

GEMEENTE DOESBURG

Bestemmingsplan Beinum West

Mobiliteitstoets



1.	INLEIDING	2
2.	PARKEREN	3
2.1.	Parkeerverbodzone	4
3.	INRICHTING WIJKNIVEAU.....	5
3.1.	Bestaande aansluiting	5
3.2.	Aansluiting Breedestraat	5
3.3.	Calamiteitenontsluiting	7
4.	INRICHTING STRAATNIVEAU	9
4.1.	Snelheidsbeheersing.....	9
4.2.	Ontwerp bochten	10
5.	LANGZAAM VERKEER	12
5.1.	Openbaar vervoer	13
6.	VERKEERSINTENSITEITEN.....	14
6.1.	Ontwikkeling	14
6.2.	Capaciteit spitsuur (werkdag).....	14
7.	BOUWFASE	15
7.1.	Fasering.....	15

1. INLEIDING

Beinum West voorziet in de realisatie van circa 190 woningen. Dit brengt het nodige verkeer met zich mee.

Uit berekeningen (bijlage 1) blijkt dat er gemiddeld op werkdagen 1300 motorvoertuigbewegingen worden gegenereerd en op weekdagen dat dit 1150 nieuwe gemotoriseerde verkeersbewegingen per etmaal zijn. Het verkeer (auto's, vrachtwagens, hulpdiensten, busjes) dient goed uit en in de wijk te kunnen komen. Speciale aandacht is er voor langzaam verkeer, jonge en oude verkeersdeelnemers zijn kwetsbare groepen met ieders specifieke eisen.

Voorliggende mobiliteitstoets gaat in op:

- parkeren (er moet voldoende parkeergelegenheid in de wijk zijn);
- inrichting op wijkniveau (aansluiting op de bestaande structuur, calamiteitenaansluiting);
- inrichting op straatniveau (snelheidsremmers, ontwerp bochten);
- langzaam verkeer (ontsluitingen voetgangers en fietsers) en openbaar vervoer;
- toekomstige verkeersintensiteiten en
- fasering.

2. PARKEREN



Het parkeren gebeurt deels in de openbare ruimte en deels op eigen erf. In de openbare ruimte komt zowel langsparkeren in de vakken, als parkeren in hofjes/vakken voor. Gestreefd wordt naar een optimale verdeling die afgestemd is op de dichtheid van woningen in de omgeving. Dit houdt in dat rond de Brink, met relatief veel rijenwoningen, meer parkeerplaatsen nodig zijn. Voor de vrijstaande woningen en 2 onder 1 kap woningen geldt dat deze minimaal 1 parkeerplaats op eigen erf hebben.

Het aantal parkeerplaatsen is berekend met de maximale normen volgens de ASVV 2004¹. Onderstaand overzicht geeft deze parkeernormen weer.

Sociale huur	1,7 p.p. per woning
Goedkope koop	1,7 p.p. per woning
Betaalbare koop	1,9 p.p. per woning
Vrije kavels	2,2 p.p. per woning
Woonwerkwoning	2,2 p.p. per woning

aandeel bezoekers = 0.3 p.p. per woning, parkeerplaats op eigen erf telt als 1 (zie tabel 4, Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering²).

Voor woonwerkwoningen is aangehouden is de parkeernorm voor vrije kavels aangehouden. Eventueel personeel en bezoekers zullen voornamelijk overdag naar de woonwerkwoning komen. Dit zijn momenten dat andere buurtbewoners minder thuis zijn (50% - 60% aanwezigheid), zodat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig is.

Uit de parkeerbalans, die weergegeven is in de *tabel Parkeerbalans Beinum West*, blijkt dat 389 parkeerplaatsen nodig zijn. In het voorlopig stedenbouwkundig ontwerp zijn 275 parkeerplaatsen opgenomen in de openbare ruimte. Daarnaast is bekeken of er per gebied ook voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. In bijlage 1 zijn de overzichten hiervan gegeven. Uit de berekeningen blijkt dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig is.

¹ ASVV 2004, d.d. april 2004, uitgegeven door het CROW en update mei 2008 (hoofdstuk 6.3)

² Publicatie 182, d.d. juni 2003, uitgegeven door het CROW, publicatie is een voorloper van ASVV 2004 hoofdstuk 6.3

Tabel: Parkeerbalans Beinum West

Locatie	Aantal woningen	Benodigd aantal pp	Parkeren op eigen terrein	Parkeren in openbare ruimte
P1 Lint (de Kilder zuid)	21	40	10	30
P2 Lint (de Kinder noord)	15 +14 (b)	63	15 + 14 (b)	34
P3 Lint (Erf zuid)	11	20	3	17
P4 Lint (Erf noord)	13	26	13	13
P5 Op 't Veld (oost)	6	13	6	7
P6 Op 't Veld (midden)	24	44	12	32
P7 Op 't Veld (west veld)	8	15	5	10
P8 Op 't Veld (noord)	8	16	8	8
P9a Op 't Veld (oost Brink)	15	26	0	26
P9b Aan de Brink (west)	11	19	0	19
P10 Aan de Brink (oost)	8	14	4	10
P11 Aan de Brink (midden)	29	51	8	43
P12 Aan de Brink (west)	9	17	9	8
P13 Aan de Brink (noord)	6	13	6	7
P14 Aan de Brink (zuid)	6	12	5	7
Totaal	190	389	118	271

(b) bestaande woningen

2.1. Parkeerverbodzone



Aansluitend op de bestaande structuur in Beinum wordt het parkeren buiten de parkeervakken niet als wenselijk beschouwd. Vandaar dat net als in de aangrenzende bestaande wijken een parkeerverbodszone in Beinum West gaat gelden. Het parkeren buiten de vakken kan leiden tot belemmering van de doorgang en brandkranen. Door het alleen toepassen van gebruik van parkeervakken zal ook het rommelige beeld voorkomen worden. Door het plaatsen van maar één bord (zonebord) op het moment dat de wijk wordt binnengereden, wordt voorkomen dat in alle straten borden moeten worden geplaatst (rommelig beeld, onnodige kosten).

3. INRICHTING WIJKNIVEAU

Volgens de Duurzaam Veilig-visie moeten op erftoegangswegen alle verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers en automobilisten, etc.) veilig van dezelfde rijbaan gebruik kunnen maken, waarbij voetgangers vaak wel een eigen verkeersruimte wordt geboden in de vorm van een trottoir. Manoeuvres als keren, draaien, het laten in- en uitstappen van passagiers, het laden- en lossen van goederen en het oversteken moet veilig kunnen gebeuren. Omdat deze zogenaamde verblijfsfunctie het belangrijkste is, moet de snelheid van het gemotoriseerde verkeer omlaag om toch te voldoen aan de vereiste van homogeniteit van het verkeer. Om deze lagere snelheid (ten opzichte van de gebiedsontsluitingswegen) af te dwingen zijn er snelheidsremmende maatregelen getroffen. Naast het terugbrengen van de snelheid worden er geen andere verkeersmaatregelen zoals fietsstroken of zebrapaden aangelegd. Een belangrijk verschil met de met de woonerven uit de jaren '70, zoals in de naburige wijken, is dat erftoegangswegen wel aparte trottoirs hebben voor voetgangers, terwijl op woonerven ook voetgangers volledig worden gemengd met het overige verkeer.

