

<b>Aan</b> Gemeente Hendrik Ido Ambacht Robert Jan Kuijten	<b>Betreft</b> Bevindingen parkeeronderzoek en verkeerseffecten ontwikkelingen de Schoof e.o.	<b>Datum</b> 23 september 2021
<b>Van</b> Marco Cruijssen Tom Huijmans	<b>Bijlage</b> 1 t/m 6	<b>Projectnummer</b> 120015.009

## Inleiding

Het gebied rond winkelcentrum De Schoof wordt her ontwikkeld en uitgebreid. Om de effecten op het gebied van parkeren en verkeer te bepalen heeft Goudappel in 2017 een advies uitgebracht. Goudappel concludeert dat er geen bereikbaarheids- en parkeerproblemen gaan ontstaan. Als gevolg van aanvullende (woningbouw)ontwikkelingen rondom winkelcentrum de Schoof is Exante gevraagd om:

1. een nieuw parkeeronderzoek uit te voeren en dit te vergelijken met het advies uit 2017.
2. de verkeerseffecten van deze ontwikkelingen opnieuw inzichtelijk te maken.
3. mogelijke uitbreiding/aanpassing van de blauwe zone te beoordelen.
4. een advies te geven over de locatie van een uitweg aan de Willem de Zwijgerstraat

Deze memo geeft inzicht in de resultaten op basis van bovenstaande punten.

## Samenvatting

1. Het parkeeronderzoek 2021 toont aan dat er over de gehele onderzoeksperiode en het gehele onderzoeksgebied geen parkeerprobleem is. De toekomstige ontwikkelingen laten verder een positieve parkeerbalans zien. Op basis van de huidige informatie laat het parkeeronderzoek zien dat de ontwikkelingen ook in de toekomstige situatie geen parkeerproblemen opleveren. Deze conclusie is in overeenstemming met de conclusie van het onderzoek uit 2017.
2. De verkeerseffecten van de (woningbouw)ontwikkelingen laten geen bijzonderheden zien. De ontwikkelingen leiden niet tot problemen op het gebied van verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Ook hier is de conclusie hetzelfde als die uit het onderzoek van Goudappel.
3. Nut en noodzaak tot het uitbreiden van de blauwe zone is niet aanwezig.
4. Het advies is om de uitweg aan de Willem de Zwijgerstraat niet direct naast de voetgangersoversteekplaats te situeren.

## Parkeeronderzoek 2021

De opzet van het parkeeronderzoek 2021 sluit aan bij het in 2015-2016 gehouden parkeeronderzoek door Goudappel. Het parkeeronderzoek is in juli en september 2021 uitgevoerd. De onderzoeksdagen waren als volgt:

- dinsdag: 14.00-16.00uur
- woensdag: 13.00-14.00uur
- vrijdag: 18.30-19.30uur
- zaterdag: 14.30-15.30uur

De twee meetmomenten (juli en september 2021) geven inzicht in de bezetting van de bestaande parkeercapaciteit en de parkeerbezetting van de parkeerterreinen en omliggende straten. In bijlage 1 zijn de secties uit het onderzoek aangegeven.

In bijlage 2 is de huidige parkeercapaciteit weergegeven. Het onderzoeksgebied beschikt over 1197 parkeerplaatsen, 1140 hiervan zijn openbare parkeerplaatsen. De overige 57 parkeerplaatsen betreffen gereserveerde parkeervoorzieningen voor gehandicapten, arts, laden en lossen, elektrische voertuigen.

## Vergelijking parkeeronderzoek 2015/2016

Uit het parkeeronderzoek 2015/2016 komt naar voren dat de parkeerbezetting in het gehele onderzoeksgebied op geen enkel meetmoment boven de 90% uitkomt. Een percentage van 90% is aangehouden als kritieke grens voor de parkeerbezetting in een gebied. Komt de parkeerbezetting daarboven, dan neemt de kans op zoekverkeer structureel toe. Tussen de 85% en 90% is sprake van druk maar is dit nog te zien als acceptabel. De hoogste parkeerbezetting destijds was 76% op de woensdag (marktdag) om 13:00 uur.

Uit het parkeeronderzoek 2021 komt naar voren dat de parkeerbezetting, net als in 2015-2016, in het gehele onderzoeksgebied, op geen enkel meetmoment boven de 90% uitkomt. De hoogste parkeerbezetting was op zaterdag 10 juli tussen 14:30 en 15:30 uur: 70%. De daaropvolgende dagen zijn vrijdag 9 juli rond 19:00 uur met 60%, dinsdag 6 juli tussen 14:00 en 16:00 met 58% en woensdag 7 juli tussen 13:00 en 14:00 uur met 57%.

De hierboven genoemde percentages geven een indicatie van het gehele onderzoeksgebied. Voor de individuele straten of secties kunnen de bezettingsgraden hoger of lager uitvallen. Bijlage 3 geeft een overzicht van de parkeerbezetting per dag en per sectie.

## Parkeercapaciteit toekomstige situatie

Aanvullend op het parkeeronderzoek is gekeken naar de toekomstige parkeerbalans. Door de toekomstige ontwikkelingen Beatrixhof, Oranjebuurt en Centrumlocatie verandert de capaciteit van verschillende secties en het gehele onderzoeksgebied. Op basis van de huidige parkeerbalans en de toekomstige parkeerbalans is inzichtelijk gemaakt wat het verschil in capaciteit is. Voor een volledig overzicht is dit gedaan voor diverse momenten van de week.

	werkdag	werkdag	werkdag	werkdag	koop avond	zaterdag	zondag	zondag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	middag
Huidige parkeerbalans	217	313	480	242	478	483	248	217
Toekomstige parkeerbalans	283	383	620	368	603	579	375	328
Vershil huidig-nieuw	-66	-70	-140	-126	-125	-96	-127	-111

Bovenstaand overzicht laat zien dat er zonder toevoeging van parkeervoorzieningen in de openbare ruimte, sprake zou zijn van een negatieve parkeerbalans. Te stellen is echter dat de nieuwe ontwikkelingen ook in nieuwe parkeervoorzieningen voorzien. Voor de centrumlocatie zijn dit 80 parkeervoorzieningen, voor de Oranjebuurt 48 en voor de Beatrixhof 80. In totaal voegen de ontwikkelingen daarmee 208 parkeervoorzieningen toe. Met deze toevoegingen aan parkeervoorzieningen ziet de parkeerbalans er als volgt uit:

	werkdag	werkdag	werkdag	werkdag	koop avond	zaterdag	zondag	zondag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	middag
Huidige parkeerbalans	217	313	480	242	478	483	248	217
Toekomstige parkeerbalans	283	383	620	368	603	579	375	328
Verschiil huidig-nieuw	-66	-70	-140	-126	-125	-96	-127	-111
Toevoeging parkeervoorzieningen ontwikkelingen	208	208	208	208	208	208	208	208
<b>Balans incl. parkeervoorzieningen ontwikkelingen</b>	<b>142</b>	<b>138</b>	<b>68</b>	<b>82</b>	<b>83</b>	<b>112</b>	<b>81</b>	<b>97</b>

Conclusie uit deze berekening is dat de ontwikkelingen geen negatief effect hebben op de parkeerbalans in het onderzoeksgebied.

### Verkeerseffecten (Herijking onderzoek 2015/2016)

Goudappel concludeert in 2017 in haar onderzoek dat er geen negatieve verkeerseffecten zijn als gevolg van alle ontwikkelingen. Exante heeft met de nieuwe ontwikkelingen in beeld een nieuwe beoordeling uitgevoerd. Daarvoor is gekeken naar de verkeerscijfers uit het verkeersmodel, toekomstjaar 2030. In bijlage 4 is een schematisch overzicht van de intensiteiten toets opgenomen.

