor het inzetten van deelauto's. Hierbij kunnen bewoners de deelauto's op vrijwillige basis gebruiken; zij hebben daartoe de vrije keus. Aanbieders van deelauto's hanteren in dat soort situaties veelal de volgende uitgangspunten: per 30 woningen bieden zij één deelauto aan, waarbij iedere deelauto 5 eigen auto's vervangt. Omdat voor het stallen van een deelauto een parkeerplaats nodig is, leidt het stallen van één deelauto tot een reductie van 4 parkeerplaatsen.

Binnen de ontwikkeling worden maximaal 15 woningen gerealiseerd. Dit houdt in dat binnen elk scenario maximaal één deelauto kan worden ingezet. Het effect hiervan is voor alle drie scenario's een reductie van vier parkeerplaatsen. In tabel 2.3 is de parkeerbalans voor de drie scenario's weergegeven; rekening houdend met het inzetten van één deelauto.

	parkeervraag	reductie deelauto's	nieuwe parkeervraag	parkeer capaciteit	saldo
scenario 1	19,2	4	15,2	16	+0,8
scenario 2a	24,0	4	20,0	16	-4,0
scenario 2b	22,8	4	18,8	16	-2,8

Tabel 2.3: Parkeerbalansberekening bij inzet deelauto binnen ontwikkeling

Uit tabel 2.3 blijkt dat in scenario 1 met het inzetten van één deelauto voldoende parkeercapaciteit op eigen terrein is om te kunnen voorzien in de volledige parkeervraag. In de scenario's 2a en 2b is ook bij het inzetten van één deelauto een tekort aan parkeercapaciteit op eigen terrein. Het tekort in de scenario's 2a en 2b bedraagt respectievelijk 4 en 3 (afgerond) parkeerplaatsen.

### 2.2.2 Afwikkelen bezoekersvraag in de openbare ruimte

Een andere mogelijke parkeeroplossing kan worden gevonden in het afwikkelen van het parkeertekort van de ontwikkeling in de openbare ruimte. In deze studie wordt als uitgangspunt gehanteerd dat de 16 parkeerplaatsen op eigen terrein specifiek worden toegewezen aan de bewoners(vraag) van de woningen. De resterende parkeervraag wordt vervolgens afgewikkeld in de omliggende openbare ruimte.

In de huidige situatie zijn reeds een aantal functies gesitueerd. De parkeervraag van deze functies wordt in de huidige situatie volledig afgewikkeld in de openbare ruimte. De toekomstige parkeervraag in de openbare ruimte wordt vergeleken met de huidige parkeervraag in de openbare ruimte.

## Parkeervraag openbare ruimte

### *Functieprogramma*

In de huidige situatie zijn een kapper, winkel voor levensmiddelen en een woonwinkel op de ontwikkellocatie gevestigd. Bovenop deze winkels zijn in de huidige situatie in totaal vier appartementen gesitueerd; waarvan 2 in het middeldure en twee in het dure huursegment. In tabel 2.4 is het huidige functieprogramma weergegeven.

<b>programma</b>	<b>omvang</b>	<b>eenheid</b>
appartement dure huursegment (bewoners)	2	woning
appartement middeldure huursegment (bewoners)	2	woning
winkels	770	m <sup>2</sup> bvo

*Tabel 2.4: Functieprogramma huidige situatie*

De toekomstige parkeervraag in de openbare ruimte bestaat uit het resterende deel van de parkeervraag waarin niet kan worden voorzien op eigen terrein. Het betreft het resterende deel van de bewonersvraag en de volledige bezoekersvraag.

### *Parkeercapaciteit*

Op eigen terrein is in de huidige situatie geen parkeercapaciteit aanwezig. Wel is naast de woonwinkel één garagebox gesitueerd. Op dit moment bestaat geen inzicht in hoeverre deze garage wordt gebruikt als parkeerplaats. In deze studie wordt de garagebox geïnterpreteerd als zijnde één parkeerplaats (worst-case). In de toekomstige situatie wordt een parkeercapaciteit van maximaal 16 parkeerplaatsen gerealiseerd.

