

Verkeer en parkeren

Aanvulling op het Bestemmingsplan Woonzorgzone Hattem

Verkeer en parkeren

Inleiding

Op 13 december 2021 heeft de gemeenteraad van Hattem het bestemmingsplan “Woonzorgzone, Hattem” vastgesteld.

Tegen deze vaststelling heeft een aantal belanghebbenden beroep ingesteld. Dat beroep is behandeld door de Raad van State. De afdeling Bestuursrechtspraak heeft op 19 maart 2025 een tussenuitspraak gedaan. Daarin wordt de gemeenteraad opgedragen om voor een 8-tal punten uit de tussenuitspraak (8.4, 9.2, 10.2, 11.2, 14.5, 16.2, 16.4 en 17.3) geconstateerde gebreken te herstellen.

Twee van deze gebreken hebben betrekking op verkeer en parkeren. Het gaat daarbij om de punten omtrent parkeernormen voor de maximaal planologisch voorziene mogelijkheden (16.2) en aanvaardbare verkeerssituatie en -afwikkeling (17.3).

In deze notitie wordt ingegaan op de geconstateerde gebreken en worden deze hersteld.

Parkeernormen voor de maximaal planologisch voorziene mogelijkheden. (punt 16.2)

In het stedenbouwkundig plan dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd is een parkeerbalans opgemaakt. (blz 40 Stedenbouwkundig plan)

In deze parkeerbalans is uitgegaan van de opzet van de woonzorgzone.

“In Hattem wordt de groep van 75 jaar en ouder steeds groter; Hattem vergrijst. De groter wordende groep ouderen zal leiden tot een grotere vraag naar zorg. De focus komt te liggen op het leveren van zorg in de thuissituatie [...] Dit vraagt om voldoende woningen die geschikt zijn voor personen met een zorgvraag. Ook moet de woonomgeving ingericht zijn om langer thuis te kunnen blijven en moeten er voldoende voorzieningen dichtbij aanwezig zijn. In Hattem vullen we deze behoefte op twee locaties.” (blz 3 Stedenbouwkundig plan)

Om die reden zijn de normale woningen voor de parkeerbalans getypeerd als “aanleunwoning en serviceflat” met een parkeernormen van 1,3 waarvan 0,3 pp voor bezoekers.

Het gebouw Hollewand zuid is aangemerkt als een woonvorm voor mensen met psychische problemen door stichting de Luwte. Dit is beschouwd als intramurale zorg waarbij de norm is genomen van “Verpleeg- en verzorgingshuis” met een norm van 0,7 per wooneenheid, inclusief personeelsparkeren.

Op de Van Heemstra locatie wordt een “[...] vierkant gebouw gerealiseerd met sociale woningen voor ouderen. Het carrévormige gebouw wordt zo ingedeeld dat het – vroeger of later - geschikt gemaakt kan worden voor intramurale zorg.” (blz 28 stedenbouwkundig plan)