Naast deze meer theoretische benadering is ook pragmatisch gekeken naar de meest relevante wegen in het gebied. Door een aantal verkeersaspecten inzichtelijk te maken en deze op basis van expert judgement te bekijken, is een globaal oordeel te geven over eventuele aandachtspunten. Een eventuele noodzaak tot aanpassingen komt ook uit die beoordeling naar voren. De beoordeling op basis van expert judgement is in bijlage 5 opgenomen.

Samenvattend is, net als in 2017, de conclusie dat de toekomstige woningbouwontwikkelingen niet leiden tot problemen op het gebied van verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. De (groei van) intensiteiten blijven op alle wegen in het te onderzoeksgebied ruimschoots binnen de in het GVVP gestelde kaders voor intensiteiten. Daarmee is te stellen dat de functie en het gebruik van de wegen niet in negatieve zin aangetast wordt.

### Toets uitbreiding blauwe zone

Met betrekking tot de blauwe zone spelen er een tweetal zaken. Enerzijds is er vanuit bewoners uit de omgeving meerdere malen de vraag gesteld om de blauwe zone uit te breiden. Anderzijds is de vraag gesteld om op het parkeerterrein Dillenburg-Mauritsstraat een blauwe zone in te stellen.

In beide gevallen adviseren wij om niet over te gaan tot aanpassing/uitbreiding van de blauwe zone. Hieronder lichten wij die advies inhoudelijk toe.

De bewonersvraag tot uitbreiding is een regelmatig terugkerende vraag. De gemeente heeft deze vraag in het verleden steeds afgewezen met als onderbouwing dat nut en noodzaak van uitbreiding ontbreekt. Het parkeeronderzoek 2021 onderschrijft deze onderbouwing. De bezettingspercentages laten zien dat er voldoende vrije parkeercapaciteit beschikbaar is waardoor parkeergelegenheid gewaarborgd is. Die vrije parkeergelegenheid is wellicht niet altijd in de eigen woonstraat, maar wel altijd binnen acceptabele loopafstand.

Ter aanvulling: in de basis is een parkeerregulering in de vorm van een blauwe zone niet bedoeld voor het creëren van meer parkeergelegenheid voor bewoners. Een blauwe zone heeft namelijk als doel het beschikbaar stellen/houden van parkeervoorzieningen voor bezoekers van (winkel)voorzieningen rondom die zone.

Voor het parkeerterrein Dillenburg-Mauritsstraat ligt de vraag om het bezoeker-parkeren voor de Schoof verder uit te breiden. Het parkeeronderzoek 2021 laat op het parkeerterrein Dillenburg-Mauritsstraat een hoge parkeerdruk zien. Het parkeeronderzoek is zodanig opgezet dat het geen uitspraak doet over parkeermotieven, maar het is aannemelijk dat dit parkeerterrein in de huidige situatie inderdaad gebruikt wordt door omwonenden of winkelpersoneel dat daarmee buiten

de blauwe zone parkeert. Bezoekers van het winkelcentrum kunnen daardoor zeker niet in alle gevallen op dit parkeerterrein parkeren.

Ondanks deze constatering is ons advies om het parkeren voor bezoekers van de Schoof centraal te houden op de bestaande parkeerterreinen (sectie 25 en 40). Winkelcentrum de Schoof is namelijk ontworpen met twee centrale ingangen. Bij deze ingangen zijn een tweetal parkeerterreinen gerealiseerd. Beide terreinen hebben samen een capaciteit van 304 parkeervoorzieningen. Met deze capaciteit voorziet het winkelcentrum in de eigen parkeerbehoefte.

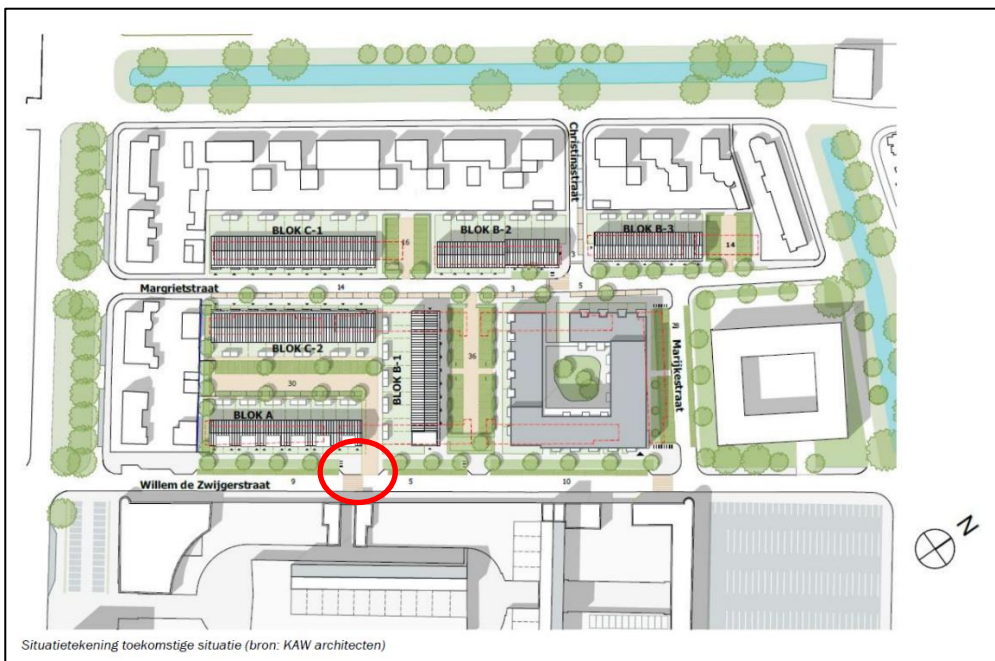
De twee parkeerterreinen zijn daarnaast zodanig ter hoogte van de ingangen gesitueerd dat het voor bezoekers duidelijk is dat het parkeren op deze twee locaties geconcentreerd is. Parkeren vindt daardoor specifiek plaats op de daarvoor bestemde locaties en beperkt in de omliggende straten. Daarmee is er minder sprake van (zoek)verkeer door en/of parkeeroverlast in de directe (woon)omgeving.

Het gebruik van beide terreinen laat een wisselende parkeerbezetting zien. Sectie 25 kent een aantal momenten een relatief hoge parkeerbezetting, terwijl de parkeerbezetting in sectie 40 maximaal 70% bedraagt. Ondanks de hoge parkeerbezetting in sectie 2 hebben bezoekers van de Schoof in sectie 40 dus op alle meetmomenten een vrije parkeervoorziening beschikbaar. Op basis van de parkeerbezetting is uitbreiding van de blauwe zone dan ook niet noodzakelijk.

Het parkeerterrein Dillenburg-Mauritsstraat heeft geen ingang naar het winkelcentrum. De ligging is aan de achterzijde van het winkelcentrum en heeft daarom ook geen directe verbinding met het winkelcentrum. Het parkeerterrein is dan ook niet specifiek bedoeld voor bezoekers van het winkelcentrum maar maakt in algemene zin onderdeel uit van de parkeercapaciteit van de omgeving.

## Advies uitweg-voetgangersoversteekplaats

Bij de beoogde inrichting van de Oranjebuurt is op de Willem de Zwijgerstraat een uitweg van het achtergelegen parkeerterrein voorzien. Zie onderstaande situatietekening van de nieuwe ontwikkeling.



