

Mobiliteitsonderzoek Loverbosch III

Duurzame bereikbaarheid in een
natuurinclusieve wijk



Verantwoording

Titel Mobiliteitsonderzoek Loverbosch III
Onderwerp: Duurzame bereikbaarheid in een natuurinclusieve wijk
Projectnummer: 5100 4314
Klant: Pouderoyen Tonnaer
Referentienummer Text.
Versie: Concept 2.0

Datum: 4-2-2022

Auteur M.G. van der Leck MSc
E-mailadres Maarten.vanderleck@sweco.nl

Gecontroleerd door: Willem Scheper
Paraaf gecontroleerd

Goedgekeurd door Willem Scheper
Paraaf goedgekeurd

Document referentie: c:\users\nlwsch\appdata\local\microsoft\windows\inetcache\content.outlook\bmze29kf\loverbosch iii v3.1 gemeentelijke variant.docx

Inhoudsopgave

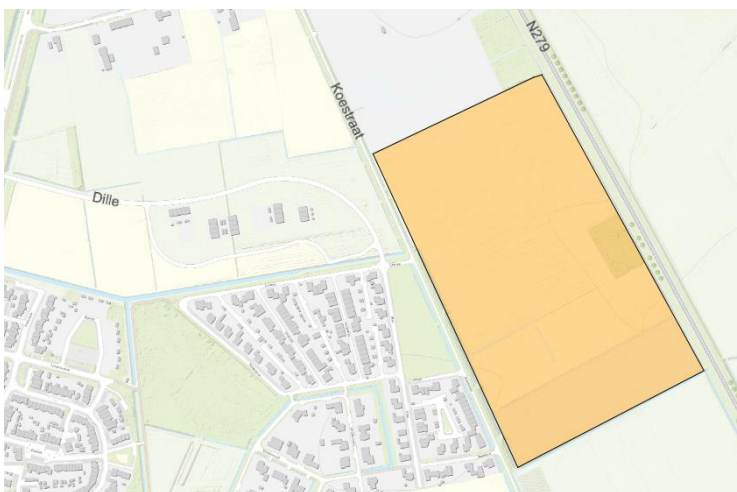
Verantwoording.....	2
1. Inleiding	5
1.1 Plangebied.....	5
2. Visie.....	6
3. Analyse huidige situatie.....	7
3.1.1 Ruimtelijke analyse	7
3.2 Bereikbaarheidsanalyse	8
3.3 Beleid.....	10
3.4 Relevante wegen in de omgeving	11
4. Toekomstige situatie.....	13
4.1 Inleiding en uitgangspunten	13
4.2 Verkeersgeneratie	13
4.2.1 Verdeling over het wegennet.....	14
4.2.2 Ontsluitingsvarianten	15
4.3 Impact omliggend wegennet	18
4.3.1 Verdeling van het verkeer	18
4.3.2 Aandachtspunten	19
4.4 Intern	22
4.5 Parkeren	24
4.5.1 Uitgangspunten	24
4.5.2 Parkeerbalans	25
4.5.3 Toekomstbestendig parkeren.....	26
Bijlage I - Isochronokaarten.....	28
Bijlage 2 – verkeersintensiteiten	31
Bijlage 3 – rotondeberekening.....	33
Bijlage 4 – parkeerbalans	36

1. Inleiding

De gemeente Asten staat voor een aanzienlijke woningbouwopgave, met name als het gaat om het realiseren van betaalbare woningen. De gemeenteraad wil zich actief inzetten op het versnellen van de woningbouwproductie in de gemeente. Hiertoe heeft zij op 9 maart jl. de *Versnellingsagenda woningbouw* vastgesteld. Onderdeel van deze versnellingsagenda is het versneld in ontwikkeling nemen van Loverbosch fase 3.

1.1 Plangebied

Het plan Loverbosch fase 3 (hierna Loverbosch III) is voorzien op de percelen gelegen ten zuiden van de volkstuinen tussen de Koestraat en de N279. Op onderstaande afbeelding is het plangebied weergegeven.



Figuur 1.1: Plangebied Loverbosch III

De nieuwe wijk wordt groen en natuurinclusief ontworpen. Vanuit mobiliteit wordt hierbij aangesloten. Daarom krijgen duurzame vervoersmiddelen prioriteit in het gebied en is parkeren effectief georganiseerd. Hiermee blijft er meer ruimte over voor groen, leefbaarheid en woningbouw.

In dit rapport is beschreven welke de mobiliteitsmaatregelen die bij de ontwikkeling van Loverbosch III horen. In hoofdstuk 2 wordt de visie beschreven. Hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de huidige ruimtelijke- en mobiliteitssituatie. In hoofdstuk 4 wordt de toekomstige situatie uiteengezet en wat daarvoor nodig is.

2. Visie

Mobiliteit is belangrijk voor leefbaarheid. Door verplaatsingen kan je zaken bereiken die het leven kleur geven, zoals familie en vrienden, sportvelden en school. Sommige vervoersmiddelen hebben echter in meer en mindere mate externe invloed. Auto's geven grote persoonlijke vrijheid, maar zorgen voor verkeersslachtoffers, stoten vaak schadelijke stoffen uit en hebben veel ruimte nodig.

In Loverbosch III staat natuurinclusief ontwerp centraal. Om hier ruimte voor te creëren en een prettige, groene en levendige wijk te ontwikkelen, wordt voorrang gegeven aan duurzame en ruimte-efficiënte vervoersmiddelen, zoals lopen en de fiets. De vanzelfsprekendheid waarmee de auto dominant in het straatbeeld aanwezig is, dringen we in Loverbosch III terug. Loverbosch III wordt een groene wijk waarbij kinderen veilig op en bij de straat kunnen spelen.

In Loverbosch III staan fietsers en voetgangers centraal. Zij kunnen zich vrij, gemakkelijk en comfortabel door het gebied verplaatsen. De fiets is ook het aangewezen vervoersmiddel voor verplaatsingen richting het centrum van Asten, onderwijsinstellingen en werk. Fietsen kunnen vlakbij de woningen worden gestald. De gemeente Asten onderzoekt een nieuwe fietsroute tussen Loverbosch en het centrum via het 'evenemententerrein'.

De auto is te gast in de wijk en wordt op strategische plekken geparkeerd. Zo blijft er meer ruimte over voor groen, woningbouw en mensen. De maximale afstand tussen woning en parkeerplaats is, conform het beleid, 100 meter. Door het geclusterd aanbieden van parkeerplaatsen wordt de wisselwerking tussen bewoners en bezoekers bevorderd. Daarnaast komen er elektrische laadpalen en een pakketkluis waardoor bestelbusjes met artikelen die normaalgesproken aan huis worden bezorgd, niet meer door de wijk hoeven te rijden. In de toekomst kunnen op deze parkeervoorzieningen ook deelauto's worden aangeboden.

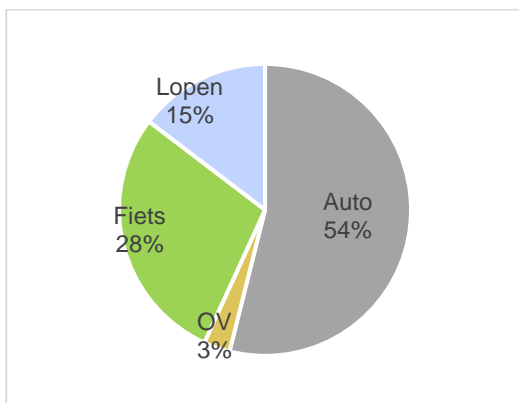
De autobewegingen binnen de wijk worden geminimaliseerd en de ontsluiting is gericht op de A67 en N279. De wijk mag echter niet direct op de N279 aangesloten worden.

3. Analyse huidige situatie

Het oosten van Asten is de afgelopen jaren een omvangrijke transformatie ondergaan. Twee fasen van Loverbosch zijn reeds gerealiseerd of in aanbouw. Loverbosch III geeft het gebied nog een kwaliteitsimpuls door een woonwijk te realiseren in het groen en met het groen.

3.1.1 Ruimtelijke analyse

Het gemiddelde autobezit in Asten is 1,2 auto per huishouden¹. Deze auto wordt in de gemeente relatief veel gebruikt. 54% van de verplaatsingen worden gedaan met de auto, 28% met de fiets, 15% lopend en 3% met het openbaar vervoer. Het autogebruik is hiermee groter dan bijvoorbeeld in Someren waar circa 47% van de verplaatsingen met de auto wordt gedaan en 32% met de fiets². Astenaren gebruiken weinig het openbaar vervoer en lopen weinig voor hun verplaatsingen. Zie figuur 2.1 voor de verdeling van het type vervoersmiddel per verplaatsing.



Figuur 3.1: Vervoersmiddel per verplaatsing

Ruim een derde van de inwoners van Asten werkt in Asten zelf op een gemiddelde afstand van 700 meter. Iets minder dan de helft werkt op een afstand van minder dan 7,5 kilometer van hun woonlocatie. Deze afstand is voor de meeste mensen goed af te leggen met de fiets. Ruim driekwart werkt op minder dan 15 kilometer afstand³. Deze afstand kan een aantrekkelijke woon-werkafstand zijn met een elektrische fiets.

¹ CBS (2019). *Gemiddelde aantal personenauto's per huishouden naar gemeenten*.

² OViN (2016). *Modal Split per gemeente. OViN bewerking Goudappel Coffeng*

³ CBS (2019) *CBS Banen van werknemers naar woon- en werkregio*

Klimaat

In de klimaatwet is vastgelegd dat de CO₂-uitstoot in 2030 met ten minste 49% moet zijn gedaald ten opzichte van 1990 en de doelstelling is in het coalitie akkoord verder aangescherpt naar 60%. Elke sector, gemeente en instelling dient hieraan bij te dragen. De gemeente Asten wil in 2030 klimaatbestendig zijn.

In de gemeente Asten is de gehele CO₂-uitstoot met 13% toegenomen. Wegverkeer heeft een aandeel van 35% van deze totale CO₂-uitstoot en is met ruim 80% toegenomen⁴. Hier ligt zodoende een behoorlijke opgave voor de gemeente Asten.

Verkeersveiligheid

In de omgeving van het plangebied hebben de afgelopen jaren (tussen 2015 en 2020) een aantal ongevallen plaatsgevonden. Op de Floralaan tussen Stegen en Marsstraat hebben drie ongevallen met letsel plaatsgevonden. Er hebben zich in de afgelopen vijf jaar geen ongevallen voor gedaan met een dodelijk gevolg⁵.

Voorzieningen

In de directe omgeving van het plangebied zijn geen (dagelijkse) voorzieningen aanwezig. In het centrum van Asten zijn verschillende voorzieningen aanwezig waaronder supermarkten, detailhandel en horeca. In de omgeving van het plangebied zijn verschillende onderwijslocaties en sportfaciliteiten zoals tennisvereniging 't Root en zwembad De Schop.

Conclusie

Het centrum van Asten speelt een belangrijke rol voor de (dagelijkse) voorzieningen. Deze ligt hemelsbreed op circa anderhalve kilometer vanaf het plangebied. Rondom het plangebied liggen verschillende onderwijsinstellingen en sportvoorzieningen.

In Asten neemt de auto een belangrijke rol in als het gaat om het huidige vervoerspatroon. De fiets heeft een grote potentie om meer gebruikt te worden, omdat de meeste inwoners van Asten op (elektrische) fietsafstand van hun werk wonen.

Hoewel elk verkeersslachtoffer teveel is, zijn er geen directe verkeersveiligheidsknelpunten in de omgeving. De CO₂-uitstoot is vanaf 1990 met ruim 80% toegenomen.

3.2 Bereikbaarheidsanalyse

De dagelijkse reistijd van mensen is al eeuwenlang stabiel. Vroeger verplaatste men zich hoofdzakelijk te voet of te paard. Tegenwoordig hebben we een breed scala aan vervoersmiddelen om uit te kiezen, vaak met actuele reisinformatie en verschillende alternatieven. Per dag reist men gemiddeld tussen de 70 tot 90 minuten. Dat zijn alle reizen, waaronder woon-werkverkeer, naar school, vrienden en familie en boodschappen. Voor de meeste lange afstanden zijn we daarom redelijkerwijs bereid om 30 tot 45 minuten over een enkele reis te doen.

⁴ Rijksoverheid. *Emissieregistratie*. Geraadpleegd in mei 2021

⁵ ESRI Nederland (2021). *Verkeersongevallen*. Geraadpleegd via Arcgis online in mei 2021 (laatst geupdate 5 mei 2021)

In deze paragraaf onderzoeken we per modaliteit welke locaties te bereiken zijn tot 30 en 45 minuten.

Zie bijlage 1 voor de kaarten met het bereik per vervoersmiddel. Deze geven duidelijk weer welke locaties in hoeveel tijd bereikbaar is vanaf Loverbosch III.

Lopen

Er is op dit moment geen voorzieningen aanwezig voor voetgangers rondom het plangebied. De bushalte aan de Floralaan ligt op circa 10 minuten lopen. De (dagelijkse) voorzieningen liggen in het centrum van Asten en zijn in circa 20 minuten lopend te bereiken.

Fiets

Rondom het plangebied zijn verschillende vrijliggende fietspaden. Bij de straten die dit niet hebben, wordt de rijbaan gedeeld met gemotoriseerd verkeer. Het fijnmazige netwerk binnen het huidig bebouwde gedeelte van Asten zorgt ervoor dat het bereik voor fietsers binnen Asten groot is. Heel Asten is te bereiken binnen tien minuten fietsen en het centrum in circa vijf minuten. In twintig minuten fietsen is Someren te bereiken en Deurne binnen een half uur. Het bereik met de elektrische fiets is iets groter. Dan is de rand van Helmond in een half uur bereikbaar.

Openbaar vervoer

Aan de Floralaan ligt een bushalte met een abri en een overdekte fietsenstalling. Hier rijdt elk half uur een bus naar het station in Helmond (20 minuten) en naar Eindhoven via Someren. Tussen 14:00 en 17:30 rijdt de bus elk kwartier.



De bushalte is goed bereikbaar met de fiets. De ketenreis tussen Loverbosch III en de bus is daarom kansrijk. Op deze manier is station Eindhoven in drie kwartier te bereiken vanaf Loverbosch III.

Auto

De auto heeft een relatief groot bereik, zeker via de A67. Als de eventuele files niet meegenomen worden, zijn Eindhoven, Helmond en Venlo in circa 20 tot 30 minuten te bereiken. 's-Hertogenbosch, Tilburg en Duisburg zijn in circa 45 minuten bereikbaar.