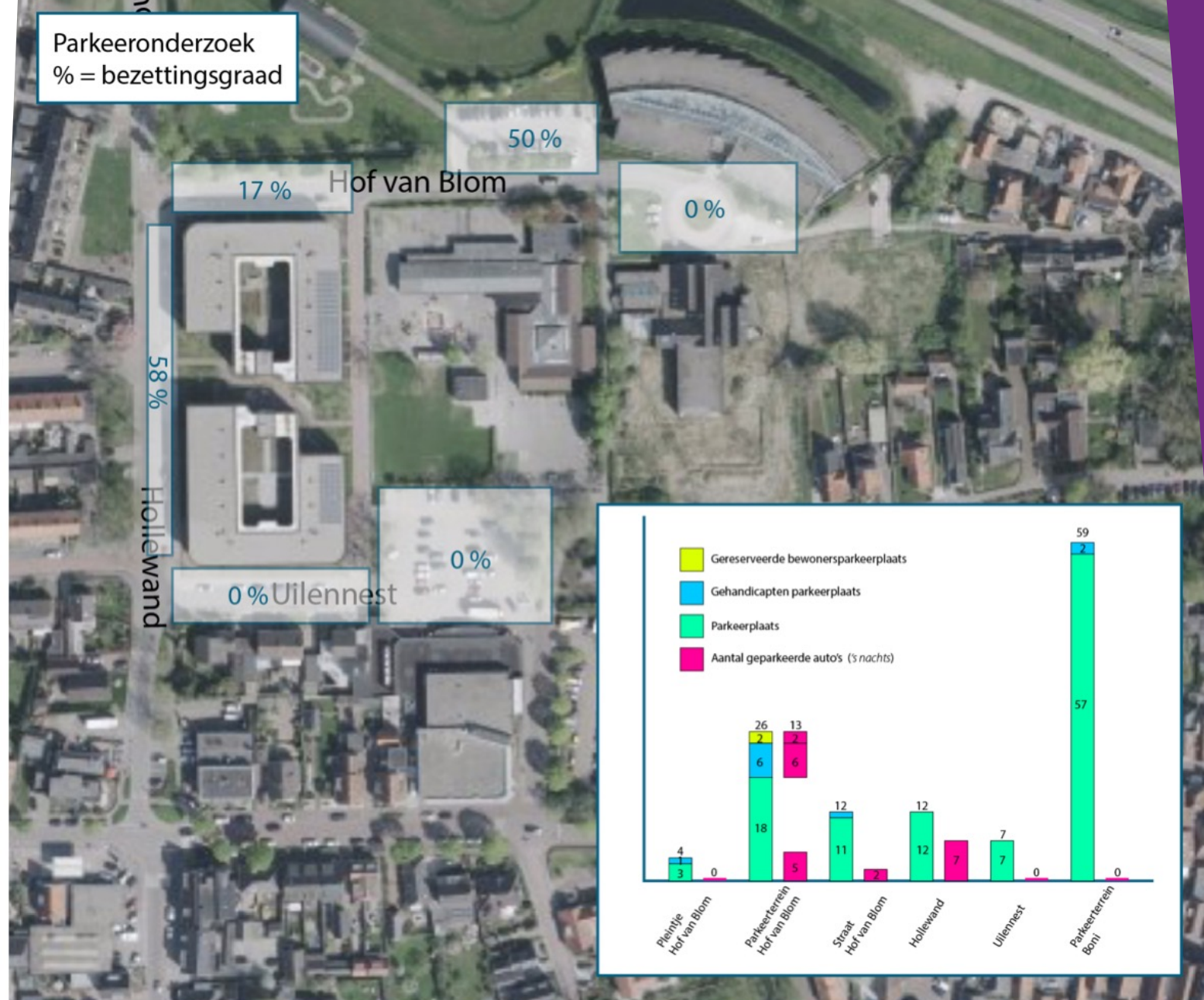
In de parkeerbalans is rekening gehouden met een gedeeltelijke omzetting naar intramuraal (45%): 24 wooneenheden intramuraal met een parkeernorm van 0,7 en 28 wooneenheden met een parkeernorm sociale huur van 1,8 per woning.



Van de bestaande gebouwen is uitgegaan van een parkeeronderzoek naar de daadwerkelijke parkeerbehoefte van de verschillende gebouwen. Aangezien de belangrijkste functie de woonfunctie is, is rekening gehouden met de parkeerdruk 's nachts, wat het maatgevende moment voor een woonfunctie is.

Het overzicht van de parkeerdruk is weergegeven in de bijgaande afbeelding.

Dit alles leidt tot de parkeerbalans zoals opgenomen in het Stedenbouwkundig plan op blz 40.



Parkeeronderzoek bestaande functies



In de parkeerbalans is de parkeerbehoefte opgenomen en het aanbod aan parkeren bij de verschillende onderdelen. In het totaal worden 43 parkeerplaatsen gebruikt van de parkeerruimte buitendijks waarmee de parkeerbalans sluit.

De Afdeling bestuursrechtspraak geeft aan dat hiermee niet de maximaal planologisch voorziene mogelijkheid is berekend. Deze parkeerbalans gaat uit van wat de gemeente als representatief beoordeelde.

De maximaal planologisch voorziene mogelijkheid

De parkeerbalans voor het maximaal planologisch voorziene mogelijkheid gaat uit van de volgende uitgangspunten:

Het bestemmingsplan geeft aan dat er maximaal 120 woningen gerealiseerd mogen worden.

Het wonen bestaat voor de gebouwen Hollewand noord, midden en zuid uit appartementen. De Nota parkeernormen heeft de intentie om het parkeren voor wonen op eigen terrein op te lossen. De formulering daarvan is echter beperkt. Om die reden voegen we in het bestemmingsplan aan de bestemming ‘wonen’ toe dat al het parkeren op eigen terrein wordt opgelost.