De situatietekening laat zien dat deze uitweg nagenoeg direct naast de bestaande voetgangersoversteekplaats (hierna VOP) is gesitueerd. Hierbij is de vraag gesteld of dit een wenselijke situatie is. Voor het advies over dit vraagstuk is allereerst een theoretische benadering gekozen op basis van de richtlijnen van het CROW. Aanvullend daarop is gekeken naar de feitelijke (praktische) situatie incl. de toekomstige ontwikkeling.

Het ASVV (16.1.23 voetgangersoversteekplaats) laat zien dat een VOP op wegvakken of kruispunten gesitueerd kunnen worden. Door de situering bij kruispunten is te stellen dat een VOP dus ook in de nabijheid van uitwisselpunten kan komen te liggen. Naast kruispunten ligt een VOP ook bij rotondes vrij dicht op het uitwisselpunt. Theoretisch bezien kan een VOP dus bij een uitwisselpunt zoals kruispunt, rotonde of bijv. een uitweg gesitueerd worden.

Naast deze meer theoretische benadering, is ook gekeken naar de praktijksituatie. Daarbij vallen een aantal zaken op:

1. In de huidige situatie ligt de VOP direct ingeklemd tussen langspaarvakken. Daarmee belemmeren geparkeerde voertuigen (mogelijk) het zicht op/voor voetgangers.
2. In de nieuwe situatie komt de uitweg van blok A direct naast de VOP te liggen. De verkeersstromen vanuit de uitweg en over de VOP komen daardoor vrij direct met elkaar in aanraking.
3. Bij de realisatie van de nieuwe uitweg belemmeren voertuigen die de uitweg verlaten (mogelijk) ook het zicht voor/op voetgangers. Overstekende voetgangers kijken allereerst naar links voor een eerste beeld van de conflicterende rijrichting. Juist daar komen de auto's uit de uitweg.
4. De uitweg voorziet in de ontsluiting van een parkeerterrein van 30 parkeervoorzieningen. De aanname daarbij is dat dit parkeerterrein voorziet in de parkeerbehoefte voor blok A en C-2 (21 woningen). Er is dan sprake van een gemiddelde verkeersgeneratie van 7,1 beweging/woning/dag (*CROW: verkeersgeneratie koop tussen/hoek, rest bebouwde kom – matig stedelijk*). De verkeersgeneratie van het parkeerterrein komt dan uit op (afgerond) 150 voertuigbewegingen. Daarmee is te stellen dat het gebruik van de uitweg (relatief) beperkt is. Bij het verlaten van de uitweg is feitelijk sprake van de noodzaak tot het verlenen van voorrang. Daarbij dient de weggebruiker in alle gevallen al goed te beoordelen of er sprake is van een situatie waarbij veilig oprijden mogelijk is. Aandachtspunt is daarbij wel de zichtbaarheid op/voor de voetganger, zoals benoemd onder punt 2.
5. De VOP ligt op een plateau, waarbij te stellen is dat de huidige uitvoering niet cf. de CROW-richtlijnen (richtlijn voor bebakening en markering van wegen – publicatie 207) is. Deze richtlijn geeft namelijk aan dat als een VOP op een plateau aanwezig is, dat de markering van de VOP en het plateau op minimaal 5 meter uit elkaar moeten liggen om op die manier beter op te vallen.
6. De openbare ruimte ter hoogte van de VOP kenmerkt zich door een redelijk onrustig straatbeeld. Er is sprake van de aanwezigheid van een grote diversiteit aan straatmeubilair (lichtmasten, fietsparkeervoorzieningen, anti parkeer blokken, hekwerken, zitbanken, prullenbakken). De weggebruiker ontvangt op dit gedeelte van de Willem de Zwijgerstraat een enorme diversiteit aan prikkels. De beoogde uitweg ter hoogte van VOP voegt daar nog een extra element aan toe.
7. De uitweg komt ter hoogte van een bestaande parkeervoorziening die daarmee komt te vervallen. Naar alle waarschijnlijkheid wordt dit in de nieuwe situatie gecompenseerd maar het ontwerp maakt dit voor nu onvoldoende inzichtelijk

#### Advies

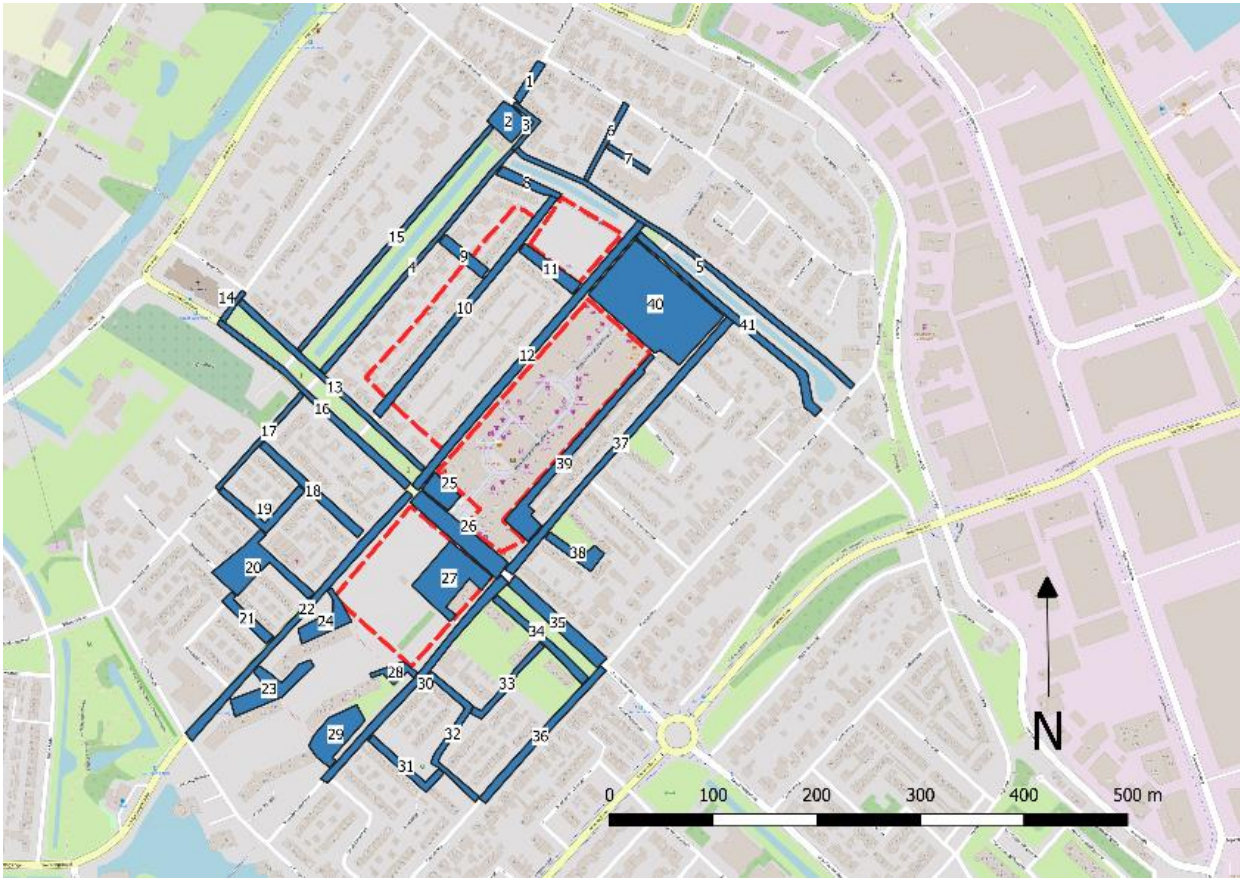
Theoretisch (richtlijn-technisch) bezien is de realisatie van uitweg in de nabijheid van een kruispunt of uitweg mogelijk. De praktijk voor de Willem de Zwijgerstraat laat echter meerdere praktische aandachtspunten zien.