Deelmobiliteit en elektrische auto's

In Asten staan verschillende deelauto's van Snappcar. Dit is een deelauto aanbieder die particulieren de mogelijkheid geeft om hun eigen auto aan te bieden om te delen. In de praktijk blijkt dat dit type deelautoconcept (peer-to-peer) veel minder wordt gebruikt dan traditionele deelauto's van bedrijven zoals Greenwheels en MyWheels. In 2020 was het gemiddelde aantal deelauto's (exclusief peer-to-peer) per 100.000 inwoners 46,3.⁶

In Asten zijn enkele openbare laadpunten. Vanuit de klimaatwet is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur opgesteld die laat zien dat er in 2030 circa 1,7

⁶ CROW kennisplatform (2021). *Dashboard duurzaamheidsscore*.

miljoen laadpunten nodig zijn. Dit komt neer op ongeveer één laadpunt per tien inwoners. Momenteel heeft Asten circa 0,02 laadpalen per tien inwoners.

Conclusie

Het plangebied ligt in een groene omgeving aan de rand van Asten. Heel Asten, met dagelijkse voorzieningen, sportfaciliteiten en verschillende onderwijsinstellingen, is binnen tien minuten fietsen te bereiken. Ook de verschillende andere kernen rondom Asten zijn goed bereikbaar met de fiets, zeker op de elektrische fiets. Lopend zijn weinig voorzieningen bereikbaar vanaf het plangebied.

Met de auto is het bereik groter, zeker in oost-westelijke richting. Het aantal elektrische laadpalen moet, op basis van de doelen uit het klimaatakkoord, nog behoorlijk uitgebreid worden. Er zijn momenteel geen deelautoconcepten in de omgeving van het plangebied waarop deze ontwikkeling kan meeliften.

De bus stop op enige afstand van het plangebied, maar is kansrijk voor de ketenreis met de fiets.

3.3 Beleid

In het gemeentelijk verkeer en vervoerplan van de gemeente Asten geeft de gemeente aan in te zetten op duurzame mobiliteit, een duidelijke verkeersstructuur en behoud van het groene karakter. Dat sluit aan bij de visie op mobiliteit van Loverbosch III.

De fiets krijgt prioriteit bij de ontwikkeling van Loverbosch III en ook in het gemeentelijk beleid. De utilitaire fietser is hierbij uitgangspunt. Rondom het plangebied zijn er verschillende fietsroutes. De Koestraat wordt veel gebruikt door fietsers. De Stegen is onderdeel van een recreatief fietsroutenetwerk. Het fietspad langs de Floralaan is een belangrijke schakel in de lokale fietsstructuur. In de toekomst wordt er een nieuwe verbinding aangelegd tussen de ontwikkeling van Loverbosch en het centrum door het zogenaamde evenemententerrein.

De gemeente beschrijft drie type wegen binnen de bebouwde kom. Een *gebiedsontsluitingsweg* is een weg die belangrijk is voor de bereikbaarheid met de auto voor Asten. Hierbij staat doorstroming centraal en is de maximumsnelheid 50 km/u. Fietsers rijden hier bij voorkeur op vrijliggende fietspaden. Daarnaast zijn er twee typen *erftoegangswegen*. Dit zijn wegen die toegang geven tot woningen en andere voorzieningen. Hier krijgt leefbaarheid een belangrijker rol en delen verschillende verkeersdeelnemers de weg. De maximale snelheid op deze wegen is 30 km/u. Bij erftoegangsweg type 1 ligt meer nadruk op doorstroming en zijn hogere verkeersintensiteiten acceptabel. De wegen rondom het centrum zijn dit type. Bij dit type is het gewenst dat er vrijliggende fietspaden zijn. Bij erftoegangsweg type 2 staat leefbaarheid meer centraal. Hier is het gewenst dat de verkeersintensiteit onder de 4.000 motorvoertuigen per etmaal blijft.

3.4 Relevante wegen in de omgeving

Floralaan

De Floralaan is een gebiedsontsluitingsweg waar een maximum snelheid van 50 km/u geldt en heeft voorrang op wegen die op de Floralaan uitkomen. Bij de aansluiting van de Floralaan met de Dille is een specifiek linksafvak richting de Dille. Langs de Floralaan ligt een vrijliggend fietspad en is een bushalte. De bushalte heeft een overdekte fietsenstalling en overdekte zitgelegenheid.



Het verkeersmodel geeft aan dat hier tussen de 7.700 (zuidelijk deel) en 16.100 (noordelijk deel) motorvoertuigen per etmaal rijden.

Dille

De Dille is de belangrijkste ontsluitingsroute voor de eerdere fasen van Loverbosch. De weg is nog niet in zijn uiteindelijke vorm gerealiseerd. De Dille wordt een weg waar maximaal 30 km/u gereden mag worden, krijgt een elementenverharding en is 5,8 meter breed. Fietsers en automobilisten delen de straat en er zijn verschillende huizen, parkeervakken en een school op aangesloten. Hierdoor is het ook een belangrijke woonstraat voor de wijk.



Uit eerdere onderzoeken van de ontwikkeling van Loverbosch gaan – als Loverbosch I en II zijn gerealiseerd – over deze weg circa 2.950 tot 3.250 motorvoertuigen per gemiddelde werkdag rijden.

Koestraat

Langs het plangebied loopt de Koestraat. Volgens het beleid is dit een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom, maar daar voldoet de uitstraling van de straat nu niet aan. De verharding is asphalt en de maximum snelheid is 50 km/u. Door de lange rechtstand van de weg rijdt men hier hard. De V85% is hier 66 tot 77 km/u. De Koestraat is onderdeel van de een belangrijke fietsroute. Uit tellingen blijkt dat hier circa 500 tot 600 motorvoertuigen per etmaal rijden.



Voordeldonk

In het zuiden van het plangebied ligt de Voordeldonk. In het oosten sluit deze via Brand aan op de N279. De weg is een *gebiedsontsluitingsweg* en heeft aan de noordzijde een vrijliggend fietspad in twee richtingen van circa 2,3 meter. De maximumsnelheid op deze weg is 50 km/u en volgens het verkeersmodel rijden er in 2030 circa 1.800 tot 1.900 motorvoertuigen per werkdag.



Stegen

De Stegen ligt in het noorden van het plangebied. De straat is een erftoegangsweg en vanaf het kruispunt met de Koestraat geldt er een maximumsnelheid van 30 km/u.



Florapark

Het Florapark ligt in het noorden van de Koestraat en wordt met de Koestraat verbonden door een fietspad. Het Florapark komt uit op de rotonde in het noorden van de Floralaan. De maximumsnelheid is 50 km/u en er rijden volgens het verkeersmodel circa 600 motorvoertuigen per etmaal.



4. Toekomstige situatie

4.1 Inleiding en uitgangspunten

Loverbosch III wordt een groene, toekomstbestendige en levendige wijk. In het gebied komen 250 woningen, waaronder een gebied van 5.000 m² voor innovatieve woonvormen. Zie onderstaande tabel voor de verdeling van de woningen.

Woningtype	Aandeel	Aantal	CROW typologie (tbv verkeersgeneratie en parkeren)
Sociale huurwoningen	30%	69	Huur, huis, sociale huur
Starterswoningen	30%	69	Koop, huis, tussen/hoek
Zelfbouwwoningen	15%	35	Koop, huis, vrijstaand
Vrij	25%	58	Koop, huis, twee-onder-een-kap
Innovatieve woonvormen	5.000 m ²	20	Huur, appartement, midden/goedkoop

4.2 Verkeersgeneratie

Om de verkeersgeneratie te bepalen, is gebruikgemaakt van de CROW kencijfers. Deze cijfers worden in een bandbreedte gegeven en houden rekening met de stedelijkheid van het gebied en ligging ten opzichte van het centrum. Asten wordt aangeduid als *weinig stedelijke* gemeente en het plangebied ligt in *rest bebouwde kom*. Conform het gemeentelijk beleid, wordt het gemiddelde van de bandbreedte aangehouden. Om een gemiddelde weekdag om te rekenen naar werkdag, is de vuistregel die het CROW voorschrijft gebruikt: verhouding weekdag/werkdag is 1,11. Alle in dit onderzoek beschreven intensiteiten zijn voor een gemiddelde werkdag, tenzij anders aangegeven.

Zie onderstaande tabel voor de verkeersgeneratie op een gemiddelde werkdag. De uiteindelijke verkeersgeneratie is afgerond op 100-tallen om schijnnaauwkeurigheid te voorkomen.

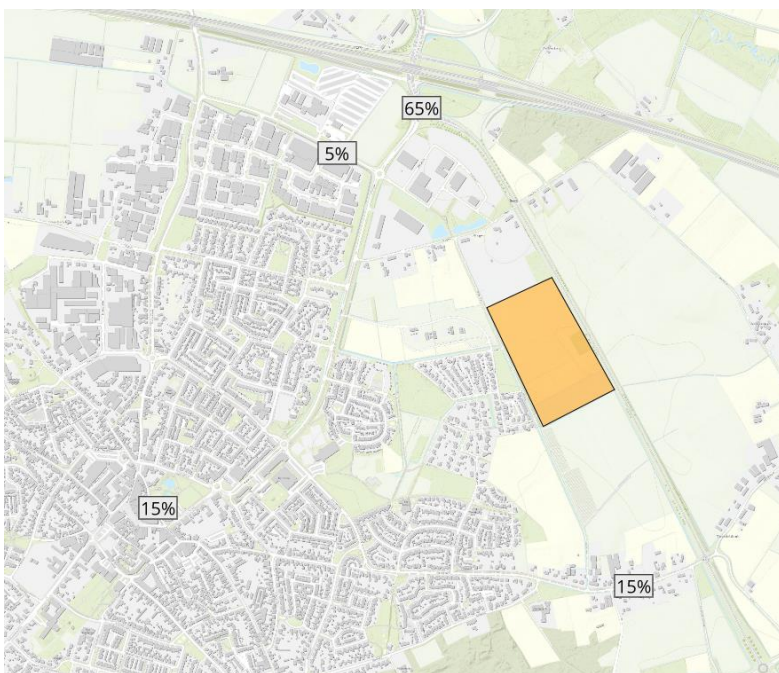
Type woning	Gemiddelde verkeersgeneratie
Sociale huurwoningen	429
Starterswoningen	567
Zelfbouwwoningen	319
Vrij	502
Innovatieve woonvormen	91
	1.900

4.2.1 Verdeling over het wegennet

Het verkeer wat vanuit Loverbosch III gaat rijden, verdeelt zich over de wegen rondom het plangebied. De verdeling over het wegennet is gebaseerd op bestemmingen in de omgeving, werklocaties, lokale kennis van Pouderoyen Tonnaers en de verkeersstudies van Loverbosch I en II.

De spitsen zijn vaak de grootste knelpunten als het gaat om doorstroming. Voor de verkeersgeneratie wordt de standaard vuistregel gebruikt dat circa 10% van het werkdaggemiddelde tijdens de spits rijdt. In de ochtendspits rijdt 2/3 vanaf het plangebied en 1/3 richting het plangebied. De avondspits rijdt 3/4 richting het plangebied en 1/4 vanaf het plangebied.

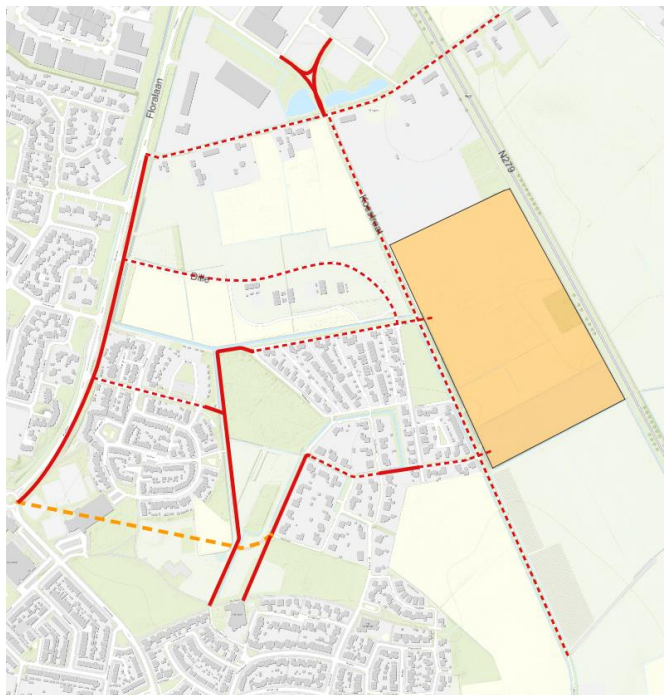
Zie onderstaand figuur voor de globale verdeling het gemotoriseerde verkeer vanuit Loverbosch III.



Figuur 4.1: Globale verdeling verkeersgeneratie Loverbosch III

4.2.2 Ontsluitingsvarianten

De fiets krijgt een prominente plek in Loverbosch III en het verplaatsingspatroon van de toekomstige bewoners. De fietsinfrastructuur in Loverbosch III sluit daarom aan op het omliggende fietsnetwerk.



Figuur 4.2: Fietsinfrastructuur rondom het plangebied

De uitgangspunten voor de ontsluiting van gemotoriseerd verkeer is gebaseerd op de visie (hoofdstuk 1) en analyse (hoofdstuk 2). Hieronder een samenvatting van de uitgangspunten:

- Loverbosch III kan niet direct via de N279 worden ontsloten
- De Koestraat is een belangrijke fietsroute
- Gemotoriseerd verkeer rijdt zo snel mogelijk naar de stroomwegen (A67 of N279)
- Ontsluiting gericht op het noorden omdat daar het meeste verkeer heen rijdt en de concurrentiepositie van de fiets voor verplaatsingen richt het centrum vergroot
- Calamiteitendiensten hebben twee uitvalswegen

Variant 1

Deze variant maakt zoveel mogelijk gebruik van de huidige infrastructuur. De nieuwe ontsluiting van Loverbosch III sluit via de Linnen aan op de Dille. De ontsluiting van fietser en auto's is deels hetzelfde. De Koestraat wordt in deze variant afgesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Fietsers kunnen wel gebruik blijven maken van de Koestraat.



Bij deze variant wordt de gehele ontwikkeling van Loverbosch III ontsloten op de Linnen en de Dille. De Linnen ligt langs het park en speeltuin van Loverbosch en met deze ontsluiting wordt dit een vrij drukke weg en druk kruispunt met de Linnen en Vlas.

Daarnaast wordt de Dille een erg drukke straat met ruim 5.000 motorvoertuigen per dag. Dat past niet bij de uitstraling en functie van de Dille.

Variant 2

Deze variant maakt eveneens zo veel mogelijk gebruik van de huidige infrastructuur als variant 1, maar ontlast de Dille deels door een extra ontsluiting richting het zuiden te realiseren.