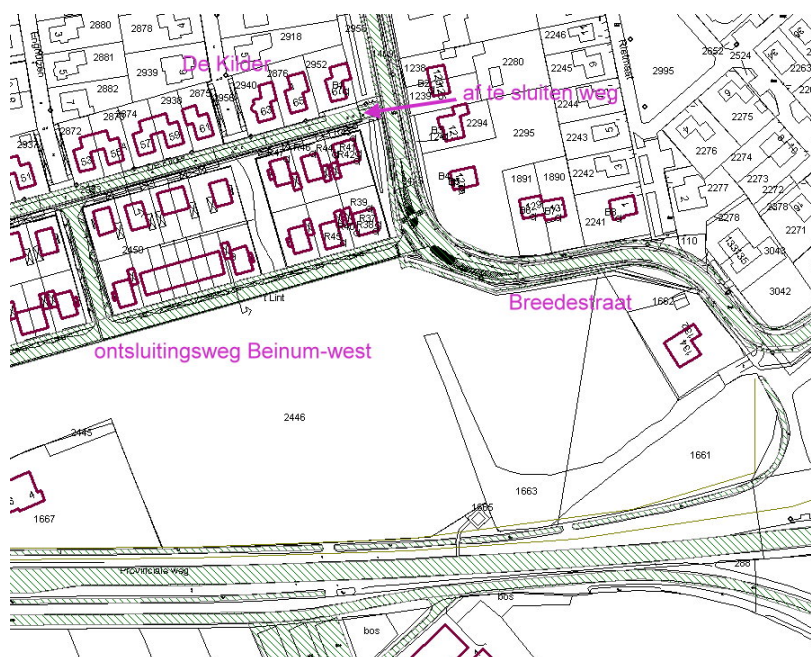
3.1. Bestaande aansluiting

De huidige aansluiting van de Kilder (zuidelijke aantakking op de Breedestraat) wordt afgesloten. Deze afsluiting is specifiek om zo min mogelijk hinder te veroorzaken voor de bestaande woningen aan de Kilder. Alleen voetgangers kunnen door middel van een voetpad in de toekomst nog gebruik maken van deze verbinding met de Breedestraat.

3.2. Aansluiting Breedestraat

Voor het gemotoriseerde verkeer is gekozen voor één aansluiting³ en één noodontsluiting. Door de keuze van één aansluiting wordt voorkomen dat er sluipverkeer ontstaat (bijvoorbeeld route westelijke Campstede naar Breedestraat) en zwaardere milieubelasting op de bestaande woningen. De omliggende wegen zijn woonerven, door delen van Beinum West op deze bestaande woonerven aan te sluiten zouden hier verkeersonveilige situaties ontstaan door te hardrijdend verkeer. De noodontsluiting garandeert dat de wijk bij calamiteiten (bij de hoofdontsluiting) ook bereikbaar is.

³ Er is via 't Lint nog een ontsluiting. Deze slingert via Het Kerkepad, Enghuizen en de Kilder. Deze ontsluiting geldt echter als vervanging van de aansluiting van De Kilder op de Breedestraat en is geen hoofdaansluiting van de wijk Beinum West. Deze route is ondergeschikt aan de beoogde hoofdaansluiting van de wijk en zeker geen doorgaande route.



Afbeelding: afsluiting de Kilder, verplaatsing aansluiting op Breedestraat

Ten behoeve van een verkeersveilige en duurzame aansluiting op de Breedestraat zijn een drietal aansluitingsvarianten bestudeerd:

1. rotonde;
2. chicane en
3. inritconstructie.

Variant 1: rotonde



Een mogelijkheid is een aansluiting met een rotonde. Een dergelijke oplossing wordt vaak gekozen op wegvakken met lange rechtstanden, wat dan de snelheid reduceert op het conflictpunt. Nadelen van deze oplossing zijn het grote ruimtegebruik en de kans op 'verkeerd rijden'. Daarnaast is de intensiteit op de Breedestraat dusdanig laag dat een dergelijke aansluiting niet noodzakelijk maakt. Voor de busverbindingen (26 en 27) zal hier tijdverlies door ontstaan.

Variant 2: chicane



Vervolgens is de mogelijk van de aansluiting door middel van een chicane. Ook deze oplossing zorgt voor een erg verkeerskundige oplossing. De aansluiting komt precies halverwege bocht uit. Ook deze oplossing vergt veel ruimte die ongebruikt blijft. Voordelen ten opzichte van de rotonde is dat de bestaande structuur in tact blijft en de snelheid voor de bussen onveranderd.

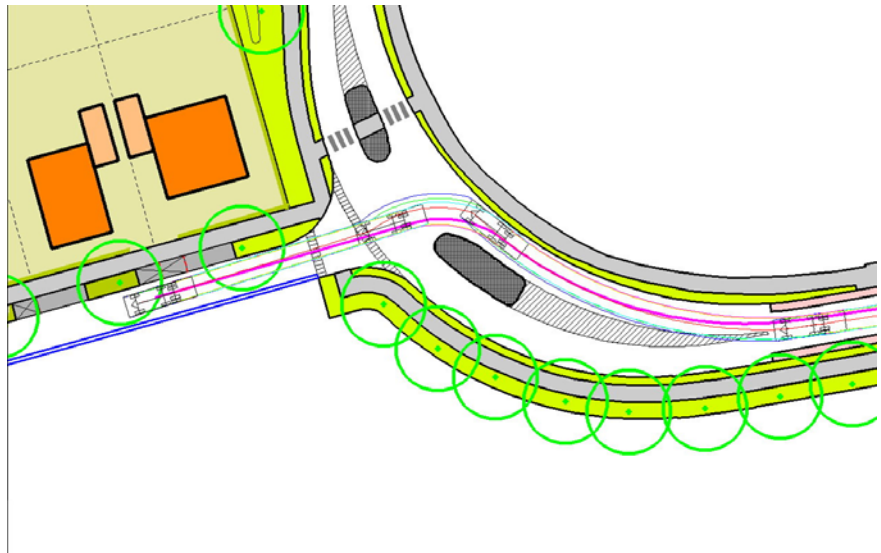


Variant 3: inritconstructie

Conform de visie van duurzaam veilig mag ook aangetakt worden met een inritconstructie. Voordeel van deze aansluiting dat deze in dezelfde stijl is als van de overige aansluitingen van wijken aan deze weg. De snelheid vanuit de wijk is laag door de inritconstructie. Het ruimtebeslag is beperkt. De doorstroming voor het openbaar vervoer is onverminderd als de huidige situatie.