In de proef verkavelingen is onderzocht dat (half) onder de woongebouwen in ieder geval 32 parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd.

parkeerbalans

	Parkeerbehoefte	Parkeeraanbod	Opmerking
Totaal	251	251	
Hollewand noord	26	26	
Hollewand midden	31	31	
Hollewand zuid	15	15	
Carré-gebouw	69	37	
IKC	20	20	Parkeerruimte buitendijks
Halen en brengen	45	45	
parkeervraag Atriumgebouw	13	33	
Straat Hof van Blom	2	7	
Hof van Blom Nieuwbouw	30	14	
		23	Parkeerruimte buitendijks

Parkeerbalans uit het stedenbouwkundig plan

Dat betekent dat de maximaal planologisch voorziene mogelijkheid wordt begrenst door het aantal te realiseren parkeerplaatsen. Er kunnen maximaal 14 dure koopappartementen per woongebouw.

Met andere woorden: de verplichting om het parkeren per woongebouw in zijn geheel op eigen terrein op te lossen begrenst de maximaal planologische mogelijkheid.

Voor het van Heemstra gebouw ligt dat anders omdat hier voorzien wordt in parkeren in de openbare ruimte op parkeerplaatsen aan 'De hof van Blom'. In het stedenbouwkundig plan is uitgegaan van een gedeelte sociale huur en een gedeelte intramurale zorg.

Het bestemmingsplan laat wonen in brede zin toe. Om dat te beperken wordt in het bestemmingsplan sociale huur als woonvorm opgenomen in de regels. Dat betekent dat de maximaal planologische mogelijkheid bestaat uit het realiseren van 53 sociale huurwoningen. Het aantal van 53 is naar voren gekomen uit proefverkavelingen van het gebouw waarbij appartementen worden gerealiseerd van 65 m² wat passend is bij zowel sociale huur als de mogelijkheid om in de toekomst om te bouwen naar intramuraal.

De maximale parkeerbehoefte van het toekomstige van Heemstra gebouw is dan ook $53 \times 1,8 \text{ pp per woning} = 95,4 = 96$ parkeerplaatsen.

De parkeerbalans op basis van de uitgangspunten uit het stedenbouwkundig plan ging voor het van Heemstra gebouw uit van een vraag van 69 parkeerplaatsen. Dat betekent dat de maximaal planologische mogelijkheid 27 parkeerplaatsen meer nodig heeft dan het stedenbouwkundig plan.

Hoewel de maximaal planologisch voorziene mogelijkheid niet de verwachting is, kunnen de 27 extra parkeerplaatsen gerealiseerd worden in het als 'verkeer' bestemde gebied. Zie tekening op de volgende bladzijde voor een indicatieve uitwerking daarvan. In het blauw zijn deze mogelijke extra parkeerplaatsen aangegeven.

Intramuraal wonen.

Door het scheiden van wonen en zorg in de verpleeghuiszorg worden nieuwe verpleeghuisplekken niet langer gebouwd als intramurale woningen maar in de vorm van zelfstandige woningen. Wanneer de woning een 'zorg geschikte woning' is, dan is er sprake van een situatie die vergelijkbaar is met een verpleeghuis. Daarom zijn die parkeernormen ook op deze woningen van toepassing.





Indicatieve uitwerking van extra parkeerruimte in bestemming “verkeer” bij maximaal planologisch voorziene mogelijkheid.



Parkeerbalans maximaal planologisch voorziene mogelijkheid

Samenvatting



Parkeerbalans

Bestemmingsplan Woonzorgzone Hattem

Variant Maximaal planologische voorziene mogelijkheid

	Parkeerbehoefte	Parkeeraanbod	Opmerking
Totaal	308	308	
Hollewand noord	32	32	
Hollewand midden	32	32	
Hollewand zuid	32	32	
Carré-gebouw	96	37	
IKC personeel	28	28	Parkeerruimte buitendijks (IKC personeel)
Halen en brengen	43	43	Beweegboulevard
parkeervraag Atriumgebouw	13	33	
Straat Hof van Blom	2	7	
Hof van Blom Nieuwbouw	30	14	
		23	Parkeerruimte buitendijks (zorg personeel)
		27	Reserve ruimte in het als 'verkeer' bestemde gebied.