Deze ontsluiting loopt via het zuidelijke deel van de Koestraat naar de Voordeldonk. Het noordelijke deel van de Koestraat wordt afgesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de hoofdontsluiting, met uitzondering van landbouwverkeer. Hierdoor neemt de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op dit gedeelte van de Koestraat af en wordt de route voor fietsers veiliger. Ook de Stegen wordt bij deze variant rustiger. De Stegen is onderdeel van een recreatief fietsrouten netwerk.



De hoofdontsluiting van Loverbosch III sluit iets ten noorden van de Linnen aan op de Dille. Hiermee wordt de Linnen en het aangrenzende park ontzien van een groei van gemotoriseerd verkeer. De Linnen wordt een fiets- en voetgangersverbinding richting Loverbosch III.

Variant 3

De hoofdontsluiting van deze variant loopt via de Koestraat richting het noorden. Via een nieuwe ontsluitingsweg bij het Florapark sluit deze ontsluitingsweg aan op de rotonde bij de Floralaan en Nobisweg. Op deze manier wordt de verbinding richting de A67 directer en de verbinding voor gemotoriseerd verkeer richting het centrum minder direct. Hiermee is de concurrentiepositie van de fiets tussen Loverbosch III en het centrum sterker.



Bij deze variant komt er geen verbinding tussen Loverbosch III en de andere fasen van Loverbosch voor gemotoriseerd verkeer. Hierdoor blijven de bestaande straten in dat deel van de wijk relatief rustig. Fietsers en voetgangers kunnen zich wel snel en gemakkelijk binnen de wijk verplaatsen.

Om het netwerk robuust te houden, is gekozen om ook een ontsluiting richting het zuiden via de Koestraat te realiseren. Het gedeelte tussen de twee aansluitingen op de Koestraat wordt fietspad.

Conclusie

Bij variant 1 rijden over de Linnen en de Dille in de toekomst ruim 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit is ongewenst gezien het park aan de Linnen en de functie van de Dille in het lokale verkeersnetwerk. Daarbij hebben fietsers en gemotoriseerd verkeer deels dezelfde ontsluiting. Deze variant heeft daarom niet de voorkeur.

Bij variant 2 wordt de Dille, met circa 4.900 motorvoertuigen per etmaal, minder druk dan bij variant 1 door een extra ontsluiting via het zuiden. De Dille wordt hiermee drukker dan in de huidige situatie, maar vanwege de noordelijke aansluiting op een relatief klein gedeelte van Loverbosch. Het noordelijke deel van de Koestraat en de Stegen wordt verlicht van de verkeersdruk. Hierdoor wordt de verkeersveiligheid voor fietsers verbeterd.

Bij variant 3 wordt een nieuwe ontsluitingsroute gerealiseerd. Hiervoor moeten verschillende infrastructurele ingrepen worden gedaan, waaronder op het Florapark. De route richting de A67 is zo direct mogelijk voor gemotoriseerd verkeer.

De conclusie hierbij is dat variant 1 ongewenst is. Variant 2 en 3 zijn mogelijk. Vanuit een integrale afweging geeft de gemeente de voorkeur voor variant 2. In het volgende hoofdstuk wordt deze ontsluiting verder uitgewerkt.

4.3 Impact omliggend wegennet

4.3.1 Verdeling van het verkeer

De verkeersgeneratie van Loverbosch III is verdeeld over het netwerk met ontsluitingsvariant 2. Hierbij is aangenomen dat al het regionale verkeer richting het zuidoosten via het zuidelijk deel van de Koestraat rijdt. 2/3 van het verkeer richting het centrum rijdt via de nieuwe ontsluitingsweg en de Dille; 1/3 rijdt via het zuidelijke gedeelte van de Koestraat en de Voordeldonk.

De Koestraat is in de huidige situatie onderdeel van een belangrijke lokale fietsroute. De maximum snelheid is momenteel 50 km/u, maar uit de tellingen blijkt dat men hier hard rijdt. De V85⁷ is 66 tot 77 km/u. Om de verkeersveiligheid te verbeteren, een betere fietsroute te creëren en het doorgaande verkeer via de Stegen en Koestraat te verhinderen is het gewenst dat het noordelijke deel van de Koestraat voor doorgaand gemotoriseerd verkeer wordt afgesloten. Ook is er geen uitwisseling tussen het noordelijke deel van de Koestraat en Loverbosch fase 3 mogelijk. Indien de gemeente het wens om de Koestraat toegankelijk te houden voor landbouwverkeer, is het voorstel om een landbouwsluit toe te passen.

De impact van het plangebied is per wegvak opgeteld bij de intensiteiten die in 2030 te verwachten zijn op die wegvakken. Hiervoor zijn de verkeersintensiteiten gebruikt uit tellingen, het verkeersmodel en het verkeersonderzoek van Loverbosch fase 1 en 2.

De Koestraat wordt voor afgesloten voor doorgaand autoverkeer. In de toekomstige situatie neemt het huidige verkeer een andere route. Een deel zal het centrum van Asten proberen te vermijden en via de Dille, nieuwe ontsluitingsweg en het zuidelijk deel van de Koestraat rijden. Omdat dit een minder directe route is waar een maximumsnelheid van 30 km/u geldt, rijdt een ander deel in de toekomst via de Floralaan en Voordeldonk. We gaan ervan uit dat 50% van het huidige doorgaande verkeer op de Koestraat de route via de Dille, Loverbosch III en zuidelijk deel van de Koestraat rijdt. Dat zijn circa 250 motorvoertuigen per etmaal.

Zie onderstaande tabel voor de toekomstige verkeersintensiteiten op het omliggende wegennet. De intensiteiten zijn afgerond op 100-tallen. Omdat dit pas in de laatste stap is afgerond, kunnen er enkele straten een 100-tal afwijken.

Straat	Verkeers- generatie plangebied	Intensiteit 2030 zonder planontwik- kelingen	Toekomstig e intensiteit inclusief planontwik- kelingen
Noordelijke interne ontsluitingsweg	1.500	-	1.800
Zuidelijke interne ontsluitingsweg	400	-	600

⁷ Dat houdt in dat 85% van het verkeer maximaal deze snelheid rijdt.

Dille	1.500	3.100	4.900
Floralaan richting A67	1.200	16.100	17.300
Floralaan richting centrum	1.300	8.300	10.100
Zuidelijk deel van de Koestraat	400	500	600
Voordeldonk west	100	1.900	2.000
Voordeldonk oost	300	1.800	2.100

Zie bijlage 2 voor meer verkeersintensiteiten, waaronder de spitsintensiteiten en richtingen.

4.3.2 Aandachtspunten

Niet alle wegen in het gebied zijn ingericht op de nieuwe functie als ontsluiting van Loverbosch III. In deze paragraaf worden een aantal aandachtspunten beschreven en oplossingsrichtingen onderzocht.

Dille

Met de ontsluiting van Loverbosch fase 3 op de Dille, wordt de straat in de toekomstige situatie een redelijk drukke straat met circa 4.900 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag. De gemeente Asten typeert deze weg als een *erftoegangsweg type II*. In het gemeentelijk verkeer en vervoerplan van Asten staat dat de gemeente ernaar streeft om op dit type wegen maximaal 4.000 motorvoertuigen per etmaal te laten rijden. Inclusief het verkeer van/naar Loverbosch fase 3 wordt de intensiteit circa 4.900 mvt en daarmee hoger dan de richtlijn. Daarom zijn aanvullende maatregelen vereist.

De ochtend- en avondspits zijn de drukste momenten voor het gemotoriseerd verkeer. Op het drukste punt van de Dille rijden in de toekomstige situatie circa 440 motorvoertuigen in het drukste uur van ochtendspits en 500 in het drukste uur van de avondspits. Dat komt neer op gemiddeld één auto elke zeven seconden.

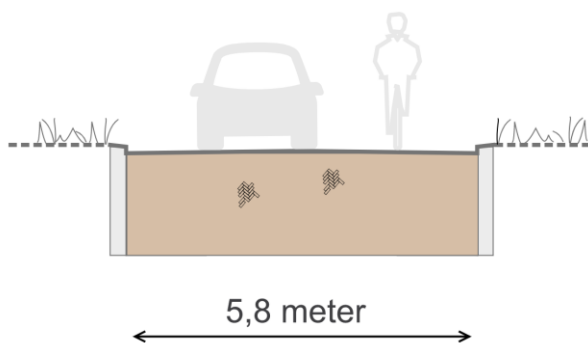
Met een aantal aanpassingen aan de Dille is het mogelijk om de Dille als ontsluitingsweg van Loverbosch III vorm te geven en de verkeersveiligheid te borgen.

Het mengen al het verkeer op de rijbaan is mogelijk, mits er voldoende snelheidsremmende maatregelen zijn, fietsers duidelijk zichtbaar zijn en de voorrangssituatie duidelijk is. Fietsstroken op de straat kunnen ervoor zorgen dat fietsers een duidelijke plek op straat krijgen. Echter lopen deze fietsstroken door op de Dille (ten opzichte van de zijstraten) en krijgt de weg een uitstraling als een doorgaande weg. Hier rijden automobilisten doorgaans sneller dan een straat waar het een duidelijke woonstraat betreft. In principe zijn kruispunten in 30 km/u gebieden gelijkwaardig, maar door de doorlopende fietsstroken kan het bij kruispunten tot onduidelijke (en mogelijk onveilige) situaties leiden.

Daarom is het wenselijk dat de weg wordt vormgegeven als met een gemengd profiel van 5,8 meter met open verharding en zonder fietsstroken. Hiermee krijgen fietsers een volwaardige plek op straat, kunnen automobilisten elkaar inhalen maar blijft de straat relatief smal wat snel rijden beperkt. Bij elke kruispunt worden er plateaus toegepast om het kruispunt duidelijk aan te geven en de snelheid van het verkeer te beperken. Door de vormgeving van bestrating de weg visueel smaller te maken, draagt dit bij aan het rustiger rijden van de automobilisten. Dit kan bijvoorbeeld door ander patroon in de verharding. Dit past beter bij de functie van de straat als woonstraat. Het is ongewenst dat er haakse parkeervakken op de Dille uitkomen.

Fietsers kunnen op deze manier relatief veilig gebruikmaken van de weg. Het is echter gewenst om fietsers een extra parallelstructuur te bieden, bijvoorbeeld aan de zuidzijde.

Nabij de school is het nodig dat er een verbijzondering in het straatbeeld komt en er veilige oversteekvoorzieningen zijn voor fietsers en voetgangers. Dit hangt onder andere af van de precieze situatie van de school, de inrichting, omvang en functie.

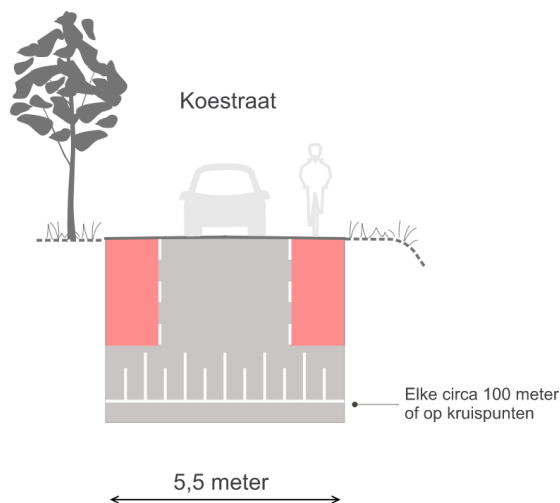


Figuur 4.3: Principe doorsnede van het gewenste profiel op de Dille

Zuidelijk deel van de Koestraat

De huidige vormgeving van de Koestraat past niet bij de toekomstige functie van de weg. In de huidige situatie wordt er relatief hard gereden op de Koestraat en de weg is smal om fietsers en gemotoriseerd verkeer elkaar te laten passeren. De breedte van het huidige asfaltoppervlak is circa 3,2 meter. Hiernaast liggen verharde stroken van een ruime meter.

De breedte van het gewenste profiel is 5,5 meter. Dit past binnen het verharde gedeelte van de Koestraat. Om de weg visueel te versmallen en fietsers een duidelijkere positie te geven in het straatbeeld, is het wenselijk dat er fietssuggestiestroken of brede kantstroken worden toegepast. Om de snelheid uit het gemotoriseerd verkeer te halen uit de langere rechtstanden van de Koestraat, is het gewenst om snelheidsremmende maatregelen toe te passen. Bij voorkeur wordt dit gecombineerd met kruisingen of andere landschappelijke elementen.



Aansluitingen Loverbosch III

In het noorden sluit het plangebied aan op de Dille en kruist het de Koestraat. Er is geen uitwisseling van gemotoriseerd verkeer mogelijk tussen de nieuwe ontsluitingsweg en de Koestraat. Fietsers kunnen wel beide kanten op. Eventueel kan de doorgaande verbinding van de Koestraat voor landbouwverkeer geborgd blijven door het toepassen van een landbouwsluit.

Zie onderstaand figuur voor een principetekening van het kruispunt.



Aansluiting nieuwe ontsluiting aan Dille

Kruispunt Koestraat/nieuwe ontsluitingsweg

Aansluiting Dille en Floralaan

De aansluiting van de Dille op de Floralaan is momenteel een kruispunt met een ruimte om op te stellen vanuit het noorden richting de Dille. Het fietspad parallel aan de Floralaan steekt de Dille over vlak voor het kruispunt en heeft voorrang op het verkeer op de Dille.

Het kruispunt is met de nieuwe intensiteiten onderzocht en blijft de verhoogde intensiteit aan te kunnen met een veilige en goede doorstroming. Zie bijlage 3 voor de berekening van de kruispunten.



Figuur 4.5: Kruispunt Floralaan en Dille

Rotonde Floralaan, Florapark en Nobisweg

De rotonde van de Floralaan, Florapark en Nobisweg verwerkt het meeste verkeer van Loverbosch III. Doordat de rotonde extra wordt belast, kan het zijn dat de doorstroming op drukke momenten verminderd. Daarom is gebruikgemaakt van het programma *Meerstrooksrotondeverkenner*. Deze is doorgerekend op basis van de intensiteiten tijdens de ochtend- en avondspits.

Met de ontwikkelingen van Loverbosch III blijft de doorstroming van deze rotonde in de huidige vormgeving gewaarborgd. In bijlage 3 zijn de rotondeberekeningen opgenomen. Let op dat de verkeersintensiteiten hier kunnen verschillen van andere intensiteiten in dit rapport. Bij de berekening is gebruikgemaakt van *personenauto equivalent* (pae). Hierbij wordt bijvoorbeeld rekening gehouden met vrachtverkeer wat langer over de rotonde doet dan een doorsnee personenauto.