### *Aanwezigheidspercentages*

Niet elke doelgroep genereert op alle momenten van de dag en week een even grote parkeervraag. Zo kennen bewoners van de woningen de hoogste parkeervraag gedurende de nacht, terwijl het maatgevende moment voor de winkels op de zaterdagmiddag ligt. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect.

Op basis van de ligging en kenmerken van de huidige winkels kunnen deze als één functie worden gezien. De functie detailhandel is hierbij voor het hanteren van de parkeernormen het meest passend.

Op eigen terrein is in de huidige situatie geen parkeercapaciteit aanwezig. Wel is naast de woonwinkel één garagebox gesitueerd. Op dit moment bestaat geen inzicht in hoeverre deze garage wordt gebruikt als parkeerplaats. In deze studie wordt de

garagebox geïnterpreteerd als zijnde één parkeerplaats (worst-case). In tabel 2.4 zijn de te hanteren aanwezigheidspercentages voor deze studie weergegeven (bron: CROW).

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen (bewoners)	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
woningen (bezoekers)	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%

Tabel 2.4: Aanwezigheidspercentages

#### Parkeernormen

In tabel 2.5 zijn de te hanteren parkeernormen voor de verschillende functies voor de huidige en de toekomstige situatie weergegeven. Voor de functie detailhandel is zijn CROW geen eigen parkeernormen opgenomen. Voor de winkels is op basis van de ligging en kenmerken aansluiting gezocht bij de functie 'buurt- en dorpscentrum' uit het gemeentelijk beleid.

programma	functie conform CROW	gemiddelde norm	eenheid
<i>toekomstige situatie</i>			
appartement dure huursegment (bewoners)	huur, appartement, duur	1,3	woning
appartement dure huursegment (bezoekers)	huur, appartement, duur	0,3	woning
appartement middeldure huursegment (bewoners)	huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	0,9	woning
appartement middeldure huursegment (bezoekers)	huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	0,3	woning
<i>huidige situatie</i>			
appartement dure huursegment (bewoners)	huur, appartement, duur	1,3	woning
appartement dure huursegment (bezoekers)	huur, appartement, duur	0,3	woning
appartement middeldure huursegment (bewoners)	huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	0,9	woning
appartement middeldure huursegment (bezoekers)	huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	0,3	woning
winkels	buurt- en dorpscentrum	3,1	100 m <sup>2</sup> bvo

Tabel 2.5: Te hanteren parkeernormen huidige en toekomstige

### Resultaat parkeervraag

Voorwaarde voor het gebruik van aanwezigheidspercentages is dat de verschillende doelgroepen in de praktijk van elkaars parkeerplaatsen gebruik kunnen maken. In dit specifieke geval gaat dat in de toekomstige situatie niet op voor de 16 parkeerplaatsen op eigen terrein (POET). Hiermee is rekening mee gehouden door de aanwezigheidspercentages van de betreffende parkeerplaatsen altijd op 100% te zetten. In deze studie wordt als uitgangspunt gehanteerd dat deze 16 parkeerplaatsen specifiek worden toegewezen aan de bewoners(vraag) van de woningen.

In tabel 2.6 is aan de hand van het functieprogramma en de aanwezigheidspercentages voor de drie scenario's de resterende parkeervraag in de openbare ruimte berekend in de toekomstige situatie.

		werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
	poet	16	16	16	16	16	16	16	16
scenario 1	restvraag bewoners	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	bezoekers	0,4	0,7	2,9	0,0	2,5	2,2	3,6	2,5
scenario 2a	restvraag bewoners	1,8	1,8	3,2	3,5	2,8	2,1	2,8	2,5
	bezoekers	0,5	0,9	3,6	0,0	3,2	2,7	4,5	3,2
scenario 2b	restvraag bewoners	1,2	1,2	2,1	2,3	1,8	1,4	1,8	1,6
	bezoekers	0,5	0,9	3,6	0,0	3,2	2,7	4,5	3,2
totale parkeervraag	scenario 1	0,4	0,7	2,9	0,0	2,5	2,2	3,6	2,5
openbare ruimte	scenario 2a	2,2	2,7	6,8	3,5	6,0	4,8	7,3	5,6
toekomstige situatie	scenario 2b	1,6	2,1	5,7	2,3	5,0	4,1	6,3	4,8

Tabel 2.6: Berekening toekomstige parkeervraag openbare ruimte per scenario

In tabel 2.7 is aan de hand van het functieprogramma en de aanwezigheidspercentages de parkeervraag in de openbare ruimte in de huidige situatie berekend. Hierbij is rekening gehouden met de garagebox die wordt gebruikt als één parkeerplaats.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
appartementen middelduur (bewoners)	1,3	1,3	2,34	2,6	2,08	1,56	2,08	1,82
appartementen middelduur (bezoekers)	0,06	0,12	0,48	0	0,42	0,36	0,6	0,42
appartementen duur (bewoners)	1,2	1,2	2,16	2,4	1,92	1,44	1,92	1,68
appartementen duur (bezoekers)	0,06	0,12	0,48	0	0,42	0,36	0,6	0,42
winkels	7,2	14,3	2,4	0,0	17,9	23,9	0,0	0,0
parkeerplaats garagebox	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
totaal	8,8	16,1	6,8	4,0	21,7	26,6	4,2	3,3

Tabel 2.7: Parkeervraag openbare ruimte in de huidige situatie

In tabel 2.8 is het verschil in parkeervraag in de openbare ruimte weergegeven tussen de huidige situatie en de drie scenario's in de toekomstige situatie. Uit de tabel blijkt dat in scenario 1 de parkeervraag in de openbare ruimte ten opzichte van de huidige situatie op alle momenten lager wordt.

In de scenario's 2a en 2b neemt de parkeervraag in de openbare ruimte op de zaterdagavond en zondagmiddag toe. In scenario 2a neemt de parkeervraag in de openbare ruimte toe met (naar boven afgerond) 4 parkeerplaatsen op de zaterdagavond en 3 parkeerplaatsen op de zondagmiddag. In scenario 2b is de toename van parkeervraag in de openbare ruimte ten opzichte van de huidige situatie 3 parkeerplaatsen op de zaterdagavond en 2 parkeerplaats op de zondagmiddag. In de scenario's 2a en 2b wordt de parkeervraag in de openbare ruimte op alle andere momenten lager ten opzichte van de huidige situatie.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
scenario 1	-8,4	-15,3	-4,0	-4,0	-19,2	-24,4	-0,6	-0,8
scenario 2a	-6,6	-13,4	-0,1	-0,5	-15,8	-21,8	3,1	2,3
scenario 2b	-7,2	-14,0	-1,2	-1,7	-16,8	-22,5	2,1	1,4

Tabel 2.8: Verschil parkeervraag openbare ruimte in de scenario's ten opzichte van de huidige situatie

## 2.3 Toets parkeeroplossing

Uit de mogelijke parkeeroplossingen blijkt dat de maximale toename van parkeerplaatsen in de openbare ruimte (afgerond) vier parkeerplaatsen betreft. De maatgevende momenten voor het afwikkelen van het parkeertekort in de openbare ruimte betreft de zaterdagavond en de zondagmiddag. Opdrachtgever heeft in de directe omgeving, binnen een loopafstand van 100 meter van de ontwikkeling, een parkeerdruk uitgevoerd op de volgende momenten:

- zaterdagavond 19 september 2020 rond 21:00u;
- zondagmiddag 20 september 2020 rond 14:30u.