Parkeerbalans maximaal planologisch voorziene mogelijkheid

Gebouw Hollewand noord



Hollewand noord
Obv Max planologische mogelijkheid
Op basis van de norm

alleen gekleurde cellen invullen

	hoeveelheid	eenheid	norm	parkeer- behoefte
				32
Basisschool	personeel		leslokalen	Op basis van de rekentool CROW
	K&R	1 t/m 3	leerlingen	Op basis van de rekentool CROW
	K&R	4 t/m 8	leerlingen	Op basis van de rekentool CROW
Peuterspeelzaal/bsn/nso	personeel		werknemers	Op basis van de rekentool CROW
	K&R		leerlingen	Op basis van de rekentool CROW
Woningen	duur	14	woning	2,30 pp per woning
	midden		woning	2,10 pp per woning
	goedkoop		woning	1,80 pp per woning
	Middeldure huur		woning	1,60 pp per woning
	Sociale huur		woning	1,80 pp per woning
	service/aanleun		woning	1,30 pp per woning
Zorg	intramuraal		wooneenheid	0,70 pp per wooneenheid

Parkeerbalans maximaal planologisch voorziene mogelijkheid

Gebouw Hollewand midden

Hollewand midden

Obv Max planologische mogelijkheid
Op basis van de norm

alleen gekleurde cellen invullen

hoeveelheid eenheid

norm

parkeer-
behoefte

32

Basisschool	personeel		leslokalen	Op basis van de rekentool CROW		0
	K&R	1 t/m 3	leerlingen	Op basis van de rekentool CROW		0
	K&R	4 t/m 8	leerlingen	Op basis van de rekentool CROW		0
Peuterspeelzaal/bsn/nso	personeel		werknemers	Op basis van de rekentool CROW		0
	K&R		leerlingen	Op basis van de rekentool CROW		0
Woningen	duur	14	woning	2,30 pp per woning		32,2
	midden		woning	2,10 pp per woning		0
	goedkoop		woning	1,80 pp per woning		0
	Middeldure huur		woning	1,60 pp per woning		0
	Sociale huur		woning	1,80 pp per woning		0
	service/aanleun		woning	1,30 pp per woning		0
Zorg	intramuraal		wooneenheid	0,70 pp per wooneenheid		0

Parkeerbalans maximaal planologisch voorziene mogelijkheid

Gebouw Hollewand zuid



Hollewand zuid
Obv Max planologische mogelijkheid
Op basis van de norm

alleen gekleurde cellen invullen

		hoeveelheid	eenheid	norm	parkeer- behoefte
					32
Basisschool	personeel		leslokalen	Op basis van de rekentool CROW	0
	K&R	1 t/m 3	leerlingen	Op basis van de rekentool CROW	0
	K&R	4 t/m 8	leerlingen	Op basis van de rekentool CROW	0
Peuterspeelzaal/bsn/nso	personeel		werknemers	Op basis van de rekentool CROW	0
	K&R		leerlingen	Op basis van de rekentool CROW	0
Woningen	duur	14	woning	2,30 pp per woning	32,2
	midden		woning	2,10 pp per woning	0
	goedkoop		woning	1,80 pp per woning	0
	Middeldure huur		woning	1,60 pp per woning	0
	Sociale huur		woning	1,80 pp per woning	0
	service/aanleun		woning	1,30 pp per woning	0
Zorg	intramuraal		wooneenheid	0,70 pp per wooneenheid	0

Parkeerbilans maximaal planologisch voorziene mogelijkheid Carrégebouw (van Heemstralocatie)



Carrégebouw (van Heemstra locatie)

Obv Max planologische mogelijkheid
Op basis van de norm

alleen gekleurde cellen invullen

hoeveelheid	eenheid	norm	parkeer- behoefte
			95,4

Basisschool	personeel		leslokalen	1,00		0
	K&R 1 t/m 3		leerlingen	Op basis van de rekentool CROW		0
	K&R 4 t/m 8		leerlingen	Op basis van de rekentool CROW		0
Peuterspeelzaal/bsn/nso	personeel		werknemers	Op basis van de rekentool CROW		0
	K&R		leerlingen	Op basis van de rekentool CROW		0
Woningen	duur		woning	2,30 pp per woning		0
	midden		woning	2,10 pp per woning		0
	goedkoop		woning	1,80 pp per woning		0
	Middeldure huur		woning	1,60 pp per woning		0
	Sociale huur	53	woning	1,80 pp per woning		95,4
	service/aanleun		woning	1,30 pp per woning		0
Zorg	intramuraal	0	wooneenheid	0,70 pp per wooneenheid		0