Voordeldonk

Fietsers kunnen vanaf de Koestraat het vrijliggende fietspad langs de Voordeldonk op. Vanwege de geringe toename van het gemotoriseerde verkeer op het zuidelijk deel van de Koestraat en Voordeldonk is er geen aanleiding om dit kruispunt aan te pakken.

4.4 Intern

Het interne wegennet van Loverbosch III is gericht op verblijven, ontmoetingen en leefkwaliteit. Alle straten zijn veilig, comfortabel en toegankelijk voor de fietser. Daarom is de maximum snelheid voor gemotoriseerd verkeer maximaal 30 km/u. De kruispunten worden vormgegeven als gelijkwaardig kruispunt met een plateau. Op deze manier wordt de snelheid uit het gemotoriseerd verkeer gehaald.

In het gebied zijn verschillende vrijliggende (fiets)paden, waarover fietsers en voetgangers zich kunnen verplaatsen. Via deze fietspaden zijn alle woningen gemakkelijk te bereiken met de fiets. Eventuele oversteken van de doorgaande fietsroutes in het gebied hebben voorrang op doorgaande routes van gemotoriseerd verkeer. Dit moet duidelijk worden in de vormgeving van het straatbeeld.

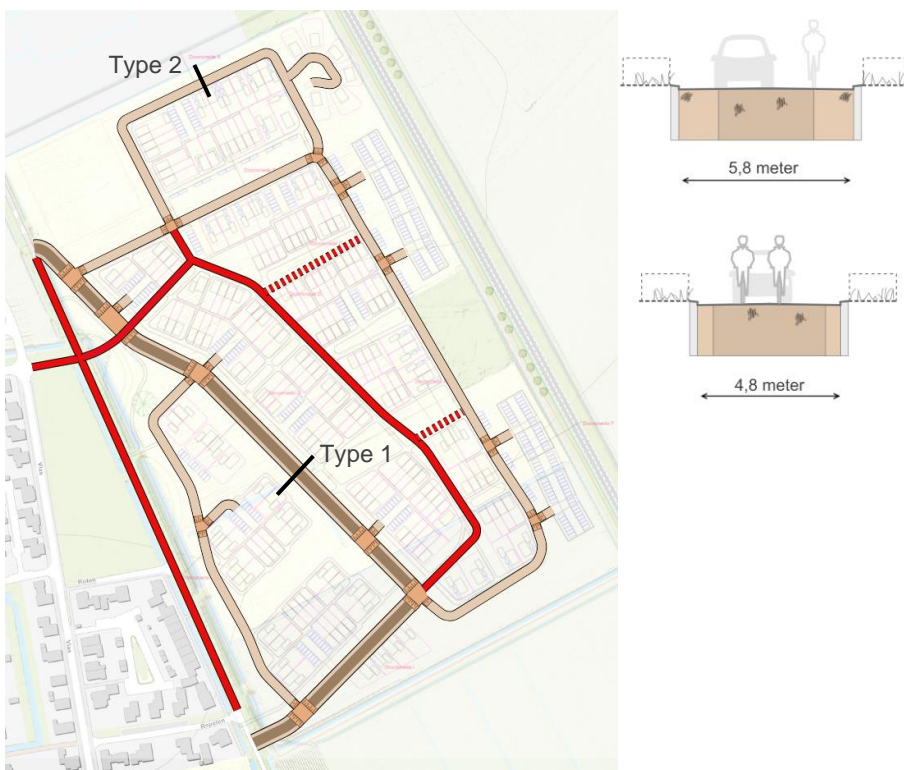
Niet elke woning heeft een straat die is ingericht voor gemotoriseerd verkeer voor de deur. De auto kan, conform beleid, op maximaal 100 meter afstand van de woning geparkeerd worden. Hierdoor krijgt de fiets een betere concurrentiepositie en wordt het aantal bewegingen met de auto geminimaliseerd in de wijk.

In de wijk liggen twee typen wegen. Het eerste type weg verbindt de twee aansluitingen van de Koestraat. Deze weg heeft een maximale breedte van 5,8 meter.

Het tweede type weg verdeelt het verkeer in de wijk. Deze wegen zijn minder druk en daarom ook minder breed vormgegeven. De maximale breedte van deze wegen is 4,8 meter. Hierdoor wordt de snelheid ook uit het gemotoriseerde verkeer gehaald, omdat automobilisten elkaar bedachtzaam moeten passeren. Fietsers krijgen op deze manier ook een volwaardige plek op de straat omdat zij ook niet eenvoudig gepasseerd kunnen worden. Soms moet

een automobilist wachten op een (groepje) fietsers. Dit zorgt ervoor dat de snelheid in de wijk uniform is en voldoet aan de menselijke maat.

Langs de wegen wordt het fysiek onmogelijk gemaakt om te parkeren. Dit kan onder andere worden gedaan door een plantsoenhek aan te brengen of, trottoirbanden aan te leggen.



Figuur 4.6: Wegenstructuur binnen Loverbosch III

4.5 Parkeren

4.5.1 Uitgangspunten

De parkeernormennota van de gemeente Asten komt uit 2016 en is gebaseerd op de CROW richtlijnen uit 2012. In de Nota staat: *“Wanneer het CROW de parkeerkencijfers actualiseert wordt de Nota Parkeernormen hierop aangepast”* (Nota Parkeernormen 2016, pagina 8). In 2018 heeft het CROW nieuwe richtlijnen gepubliceerd, deze zijn niet verwerkt in de parkeernormen nota van de gemeente.

Inmiddels zijn de trends en ontwikkelingen in de mobiliteitswereld doorgegaan. Zo is het bezit en gebruik van e-bikes toegenomen en concurreert ook op langere afstanden (tot circa 15 kilometer) met de auto, gebruikt men de auto – mede door de maatregelen tegen het coronavirus – bewuster, zijn er landelijke doelstellingen gekomen op het gebied van emissievrij vervoer en wordt er in Loverbosch III zoveel mogelijk op geclusterde parkeerplaatsen geparkeerd waardoor de afstand tot de parkeerplaats en woning toeneemt en er zodoende een (kleine) drempel is om de auto te gebruiken.

Vanwege de bepaling in het beleid en omdat Loverbosch III een groene wijk wordt waarbij niet teveel, maar ook niet te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd worden, is het van belang dat er een zo realistisch mogelijke inschatting wordt gedaan voor het benodigd aantal parkeerplaatsen.

Met de gemeente is daarom afgesproken dat de parkeervraag wordt gebaseerd op de meest actuele verwijzing van de CROW publicatie *Ruimte, mobiliteit en stedenbouw en verkeer \ Toekomstbestendig parkeren – kencijfers parkeren en verkeersgeneratie*. Geraadpleegd in mei 2021. Het gemiddelde tussen de min. en max. is, conform het beleid, bepalend.

De zelfbouwoningen en enkele twee-onder-een-kap woningen krijgen parkeren op eigen terrein. De positionering van de parkeerplaatsen op eigen terrein heeft impact op de manier waarop deze meegenomen mogen worden in de parkeerbalans. Zie figuur 4.4 voor hoe deze meegenomen mogen worden.

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

Figuur 4.7: Omrekenwaardes parkeervoorzieningen Nota Parkeernormen Asten (2015)

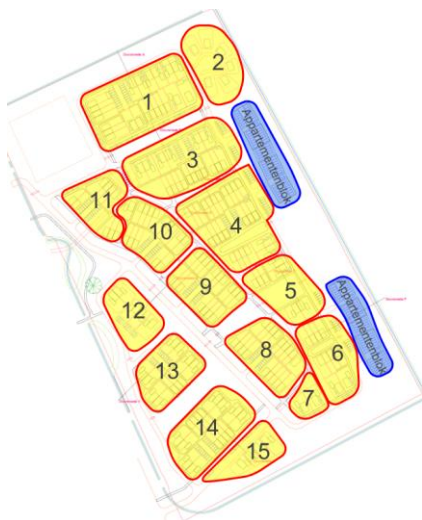
De meeste parkeerplaatsen worden gerealiseerd in de openbare ruimte. Dat houdt in dat parkeerplaatsen door verschillende voorzieningen gebruikt kunnen worden. De parkeervraag verschilt namelijk per functie per moment van de dag en week. De parkeerplaatsen op eigen terrein worden niet meegenomen bij dubbelgebruik.

Zoals in de visie beschreven, krijgen voetgangers en fietsers prioriteit in de wijk. Dit is in lijn met het beleid van de gemeente Asten. De fiets is het

vervoersmiddel dat bij de woning aanwezig is en door een snelle en comfortabele fietsverbinding richting het centrum en een deel van de Koestraat als fietspad te gebruiken, krijgt de fiets een impuls in Asten. Hierdoor wordt de fiets ook vaker gebruikt. Hierdoor is het mogelijk om meer ruimte voor groen te creëren. Om deze reden wordt in eerste instantie 75% van de parkeerplaatsen aangelegd die de richtlijnen van het CROW voorschrijft. Voor 25% van de parkeerplaatsen wordt ruimte gereserveerd maar nog niet ingericht als parkeerplaats. Mocht er in de toekomst blijken dat er te weinig parkeerplaatsen zijn, dan kunnen er parkeerplaatsen bijkomen. Mocht het blijken dat dit inderdaad niet nodig is, dan blijft er meer groen over in de wijk voor iedereen om van te genieten.

4.5.2 Parkeerbalans

De parkeerplaatsen worden geclusterd aangeboden op maximaal 100 meter vanaf de woning. Op een aantal locaties worden ook parkeerplaatsen aangeboden langs de straat. Bij de appartementen worden de parkeerplaatsen onder het gebouw gerealiseerd. Omdat de parkeerplaatsen zoveel mogelijk geclusterd worden aangeboden, wordt de parkeerbalans gemaakt voor verschillende delen van het plangebied. Het plangebied wordt ten opzichte van de parkeerclusters verdeeld in woonclusters. Zie onderstaand figuur voor de verdeling van de woonclusters.



Figuur 4.8: Verdeling in woonclusters van het plangebied

Voor de parkeerbalans is gebruikgemaakt van het voorlopig ontwerp van het stedenbouwkundige plan zoals toegezonden op 25 oktober 2021. Hierbij is de volgende verdeling voor het programma aangehouden:

Type woning op stedenbouwkundig plan	Type woning voor parkeerbalans
Rijtjeswoning	50% sociaal huurhuis 50% koop, tussen/hoek
Twee-onder-een-kap	Koop, twee-onder-een-kap
Vrijstaande woning	Koop, vrijstaand
Appartement	Huur, appartement, midden/goedkoop (inclusief sociale huur)

Zie onderstaande tabel voor de uitkomsten van de parkeerbalans. Het maatgevende moment is de werkdagavond. In bijlage 4 is de gehele parkeerbalans bijgevoegd en in bijlage 5 de parkeerplaatsen per wooncluster, aangegeven in kleuren. Let op, het gaat hierbij om een toedeling om aan te tonen dat er voldoende parkeergelegenheid wordt aangeboden binnen 100 meter vanaf de woningen. De woningen hebben geen eigendom over de parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Wooncluster	Parkeervraag	Parkeeraanbod binnen 100 meter
Wooncluster 1	26	31
Wooncluster 2	7	7
Wooncluster 3	22	30
Wooncluster 4	37	37
Wooncluster 5	7	10
Wooncluster 6	15	15
Wooncluster 7	2	2
Wooncluster 8	26	30
Wooncluster 9	29	29
Wooncluster 10	26	26
Wooncluster 11	16	17
Wooncluster 12	4	5
Wooncluster 13	10	14
Wooncluster 14	18	18
Wooncluster 15	3	6
Appartementenblok I	40	64
Appartementenblok II	40	64

4.5.3 Toekomstbestendig parkeren

De ontwikkelingen in de wereld gaan snel en sommige hebben invloed op de manier waarop wij ons verplaatsen. Apps op smartphones geven direct de snelste route naar de bestemming, videobellen maakt reizen soms helemaal overbodig en elektrische fietsen maken langere ritten ook met de fiets aantrekkelijk.

In Loverbosch III anticiperen we op deze ontwikkelingen. Door de wijk in te richten voor fietsen en lopen, en parkeerplaatsen op strategische plekken aan te bieden, blijft er meer ruimte over voor groen, wonen en ontmoetingen.

Geclusterd parkeren

Geclusterde parkeervoorzieningen borgen dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig is, maar dat er minder op en langs de straten wordt geparkeerd. Ook zijn er minder zoekbewegingen nodig omdat de parkeerplaatsen bij elkaar zitten. De parkeerplaatsen worden zodoende op korte afstand van de woningen aangeboden. Dit zorgt voor een kleine drempel

om de auto te pakken, terwijl de fiets wel bij huis beschikbaar is. Men maakt dan bewuster gebruik van de auto. Verschillende projecten laten zien dat dit een behoorlijk effect heeft op het autogebruik.

De acceptabele loopafstand is volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid⁸ 150 meter naar de woning en het CROW⁹ geeft aan dat bewoners circa 100 meter acceptabel vinden en bezoekers tot 250 meter. Dit komt overeen met ongeveer 1 minuut lopen.

Daarnaast maken geclusterde parkeerplaatsen het mogelijk om eventuele deelauto's en laadpalen effectief aan te bieden. Ook kunnen andere voorzieningen worden aangeboden op het parkeerterrein. Bijvoorbeeld een pakketkluis waar online bestellingen in afgeleverd kunnen worden. Hierdoor hoeven er minder (bestel)busjes door de wijk te rijden.

Elektrische laadvoorzieningen

In CROW-publicatie 381 staan kencijfers voor laadpunten (prognose 2020) benoemd. Hierin wordt het aandeel laadpunten in de openbare ruimte afgeleid van het woonprofiel (duur, middel, goedkoop) en of de gemeente actief beleid heeft om elektrische vervoer te stimuleren. Loverbosch III valt in de categorie middel, vanwege de grote verscheidenheid aan type woningen en de gemeente Asten heeft stimuleert (nog) niet actief elektrisch vervoer. Volgens het CROW zou dan 0,5% van het aantal parkeerplaatsen voorzien worden van een elektrisch laadpunt. Van de 291 parkeerplaatsen zouden er dan 2 laadpunten moeten komen. Let op dat één laadpaal meestal twee laadpunten heeft.