In tabel 2.9 en 2.10 zijn de resultaten van de parkeerdrukmetingen voor respectievelijk de zaterdagavond en de zondagmiddag weergegeven. De laad- en losplaats aan de Looydijk ter hoogte van Domino's Pizza is overdag van 08:00-18:00u niet beschikbaar voor parkeren. De parkeercapaciteit in het gebied verschilt hierdoor op de zaterdagavond en zondagmiddag.

straat	parkeercapaciteit	bezet	parkeerdruk
Hessenweg (zuid)	26	22	84,6%
Molenkamp	33	7	21,0%
Looydijk (oost)	2	0	0,0%
Looydijk (west)	3	0	0,0%
<i>totaal</i>	<i>64</i>	<i>29</i>	<i>45,3%</i>

Tabel 2.9: Resultaten parkeerdrukmeting zaterdag 19 september 2020

straat	parkeercapaciteit	bezet	parkeerdruk
Hessenweg (zuid)	26	22	84,6%
Molenkamp	33	21	63,6%
Looydijk (oost)	0	0	0%
Looydijk (west)	3	1	33,3%
<i>totaal</i>	<i>62</i>	<i>44</i>	<i>71,0%</i>

Tabel 2.10: Resultaten parkeerdrukmeting zondag 20 september 2020

In tabel 2.11 is de toekomstige parkeerdruk voor de zaterdagavond en de zondagmiddag berekend wanneer het parkeertekort van de ontwikkeling wordt voorzien in de openbare ruimte. Conform het gemeentelijk beleid mag de parkeerdruk in de openbare ruimte overdag niet hoger zijn dan 85% en in de nachtperioden maximaal 90%. Uit de berekening blijkt dat, wanneer de resterende parkeervraag van de ontwikkeling wordt voorzien in de openbare ruimte, de parkeerdruk in het gebied maximaal 76% bedraagt. Hiermee is in de directe omgeving van de ontwikkeling voldoende parkeercapaciteit in het openbare gebied beschikbaar om het parkeertekort op te vangen.

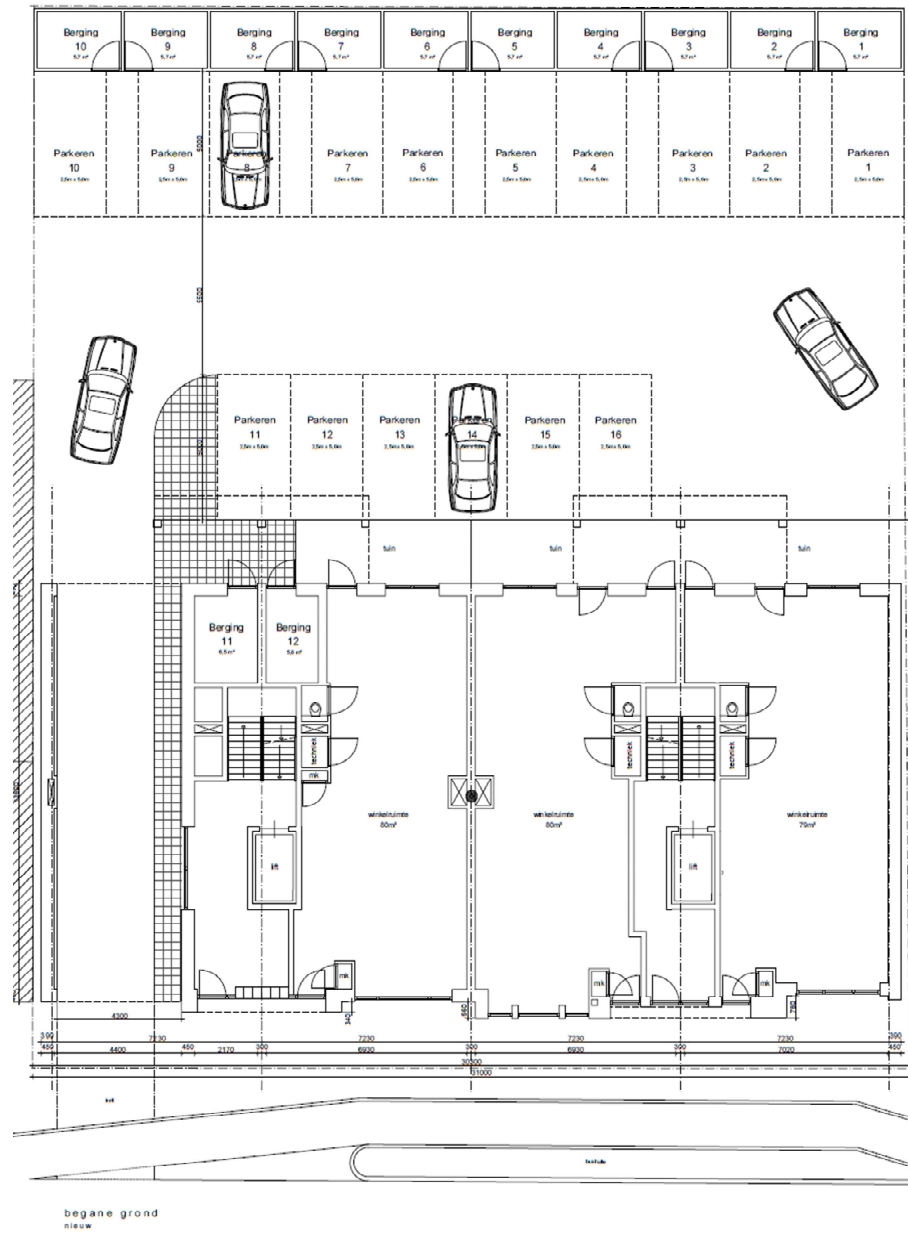
	zaterdagavond	zondagmiddag
huidige bezetting	29	44
toename parkeren ontwikkeling (afgerond)	4	3
toekomstige parkeerbezetting	33	47
parkeercapaciteit	64	62
<i>toekomstige parkeerdruk</i>	<i>52%</i>	<i>76%</i>