Conclusie

Gekozen is voor variant 3 inritconstructie. Alle varianten zijn duurzaam veilige oplossingen. Daarnaast geeft duurzaam veilig ook aan dat er zoveel mogelijk naar een sobere inrichting moet worden gestreefd. Daarnaast past deze oplossing in de bestaande visie en beleving van de omliggende wijken.



Afbeelding: vuilniswagen draait vanaf Breedestraat plangebied in

3.3. Calamiteitenontsluiting

Indien er calamiteiten optreden is er één noodweg in het plan opgenomen te weten de westelijke tak van de Campstede. Deze weg gaat direct naar het noorden en sluit aan op de Bingerendseweg.



Afbeelding: calamiteitenweg en ontsluiting



Afbeelding: voorbeeld nooduitgang

4. INRICHTING STRAATNIVEAU

4.1. Snelheidsbeheersing

Door het ontwerp kan op de ontsluitende weg, vooral het ter plaatse bekend zijnde autoverkeer, te hard gaan rijden. Daarom zullen er een aantal snelheidsverlagende maatregelen in het plan worden opgenomen. Ter hoogte van het verlengde van de Enghuizen en de meest westgelegen weg van Op 't Veld zijn de meest voor de handliggende plaatsen waar snelheidsverlagende voorzieningen getroffen kunnen worden.



Afbeelding: snelheidsverlagende voorzieningen

Uit overleg met de gemeente is gebleken, dat kruispunten als plateaus of punaises in te richten te zwaar voor de wijk is, met uitzondering van de aansluiting met de Breedestraat die wel als plateau zal worden ingericht.

In het Inrichtingsplan Openbare Ruimte zullen de definitieve keuzes gemaakt worden welke snelheidsverlagende voorzieningen getroffen worden.



Enkele voorbeelden van ontwerp kunnen zijn het profiel van de weg doormiddel van materiaalgebruik dusdanig snelheidsremmend te maken (zie voorstel nevenstaande foto) en op de kruispunten de molgoten van de kruisende wegen door te trekken, zodat hier een 'omgekeerde verkeersdrempel' ontstaat.



Afbeelding: doorlopende molgoot

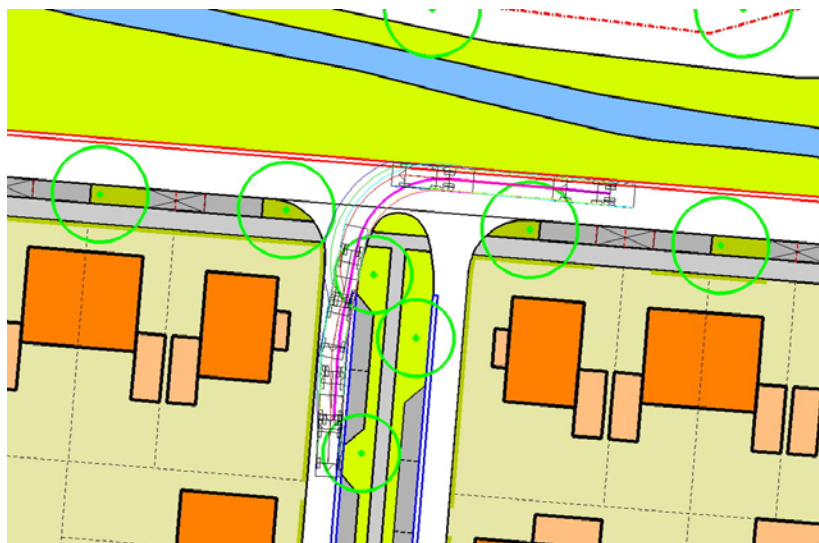


Voor de volledigheid, het plateau in de vorm van een inritconstructie blijft in ieder geval bij de kruising met de Breedestraat gehandhaaft; het verkeer van de ontsluitingsweg moet in deze situatie voorrang verlenen aan het verkeer op de Breedestraat.

Naast het plaatsen van parkeerverbodzonebord moet bij de entree van de wijk ook een zonebord maximumsnelheid 30 km/uur worden geplaatst.

4.2. Ontwerp bochten

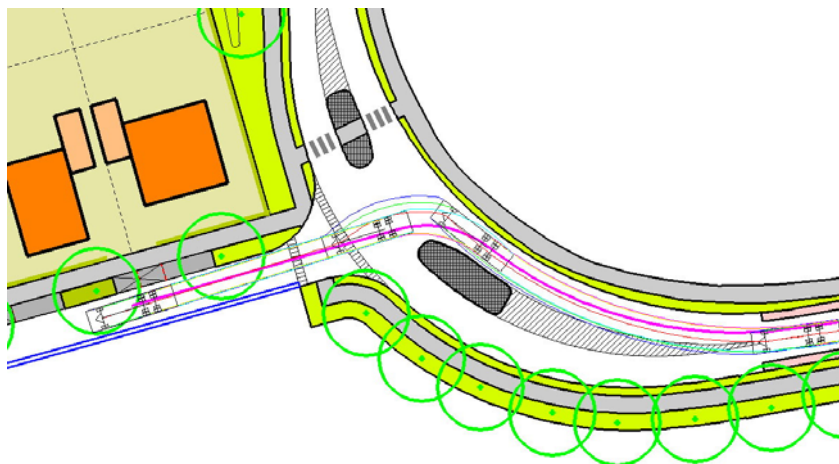
De wegen binnen het bestemmingsplan zijn ontworpen voor een vuilniswagen DAF1700-Geesink opbouw, 20m³, met milieucontainersinrichting. Dit type vrachtwagen komt tenminste één keer in week in alle straten van de wijk voor het ophalen van huisvuil. Hulpvoertuigen zijn qua formaat kleiner en hebben een beperktere boogstraal dan de vuilniswagens. De testen zijn daarom verricht met het programma Cursim van Goudappel Coffeng voor het Cad-programma MicroStation (zie onderstaande afbeelding).



Afbeelding vuilniswagen eenrichtingsweg indraaiend

In het plan zijn de wegen dusdanig ontworpen dat nagenoeg alle wegen in twee richtingen tegelijkertijd bereden kan worden. De enige uitzondering is Op 't Veld, waar twee wegen één richtingsverkeer is (zie bovenstaande afbeelding). De westelijke weg gaat naar zuiden, de oostelijke weg naar het noorden.