Vanuit die aandachtspunten heeft het niet de voorkeur om de uitweg en de VOP direct naast elkaar te situeren. Advies is daarom om te kijken of de uitweg op een andere locatie in de straat te positioneren is.

**Bijlagen**

- 1 Secties parkeeronderzoek
- 2 Capaciteit secties parkeeronderzoek
- 3 Parkeerbezetting onderzoeksdagen
- 4 Overzicht toets intensiteiten
- 5 Beoordeling verkeerseffecten
- 6 Situatietekening toekomstige situatie – locatie uitweg

## Bijlage 1



Secties parkeeronderzoek (ondergrond: OpenStreetMap)

**Bijlage 2**
**capaciteit (aantal parkeerplaatsen)**

sector	straatnaam	tussen	en	openbaar		gereserveerd				totaal
				vakken	schat-ting	handl-cap	L&L	elek trisch	overig	
1	Prins Bernhardstraat	Oude Raadhuisplein	Prins Hendrikstraat		7					7
2	Julianasingel	Oude Raadhuisplein	Julianasingel	13						13
3	Oude Raadhuisplein	Julianasingel	Emmasingel	4						4
4	Wilhelminasingel	Emmasingel	Graaf Willemlaan		27					27
5	Emmasingel	Wilhelminasingel	Paulusweg	54		2				56
6	Ireestraat	Emmasingel	Prins Hendrikstraat	13						13
7	Ireestraat	Ireestraat	Prins Hendrikstraat	18						18
8	Beatrixsingel	Wilhelminasingel	Margrietstraat		7					7
9	Chistinastraat	Margrietstraat	Wilhelminasingel	8						8
10	Margrietstraat	Beatrixsingel	Graaf Willemlaan	47		1				48
11	Marijkestraat	Margrietstraat	Willem de Zwijgerstraat	10						10
12	Willem de Zwijgerstraat	Emmasingel	Graaf Willemlaan	26		1			2	29
13	Graaf Willemlaan	Willem de Zwijgerstraat	Thorbeckestraat	22					1	23
14	Thorbeckestraat	Graaf Willemlaan	Waalstraat			2				2
15	Julianasingel	Graaf Willemlaan	Oude Raadhuisplein		35					35
16	Graaf Willemlaan	Thorbeckestraat	Van Godewijkstraat		12					12
17	Waelneslaan	Brederodehof	Graaf Willemlaan		16					16
18	Huijgensstraat	Waelneslaan	Van Godewijkstraat		19					19
19	Brederodehof	Waelneslaan	Huijgensstraat		14	1				15
20	Brederodehof	Van Godewijkstraat	Brederodehof	11	19			2		32
21	Brederodehof	Brederodehof	Van Godewijkstraat		10					10
22	Van Godewijkstraat	P.C. Hoofdsingel	Graaf Willemlaan		29					29
23	Van Godewijkstraat	-	-	49		2		2		53
24	Van Godewijkstraat	-	-	30		1				31
25	De Schoof	Willem de Zwijgerstraat	Graaf Willemlaan	21		2				23
26	Graaf Willemlaan	Van Godewijkstraat	Mauritsstraat	9						9
27	Graaf Willemlaan	Tesselschadestraat	Graaf Willemlaan	47		1				48
28	Tesselschadestraat	Tesselschadestraat	-	4						4
29	Tesselschadestraat	Tesselschadestraat	-	40		1				41
30	Tesselschadestraat	Jacob Catsstraat	Graaf Willemlaan		75	1				76
31	Vondelhof	Tesselschadestraat	Vondelstraat	0						0
32	Vondelstraat	Tesselschadestraat	Paulusweg	36						36
33	Vondelstraat	Vondelstraat	Graaf Willemlaan	8						8
34	Graaf Willemlaan	Tesselschadestraat	Paulusweg	22						22
35	Graaf Willemlaan	Mauritsstraat	Paulusweg		11					11
36	Paulusweg	Graaf Willemlaan	Vondelstraat		21					21
37	Mauritsstraat	Graaf Willemlaan	Beatrixsingel	31		1		1		33
38	Mauritsstraat	Mauritsstraat	-		17					17
39	Dillenburgh	Mauritsstraat	Marijkestraat	16			22			38
40	De Schoof	Willem de Zwijgerstraat	Mauritsstraat	270		6		5		281
41	Beatrixsingel	Willem de Zwijgerstraat	Paulusweg		12					12
<b>TOTAAL</b>				<b>809</b>	<b>331</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>1197</b>