Tabel 2.11: Berekening toekomstige parkeerdruk openbare ruimte



### 3 Ontsluiting

Voor de ontwikkeling is door de opdrachtgever een ontwerp opgesteld (zie figuur 3.1). Onderstaand is dit ontwerp beoordeeld op verkeer en parkeren.



Figuur 3.1: Ontwerp verkeer en parkeren (bron: opdrachtgever)

### *Parkeerterrein*

Voor het parkeerterrein achter de ontwikkeling is een ontwerp opgesteld. Door de geringe hoeveelheid parkeerplaatsen en het karakter hiervan hoeft niet perse te worden voldaan aan de NEN. De parkeerplaatsen hebben een maatvoering van 2,5 x 5,0 meter. Hiermee zijn de parkeervakken bruikbaar. De rijbaan tussen de parkeervakken bedraagt 5,50m en is hiermee voldoende om de parkeervakken op een goede wijze en zonder schaderijden in en uit te rijden.

In de huidige situatie is het parkeervak strak tegen de muur gesitueerd. Hierbij ontstaat de kans dat de parkeerder niet goed kan in- of uitstappen. Ter optimalisatie kan worden overwogen om parkeervak 1 te verplaatsen; bijvoorbeeld naast parkeervak 16. Hiermee kan het comfort van in- en uitrijden voor de parkeerder in parkeervak 1 worden verbeterd. Alternatief is om het parkeervak iets te verbreden om in- en uitstappen te vergemakkelijken.

### *Toegangsweg*

De (overdekte) doorgang naar de parkeerplaatsen heeft een minimale breedte van 4,30 meter; inclusief overrijdbaar half verhoogd trottoir. Dit is breed genoeg voor twee tegemoetkomende personenauto's om met lage snelheid elkaar te kunnen passeren. Automobilisten hebben vrij zicht op de situatie in en net na de 'tunnel'. Voor de toegangsweg zijn twee voorstellen te overwegen om de situatie te optimaliseren.