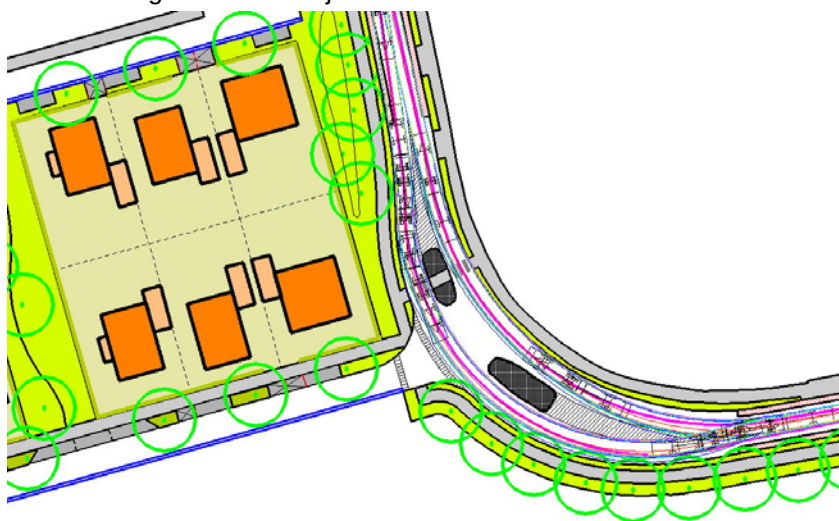
De aansluiting van het plan op de Breedestraat is beoordeeld op een ontwerpvoertuig vrachtauto, zie afbeelding.



Afbeelding: ontwerpvoertuig vrachtauto van Breedestraat plan in



Daar in de bocht van de Breedestraat een tweetal verkeersdruppels worden aangelegd (ten behoeve van de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers) is het ontwerp, hier getest op een gelede bus DAF SB220G, model West Nederland, Den Oudsten. Het ontwerp is ruimer gemaakt dan minimaal noodzakelijk, dit om een soepeler doorstroming te verwezenlijken.



Afbeelding: gelede bus door binnen- en buitenbocht Breedestraat

5. LANGZAAM VERKEER

Woonerven worden in de visie van Duurzaam Veilig niet meer toegepast of ontworpen. De woonerven van de omliggende buurten komen niet terug. Alle verkeersdeelnemers mogen gebruik maken van de wegen. Echter langs alle wegen in het plangebied zijn voetpaden voorzien.

Op meerdere plaatsen (dus niet alleen de aansluiting die voor het gemotoriseerde verkeer) kan het langzaam verkeer het plan verlaten. Door deze spreiding kan het langzaam verkeer met behoorlijk rechte lijnen naar de voorzieningen zoals winkels, scholen e.d..

De nieuwe oversteek in de Breedestraat is ruimer vormgegeven dan de oude aansluiting met de Kilder. Alleen aan de noordzijde van de aansluiting komt een voetgangersoversteek. In de Breedestraat komen ook twee druppels zodat de voetgangers een veilig tussenpunt hebben. Fietzers kunnen ook tot halverwege oversteken.



Afbeelding: hoofdroutes fietsers en voetgangers

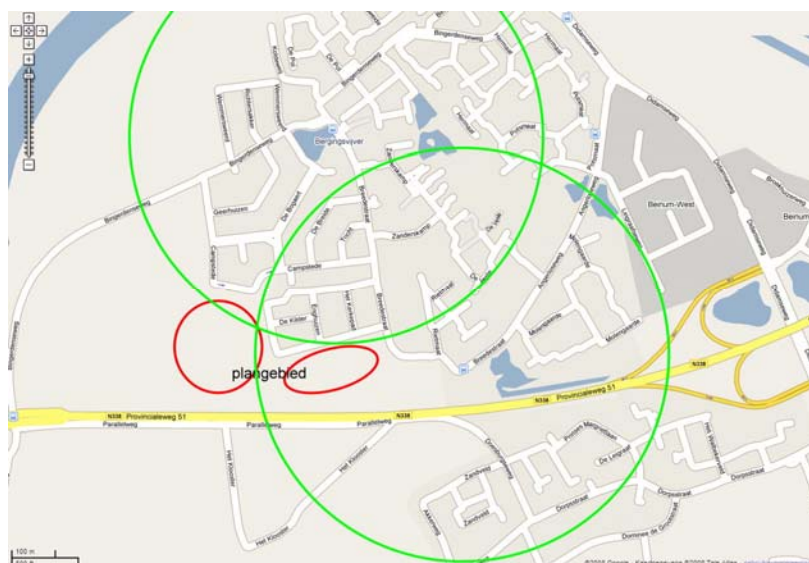
In de afbeelding hoofdroutes fietsers en voetgangers zijn de grote lijnen uitgezet die vanuit de wijk Beinum west naar de voorzieningen, winkels, sport, school, werk en richting Doesburg lopen. Voor deze weggebruikers zijn vijf extra ontsluitingen opgenomen in de wijk, zodat er spreiding groot is. Doordat de intensiteiten op de belangrijkste wegvakken, Breedestraat, beperkt is (minder dan 2000 motorvoertuigen oplopend naar 2200 motorvoertuigen per etmaal) en de kruispunten en oversteekplaatsen overzichtelijk zijn, hoeft hier geen aanpassingen verricht te worden.



Afbeelding: ontsluiting langzaam verkeer

5.1. Openbaar vervoer

Beinum wordt ontsloten door de busdiensten 26 en 27. De busdiensten zijn gebaseerd op een halfuur dienstregeling. Op bijgevoegd kaartje zijn de dichtstbijzijnde bushaltes weergegeven. Op het kaartje staan tevens cirkels met een straal van 450 meter. Dit is de aanbevolen afstand tot een bushalte.



Afbeelding: afstand 450 meter vanaf bushaltes

Hieruit blijkt dat het oostelijk deel van het plan wel binnen een cirkel valt, maar het westelijk deel nauwelijks.

6. VERKEERSINTENSITEITEN

6.1. Ontwikkeling

In het plangebied komen circa 180 woningen. Per woning wordt gemiddeld per etmaal 5 verkeersbewegingen gegeneerd. Naast de circa twintigtal woningen die aan de Kilder liggen die ook gebruik zullen maken van de te realiseren ontsluiting, zullen er gemiddeld 1000 verkeersbewegingen via deze ontsluiting worden afgewikkeld. De verkeersintensiteit op de Breedestraat ter hoogte van het plangebied bedraagt op dit moment zo'n 1000 motorvoertuigen per etmaal⁴ (weekdaggemiddelden). In de toekomst (jaar 2020) zullen dat er zo'n 1800 motorvoertuigen per etmaal zijn. Hierin zijn de ontwikkelingen van Beinum west meegenomen, maar ook de autonome groei van het autogebruik (gemiddeld is dat 1% per jaar). Het werkdaggemiddelde in de toekomst ligt iets hoger 1900 motorvoertuigen per etmaal.

6.2. Capaciteit spitsuur (werkdag)

Gemiddeld rijdt 10% van het verkeer tijdens het spitsuur. Dat houdt in dat er in een spitsuur gemiddeld 100 auto's de wijk in of uit zullen gaan. Op de Breedestraat rijden er dan gemiddeld 190 auto's. Gemiddeld zijn dat respectievelijk bijna 2 auto's per minuut en bijna 3 auto's per minuut. Deze aantallen zijn dusdanig gering dat gesteld mag worden dat er geen knelpunt zal optreden bij het verlaten van de wijk.