**Capaciteit secties parkeeronderzoek**



**BIJLAGE 3**

parkeerbezetting (% bezet)				dinsdag 6 juli 2021 14:00 - 16:00 uur				dinsdag 31 augustus 2021 14:00 - 16:00 uur			
sector	straatnaam	tussen	en	vakken	straat	speciaal	totaal (incl. four)	vakken	straat	speciaal	totaal (incl. four)
1	Prins Bernhardstraat	Oude Raadhuisplein	Prins Hendrikstraat	nvt	57%	nvt	57%	nvt	100%	nvt	100%
2	Julianasingel	Oude Raadhuisplein	Julianasingel	23%	nvt	nvt	23%	54%	nvt	nvt	54%
3	Oude Raadhuisplein	Julianasingel	Emmasingel	75%	nvt	nvt	75%	0%	nvt	nvt	0%
4	Wilhelminasingel	Emmasingel	Graaf Willemlaan	nvt	78%	nvt	78%	nvt	67%	nvt	67%
5	Emmasingel	Wilhelminasingel	Paulusweg	48%	nvt	0%	46%	54%	nvt	0%	52%
6	Irenestraat	Emmasingel	Prins Hendrikstraat	46%	nvt	nvt	46%	46%	nvt	nvt	46%
7	Irenestraat	Irenestraat	Prins Hendrikstraat	28%	nvt	nvt	28%	33%	nvt	nvt	33%
8	Beatrixsingel	Wilhelminasingel	Margrietstraat	nvt	43%	nvt	43%	nvt	0%	nvt	0%
9	Chistinastraat	Margrietstraat	Wilhelminasingel	75%	nvt	nvt	75%	63%	nvt	nvt	63%
10	Margrietstraat	Beatrixsingel	Graaf Willemlaan	66%	nvt	0%	65%	64%	nvt	0%	63%
11	Marijkestraat	Margrietstraat	Willem de Zwijgerstraat	40%	nvt	nvt	40%	0%	nvt	nvt	0%
12	Willem de Zwijgerstraat	Emmasingel	Graaf Willemlaan	100%	nvt	67%	97%	88%	nvt	0%	88%
13	Graaf Willemlaan	Willem de Zwijgerstraat	Thorbeckestraat	68%	nvt	0%	65%	59%	nvt	0%	57%
14	Thorbeckestraat	Graaf Willemlaan	Waalstraat	nvt	nvt	0%	0%	nvt	nvt	0%	0%
15	Julianasingel	Graaf Willemlaan	Oude Raadhuisplein	nvt	14%	nvt	14%	nvt	0%	nvt	29%
16	Graaf Willemlaan	Thorbeckestraat	Van Godewijkstraat	nvt	67%	nvt	67%	nvt	50%	nvt	50%
17	Waelneslaan	Brederodehof	Graaf Willemlaan	nvt	75%	nvt	75%	nvt	31%	nvt	31%
18	Huijgensstraat	Waelneslaan	Van Godewijkstraat	nvt	68%	nvt	68%	nvt	79%	nvt	79%
19	Brederodehof	Waelneslaan	Huijgensstraat	nvt	43%	0%	40%	nvt	57%	0%	53%
20	Brederodehof	Van Godewijkstraat	Brederodehof	55%	100%	0%	78%	0%	37%	0%	22%
21	Brederodehof	Brederodehof	Van Godewijkstraat	nvt	60%	nvt	60%	nvt	60%	nvt	60%
22	Van Godewijkstraat	P.C. Hoofsingel	Graaf Willemlaan	nvt	48%	nvt	48%	nvt	34%	nvt	34%
23	Van Godewijkstraat	-	-	69%	nvt	0%	64%	55%	nvt	0%	51%
24	Van Godewijkstraat	-	-	47%	nvt	0%	45%	57%	nvt	0%	55%
25	De Schoof	Willem de Zwijgerstraat	Graaf Willemlaan	100%	nvt	0%	91%	86%	nvt	0%	78%
26	Graaf Willemlaan	Van Godewijkstraat	Mauritsstraat	89%	nvt	nvt	89%	89%	nvt	nvt	89%
27	Graaf Willemlaan	Tesselschadestraat	Graaf Willemlaan	89%	nvt	0%	88%	66%	nvt	0%	65%
28	Tesselschadestraat	Tesselschadestraat	-	25%	nvt	nvt	25%	100%	nvt	nvt	100%
29	Tesselschadestraat	Tesselschadestraat	-	60%	nvt	0%	59%	63%	nvt	0%	61%
30	Tesselschadestraat	Jacob Catsstraat	Graaf Willemlaan	nvt	29%	0%	29%	nvt	21%	0%	21%
31	Vondelhof	Tesselschadestraat	Vondelstraat	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
32	Vondelstraat	Tesselschadestraat	Paulusweg	67%	nvt	nvt	67%	69%	nvt	nvt	69%
33	Vondelstraat	Vondelstraat	Graaf Willemlaan	63%	nvt	nvt	63%	25%	nvt	nvt	25%
34	Graaf Willemlaan	Tesselschadestraat	Paulusweg	55%	nvt	nvt	55%	77%	nvt	nvt	77%
35	Graaf Willemlaan	Mauritsstraat	Paulusweg	nvt	55%	nvt	55%	nvt	64%	nvt	64%
36	Paulusweg	Graaf Willemlaan	Vondelstraat	nvt	38%	nvt	38%	nvt	43%	nvt	43%
37	Mauritsstraat	Graaf Willemlaan	Beatrixsingel	90%	nvt	0%	89%	77%	nvt	100%	79%
38	Mauritsstraat	Mauritsstraat	-	nvt	71%	nvt	71%	nvt	65%	nvt	65%
39	Dillenburg	Mauritsstraat	Marijkestraat	100%	nvt	14%	50%	94%	nvt	0%	50%
40	De Schoof	Willem de Zwijgerstraat	Mauritsstraat	54%	nvt	0%	52%	43%	nvt	0%	42%
41	Beatrixsingel	Willem de Zwijgerstraat	Paulusweg	nvt	58%	nvt	58%	nvt	67%	nvt	67%
<b>TOTAAL</b>				<b>63%</b>	<b>54%</b>	<b>9%</b>	<b>58%</b>	<b>57%</b>	<b>47%</b>	<b>4%</b>	<b>52%</b>

*Parkeerbezetting per onderzoeksdag (dinsdag)*

parkeerbezetting (% bezet)				woensdag 7 juli 2021 13:00 - 14:00 uur				woensdag 1 september 2021 13:00 - 14:00 uur			
sector	straatnaam	tussen	en	vakken	straat	speciaal	totaal (incl. four)	vakken	straat	speciaal	totaal (incl. four)
1	Prins Bernhardstraat	Oude Raadhuisplein	Prins Hendrikstraat	nvt	43%	nvt	43%	nvt	100%	nvt	100%
2	Julianasingel	Oude Raadhuisplein	Julianasingel	69%	nvt	nvt	77%	31%	nvt	nvt	38%
3	Oude Raadhuisplein	Julianasingel	Emmasingel	100%	nvt	nvt	200%	0%	nvt	nvt	125%
4	Wilhelminasingel	Emmasingel	Graaf Willemlaan	nvt	59%	nvt	59%	nvt	93%	nvt	93%
5	Emmasingel	Wilhelminasingel	Paulusweg	72%	nvt	0%	71%	67%	nvt	0%	66%
6	Irenestraat	Emmasingel	Prins Hendrikstraat	69%	nvt	nvt	69%	46%	nvt	nvt	46%
7	Irenestraat	Irenestraat	Prins Hendrikstraat	44%	nvt	nvt	44%	44%	nvt	nvt	44%
8	Beatrixsingel	Wilhelminasingel	Margrietstraat	nvt	86%	nvt	86%	nvt	0%	nvt	100%
9	Chistinastraat	Margrietstraat	Wilhelminasingel	75%	nvt	nvt	75%	63%	nvt	nvt	63%
10	Margrietstraat	Beatrixsingel	Graaf Willemlaan	60%	nvt	100%	73%	74%	nvt	0%	73%
11	Marijkestraat	Margrietstraat	Willem de Zwijgerstraat	110%	nvt	nvt	110%	0%	nvt	nvt	90%
12	Willem de Zwijgerstraat	Emmasingel	Graaf Willemlaan	96%	nvt	67%	97%	100%	nvt	100%	100%
13	Graaf Willemlaan	Willem de Zwijgerstraat	Thorbeckestraat	27%	nvt	0%	52%	73%	nvt	0%	70%
14	Thorbeckestraat	Graaf Willemlaan	Waalstraat	nvt	nvt	0%	0%	nvt	nvt	0%	0%
15	Julianasingel	Graaf Willemlaan	Oude Raadhuisplein	nvt	20%	nvt	20%	nvt	0%	nvt	17%
16	Graaf Willemlaan	Thorbeckestraat	Van Godewijkstraat	nvt	25%	nvt	25%	nvt	50%	nvt	50%
17	Waelneslaan	Brederodehof	Graaf Willemlaan	nvt	56%	nvt	56%	nvt	56%	nvt	56%
18	Huijgensstraat	Waelneslaan	Van Godewijkstraat	nvt	68%	nvt	68%	nvt	74%	nvt	74%
19	Brederodehof	Waelneslaan	Huijgensstraat	nvt	43%	0%	47%	nvt	43%	100%	47%
20	Brederodehof	Van Godewijkstraat	Brederodehof	82%	68%	0%	69%	64%	26%	0%	38%
21	Brederodehof	Brederodehof	Van Godewijkstraat	nvt	50%	nvt	50%	nvt	70%	nvt	70%
22	Van Godewijkstraat	P.C. Hoofdsingel	Graaf Willemlaan	nvt	52%	nvt	52%	nvt	62%	nvt	62%
23	Van Godewijkstraat	-	-	63%	nvt	0%	58%	63%	nvt	50%	62%
24	Van Godewijkstraat	-	-	40%	nvt	100%	42%	47%	nvt	100%	48%
25	De Schoof	Willem de Zwijgerstraat	Graaf Willemlaan	100%	nvt	0%	91%	86%	nvt	100%	87%
26	Graaf Willemlaan	Van Godewijkstraat	Mauritsstraat	89%	nvt	nvt	89%	78%	nvt	nvt	78%
27	Graaf Willemlaan	Tesselschadestraat	Graaf Willemlaan	89%	nvt	0%	89%	72%	nvt	0%	71%
28	Tesselschadestraat	Tesselschadestraat	-	100%	nvt	nvt	100%	100%	nvt	nvt	100%
29	Tesselschadestraat	Tesselschadestraat	-	70%	nvt	0%	68%	75%	nvt	0%	73%
30	Tesselschadestraat	Jacob Catsstraat	Graaf Willemlaan	nvt	21%	0%	21%	nvt	17%	0%	17%
31	Vondelhof	Tesselschadestraat	Vondelstraat	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
32	Vondelstraat	Tesselschadestraat	Paulusweg	75%	nvt	nvt	75%	75%	nvt	nvt	75%
33	Vondelstraat	Vondelstraat	Graaf Willemlaan	75%	nvt	nvt	75%	38%	nvt	nvt	38%
34	Graaf Willemlaan	Tesselschadestraat	Paulusweg	64%	nvt	nvt	64%	95%	nvt	nvt	95%
35	Graaf Willemlaan	Mauritsstraat	Paulusweg	nvt	82%	nvt	82%	nvt	55%	nvt	55%
36	Paulusweg	Graaf Willemlaan	Vondelstraat	nvt	38%	nvt	38%	nvt	33%	nvt	33%
37	Mauritsstraat	Graaf Willemlaan	Beatrixsingel	84%	nvt	100%	88%	97%	nvt	50%	94%
38	Mauritsstraat	Mauritsstraat	-	nvt	65%	nvt	65%	nvt	47%	nvt	47%
39	Dillenburgh	Mauritsstraat	Marijkestraat	81%	nvt	5%	47%	100%	nvt	0%	55%
40	De Schoof	Willem de Zwijgerstraat	Mauritsstraat	43%	nvt	27%	43%	43%	nvt	18%	42%
41	Beatrixsingel	Willem de Zwijgerstraat	Paulusweg	nvt	50%	nvt	50%	nvt	75%	nvt	75%
<b>TOTAAL</b>				<b>62%</b>	<b>47%</b>	<b>18%</b>	<b>57%</b>	<b>63%</b>	<b>49%</b>	<b>21%</b>	<b>57%</b>