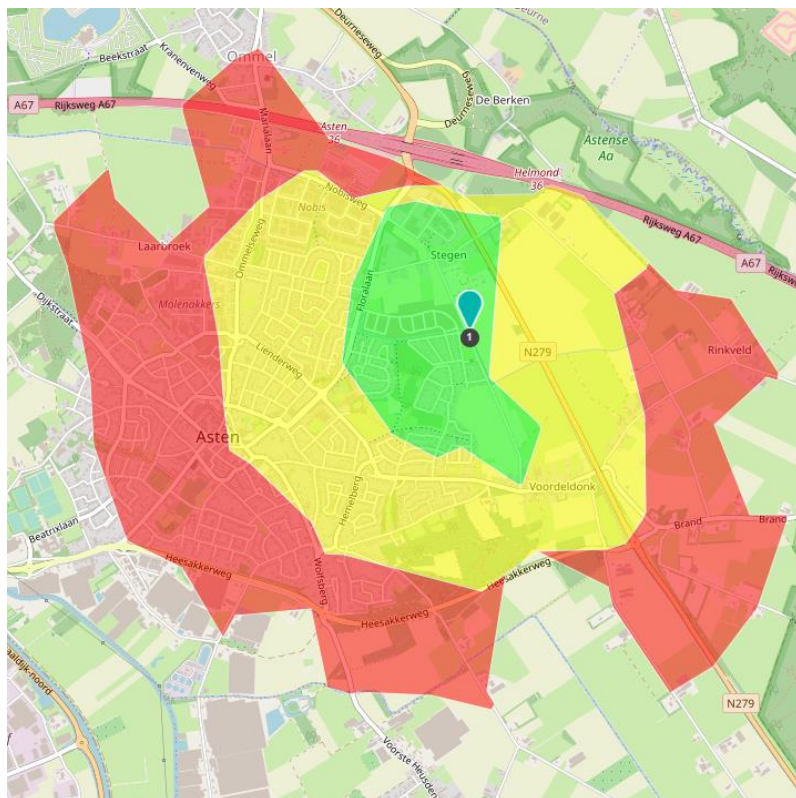
Deze CROW publicatie komt echter uit 2018 en geeft een prognose voor 2020. Waarschijnlijk stijgt de vraag naar elektrische laadpunten de komende jaren sterk. In 2030 moeten alle nieuw verkochte auto's elektrisch zijn en volgens de Nationale Agenda Laadinfrastructuur is dan ongeveer één laadpaal per tien inwoners nodig. De gemeente Asten heeft (nog) geen actief beleid om elektrisch vervoer te stimuleren. Echter, heeft de auto een groot bereik in de omgeving van Asten en gebruiken de inwoners de auto veel. Om de CO₂-uitstoot toch terug te dringen is het wenselijk om in te zetten op elektrisch vervoer. Daarom is het aan te bevelen om de infrastructuur aan te leggen om te voorzien in circa één laadpunt per 10 inwoners.

In het huidige Loverbosch is de huishoudgrootte gemiddeld 3,1. Waarschijnlijk is dit vergelijkbaar met Loverbosch III. Er komen zodoende, op basis van het huidige programma, circa 900 inwoners. Dat komt dan neer op 90 laadpunten.

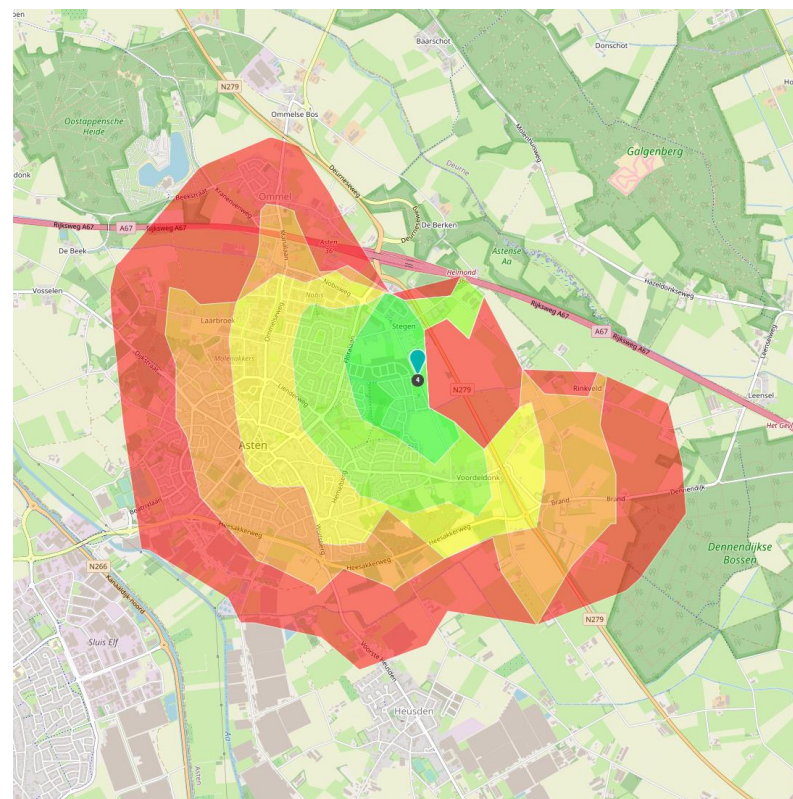
⁸ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2017). *Sturen in parkeren*

⁹ CROW (2018). *Toekomstbestendig parkeren – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie*

Bijlage 1 – Isochronoonkaarten



Loopafstand in 30 minuten, elke tien minuten een kleur.



Fietsbereik in tien minuten, elke twee minuten een kleur

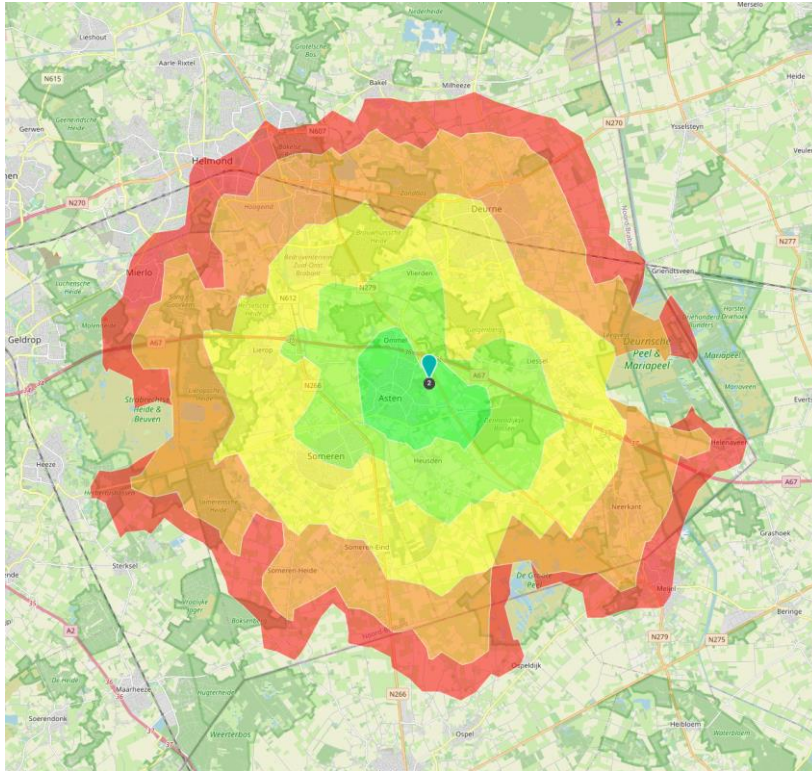
Sweco | Mobiliteitsonderzoek Loverbosch III

Projectnummer: sweco.projectId

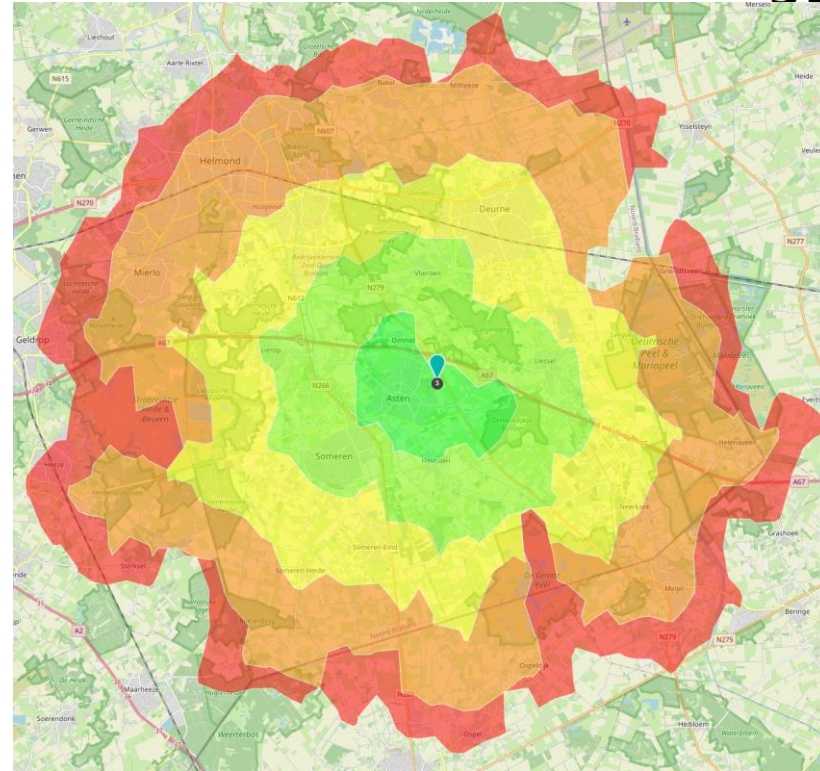
Datum: 4-2-2022

Versie: Concept 2.0

Document referentie: \\nlamsfs004\project\5525\51004314_mobiliteit_loverbosch_iii\w300 project specifieke werkpakketten\loverbosch iii v3.1 gemeentelijke variant ws.docx



Fietsbereik in 45 minuten, elke tien minuten een kleur



Fietsbereik met (gewone) elektrische fiets in 30 minuten, elke tien minuten een kleur

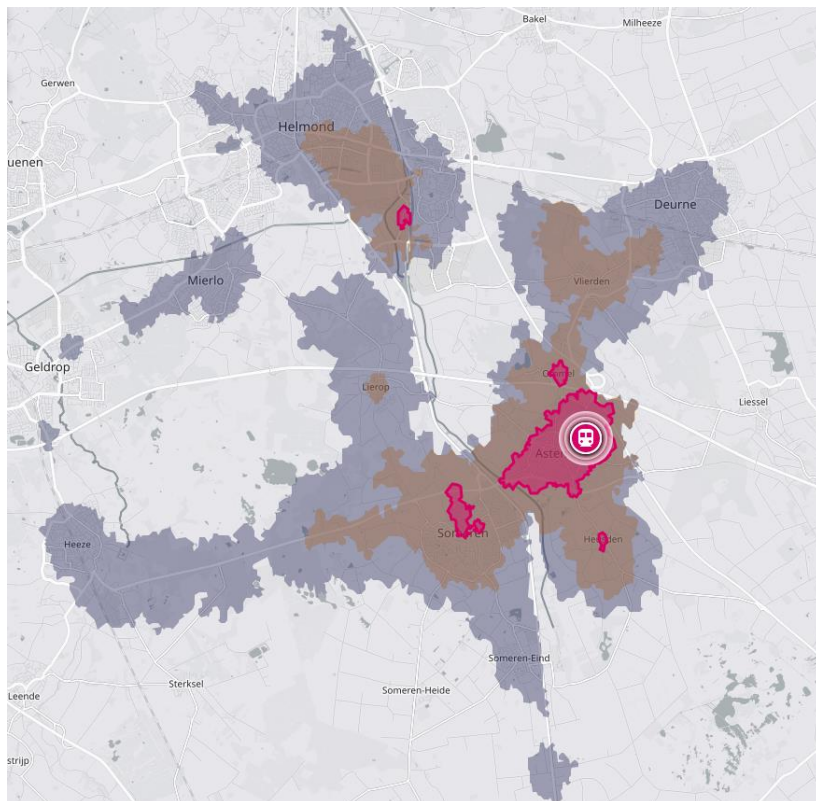
Sweco | Mobiliteitsonderzoek Loverbosch III

Projectnummer: sweco.projectId

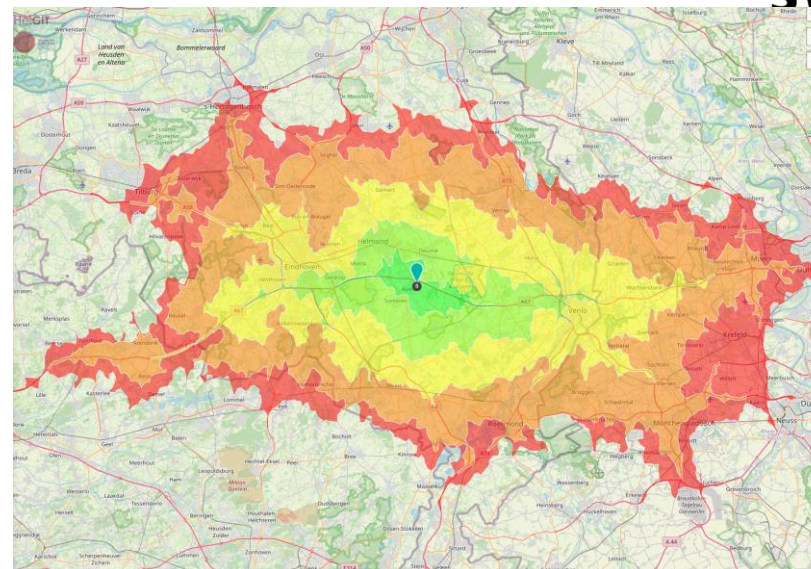
Datum: 4-2-2022

Versie: Concept 2.0

Document referentie: \\nlamsfs004\project\5525\51004314_mobiliteit_loverbosch_iii\w300 project specifieke werkpakketten\loverbosch iii v3.1 gemeentelijke variant ws.docx



Bereik met het openbaar vervoer in 45 minuten, elk kwartier een kleur



Autobereik in 45 minuten, elke tien minuten een kleur

Sweco | Mobiliteitsonderzoek Loverbosch III

Projectnummer: sweco.projectId

Datum: 4-2-2022

Versie: Concept 2.0

Document referentie: \\nlamsfs004\project\5525\51004314_mobiliteit_loverbosch_iii\w300 project specifieke werkpakketten\loverbosch iii v3.1 gemeentelijke variant ws.docx