⁴ Basisgegevens ontleend aan Regionaal Verkeers- en Milieukaart Regio Arnhem, door Goudappel Coffeng, d.d. oktober 2008.

7. BOUWFASE

7.1. Fasering

In de eerste fase worden de buurten Op 't Veld en Aan de Brink als eerste ontwikkeld (zie afbeelding fasering).



Afbeelding: fasering en ontsluiting

In deze fasering worden 129 woningen gerealiseerd. Gekozen is om, deze fase alleen, te ontsluiten via de noodontsluiting tussen Op 't Veld en de Campstede. Dit aantal woningen zullen 650 verkeersbewegingen generen. Op het moment dat de tweede fase gereed is zal de aansluiting in de Campstede worden gereduceerd naar een noodontsluiting.

Beoogd wordt dat het bouwverkeer niet of zeer beperkt door Beinum zal rijden. Mogelijk kan er een tijdelijke aansluiting voor het vrachtverkeer op de provincialeweg ten oosten van het Erf gerealiseerd worden. Er dienen dan wel op de provincialeweg extra voorzieningen te worden ingericht.

Verder moeten er voorzieningen worden getroffen om vervuiling van bouwverkeer en de bouw tot een minimum te beperken. Onder vervuiling wordt verstaan vuile banden (modder) en wegwaaiend afval. Oplossingen hierin kunnen zijn standaard af spoelen van banden en gescheiden afvalverzameling met indien nodig gesloten containers en klike's. In dit kader kan beloning / beboeting sturend werken.

BIJLAGE

1. Berekening verkeersgeneratie
2. Berekening parkeerbalans

KAARTEN

1. Parkeren
2. Verkeersgegevens weekdag 2007
3. Verkeersgegevens weekdag 2017
4. Verkeersgegevens werkdag 2017

BIJLAGEN

Gemeente Doesburg
Beinum West
078-038
Situatie buiten centrum overig
december 2008

Generatie verkeer	aantal	werkdag	weekdag	totaal werkdag	totaal weekdag	
Fase 1a						
huur overig	59	4,8	4,3	283	255	
koop tussen/hoek	0	7,5	6,8	0	0	
koop 2 onder 1 kap	46	8,1	7,3	373	335	
koop vrijstaand	24	8,6	7,7	206	186	
woonwerk	100	8,0	5,9	8	6	in m ² bvo
Totaal	129			870	782	
berekend	129		5		645	
				totaal	totaal	
	aantal	werkdag	weekdag	werkdag	weekdag	
Fase 1b						
huur overig	25	4,8	4,3	120	108	
koop tussen/hoek	0	7,5	6,8	0	0	
koop 2 onder 1 kap	12	8,1	7,3	97	87	
koop vrijstaand	24	8,6	7,7	206	186	
woonwerk	50	8,0	5,9	4	3	in m ² bvo
Totaal	61			428	384	
berekend	61		5		305	
totaal	190		5		950	
totaal genererend	190			1298	1166	
				1300	1150	
spitsuur (17-18 uur)				118		
waarvan terugkerend				95		

Beinum-West, Doesburg
parkeerbalans



078-038
augustus 2008

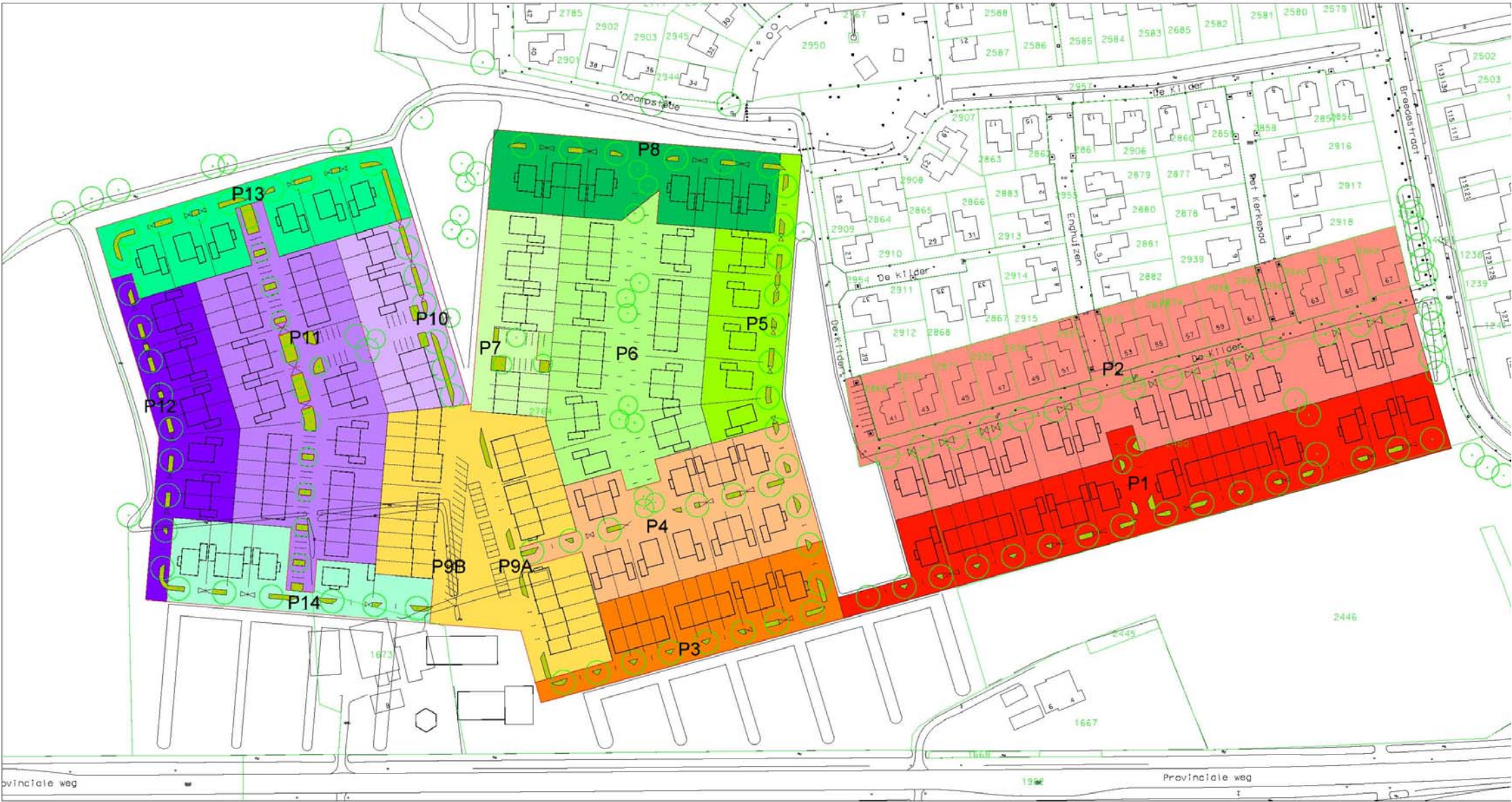
Voorlopig Stedenbouwkundig plan juli 2008