Parkeerbezetting per onderzoeksdag (woensdag)

parkeerbezetting (% bezet)				vrijdag 9 juli 2021 18:30 - 19:30 uur				vrijdag 3 september 2021 18:30 - 19:30 uur			
sector	straatnaam	tussen	en	vakken	straat	speciaal	totaal (incl. fouw)	vakken	straat	speciaal	totaal (incl. fouw)
1	Prins Bernhardstraat	Oude Raadhuisplein	Prins Hendrikstraat	nvt	100%	nvt	157%	nvt	100%	nvt	129%
2	Julianasingel	Oude Raadhuisplein	Julianasingel	69%	nvt	nvt	69%	54%	nvt	nvt	54%
3	Oude Raadhuisplein	Julianasingel	Emmasingel	100%	nvt	nvt	250%	100%	nvt	nvt	225%
4	Wilhelminasingel	Emmasingel	Graaf Willemlaan	nvt	111%	nvt	111%	nvt	107%	nvt	107%
5	Emmasingel	Wilhelminasingel	Paulusweg	56%	nvt	0%	54%	46%	nvt	0%	45%
6	Irenestraat	Emmasingel	Prins Hendrikstraat	69%	nvt	nvt	69%	54%	nvt	nvt	54%
7	Irenestraat	Irenestraat	Prins Hendrikstraat	44%	nvt	nvt	44%	50%	nvt	nvt	50%
8	Beatrixsingel	Wilhelminasingel	Margrietstraat	nvt	43%	nvt	43%	nvt	0%	nvt	43%
9	Chistinastraat	Margrietstraat	Wilhelminasingel	100%	nvt	nvt	113%	75%	nvt	nvt	75%
10	Margrietstraat	Beatrixsingel	Graaf Willemlaan	79%	nvt	0%	77%	85%	nvt	100%	89%
11	Marijkestraat	Margrietstraat	Willem de Zwijgerstraat	70%	nvt	nvt	70%	0%	nvt	nvt	80%
12	Willem de Zwijgerstraat	Emmasingel	Graaf Willemlaan	81%	nvt	0%	72%	92%	nvt	0%	83%
13	Graaf Willemlaan	Willem de Zwijgerstraat	Thorbeckestraat	82%	nvt	0%	78%	95%	nvt	0%	91%
14	Thorbeckestraat	Graaf Willemlaan	Waalstraat	nvt	nvt	0%	0%	nvt	nvt	0%	0%
15	Julianasingel	Graaf Willemlaan	Oude Raadhuisplein	nvt	37%	nvt	37%	nvt	43%	nvt	43%
16	Graaf Willemlaan	Thorbeckestraat	Van Godewijkstraat	nvt	92%	nvt	92%	nvt	67%	nvt	67%
17	Waelneslaan	Brederodehof	Graaf Willemlaan	nvt	100%	nvt	100%	nvt	89%	nvt	89%
18	Huijgensstraat	Waelneslaan	Van Godewijkstraat	nvt	100%	nvt	100%	nvt	68%	nvt	68%
19	Brederodehof	Waelneslaan	Huijgensstraat	nvt	100%	100%	100%	nvt	100%	0%	93%
20	Brederodehof	Van Godewijkstraat	Brederodehof	0%	87%	0%	53%	82%	0%	0%	28%
21	Brederodehof	Brederodehof	Van Godewijkstraat	nvt	60%	nvt	60%	nvt	60%	nvt	60%
22	Van Godewijkstraat	P.C. Hoofsingel	Graaf Willemlaan	nvt	66%	nvt	66%	nvt	59%	nvt	59%
23	Van Godewijkstraat	-	-	96%	nvt	0%	89%	73%	nvt	25%	74%
24	Van Godewijkstraat	-	-	70%	nvt	0%	68%	60%	nvt	100%	61%
25	De Schoof	Willem de Zwijgerstraat	Graaf Willemlaan	19%	nvt	0%	17%	48%	nvt	50%	48%
26	Graaf Willemlaan	Van Godewijkstraat	Mauritsstraat	67%	nvt	nvt	67%	89%	nvt	nvt	89%
27	Graaf Willemlaan	Tesselschadestraat	Graaf Willemlaan	72%	nvt	0%	71%	66%	nvt	0%	65%
28	Tesselschadestraat	Tesselschadestraat	-	100%	nvt	nvt	100%	100%	nvt	nvt	100%
29	Tesselschadestraat	Tesselschadestraat	-	83%	nvt	0%	80%	78%	nvt	0%	76%
30	Tesselschadestraat	Jacob Catsstraat	Graaf Willemlaan	nvt	35%	0%	34%	nvt	23%	0%	22%
31	Vondelhof	Tesselschadestraat	Vondelstraat	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
32	Vondelstraat	Tesselschadestraat	Paulusweg	81%	nvt	nvt	81%	78%	nvt	nvt	78%
33	Vondelstraat	Vondelstraat	Graaf Willemlaan	75%	nvt	nvt	75%	75%	nvt	nvt	75%
34	Graaf Willemlaan	Tesselschadestraat	Paulusweg	91%	nvt	nvt	91%	86%	nvt	nvt	86%
35	Graaf Willemlaan	Mauritsstraat	Paulusweg	nvt	91%	nvt	91%	nvt	73%	nvt	73%
36	Paulusweg	Graaf Willemlaan	Vondelstraat	nvt	95%	nvt	95%	nvt	90%	nvt	95%
37	Mauritsstraat	Graaf Willemlaan	Beatrixsingel	77%	nvt	0%	73%	84%	nvt	100%	89%
38	Mauritsstraat	Mauritsstraat	-	nvt	65%	nvt	65%	nvt	71%	nvt	71%
39	Dillenburg	Mauritsstraat	Marijkestraat	100%	nvt	9%	47%	100%	nvt	0%	63%
40	De Schoof	Willem de Zwijgerstraat	Mauritsstraat	31%	nvt	0%	30%	48%	nvt	27%	47%
41	Beatrixsingel	Willem de Zwijgerstraat	Paulusweg	nvt	50%	nvt	50%	nvt	33%	nvt	33%
<b>TOTAAL</b>				<b>59%</b>	<b>71%</b>	<b>5%</b>	<b>60%</b>	<b>64%</b>	<b>62%</b>	<b>16%</b>	<b>61%</b>