Aan de uiteinden van de 'tunnel' kan een spiegel worden geplaatst om het zicht van het in- en uitrijdend verkeer te verbeteren. Dit heeft een positief effect op zowel de zichtbaarheid als de veiligheid doordat automobilisten eerder kunnen inschatten in hoeverre het veilig is om op te rijden.

Daarnaast is ter hoogte van parkeerplaats 11 een kolom gesitueerd. Om schaderijden te voorkomen kan worden overwogen om rondom de kolom een aanrijdbeveiliging te plaatsen en/of de kolom door middel van verlichting duidelijk zichtbaar te maken.

### *Ontsluiting*

Tussen de ing-/uitgang van de toegangsweg en het fietspad is een opstelruimte van circa 4 meter. Dit is ruim voldoende voor automobilisten om tijdig voldoende zicht te hebben op de verkeerssituatie op en fietspad en de Hessenweg en in te schatten in hoeverre het veilig is om op te rijden. Aanbevolen wordt om te voorkomen dat zichtbelemmerende objecten worden geplaatst die het zicht van uitrijdende voertuigen kunnen belemmeren.

De ontsluiting van de ontwikkeling ligt direct ten zuiden van de bushalte. Bussen doen de halte met hoge frequentie aan. Hierdoor komt het relatief vaak voor dat een bus halteert ter hoogte van de ontsluiting. In de huidige situatie is het inhalen van een halterende bus mogelijk waardoor een halterende bus vrijwel alle zicht van uitrijdende voertuigen op de verkeerssituatie vanuit noordelijke richting ontnemt.

In de toekomstige situatie wordt conform opgave opdrachtgever ter hoogte van de bushalte een doorgetrokken asmarkering op de Hessenlaan aangebracht. Hiermee moet achteropkomend verkeer achter de bus wachten en kan niet meer inhalen. Uitrijdende

automobilisten hebben hierdoor bij een halterende bus geen conflict meer met voertuigen uit noordelijke richting. Daarnaast hebben de automobilisten een goed zicht op de verkeerssituatie in zuidelijke richting.

## 4 Conclusie

### *Parkeren*

Binnen de ontwikkeling worden in de toekomstige situatie appartementen gerealiseerd. Voor het uiteindelijke functieprogramma van de ontwikkeling worden op dit moment drie scenario's uitgewerkt. In het ontwerp van de ontwikkeling is op eigen terrein ruimte voor een maximale parkeercapaciteit van 16 parkeerplaatsen. In alle drie de scenario's hier hiermee onvoldoende parkeercapaciteit beschikbaar om te kunnen voorzien in de volledige eigen parkeervraag van de ontwikkeling.

Voor de parkeeroplossing zijn twee mogelijkheden onderzocht: inzetten van deelauto's of afwikkelen van de resterende parkeervraag in de openbare ruimte. Binnen de ontwikkeling kan één deelauto worden ingezet. Hiermee is in scenario 1 (realisatie 12 appartementen) voldoende parkeeraanbod om te voorzien in de eigen parkeervraag. Voor de scenario's 2a en 2b (realisatie 15 appartementen) is een tekort aan parkeercapaciteit op eigen terrein. Uit parkeerdrukmetingen blijkt dat in het omliggende gebied van de ontwikkeling voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is om de kleine toename van parkeervraag op te vangen.

### *Verkeer*

Het ontwerp is vanuit verkeer en parkeren acceptabel. Op een paar punten zijn verdere optimalisaties van het ontwerp mogelijk. De aansluiting en de toegangsweg naar het achtergelegen parkeerterrein volstaan en leiden niet knelpunten op gebied van veiligheid en doorstroming. De parkeerplaatsen op het binnenterrein zijn goed te gebruiken en ook de tussengelegen rijbaan is van voldoende afmeting om te zorgen dat parkeerders de parkeerplaatsen zonder schaderijden kunnen in- en uitrijden.