Bijlage 2 – verkeersintensiteiten

Verdeling over straten	Afgerond			Afgerond			afgerond		
	Verkeersgeneratie planontwikkelingen			Huidige' intensiteiten op wegen in 2030			Intensiteiten inclusief planontwikkelingen		
	Werkdag	Ochtend- spits	Avond- spits	Werkdag	Ochtend- spits	Avond- spits	Werkdag	Ochtend- spits	Avond- spits
Gecombineerde interne straat noordelijk deel	1.520	150	150	0	0	0	1.780	190	180
<i>In</i>	760	50	110	0	0	0	890	80	140
<i>Uit</i>	760	100	40	0	0	0	890	110	40
Gecombineerde interne straat zuidelijk deel	380	40	40	0	0	0	640	80	70
<i>In</i>	190	10	30	0	0	0	320	40	60
<i>Uit</i>	190	30	10	0	0	0	320	40	10
Dille	1.520	150	150	3.100	250	320	4.880	440	500
<i>Richting west</i>	760	100	40	1.550	170	80	2.440	300	150
<i>Richting oost</i>	760	50	110	1.550	80	240	2.440	140	350
Floralaan noord	1.330	130	130	8.300	700	830	10.140	880	990
<i>Richting noord</i>	670	90	30	4.200	480	370	5.120	600	440
<i>Richting zuid</i>	670	40	100	4.100	230	460	5.020	280	560
Nobisweg	100	10	10	8.700	720	850	8.800	730	860
<i>Richting west</i>	50	10	0	4.800	410	420	4.850	410	420
<i>Richting oost</i>	50	0	10	3.900	310	430	3.950	320	440
Florapark	0	0	0	600	60	60	600	60	60
<i>Richting west</i>	0	0	0	300	40	20	300	40	20
<i>Richting oost</i>	0	0	0	300	20	40	300	20	40
Floralaan noord noord	1.240	120	120	16.100	1.420	1.600	17.340	1.540	1.720
<i>Richting noord</i>	620	80	30	7.700	780	780	8.320	860	810
<i>Richting zuid</i>	620	40	90	8.400	640	820	9.020	680	910
Floralaan zuid	190	20	20	7.600	600	770	7.790	620	790
<i>Richting noord</i>	100	10	10	3.900	390	360	4.000	390	380
<i>Richting zuid</i>	100	10	0	3.700	210	410	3.800	230	410
Koestraat noord	0	0	0	650	60	60	140	20	30
<i>Richting noord</i>	0	0	0	320	30	30	60	0	0
<i>Richting zuid</i>	0	0	0	330	30	30	70	20	30
Koestraat zuid	380	40	40	510	40	30	640	80	70
<i>Richting noord</i>	190	10	30	260	30	30	320	40	60
<i>Richting zuid</i>	190	30	10	260	10	0	320	40	10
Stegen	0	0	0	840	40	30	580	40	30
<i>Richting west</i>	0	0	0	430	30	30	300	30	30
<i>Richting oost</i>	0	0	0	410	10	0	280	10	0
Voordeldonk west	100	10	10	1.900	130	200	2.000	140	210
<i>Richting west</i>	50	10	0	1.000	70	100	1.050	70	110
<i>Richting oost</i>	50	0	10	900	60	90	950	60	100
Voordeldonk oost	290	30	30	1.800	120	190	2.090	150	220
<i>Richting west</i>	140	10	20	900	60	90	1.040	70	110
<i>Richting oost</i>	140	20	10	900	60	100	1.040	80	110



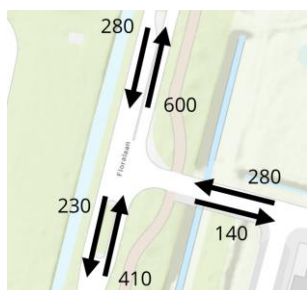
Bijlage 3 – kruispuntberekeningen

Kruispunt Dille Floralaan

Op basis van de verkeersintensiteiten rondom de kruispunten in onderstaand figuur, zijn met behulp van het programma Kalibrero (versie 1.2.0) de kruispuntstromen bepaald. Bij het kruispunt bij de Dille en Floralaan zijn ook overstekende fietsers. Er zijn geen fietstellingen voor handen, daarom is de aanname dat er per spitsuur 50 fietsers per richting fietsen. Dit is een relatief hoge fietsintensiteit.

Kruispunt Dille/Floralaan

Ochtendspits

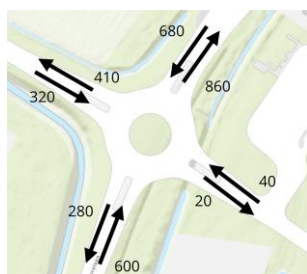


Avondspits

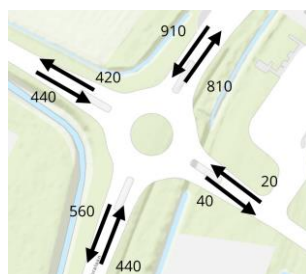


Rotonde Floralaan

Ochtendspits



Avondspits



Voor het voorrangskruispunt Floralaan - Dille is met Omni-X (versie 3.0) het kruispunt berekend. Hierbij is gekeken naar de gemiddelde wachttijd. De volgende classificering is hierbij gehanteerd:

- 0 seconden: geen wachttijd
- < 15 seconden: bijna geen wachttijd
- 15-20 seconden: kleine wachttijd tot matige wachttijd
- 20-50 seconden: lange wachttijd
- >50 seconden: lange wachttijd

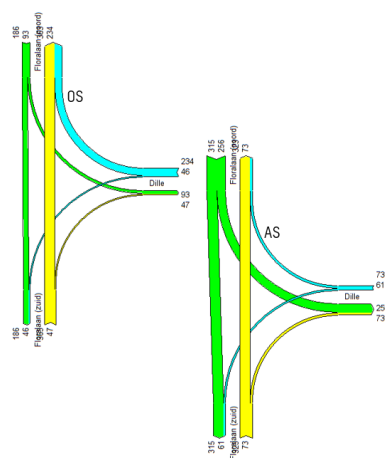
Indien de wachttijd tussen de 20 en 50 seconden bedraagt, zijn aanpassingen wenselijk. Bij een wachttijd van meer dan 50 seconden zijn aanpassingen

noodzakelijk. Een hoge wachttijd leidt er immers toe dat weggebruikers meer risico nemen om toch het kruispunt op te rijden.

Onderstaande tabel vat de uitkomsten van de kruispuntberekeningen samen. Hieruit valt af te leiden dat het kruispunt in zijn huidige vormgeving voldoet om het verkeer af te kunnen wikkelen.

Tabel: De resultaten van de kruispuntberekeningen Floralaan - Dille

Scenario	Maatgevende tak	Maatgevende gemiddelde wachttijd	Beoordeling
Ochtendspits	Dille	5 – 10 seconden	Goed: voldoet
Avondspits	Dille	10 - 15 seconden	Redelijk: voldoet



Omni-X (afwikkeling per periode)

Project: Floralaan berekeningen

Datum: 3-2-2022

Kruispunt:

Strook	Intensiteit [pae/h]	Capaciteit [pae/h]	I/C ratio toerit	Reserve capaciteit [pae/h]	Gem. wachtrij [pae]	Max. wachtrij [pae]	Overst. pae's [%]	Gem. wachttijd [s]
Periode: Ochtendspits								
tak 1/strook 1 li	93	1060	0,09	967	0	0	0,1	4
tak 1/strook 2 rd	186	1500	0,12	1314	0	0	0,1	3
tak 2/strook 1 li/re	290	775	0,36	495	1	1	0,2	7
tak 3/strook 1 rd/re	410	1500	0,27	1090	0	0	0,1	3
Totaal gem.	242	1248	0,25	949	0	0	0,1	4
Periode: Avondspits								
tak 1/strook 1 li	256	1054	0,24	798	0	0	0,1	4
tak 1/strook 2 rd	315	1500	0,21	1185	0	0	0,1	3
tak 2/strook 1 li/re	135	448	0,30	313	0	1	0,3	12
tak 3/strook 1 rd/re	396	1500	0,26	1104	0	0	0,1	3
Totaal gem.	276	1268	0,25	959	0	0	0,1	5

Gemiddelde wachttijd minder dan 15 seconden, dus voldoet.

Rotonde Floralaan, Florapark, Nobisweg

Om theoretisch de doorstroming van de rotonde te beoordelen zijn berekeningen uitgevoerd met de tool 'Meerstrooksrotondeverkenner'. Dit is een programma waarmee de afwikkelingscapaciteit van verschillende typen rotondes kan worden beoordeeld. Per tak van de rotonde werden de volgende elementen beoordeeld:

- Verzadigingsgraad (max 0,80)
- Gemiddelde wachttijd (maximaal 50 seconden)

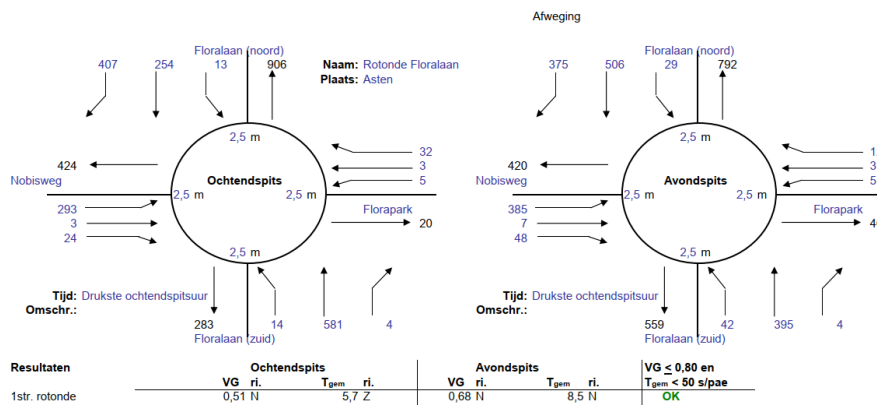
Een overschrijding van ofwel de verzadigingsgraad ofwel de gemiddelde wachttijd op minimaal 1 tak van de rotonde resulteert in een negatieve beoordeling van betreffende vormgevingsvariant.

In tabel 1 zijn de resultaten weergegeven. Hieruit blijkt dat de rotonde het verkeer zonder problemen kan afwikkelen.

Tabel 1: De resultaten van de rotondeberekening.

Scenario	Belastingsgraad	Gemiddelde wachttijd	Beoordeling
Ochtendspits	0,51	Ongeveer 5,5 seconden	Voldoet

Avondspits	0,68	Ongeveer 8,5 seconden	Voldoet
-------------------	------	-----------------------	---------



Bijlage 4 – parkeerbalans

Wooncluster 1																					
Bewoners																					
Sociale huurwoningen	6	Huurhuis, sociale huur	1,3	100%	8	50%	3,9	50%	3,9	90%	7,0	100%	7,8	80%	6,2	60%	4,7	80%	6,2	70%	5,5
Starterswoningen	6	Koop, tussen/hoek	1,7	100%	10	50%	5,1	50%	5,1	90%	9,2	100%	10,2	80%	8,2	60%	6,1	80%	8,2	70%	7,1
Appartement		Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwwoningen	2	Koop, vrijstaand	0,5	100%	1	50%	0,5	50%	0,5	90%	0,9	100%	1,0	80%	0,8	60%	0,6	80%	0,8	70%	0,7
Zelfbouwwoningen		Koop, vrijstaand	0,8	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	8	Koop, twee-onder-een-kap	0,4	100%	3	50%	1,6	50%	1,6	90%	2,9	100%	3,2	80%	2,6	60%	1,9	80%	2,6	70%	2,2
Twee-onder-een-kap		Koop, twee-onder-een-kap	0,7	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm		huur, etage, midden/goedkoop	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bewoners					22		11,1		11,1		20,0		22,2		17,8		13,3		17,8		15,5
Bezoekers																					
Sociale huurwoningen	6	Huurhuis, sociale huur	0,3	100%	2	10%	0,2	20%	0,4	80%	1,4	0%	0,0	70%	1,3	60%	1,1	80%	1,4	70%	1,3
Starterswoningen	6	Koop, tussen/hoek	0,3	100%	2	10%	0,2	20%	0,4	80%	1,4	0%	0,0	70%	1,3	60%	1,1	80%	1,4	70%	1,3
Appartement	0	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwwoningen	2	Koop, vrijstaand	0,3	100%	1	10%	0,1	20%	0,1	80%	0,5	0%	0,0	70%	0,4	60%	0,4	80%	0,5	70%	0,4
Zelfbouwwoningen	0	Koop, vrijstaand	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	8	Koop, twee-onder-een-kap	0,3	100%	2	10%	0,2	20%	0,5	80%	1,9	0%	0,0	70%	1,7	60%	1,4	80%	1,9	70%	1,7
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm	0	huur, etage, midden/goedkoop	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bezoekers					7		0,7		1,3		5,3		0,0		4,6		4,0		5,3		4,6
Totaal					28,8		11,8		12,4		25,3		22,2		22,4		17,3		23,0		20,2
Plus op eigen terrein					0																
Totaal bij dubbelgebruik in openbare ruimte (naar boven afgerond)					25		12		13		26		23		23		18		24		21
Wooncluster 2																					
Bewoners																					
Sociale huurwoningen		Huurhuis, sociale huur	1,3	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Starterswoningen		Koop, tussen/hoek	1,7	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Appartement		Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwwoningen	6	Koop, vrijstaand	1	100%	6	50%	3,0	50%	3,0	90%	5,4	100%	6,0	80%	4,8	60%	3,6	80%	4,8	70%	4,2
Zelfbouwwoningen		Koop, vrijstaand	2	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap		Koop, twee-onder-een-kap	1,9	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap		Koop, twee-onder-een-kap	1,9	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm		huur, etage, midden/goedkoop	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bewoners					6		3,0		3,0		5,4		6,0		4,8		3,6		4,8		4,2
Bezoekers																					
Sociale huurwoningen	0	Huurhuis, sociale huur	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Starterswoningen	0	Koop, tussen/hoek	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Appartement	0	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwwoningen	6	Koop, vrijstaand	0,3	100%	2	10%	0,2	20%	0,4	80%	1,4	0%	0,0	70%	1,3	60%	1,1	80%	1,4	70%	1,3
Zelfbouwwoningen	0	Koop, vrijstaand	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm	0	huur, etage, midden/goedkoop	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bezoekers					2		0,2		0,4		1,4		0,0		1,3		1,1		1,4		1,3
Totaal					7,8		3,2		3,4		6,8		6,0		6,1		4,7		6,2		5,5
Plus op eigen terrein					0																
Totaal bij dubbelgebruik in openbare ruimte (naar boven afgerond)					8		4		4		7		6		7		5		7		6