Berekening van het Van Heemstra gebouw met 53 sociale huurappartementen en geen intramuraal



Parkeerbalans maximaal planologisch voorziene mogelijkheid IKC



Woonzorgzone Geldersedijk
*Obv Max planologische mogelijkheid
Op basis van de norm*

alleen gekleurde cellen invullen

hoeveelheid eenheid norm parkeer-
behoefte

71

basisschool	personeel		22	leslokalen	Op basis van de rekentool CROW	24
	K&R	1 t/m 3	186	leerlingen	Op basis van de rekentool CROW	27
	K&R	4 t/m 8	323	leerlingen	Op basis van de rekentool CROW	10
Peuterspeelzaal/ bso/ nso	personeel		8	werknemers	Op basis van de rekentool CROW	4
	K&R		42	leerlingen	Op basis van de rekentool CROW	6
woningen	duur			woning	2,30 pp per woning	0
	midden			woning	2,10 pp per woning	0
	goedkoop			woning	1,80 pp per woning	0
	Middeldure huur			woning	1,30 pp per woning	0
	Sociale huur			woning	1,30 pp per woning	0
	service/aanleun			woning	1,30 pp per woning	0
zorg	intramuraal			wooneenheid	0,70 pp per wooneenheid	0

Berekening van de parkeer behoefte is gedaan op basis van de rekentool van het CROW.
(uitdraaien van de tool in de bijlagen)



Aanvaardbare verkeerssituatie en -afwikkeling (17.3)

Om de impact van de nieuwbouw op de oude ijsbaan te bepalen hebben we eerst een verkeersonderzoek gedaan naar de huidige situatie. In bijgaande plaatje is de huidige situatie (2020) weergegeven.

Vervolgens hebben we uitgerekend op basis van de verkeersproductie en -attractie cijfers van het CROW uitgerekend de hoeveelheid extra verkeer die het plan produceert en verdeeld over het bestaande wegennet conform de bestaande spitsenverdelingen (zie kaartje). Deze cijfers zijn niet weersproken tijdens de behandeling.

Het is echter niet duidelijk geworden op basis waarvan de conclusie is getrokken dat de toename van verkeer niet leidt tot een onaanvaardbare verkeerssituatie.

De belangrijkste weg die te maken krijgt met een toename van verkeer is de Hollewand. De Hollewand is een 30 km per uur straat waarbij de V85*) onder de 30 blijft ten zuiden van de Hof van Blom. Ten Noorden van de Hof van Blom is de V85 41 km/uur.

**) V85 is een verkeerskundige maat voor de gereden snelheid. Het betreft de snelheid waar 85% van het verkeer onder blijft. De V85 geeft een realistisch beeld van het snelheidsprofiel van een straat.*



Bij de vraag of de verwachte intensiteiten acceptabel zijn is een aantal zaken van belang: de functie van de weg, de breedte van de weg, de oversteekbaarheid de gereden snelheid en de verblijfsfunctie.

Functie van de weg

De Hollewand is in het gemeentelijk beleid gedefinieerd al erftoegangsweg 30 km/uur. Dat geldt voor alle straten in het gebouwde gebied van Hattem met uitzondering van een drietal inprickers: De Hessenweg, de Stationslaan en een klein stukje van de Burgemeester Bijleveldsingel.

De Hollewand heeft ook een zekere ontsluitende functie van de omliggende woonwijken richting het centrum van Hattem en richting de Geldersedijk (via de Burg Bijleveldsingel).

De Hollewand is ook onderdeel van het fietsnetwerk van Hattem

(Bron: Gemeentelijk Verkeer en vervoerplan Hattem 2018)

Binnen de huidige functie past de toevoeging van het verkeer dat met de ontwikkeling gepaard gaat.