Parkeerbezetting per onderzoeksdag (vrijdag)

parkeerbezetting (% bezet)				zaterdag 10 juli 2021 14:30 - 15:30 uur				zaterdag 4 september 2021 14:30 - 15:30 uur			
sector	straatnaam	tussen	en	vakken	straat	speciaal	totaal (incl. fouw)	vakken	straat	speciaal	totaal (incl. fouw)
1	Prins Bernhardstraat	Oude Raadhuisplein	Prins Hendrikstraat	nvt	85%	nvt	85%	nvt	57%	nvt	57%
2	Julianasingel	Oude Raadhuisplein	Julianasingel	46%	nvt	nvt	46%	54%	nvt	nvt	62%
3	Oude Raadhuisplein	Julianasingel	Emmasingel	0%	nvt	nvt	150%	50%	nvt	nvt	125%
4	Wilhelminasingel	Emmasingel	Graaf Willemlaan	nvt	100%	nvt	100%	nvt	74%	nvt	74%
5	Emmasingel	Wilhelminasingel	Paulusweg	63%	nvt	0%	61%	67%	nvt	50%	66%
6	Irenestraat	Emmasingel	Prins Hendrikstraat	85%	nvt	nvt	85%	77%	nvt	nvt	77%
7	Irenestraat	Irenestraat	Prins Hendrikstraat	39%	nvt	nvt	39%	50%	nvt	nvt	50%
8	Beatrixsingel	Wilhelminasingel	Margrietstraat	nvt	100%	nvt	100%	nvt	0%	nvt	57%
9	Chistinastraat	Margrietstraat	Wilhelminasingel	75%	nvt	nvt	75%	50%	nvt	nvt	50%
10	Margrietstraat	Beatrixsingel	Graaf Willemlaan	74%	nvt	0%	77%	70%	nvt	100%	75%
11	Marijkestraat	Margrietstraat	Willem de Zwijgerstraat	70%	nvt	nvt	70%	0%	nvt	nvt	50%
12	Willem de Zwijgerstraat	Emmasingel	Graaf Willemlaan	96%	nvt	0%	96%	88%	nvt	0%	79%
13	Graaf Willemlaan	Willem de Zwijgerstraat	Thorbeckestraat	100%	nvt	0%	96%	77%	nvt	0%	78%
14	Thorbeckestraat	Graaf Willemlaan	Waalstraat	nvt	nvt	0%	0%	nvt	nvt	0%	0%
15	Julianasingel	Graaf Willemlaan	Oude Raadhuisplein	nvt	43%	nvt	43%	nvt	0%	nvt	40%
16	Graaf Willemlaan	Thorbeckestraat	Van Godewijkstraat	nvt	50%	nvt	50%	nvt	67%	nvt	67%
17	Waelneslaan	Brederodehof	Graaf Willemlaan	nvt	81%	nvt	81%	nvt	100%	nvt	100%
18	Huijgensstraat	Waelneslaan	Van Godewijkstraat	nvt	84%	nvt	84%	nvt	74%	nvt	74%
19	Brederodehof	Waelneslaan	Huijgensstraat	nvt	79%	100%	80%	nvt	64%	0%	60%
20	Brederodehof	Van Godewijkstraat	Brederodehof	100%	100%	0%	94%	64%	21%	0%	34%
21	Brederodehof	Brederodehof	Van Godewijkstraat	nvt	70%	nvt	70%	nvt	80%	nvt	80%
22	Van Godewijkstraat	P.C. Hoofdsingel	Graaf Willemlaan	nvt	66%	nvt	66%	nvt	72%	nvt	72%
23	Van Godewijkstraat	-	-	73%	nvt	25%	70%	65%	nvt	25%	66%
24	Van Godewijkstraat	-	-	57%	nvt	0%	55%	50%	nvt	100%	52%
25	De Schoof	Willem de Zwijgerstraat	Graaf Willemlaan	100%	nvt	100%	100%	90%	nvt	50%	87%
26	Graaf Willemlaan	Van Godewijkstraat	Mauritsstraat	89%	nvt	nvt	89%	89%	nvt	nvt	89%
27	Graaf Willemlaan	Tesselschadestraat	Graaf Willemlaan	81%	nvt	0%	79%	64%	nvt	0%	65%
28	Tesselschadestraat	Tesselschadestraat	-	100%	nvt	nvt	100%	100%	nvt	nvt	100%
29	Tesselschadestraat	Tesselschadestraat	-	68%	nvt	0%	66%	65%	nvt	0%	63%
30	Tesselschadestraat	Jacob Catsstraat	Graaf Willemlaan	nvt	27%	0%	26%	nvt	21%	0%	21%
31	Vondelhof	Tesselschadestraat	Vondelstraat	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
32	Vondelstraat	Tesselschadestraat	Paulusweg	53%	nvt	nvt	78%	61%	nvt	nvt	61%
33	Vondelstraat	Vondelstraat	Graaf Willemlaan	75%	nvt	nvt	75%	63%	nvt	nvt	75%
34	Graaf Willemlaan	Tesselschadestraat	Paulusweg	91%	nvt	nvt	91%	86%	nvt	nvt	86%
35	Graaf Willemlaan	Mauritsstraat	Paulusweg	nvt	100%	nvt	100%	nvt	91%	nvt	91%
36	Paulusweg	Graaf Willemlaan	Vondelstraat	nvt	81%	nvt	81%	nvt	71%	nvt	71%
37	Mauritsstraat	Graaf Willemlaan	Beatrixsingel	84%	nvt	100%	85%	84%	nvt	100%	85%
38	Mauritsstraat	Mauritsstraat	-	nvt	59%	nvt	59%	nvt	65%	nvt	65%
39	Dillenburg	Mauritsstraat	Marijkestraat	100%	nvt	50%	71%	81%	nvt	0%	68%
40	De Schoof	Willem de Zwijgerstraat	Mauritsstraat	70%	nvt	27%	68%	63%	nvt	36%	62%
41	Beatrixsingel	Willem de Zwijgerstraat	Paulusweg	nvt	50%	nvt	50%	nvt	58%	nvt	58%
<b>TOTAAL</b>				<b>73%</b>	<b>69%</b>	<b>35%</b>	<b>70%</b>	<b>68%</b>	<b>57%</b>	<b>19%</b>	<b>63%</b>

Parkeerbezetting per onderzoeksdag (zaterdag)