Sweco | Mobiliteitsonderzoek Loverbosch III

Projectnummer: sweco.projectId

Datum: 4-2-2022

Versie: Concept 2.0

Document referentie: \\nlmsfs004\project\5525\51004314_mobiliteit_loverbosch_iii\w300 project specifieke

werkpakketten\loverbosch iii v3.1 gemeentelijke variant ws.docx

Wooncluster 3																					
Bewoners																					
Sociale huurwoningen	5	Huurhuis, sociale huur	1,3	100%	7	50%	3,3	50%	3,3	90%	5,9	100%	6,5	80%	5,2	60%	3,9	80%	5,2	70%	4,6
Starterswoningen	6	Koop, tussen/hoek	1,7	100%	10	50%	5,1	50%	5,1	90%	9,2	100%	10,2	80%	8,2	60%	6,1	80%	8,2	70%	7,1
Appartement		Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen		Koop, vrijstaand	2	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen		Koop, vrijstaand	2	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	6	Koop, twee-onder-een-kap	0,4	100%	2	50%	1,2	50%	1,2	90%	2,2	100%	2,4	80%	1,9	60%	1,4	80%	1,9	70%	1,7
Twee-onder-een-kap		Koop, twee-onder-een-kap	1,9	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm		huur, etage, midden/goedkoop	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bewoners					19		9,6		9,6		17,2		19,1		15,3		11,5		15,3		13,4
Bezoekers																					
Sociale huurwoningen	5	Huurhuis, sociale huur	0,3	100%	2	10%	0,2	20%	0,3	80%	1,2	0%	0,0	70%	1,1	60%	0,9	80%	1,2	70%	1,1
Starterswoningen	6	Koop, tussen/hoek	0,3	100%	2	10%	0,2	20%	0,4	80%	1,4	0%	0,0	70%	1,3	60%	1,1	80%	1,4	70%	1,3
Appartement	0	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen	0	Koop, vrijstaand	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen	0	Koop, vrijstaand	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	6	Koop, twee-onder-een-kap	0,3	100%	2	10%	0,2	20%	0,4	80%	1,4	0%	0,0	70%	1,3	60%	1,1	80%	1,4	70%	1,3
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm	0	huur, etage, midden/goedkoop	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bezoekers					5		0,5		1,0		4,1		0,0		3,6		3,1		4,1		3,6
Totaal					24,2		10,1		10,6		21,3		19,1		18,9		14,5		19,4		16,9
Plus op eigen terrein					0																
Totaal bij dubbelgebruik in openbare ruimte (naar boven afgerond)					25		11		11		22		20		19		15		20		17
Wooncluster 4																					
Bewoners																					
Sociale huurwoningen	11	Huurhuis, sociale huur	1,3	100%	14	50%	7,2	50%	7,2	90%	12,9	100%	14,3	80%	11,4	60%	8,6	80%	11,4	70%	10,0
Starterswoningen	11	Koop, tussen/hoek	1,7	100%	19	50%	9,4	50%	9,4	90%	16,8	100%	18,7	80%	15,0	60%	11,2	80%	15,0	70%	13,1
Appartement	0	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen		Koop, vrijstaand	0,5	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen		Koop, vrijstaand	2	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	2	Koop, twee-onder-een-kap	0,4	100%	1	50%	0,4	50%	0,4	90%	0,7	100%	0,8	80%	0,6	60%	0,5	80%	0,6	70%	0,6
Twee-onder-een-kap		Koop, twee-onder-een-kap	1,9	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm		huur, etage, midden/goedkoop	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bewoners					34		16,9		16,9		30,4		33,8		27,0		20,3		27,0		23,7
Bezoekers																					
Sociale huurwoningen	11	Huurhuis, sociale huur	0,3	100%	3	10%	0,3	20%	0,7	80%	2,6	0%	0,0	70%	2,3	60%	2,0	80%	2,6	70%	2,3
Starterswoningen	11	Koop, tussen/hoek	0,3	100%	3	10%	0,3	20%	0,7	80%	2,6	0%	0,0	70%	2,3	60%	2,0	80%	2,6	70%	2,3
Appartement	0	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen	0	Koop, vrijstaand	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen	0	Koop, vrijstaand	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	2	Koop, twee-onder-een-kap	0,3	100%	1	10%	0,1	20%	0,1	80%	0,5	0%	0,0	70%	0,4	60%	0,4	80%	0,5	70%	0,4
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm	0	huur, etage, midden/goedkoop	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bezoekers					7		0,7		1,4		5,8		0,0		5,0		4,3		5,8		5,0
Totaal					41,0		17,6		18,3		36,2		33,8		32,1		24,6		32,8		28,7
Plus op eigen terrein					0																
Totaal bij dubbelgebruik in openbare ruimte (naar boven afgerond)					41		18		19		37		34		33		25		33		29

Wooncluster 5																					
Bewoners																					
Sociale huurwoningen	2	Huurhuis, sociale huur	1,3	100%	3	50%	1,3	50%	1,3	90%	2,3	100%	2,6	80%	2,1	60%	1,6	80%	2,1	70%	1,8
Starterswoningen	1	Koop, tussen/hoek	1,7	100%	2	50%	0,9	50%	0,9	90%	1,5	100%	1,7	80%	1,4	60%	1,0	80%	1,4	70%	1,2
Appartement		Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social)	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen		Koop, vrijstaand	2	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen		Koop, vrijstaand	2	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	4	Koop, twee-onder-een-kap	0,4	100%	2	50%	0,8	50%	0,8	90%	1,4	100%	1,6	80%	1,3	60%	1,0	80%	1,3	70%	1,1
Twee-onder-een-kap		Koop, twee-onder-een-kap	1,9	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm		huur, etage, midden/goedkoop	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bewoners					6		3,0		3,0		5,3		5,9		4,7		3,5		4,7		4,1
Bezoekers																					
Sociale huurwoningen	2	Huurhuis, sociale huur	0,3	100%	1	10%	0,1	20%	0,1	80%	0,5	0%	0,0	70%	0,4	60%	0,4	80%	0,5	70%	0,4
Starterswoningen	1	Koop, tussen/hoek	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,1	80%	0,2	0%	0,0	70%	0,2	60%	0,2	80%	0,2	70%	0,2
Appartement	0	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social)	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen	0	Koop, vrijstaand	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen	0	Koop, vrijstaand	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	4	Koop, twee-onder-een-kap	0,3	100%	1	10%	0,1	20%	0,2	80%	1,0	0%	0,0	70%	0,8	60%	0,7	80%	1,0	70%	0,8
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm	0	huur, etage, midden/goedkoop	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bezoekers					2		0,2		0,4		1,7		0,0		1,5		1,3		1,7		1,5
Totaal					8,0		3,2		3,4		7,0		5,9		6,2		4,8		6,4		5,6
Plus op eigen terrein					0																
Totaal bij dubbelgebruik in openbare ruimte (naar boven afgerond)					8		4		4		7		6		7		5		7		6
Wooncluster 6																					
Bewoners																					
Sociale huurwoningen	4	Huurhuis, sociale huur	1,3	100%	5	50%	2,6	50%	2,6	90%	4,7	100%	5,2	80%	4,2	60%	3,1	80%	4,2	70%	3,6
Starterswoningen	4	Koop, tussen/hoek	1,7	100%	7	50%	3,4	50%	3,4	90%	6,1	100%	6,8	80%	5,4	60%	4,1	80%	5,4	70%	4,8
Appartement		Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social)	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen	2	Koop, vrijstaand	0,5	100%	1	50%	0,5	50%	0,5	90%	0,9	100%	1,0	80%	0,8	60%	0,6	80%	0,8	70%	0,7
Zelfbouwoningen		Koop, vrijstaand	2	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap		Koop, twee-onder-een-kap	0,4	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap		Koop, twee-onder-een-kap	1,9	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm		huur, etage, midden/goedkoop	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bewoners					13		6,5		6,5		11,7		13,0		10,4		7,8		10,4		9,1
Bezoekers																					
Sociale huurwoningen	4	Huurhuis, sociale huur	0,3	100%	1	10%	0,1	20%	0,2	80%	1,0	0%	0,0	70%	0,8	60%	0,7	80%	1,0	70%	0,8
Starterswoningen	4	Koop, tussen/hoek	0,3	100%	1	10%	0,1	20%	0,2	80%	1,0	0%	0,0	70%	0,8	60%	0,7	80%	1,0	70%	0,8
Appartement	0	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social)	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen	2	Koop, vrijstaand	0,3	100%	1	10%	0,1	20%	0,1	80%	0,5	0%	0,0	70%	0,4	60%	0,4	80%	0,5	70%	0,4
Zelfbouwoningen	0	Koop, vrijstaand	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm	0	huur, etage, midden/goedkoop	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bezoekers					3		0,3		0,6		2,4		0,0		2,1		1,8		2,4		2,1
Totaal					16,0		6,8		7,1		14,1		13,0		12,5		9,6		12,8		11,2
Plus op eigen terrein					0																
Totaal bij dubbelgebruik in openbare ruimte (naar boven afgerond)					16		7		8		15		13		13		10		13		12

Wooncluster 7																					
Bewoners																					
Sociale huurwoningen	0	Huurhuis, sociale huur	1,3	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Starterswoningen	0	Koop, tussen/hoek	1,7	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Appartement	0	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social)	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen	2	Koop, vrijstaand	0,5	100%	1	50%	0,5	50%	0,5	90%	0,9	100%	1,0	80%	0,8	60%	0,6	80%	0,8	70%	0,7
Zelfbouwoningen	0	Koop, vrijstaand	2	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	1,9	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	1,9	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm	0	huur, etage, midden/goedkoop	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bewoners					1		0,5		0,5		0,9		1,0		0,8		0,6		0,8		0,7
Bezoekers																					
Sociale huurwoningen	0	Huurhuis, sociale huur	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Starterswoningen	0	Koop, tussen/hoek	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Appartement	0	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social)	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen	2	Koop, vrijstaand	0,3	100%	1	10%	0,1	20%	0,1	80%	0,5	0%	0,0	70%	0,4	60%	0,4	80%	0,5	70%	0,4
Zelfbouwoningen	0	Koop, vrijstaand	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm	0	huur, etage, midden/goedkoop	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bezoekers					1		0,1		0,1		0,5		0,0		0,4		0,4		0,5		0,4
Totaal					1,6		0,6		0,6		1,4		1,0		1,2		1,0		1,3		1,1
Plus op eigen terrein					0																
Totaal bij dubbelgebruik in openbare ruimte (naar boven afgerond)					2		1		1		2		1		2		1		2		2
Wooncluster 8																					
Bewoners																					
Sociale huurwoningen	8	Huurhuis, sociale huur	1,3	100%	10	50%	5,2	50%	5,2	90%	9,4	100%	10,4	80%	8,3	60%	6,2	80%	8,3	70%	7,3
Starterswoningen	8	Koop, tussen/hoek	1,7	100%	14	50%	6,8	50%	6,8	90%	12,2	100%	13,6	80%	10,9	60%	8,2	80%	10,9	70%	9,5
Appartement	0	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social)	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen		Koop, vrijstaand	2	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen		Koop, vrijstaand	2	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap		Koop, twee-onder-een-kap	1,9	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap		Koop, twee-onder-een-kap	1,9	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm		huur, etage, midden/goedkoop	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bewoners					24		12,0		12,0		21,6		24,0		19,2		14,4		19,2		16,8
Bezoekers																					
Sociale huurwoningen	8	Huurhuis, sociale huur	0,3	100%	2	10%	0,2	20%	0,5	80%	1,9	0%	0,0	70%	1,7	60%	1,4	80%	1,9	70%	1,7
Starterswoningen	8	Koop, tussen/hoek	0,3	100%	2	10%	0,2	20%	0,5	80%	1,9	0%	0,0	70%	1,7	60%	1,4	80%	1,9	70%	1,7
Appartement	0	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social)	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen	0	Koop, vrijstaand	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen	0	Koop, vrijstaand	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm	0	huur, etage, midden/goedkoop	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bezoekers					5		0,5		1,0		3,8		0,0		3,4		2,9		3,8		3,4
Totaal					28,8		12,5		13,0		25,4		24,0		22,6		17,3		23,0		20,2
Plus op eigen terrein					0																
Totaal bij dubbelgebruik in openbare ruimte (naar boven afgerond)					29		13		13		26		24		23		18		24		21

Wooncluster 9																					
Bewoners																					
Sociale huurwoningen	9	Huurhuis, sociale huur	1,3	100%	12	50%	5,9	50%	5,9	90%	10,5	100%	11,7	80%	9,4	60%	7,0	80%	9,4	70%	8,2
Starterswoningen	9	Koop, tussen/hoek	1,7	100%	15	50%	7,7	50%	7,7	90%	13,8	100%	15,3	80%	12,2	60%	9,2	80%	12,2	70%	10,7
Appartement		Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen		Koop, vrijstaand	2	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen		Koop, vrijstaand	2	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap		Koop, twee-onder-een-kap	1,9	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap		Koop, twee-onder-een-kap	1,9	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm		huur, etage, midden/goedkoop	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bewoners					27		13,5		13,5		24,3		27,0		21,6		16,2		21,6		18,9
Bezoekers																					
Sociale huurwoningen	9	Huurhuis, sociale huur	0,3	100%	3	10%	0,3	20%	0,5	80%	2,2	0%	0,0	70%	1,9	60%	1,6	80%	2,2	70%	1,9
Starterswoningen	9	Koop, tussen/hoek	0,3	100%	3	10%	0,3	20%	0,5	80%	2,2	0%	0,0	70%	1,9	60%	1,6	80%	2,2	70%	1,9
Appartement	0	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen	0	Koop, vrijstaand	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen	0	Koop, vrijstaand	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm	0	huur, etage, midden/goedkoop	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bezoekers					5		0,5		1,1		4,3		0,0		3,8		3,2		4,3		3,8
Totaal					32,4		14,0		14,6		28,6		27,0		25,4		19,4		25,9		22,7
Plus op eigen terrein					0																
Totaal bij dubbelgebruik in openbare ruimte (naar boven afgerond)					33		15		15		29		27		26		20		26		23
Wooncluster 10																					
Bewoners																					
Sociale huurwoningen	5	Huurhuis, sociale huur	1,3	100%	7	50%	3,3	50%	3,3	90%	5,9	100%	6,5	80%	5,2	60%	3,9	80%	5,2	70%	4,6
Starterswoningen	5	Koop, tussen/hoek	1,7	100%	9	50%	4,3	50%	4,3	90%	7,7	100%	8,5	80%	6,8	60%	5,1	80%	6,8	70%	6,0
Appartement		Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen	1	Koop, vrijstaand	2	100%	2	50%	1,0	50%	1,0	90%	1,8	100%	2,0	80%	1,6	60%	1,2	80%	1,6	70%	1,4
Zelfbouwoningen		Koop, vrijstaand	2	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	4	Koop, twee-onder-een-kap	1,9	100%	8	50%	3,8	50%	3,8	90%	6,8	100%	7,6	80%	6,1	60%	4,6	80%	6,1	70%	5,3
Twee-onder-een-kap		Koop, twee-onder-een-kap	1,9	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm		huur, etage, midden/goedkoop	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bewoners					25		12,3		12,3		22,1		24,6		19,7		14,8		19,7		17,2
Bezoekers																					
Sociale huurwoningen	5	Huurhuis, sociale huur	0,3	100%	2	10%	0,2	20%	0,3	80%	1,2	0%	0,0	70%	1,1	60%	0,9	80%	1,2	70%	1,1
Starterswoningen	5	Koop, tussen/hoek	0,3	100%	2	10%	0,2	20%	0,3	80%	1,2	0%	0,0	70%	1,1	60%	0,9	80%	1,2	70%	1,1
Appartement	0	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen	1	Koop, vrijstaand	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,1	80%	0,2	0%	0,0	70%	0,2	60%	0,2	80%	0,2	70%	0,2
Zelfbouwoningen	0	Koop, vrijstaand	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	4	Koop, twee-onder-een-kap	0,3	100%	1	10%	0,1	20%	0,2	80%	1,0	0%	0,0	70%	0,8	60%	0,7	80%	1,0	70%	0,8
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm	0	huur, etage, midden/goedkoop	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bezoekers					5		0,5		0,9		3,6		0,0		3,2		2,7		3,6		3,2
Totaal					29,1		12,8		13,2		25,7		24,6		22,8		17,5		23,3		20,4
Plus op eigen terrein					0																
Totaal bij dubbelgebruik in openbare ruimte (naar boven afgerond)					30		13		14		26		25		23		18		24		21