Breedte van de weg

De Hollewand is 6 meter breed en voorzien van een asfaltverharding. Er zijn geen directe huisaansluitingen op het gedeelte van de Hollewand waar de Woonzorgzone wordt gerealiseerd. Er zijn geen aparte fietsvoorzieningen aanwezig. Het CROW hanteert een minimale breedte van

4,80 meter en een ideale wegbreedte van 5,80 meter bij tweerichtingsverkeer auto, gebaseerd op ontwerpvoertuig personenauto en tweerichtingsverkeer fiets. (bron: ASVV, CROW 2012)

De oversteekbaarheid

De oversteekbaarheid van de weg wordt in wachttijd categorieën beoordeeld:

Gem wachttijd	Kwalificatie
0 – 5 sec	Goed
5 – 10 sec	Redelijk
10 – 15 sec	Matig
15 – 30 sec	Slecht
> 30 sec	Zeer slecht

De oversteekbaarheid is berekend met behulp van ‘Capacito’ in de figuur op de volgende bladzijde is het verschil in oversteekbaarheid weergegeven. (Rekenmethode: ”Oversteekbaarheid van wegen” ASVV, CROW 2012)



In de berekening is uitgegaan van een spitsintensiteit van 10% van de etmaal intensiteit. Voor de oversteeksnelheid is rekening gehouden met de loopsnelheid van ouderen. Tot slot is rekening gehouden met 100 fietsers per uur.

In de situatie zonder ontwikkeling is de gemiddelde wachttijd om over te kunnen steken 3 seconden. De oversteekbaarheid is daarmee als Goed te kwalificeren.

In de situatie mét de ontwikkeling is de gemiddelde wachttijd ook 3 seconden. En is de oversteekbaarheid dus ook als Goed te kwalificeren. (Bron: Capacito (verkeerskundige software van Trenso))

Gereden snelheid

De snelheid op de straten in de omgeving is redelijk goed. Alleen het gedeelte van de Hollewand ten noorden van de Hof van Blom wordt een relatief hoge snelheid gereden: de v85 is hier 41 km per uur.

Het plan voorziet in het ontsluiten van de woongebouwen Hollewand Noord, – midden en – zuid op de Hollewand. Omdat het parkeren voor deze woongebouwen buiten het zicht van de weggebruikers van de Hollewand bevindt zijn de zijstraten die de parkeergelegenheden ontsluiten aan te merken als wegen van rechts (voor verkeer dat vanaf zuid naar noord rijdt op de Hollewand.) Door die straten van rechts zal de snelheid in noordelijke richting afnemen wat de verkeersveiligheid ten goede zal komen.

In het Stedenbouwkundig plan is uitgegaan van

aansluitingen op de Hollewand door middel van plateaus. Daarmee wordt ook de snelheid in zuidelijke richting beperkt.

De gemeente heeft in haar Verkeer en vervoerplan opgenomen dat ook de Hollewand prioriteit heeft in de optimalisatie van 30 en 60 km/uur gebieden.

Verblijfsfunctie

De woningen aan de westzijde van de Hollewand hebben een groene ruimte voor de huizen. De verblijfsfunctie van de Hollewand is hier dan ook ondergeschikt ten opzichte van erftoegangswegen waar wel direct woningen aan ontsloten zijn.

Het plan voegt een verblijfsfunctie toe aan de omgeving door de bewegingsboulevard die buiten de haal- en breng tijden openbaar beschikbaar is. De oversteekbaarheid van de Hollewand is dan ook belangrijker dan de verblijfsfunctie.

Halen en brengen

In de huidige situatie is er ook sprake van Haal- en breng verkeer voor de Van Heemstraschool. Dat halen en brengen levert veel overlast op op de Hof van Blom en op de Hollewand. Er wordt verkeersonveiligheid ervaren. Door het realiseren van de Bewegingsboulevard zorgt het plan ervoor dat het halen en brengen gestructureerd plaats vindt en de aansluiting op de openbare wegen volgens een normaal verkeerspatroon verloopt.



Conclusie

Parkeren

In het bestemmingsplan wordt een aantal aanvullingen toegevoegd aan de regels om de zorgen die bestaan rond het parkeren weg te nemen. Zo is voor de functie wonen toegevoegd dat al het parkeren op eigen terrein moet worden opgelost. Dat geldt dan dus voor de woon gebouwen Hollewand noord, midden en zuid. Het bouwvlak en de fysieke mogelijkheden voor parkeren bepalen daarmee de maximaal planologische mogelijkheid.