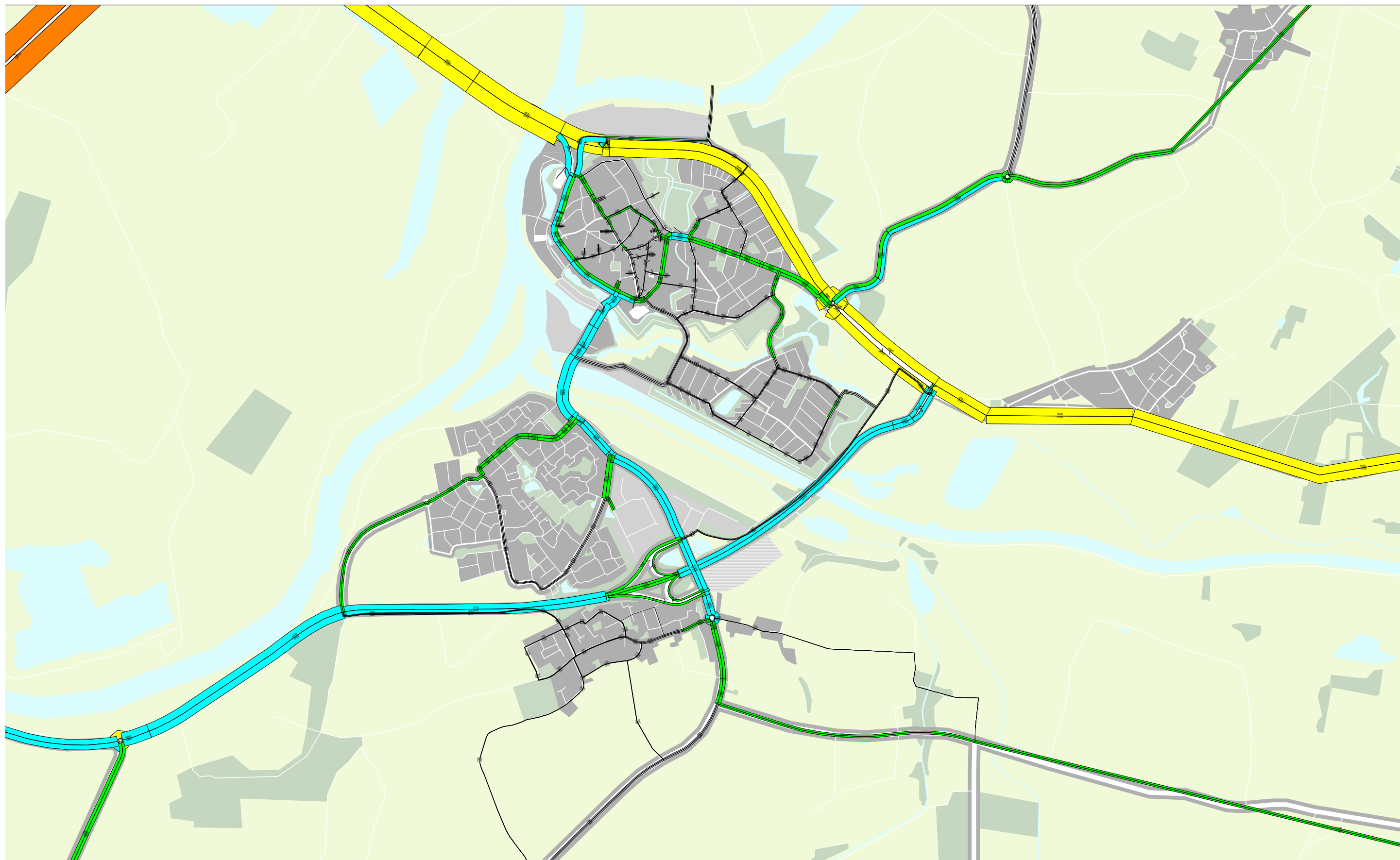
locatie	Woningaanbod	prijssegment			sub-totaal	parkeernorm			sub-totaal	eigen terrein 1	totaal in OR	VSO	
		goed-koop	betaalbaar	vrije kavels		1,7	1,9	2,2				plan-kaart	over/tekort
P1	Lint (De Kilder, zuid)				21				40		30	30	0
	vrijstaand			8				17,6		8			
	2-onder-1-kap		2				3,8			2			
	geschakeld (hoek)	4				6,8							
	geschakeld (tussen)	7				11,9							
P2	Lint (De Kilder, noord)				15				63		34	17	0
	vrijstaand			11				24,2		11			
	2-onder-1-kap		4				7,6			4			
	geschakeld (hoek)												
	geschakeld (tussen)												
	bestaande woningen*			14				30,8		14		17	
P3	Lint (erf, zuid)				11				20		17	15	-2
	vrijstaand			1				2,2		1			
	2-onder-1-kap		2				3,8			2			
	geschakeld (hoek)	4				6,8							
	geschakeld (tussen)	4				6,8							
P4	Lint (erf, noord)				13				26		13	13	0
	vrijstaand			5				11,0		5			
	2-onder-1-kap		8				15,2			8			
	geschakeld (hoek)												
	geschakeld (tussen)												
P5	Op 't veld (oost)				6				13		7	7	0
	vrijstaand			4				8,8		4			
	2-onder-1-kap		2				3,8			2			
	geschakeld (hoek)												
	geschakeld (tussen)												
P6	Op 't veld (midden)				24				44		32	33	1
	vrijstaand			2				4,4		2			
	2-onder-1-kap		10				19,0			10			
	geschakeld (hoek)	6				10,2							
	geschakeld (tussen)	6				10,2							
P7	Op 't veld (west, veld)				8				15		10	10	0
	vrijstaand			1				2,2		1			
	2-onder-1-kap		4				7,6			4			
	geschakeld (hoek)	1				1,7							
	geschakeld (tussen)	2				3,4							
P8	Op 't veld (noord)				8				16		8	8	0
	vrijstaand			4				8,8		4			
	2-onder-1-kap		4				7,6			4			
	geschakeld (hoek)												
	geschakeld (tussen)												
P9a	Op 't veld (oost, brink)				15				26		26	26	0
	vrijstaand												
	2-onder-1-kap												
	geschakeld (hoek)	4				6,8							
	geschakeld (tussen)	9				15,3							
	woonwerk		2				3,8						
	totaal fase 1	47	38	50	121	80	72	110	262	86	176	176	0