Wooncluster 11																						
Bewoners																						
Sociale huurwoningen	3	Huurhuis, sociale huur	1,3	100%	4	50%	2,0	50%	2,0	90%	3,5	100%	3,9	80%	3,1	60%	2,3	80%	3,1	70%	2,7	
Starterswoningen	4	Koop, tussen/hoek	1,7	100%	7	50%	3,4	50%	3,4	90%	6,1	100%	6,8	80%	5,4	60%	4,1	80%	5,4	70%	4,8	
Appartement		Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social)	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0	
Zelfbouwoningen		Koop, vrijstaand	2	0	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen		Koop, vrijstaand	2	0	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	2	Koop, twee-onder-een-kap	1,9	0	100%	4	50%	1,9	50%	1,9	90%	3,4	100%	3,8	80%	3,0	60%	2,3	80%	3,0	70%	2,7
Twee-onder-een-kap		Koop, twee-onder-een-kap	1,9	0	100%	4	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm		huur, etage, midden/goedkoop	1,1	0	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bewoners					15		7,3		7,3		13,1		14,5		11,6		8,7		11,6		10,2	
Bezoekers																						
Sociale huurwoningen	3	Huurhuis, sociale huur	0,3	100%	1	10%	0,1	20%	0,2	80%	0,7	0%	0,0	70%	0,6	60%	0,5	80%	0,7	70%	0,6	
Starterswoningen	4	Koop, tussen/hoek	0,3	100%	1	10%	0,1	20%	0,2	80%	1,0	0%	0,0	70%	0,8	60%	0,7	80%	1,0	70%	0,8	
Appartement	0	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social)	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0	
Zelfbouwoningen	0	Koop, vrijstaand	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0	
Zelfbouwoningen	0	Koop, vrijstaand	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0	
Twee-onder-een-kap	2	Koop, twee-onder-een-kap	0,3	100%	1	10%	0,1	20%	0,1	80%	0,5	0%	0,0	70%	0,4	60%	0,4	80%	0,5	70%	0,4	
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0	
Innovatieve woonvorm	0	huur, etage, midden/goedkoop	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0	
Totaal bezoekers					3		0,3		0,5		2,2		0,0		1,9		1,6		2,2		1,9	
Totaal					17,2		7,5		7,8		15,2		14,5		13,5		10,3		13,8		12,0	
Plus op eigen terrein					0																	
Totaal bij dubbelgebruik in openbare ruimte (naar boven afgerond)					18		8		8		16		15		14		11		14		13	
Wooncluster 12																						
Bewoners																						
Sociale huurwoningen		Huurhuis, sociale huur	1,3	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0	
Starterswoningen		Koop, tussen/hoek	1,7	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0	
Appartement		Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social)	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0	
Zelfbouwoningen	1	Koop, vrijstaand	0,5	1,5	100%	1	50%	0,3	50%	0,3	90%	0,5	100%	0,5	80%	0,4	60%	0,3	80%	0,4	70%	0,4
Zelfbouwoningen		Koop, vrijstaand	2	0	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	4	Koop, twee-onder-een-kap	0,4	1,5	100%	2	50%	0,8	50%	0,8	90%	1,4	100%	1,6	80%	1,3	60%	1,0	80%	1,3	70%	1,1
Twee-onder-een-kap		Koop, twee-onder-een-kap	1,9	0	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm		huur, etage, midden/goedkoop	1,1	0	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bewoners					2		1,1		1,1		1,9		2,1		1,7		1,3		1,7		1,5	
Bezoekers																						
Sociale huurwoningen	0	Huurhuis, sociale huur	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0	
Starterswoningen	0	Koop, tussen/hoek	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0	
Appartement	0	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social)	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0	
Zelfbouwoningen	1	Koop, vrijstaand	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,1	80%	0,2	0%	0,0	70%	0,2	60%	0,2	80%	0,2	70%	0,2	
Zelfbouwoningen	0	Koop, vrijstaand	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0	
Twee-onder-een-kap	4	Koop, twee-onder-een-kap	0,3	100%	1	10%	0,1	20%	0,2	80%	1,0	0%	0,0	70%	0,8	60%	0,7	80%	1,0	70%	0,8	
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0	
Innovatieve woonvorm	0	huur, etage, midden/goedkoop	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0	
Totaal bezoekers					2		0,2		0,3		1,2		0,0		1,1		0,9		1,2		1,1	
Totaal					3,6		1,2		1,4		3,1		2,1		2,7		2,2		2,9		2,5	
Plus op eigen terrein					0																	
Totaal bij dubbelgebruik in openbare ruimte (naar boven afgerond)					4		2		2		4		3		3		3		3		3	

Wooncluster 13																					
Bewoners																					
Sociale huurwoningen	2	Huurhuis, sociale huur	1,3	100%	3	50%	1,3	50%	1,3	90%	2,3	100%	2,6	80%	2,1	60%	1,6	80%	2,1	70%	1,8
Starterswoningen	1	Koop, tussen/hoek	1,7	100%	2	50%	0,9	50%	0,9	90%	1,5	100%	1,7	80%	1,4	60%	1,0	80%	1,4	70%	1,2
Appartement		Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social)	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen		Koop, vrijstaand	2	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen		Koop, vrijstaand	2	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	8	Koop, twee-onder-een-kap	0,4	100%	3	50%	1,6	50%	1,6	90%	2,9	100%	3,2	80%	2,6	60%	1,9	80%	2,6	70%	2,2
Twee-onder-een-kap		Koop, twee-onder-een-kap	1,9	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm		huur, etage, midden/goedkoop	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bewoners					8		3,8		3,8		6,8		7,5		6,0		4,5		6,0		5,3
Bezoekers																					
Sociale huurwoningen	2	Huurhuis, sociale huur	0,3	100%	1	10%	0,1	20%	0,1	80%	0,5	0%	0,0	70%	0,4	60%	0,4	80%	0,5	70%	0,4
Starterswoningen	1	Koop, tussen/hoek	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,1	80%	0,2	0%	0,0	70%	0,2	60%	0,2	80%	0,2	70%	0,2
Appartement	0	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social)	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen	0	Koop, vrijstaand	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen	0	Koop, vrijstaand	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	8	Koop, twee-onder-een-kap	0,3	100%	2	10%	0,2	20%	0,5	80%	1,9	0%	0,0	70%	1,7	60%	1,4	80%	1,9	70%	1,7
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm	0	huur, etage, midden/goedkoop	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bezoekers					3		0,3		0,7		2,6		0,0		2,3		2,0		2,6		2,3
Totaal					10,8		4,1		4,4		9,4		7,5		8,3		6,5		8,6		7,6
Plus op eigen terrein					0																
Totaal bij dubbelgebruik in openbare ruimte (naar boven afgerond)					11		5		5		10		8		9		7		9		8
Wooncluster 14																					
Bewoners																					
Sociale huurwoningen	4	Huurhuis, sociale huur	1,3	100%	5	50%	2,6	50%	2,6	90%	4,7	100%	5,2	80%	4,2	60%	3,1	80%	4,2	70%	3,6
Starterswoningen	4	Koop, tussen/hoek	1,7	100%	7	50%	3,4	50%	3,4	90%	6,1	100%	6,8	80%	5,4	60%	4,1	80%	5,4	70%	4,8
Appartement		Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social)	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen		Koop, vrijstaand	2	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen		Koop, vrijstaand	2	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	8	Koop, twee-onder-een-kap	0,4	100%	3	50%	1,6	50%	1,6	90%	2,9	100%	3,2	80%	2,6	60%	1,9	80%	2,6	70%	2,2
Twee-onder-een-kap		Koop, twee-onder-een-kap	1,9	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm		huur, etage, midden/goedkoop	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bewoners					15		7,6		7,6		13,7		15,2		12,2		9,1		12,2		10,6
Bezoekers																					
Sociale huurwoningen	4	Huurhuis, sociale huur	0,3	100%	1	10%	0,1	20%	0,2	80%	1,0	0%	0,0	70%	0,8	60%	0,7	80%	1,0	70%	0,8
Starterswoningen	4	Koop, tussen/hoek	0,3	100%	1	10%	0,1	20%	0,2	80%	1,0	0%	0,0	70%	0,8	60%	0,7	80%	1,0	70%	0,8
Appartement	0	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social)	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen	0	Koop, vrijstaand	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen	0	Koop, vrijstaand	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	8	Koop, twee-onder-een-kap	0,3	100%	2	10%	0,2	20%	0,5	80%	1,9	0%	0,0	70%	1,7	60%	1,4	80%	1,9	70%	1,7
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm	0	huur, etage, midden/goedkoop	0,3	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bezoekers					5		0,5		1,0		3,8		0,0		3,4		2,9		3,8		3,4
Totaal					20,0		8,1		8,6		17,5		15,2		15,5		12,0		16,0		14,0
Plus op eigen terrein					0																
Totaal bij dubbelgebruik in openbare ruimte (naar boven afgerond)					20		9		9		18		16		16		12		16		14

Wooncluster 15																					
Bewoners																					
Sociale huurwoningen		Huurhuis, sociale huur	1,3	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Starterswoningen		Koop, tussen/hoek	1,7	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Appartement		Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen	3	Koop, vrijstaand	0,5	100%	2	50%	0,8	50%	0,8	90%	1,4	100%	1,5	80%	1,2	60%	0,9	80%	1,2	70%	1,1
Zelfbouwoningen	1	Koop, vrijstaand	0	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap		Koop, twee-onder-een-kap	1,9	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap		Koop, twee-onder-een-kap	1,9	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm		huur, etage, midden/goedkoop	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bewoners					2	0,8	0,8	1,4	1,5	1,2	0,9	1,2	1,1								
Bezoekers																					
Sociale huurwoningen	0	Huurhuis, sociale huur	0	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Starterswoningen	0	Koop, tussen/hoek	0	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Appartement	0	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social	0	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen	3	Koop, vrijstaand	0	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen	1	Koop, vrijstaand	0	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	0	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	0	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm	0	huur, etage, midden/goedkoop	0	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bezoekers					0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0								
Totaal					1,5	0,8	0,8	1,4	1,5	1,2	0,9	1,2	1,1								
Plus op eigen terrein					0																
Totaal bij dubbelgebruik in openbare ruimte (naar boven afgerond)					2	1	1	2	2	2	1	2	2								
Appartementenblok I																					
Bewoners																					
Sociale huurwoningen	0	Huurhuis, sociale huur	1,3	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Starterswoningen	0	Koop, tussen/hoek	1,7	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Appartement	32	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social	1,1	100%	35	50%	17,6	50%	17,6	90%	31,7	100%	35,2	80%	28,2	60%	21,1	80%	28,2	70%	24,6
Zelfbouwoningen	0	Koop, vrijstaand	2	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen	0	Koop, vrijstaand	2	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	1,9	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	1,9	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm	0	huur, etage, midden/goedkoop	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bewoners					35	17,6	17,6	31,7	35,2	28,2	21,1	28,2	24,6								
Bezoekers																					
Sociale huurwoningen	0	Huurhuis, sociale huur	0	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Starterswoningen	0	Koop, tussen/hoek	0	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Appartement	32	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social	0	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen	0	Koop, vrijstaand	0	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen	0	Koop, vrijstaand	0	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	0	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	0	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm	0	huur, etage, midden/goedkoop	0	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bezoekers					0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0								
Totaal					35,2	17,6	17,6	31,7	35,2	28,2	21,1	28,2	24,6								
Plus op eigen terrein					0																
Totaal bij dubbelgebruik in openbare ruimte (naar boven afgerond)					36	18	18	32	36	29	22	29	25								

Appartementenblok II																					
Bewoners																					
Sociale huurwoningen	0	Huurhuis, sociale huur	1,3	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Starterswoningen	0	Koop, tussen/hoek	1,7	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Appartement	32	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social)	1,1	100%	35	50%	17,6	50%	17,6	90%	31,7	100%	35,2	80%	28,2	60%	21,1	80%	28,2	70%	24,6
Zelfbouwoningen	0	Koop, vrijstaand	2	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen	0	Koop, vrijstaand	2	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	1,9	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	1,9	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm	0	huur, etage, midden/goedkoop	1,1	100%	0	50%	0,0	50%	0,0	90%	0,0	100%	0,0	80%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bewoners					35		17,6		17,6		31,7		35,2		28,2		21,1		28,2		24,6
Bezoekers																					
Sociale huurwoningen	0	Huurhuis, sociale huur	0	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Starterswoningen	0	Koop, tussen/hoek	0	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Appartement	32	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. social)	0	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen	0	Koop, vrijstaand	0	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Zelfbouwoningen	0	Koop, vrijstaand	0	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	0	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Twee-onder-een-kap	0	Koop, twee-onder-een-kap	0	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Innovatieve woonvorm	0	huur, etage, midden/goedkoop	0	100%	0	10%	0,0	20%	0,0	80%	0,0	0%	0,0	70%	0,0	60%	0,0	80%	0,0	70%	0,0
Totaal bezoekers					0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0
Totaal					35,2		17,6		17,6		31,7		35,2		28,2		21,1		28,2		24,6
Plus op eigen terrein					0																
Totaal bij dubbelgebruik in openbare ruimte (naar boven afgerond)					36		18		18		32		36		29		22		29		25

Appendix 1 Bijlage 5 – Parkeertoedeling



Sweco | Mobiliteitsonderzoek Loverbosch III

Projectnummer: sweco.projectId

Datum: 4-2-2022

Versie: Concept 2.0

Document referentie: \\nlamsfs004\project\5525\51004314_mobiliteit_loverbosch_iii\w300 project specifieke werkpakketten\loverbosch iii v3.1 gemeentelijke variant ws.docx