Voor de functie gemengd wordt toegevoegd dat het wonen binnen deze functie uitsluitend sociale huur betreft. De maximaal planologisch voorziene mogelijkheid bestaat dan uit uitsluitend sociale huur appartementen. De extra parkeerbehoefte die dat oplevert (27 pp) is oplosbaar binnen de functie 'verkeer' zoals aangetoond in de tekening op blz 5 van deze memo.

Verkeer

De achterliggende motivering omtrent verkeerssituatie en -afwikkeling laat zien dat de toevoeging van de hoeveelheid verkeer als gevolg van het plan een acceptabele verkeerssituatie oplevert op de straten in de directe omgeving van het plan. De functie van de weg, de breedte van de weg, de oversteekbaarheid de gereden snelheid en de

verblijfsfunctie zijn beoordeeld en op alle vlakken bestaan geen bezwaren, sterker nog het plan draagt bij aan een verbetering van de verkeersveiligheid. De toegevoegde straten van rechts (vanuit zuidelijke richting) of de plateaus die mogelijk worden, hebben een snelheid verlagend effect en de bewegingsboulevard draagt bij aan een ordentelijke manier van het halen en brengen van de schoolkinderen wat op in de oude situatie subjectieve verkeersonveiligheid oplevert.

Met deze memo zijn de punten omtrent parkeernormen voor de maximaal planologisch voorziene mogelijkheden (16.2) en aanvaardbare verkeerssituatie en -afwikkeling (17.3) uit de tussenuitspraak, onderbouwd.



Bijlage

Uitdraaien Rekentool CROW



Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

BASISSCHOOl

Functieprofiel

	onderbouw	bovenbouw
aantal klassen	8	14

Profiel - op basis defaultwaarden

	onderbouw	bovenbouw
leerlingen per klas	23.3	23.1
overblijf percentage	30	30 %
leerlingen begeleid naar school	80	30 %
aantal leerlingen per ouder/verzorger (per auto)	1.33	1.18
aantal leerlingen per ouder/verzorger (overige vervoerswijzen)	1.20	1.20
turnover parkeerruimte ouders/verzorgers	2.0	4.0
% ouders/verzorgers per auto		45 %
% personeel per auto		80 %
docenten per klas		1.0
overig personeel per klas		0.3
turnover parkeerplaatsen personeel		1.0

Resultaat - Verkeersgeneratie

	onderbouw	bovenbouw	docenten	overig pers.	totaal
autoritten per openingsdag	360	248	34	8	650
voor begin schooldag	0	0	17	2	19
begin schooldag	106	73	0	2	181
begin middagpauze	74	51	0	0	125
eind middagpauze	74	51	0	0	125
eind schooldag	106	73	0	2	181
na eind schooldag	0	0	17	2	19

Resultaat - Parkeren

	onderbouw	bovenbouw	docenten	overig pers.	totaal
benodigde parkeerplaatsen			18	6	24
benodigde parkeer ruimte K&R	27	10			37

26-06-2019

(c) 2013 Stichting CROW

biz 1 / 2

Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

KINDERDAGVERBLIJF

Functieprofiel

aantal groepen : 3

Profiel - op basis defaultwaarden

kindplaatsen per groep	14.0
medewerkers per groep	2.6
% kinderen dat gehele dag blijft	75 %
% ouders/verzorgers per auto	50 %
% medewerkers per auto	50 %
aantal kinderen per ouder/verzorger (per auto)	1.33
aantal kinderen per ouder/verzorger (overige vervoerwijze)	1.33
turnover parkeerruimte ouders/verzorgers	3
turnover parkeerplaatsen personeel	1

Resultaat - Verkeersgeneratie

	ouders/verzorgers	medewerkers	totaal
autoritten per openingsdag (aankomst+vertrek)	78	7	85
- voor begin kinderdagverblijfdag	0	3	3
- begin kinderdagverblijfdag	31	0	31
- begin middagpauze	7	0	7
- eind middagpauze	7	0	7
- eind kinderdagverblijfdag	31	0	31
- na eind kinderdagverblijfdag	0	3	3

Resultaat - Parkeren

	ouders/verzorgers	medewerkers	totaal
benodigde parkeerplaatsen		4	4
benodigde parkeer ruimte K&R	6		6

26-06-2019

(c) 2013 Stichting CROW

blz 1 / 2