locatie	Woningaanbod	prijssegment			sub-totaal	parkeernorm			sub-totaal	eigen terrein 1	totaal in OR	VSO	
		goed-koop	betaalbaar	vrije kavels		1,7	1,9	2,2				plan-kaart	over/tekort
	<i>fase 2</i>												
P9b	Aan de brink (west, brink)				11				19		19	20	1
	vrijstaand												
	2-onder-1-kap												
	geschakeld (hoek)	2				3,4							
	geschakeld (tussen)	9				15,3							
P10	Aan de brink (oost, veld)				8				14		10	10	0
	vrijstaand												
	2-onder-1-kap		4				7,6			4			
	geschakeld (hoek)	1				1,7							
	geschakeld (tussen)	3				5,1							
P11	Aan de brink (midden)				29				51		43	45	2
	vrijstaand												
	2-onder-1-kap		8				15,2			8			
	geschakeld (hoek)	8				13,6							
	geschakeld (tussen)	13				22,1							
P12	Aan de brink (west)				9				17		8	10	2
	vrijstaand			1				2,2		1			
	2-onder-1-kap		8				15,2			8			
	geschakeld (hoek)												
	geschakeld (tussen)												
P13	Aan de brink (noord)				6				13		7	7	0
	vrijstaand			6				13,2		6			
	2-onder-1-kap												
	geschakeld (hoek)												
	geschakeld (tussen)												
P14	Aan de brink (zuid)				6				12		7	7	0
	vrijstaand			3				6,6		3			
	2-onder-1-kap		2				3,8			2			
	geschakeld (hoek)												
	geschakeld (tussen)												
	woonwerk		1				1,9						
	totaal fase 2	36	23	10	69	61	44	22	127	32	95	99	4
	Totaal	83	61	60	190	141	116	132	389	118	271	275	4
	percentage	44%	32%	32%									

* bestaande woningen zitten niet bij het woningaantal, maar wel in de parkeerbalans. Voor de parkeerbalans zijn bestaande pp meegeteld.