## Bijlage 4

				Toename agv woningbouwontwikkeling	modelintensiteit 2018	modelintensiteit 2030 hoog	Intensiteit 2018 (incl. toename)	Max intensiteit -/ Toekomstige intensiteit	Intensiteit 2030 (incl. Toename)	Max intensiteit -/ Toekomstige intensiteit
Centrumgebied	Type weg	snelheid (theoretische)	intensiteit							
Graaf Willemlaan	GOW	50	8000	415	3600	1600	4015	3985	2015	5985
Van Godewijkstraat	GOW	50	8000	367	5400	5600	5767	2233	5967	2033
Tesselschadestraat	ETW	30	4000	109	600	400	709	3291	509	3491
Oranjebuurt	Type weg	snelheid (theoretische)	intensiteit	Toename agv woningbouwontwikkeling	modelintensiteit 2018	modelintensiteit 2030 hoog	Intensiteit 2018 (incl. Toename)	Max intensiteit -/ Toekomstige intensiteit	Intensiteit 2030 (incl. Toename)	Max intensiteit -/ Toekomstige intensiteit
Margrietstraat	ETW	30	4000	415	500	600	915	3085	1015	2985
Wilhelminasingel	ETW	30	4000	367	500	600	867	3133	967	3033
Beatrixhof	Type weg	snelheid (theoretische)	intensiteit	Toename agv woningbouwontwikkeling	modelintensiteit 2018	modelintensiteit 2030 hoog	Intensiteit 2018 (incl. Toename)	Max intensiteit -/ Toekomstige intensiteit	Intensiteit 2030 (incl. Toename)	Max intensiteit -/ Toekomstige intensiteit
Margrietstraat	ETW	30	4000	415	500	600	915	3085	1015	2985
Willem de Zwijgerstraat	ETW	30	4000	367	2000	1600	2367	1633	1967	2033
De Schoof	Type weg	snelheid (theoretische)	intensiteit	Toename agv woningbouwontwikkeling	modelintensiteit 2018	modelintensiteit 2030 hoog	Intensiteit 2018 (incl. Toename)	Max intensiteit -/ Toekomstige intensiteit	Intensiteit 2030 (incl. Toename)	Max intensiteit -/ Toekomstige intensiteit
Willem de Zwijgerstraat	ETW	30	4000	415	2000	1600	2415	1585	2015	1985
Mauritsstraat	ETW	30	4000		200	200	200	3800	200	3800
Dillenburg	ETW	30	4000	367	niet beschikbaar	niet beschikbaar	367	3633	niet beschikbaar	niet beschikbaar

## Bijlage 5

### Tesselschadestraat:

Type weg:	Erftoegangsweg (tweerichtingsverkeer)
Snelheid:	30 km/u
Type verharding:	elementenverharding
Breedte:	ca. 10 meter
Type parkeervoorzieningen:	langsparkeren zonder vak aanduiding
Snelheid remmende maatregelen:	kruispunt plateaus

### Bevindingen:

De toename van verkeer als gevolg van de ontwikkelingen leiden in de Tesselschadestraat niet tot problemen daar waar het gaat om verkeersafwikkeling, doorstroming en/of verkeersveiligheid. De Tesselschadestraat is als erftoegangsweg met snelheid 30km/h cf. de (CROW) richtlijnen ingericht. Aanpassingen zijn niet noodzakelijk.



Mauritsstraat:

Type weg:	Erftoegangsweg (tweerichtingsverkeer)
Snelheid:	30 km/ u
Type verharding:	elementenverharding
Breedte:	ca. 9 meter
Type parkeervoorzieningen:	langsparkeren zonder vak aanduiding
Snelheid remmende maatregelen:	30km/h drempels

Bevindingen:

De toename van verkeer als gevolg van de ontwikkelingen leiden in de Mauritsstraat niet tot problemen daar waar het gaat om verkeersafwikkeling, doorstroming en/of verkeersveiligheid. De Mauritsstraat is een typische woonstraat hetgeen zowel in vormgeving als gebruik tot uiting komt. Aanpassingen zijn niet noodzakelijk.





Van Godewijckstraat:

Type weg:	Gebiedsontsluitingsweg (tweerichtingsverkeer)
Snelheid:	50 km/u
Type verharding:	Asfalt
Breedte:	ca. 12m
Type parkeervoorzieningen:	langsparkeren zonder vak aanduiding
Snelheid remmende maatregelen:	niet aanwezig.

Bevindingen:

De toename van verkeer als gevolg van de ontwikkelingen leiden in de Van Godewijckstraat niet tot problemen daar waar het gaat om verkeersafwikkeling, doorstroming en/of verkeersveiligheid. Wel is te constateren dat de Van Godewijckstraat als gebiedsontsluitingsweg niet cf. de (CROW) richtlijnen ingericht. Zo is langsparkeren langs een GOW minder/niet wenselijk. Ook is vanuit het GVVP bepaald dat op gebiedsontsluitingswegen fietsvoorzieningen aanwezig moeten zijn. Deze ontbreken echter in de huidige situatie.



Willem de Zwijgerstraat

Type weg:	Erftoegangsweg (tweerichtingsverkeer)
Snelheid	30 km/u
Type verharding	keperverband
Breedte:	ca. 18m
Type parkeervoorzieningen:	langs parkeren (blauwe zone)
Snelheid remmende maatregelen:	30km/h drempels

Bevindingen:

De toename van verkeer als gevolg van de ontwikkelingen leiden in de Willem de Zwijgerstraat niet tot problemen daar waar het gaat om verkeersafwikkeling, doorstroming en/of verkeersveiligheid. De Willem de Zwijgerstraat is als erftoegangsweg met snelheid 30km/h cf. de (CROW) richtlijnen ingericht. Aanpassingen zijn niet noodzakelijk.



Margrietstraat

Type weg:	Erftoegangsweg (eenrichtingsverkeer richting Marijkestraat en Beatrixsingel)
Snelheid:	30 km/u
Type verharding:	elementenverharding
Breedte:	ca. 8,5m
Type parkeervoorzieningen:	langsparkeren in vakken
Snelheid remmende maatregelen:	Niet aanwezig

Bevindingen:

De toename van verkeer als gevolg van de ontwikkelingen leiden in de Margrietstraat niet tot problemen daar waar het gaat om verkeersafwikkeling, doorstroming en/of verkeersveiligheid. De Margrietstraat is een typische woonstraat hetgeen zowel in vormgeving als gebruik tot uiting komt. Aanpassingen zijn niet noodzakelijk.



## Graaf Willemlaan

Type weg:	Gebiedsontsluitingsweg
Snelheid:	50 km/u
Type verharding:	asfalt
Breedte:	ca. 10m
Type parkeervoorzieningen:	Langsparkeren in vakken bij de Schoof. Overig gedeelte van de Graaf Willemlaan langs parkeren zonder vak aanduiding
Snelheid remmende maatregelen:	Niet aanwezig

## Bevindingen:

De toename van verkeer als gevolg van de ontwikkelingen leiden in de Graaf Willemlaan niet tot problemen daar waar het gaat om verkeersafwikkeling, doorstroming en/of verkeersveiligheid. Aanpassingen zijn niet noodzakelijk.



Marijkestraat

Type weg:	Erftoegangsweg (tweerichtingsverkeer)
Snelheid:	30 km/u
Type verharding:	elementenverharding
Breedte:	ca. 8,5m
Type parkeervoorzieningen:	langsparkeren geen vak aanduiding
Snelheid remmende maatregelen:	kruispuntplateau op aansluiting met Willem de Zwijgerstraat

Bevindingen:

De toename van verkeer als gevolg van de ontwikkelingen leiden in de Marijkestraat niet tot problemen daar waar het gaat om verkeersafwikkeling, doorstroming en/of verkeersveiligheid. De Marijkestraat is als erftoegangsweg met snelheid 30km/h cf. de (CROW) richtlijnen ingericht. Aanpassingen zijn niet noodzakelijk.