KAARTEN

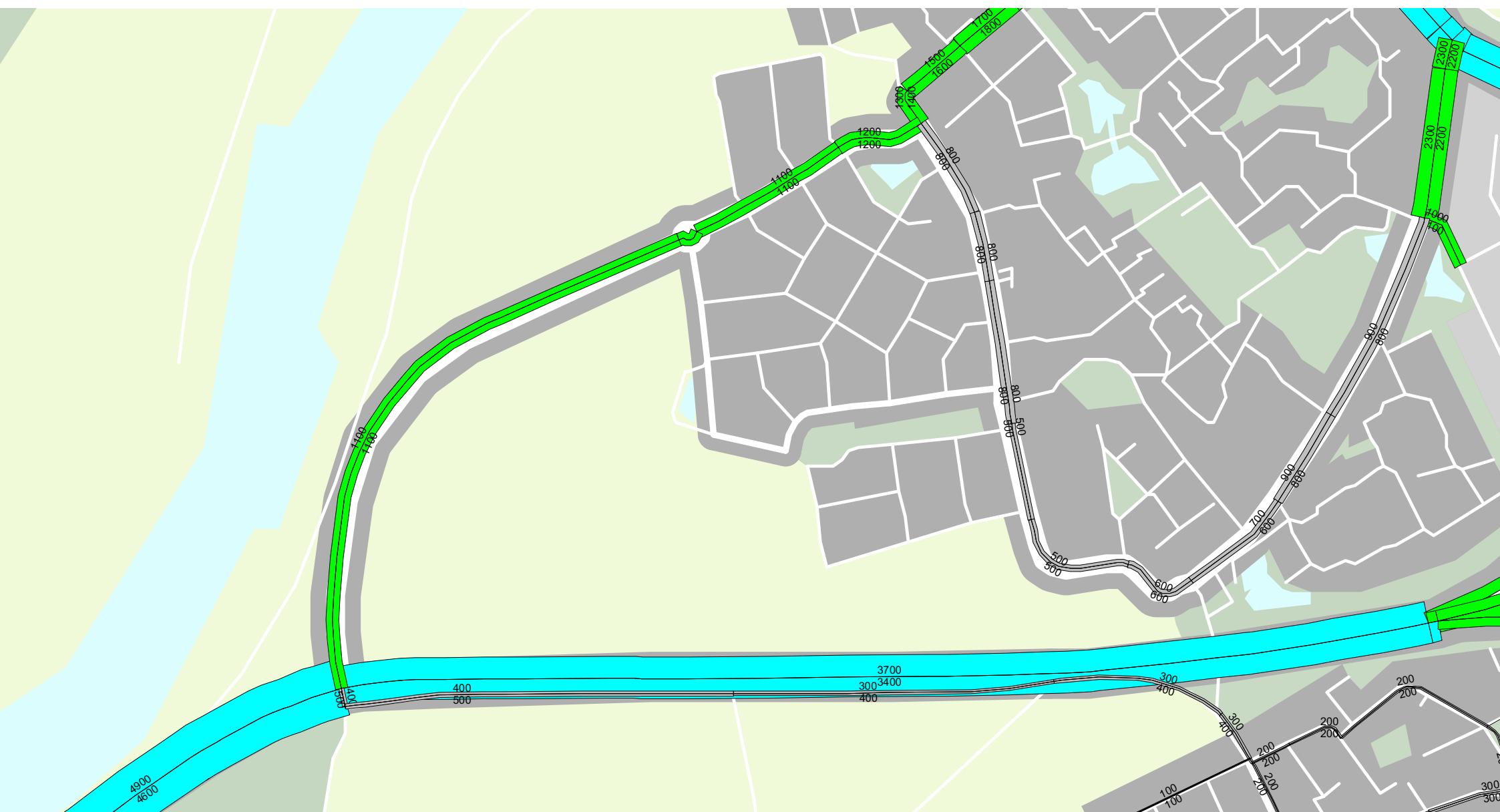


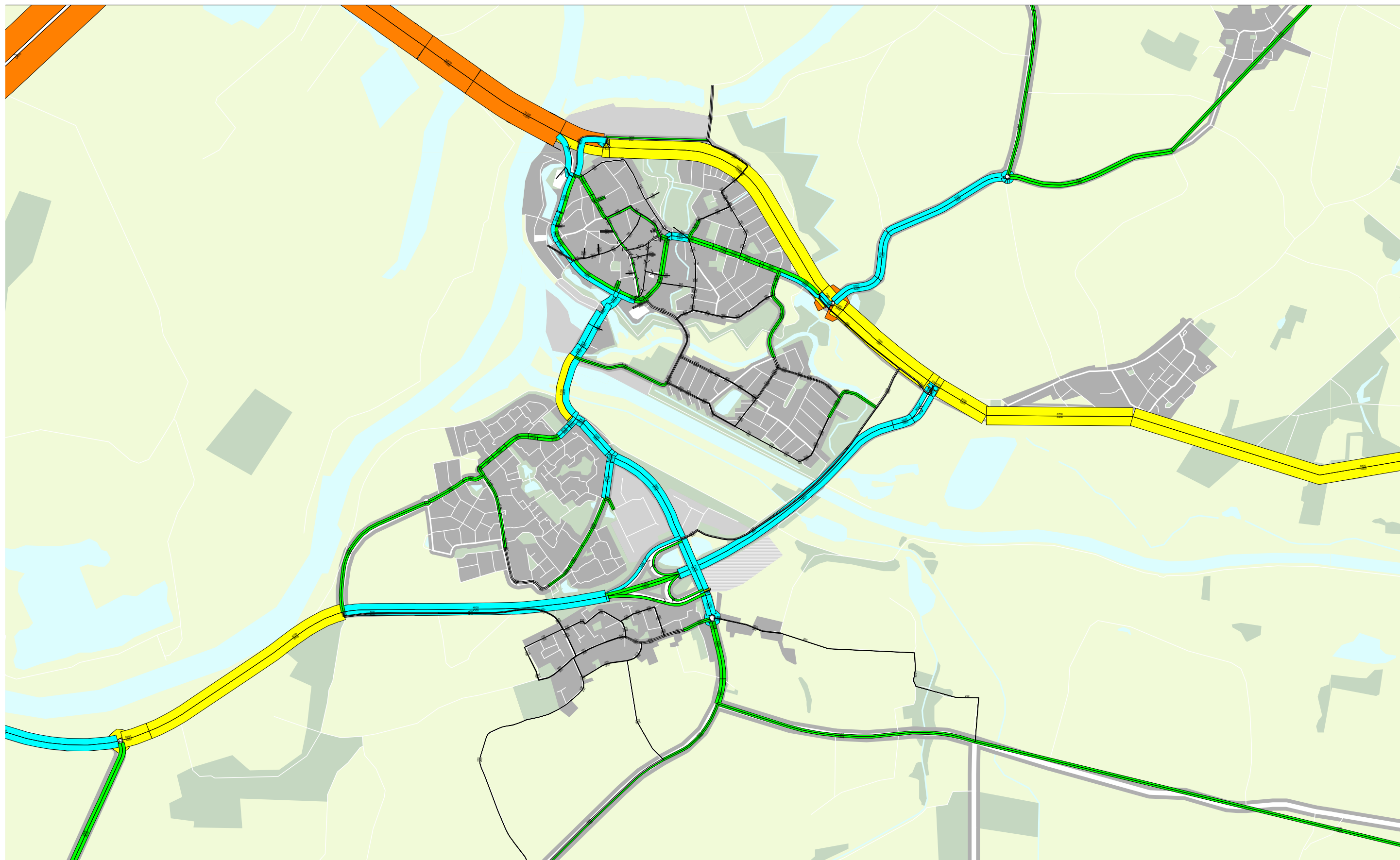


Etmaalintensiteiten weekday 2007 (mvt in honderdtallen)

Gemeente Doesburg

Project RVMK arh najaar 2008
file versie 35
Goudappel Coffeng BV

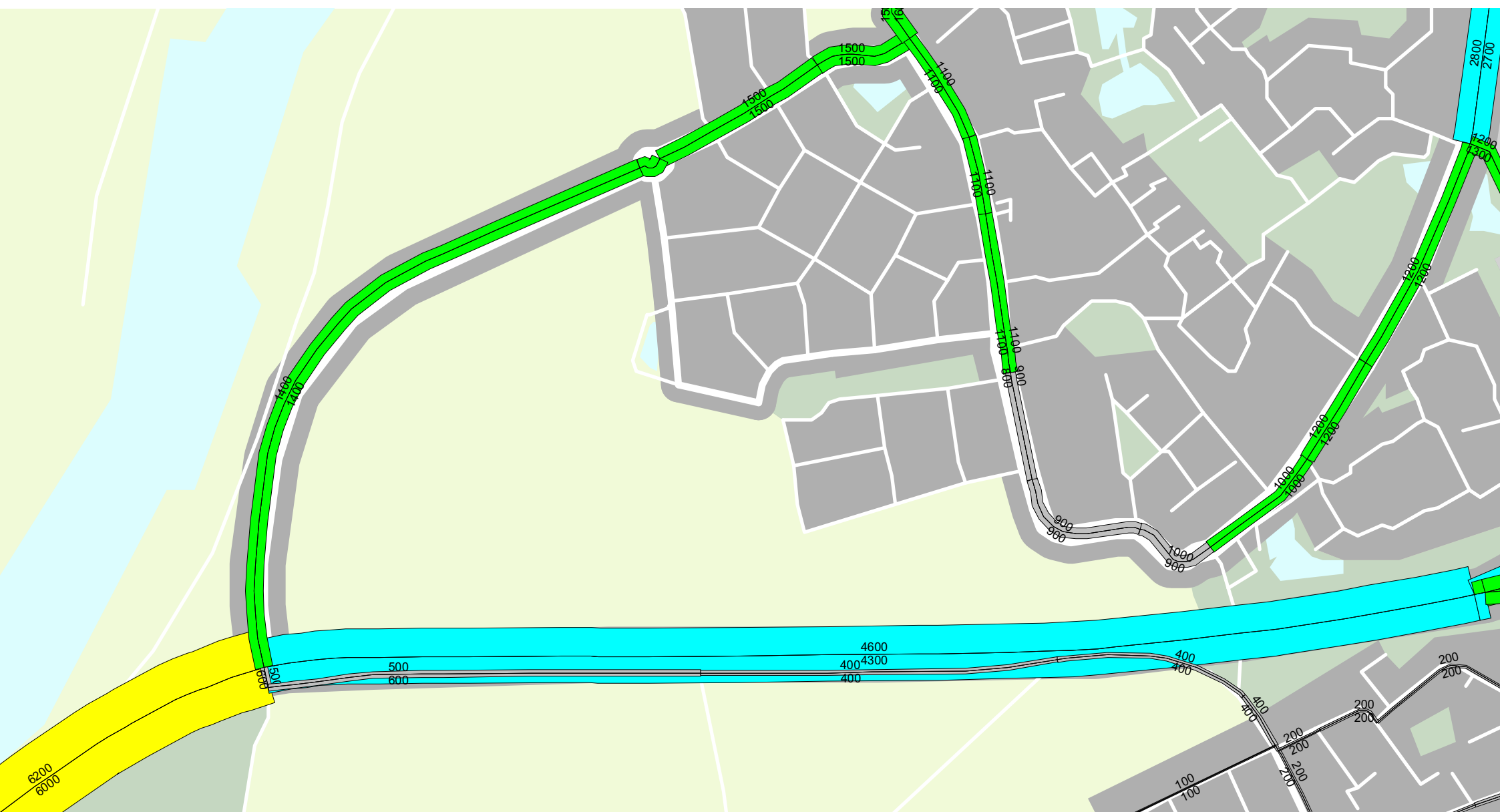


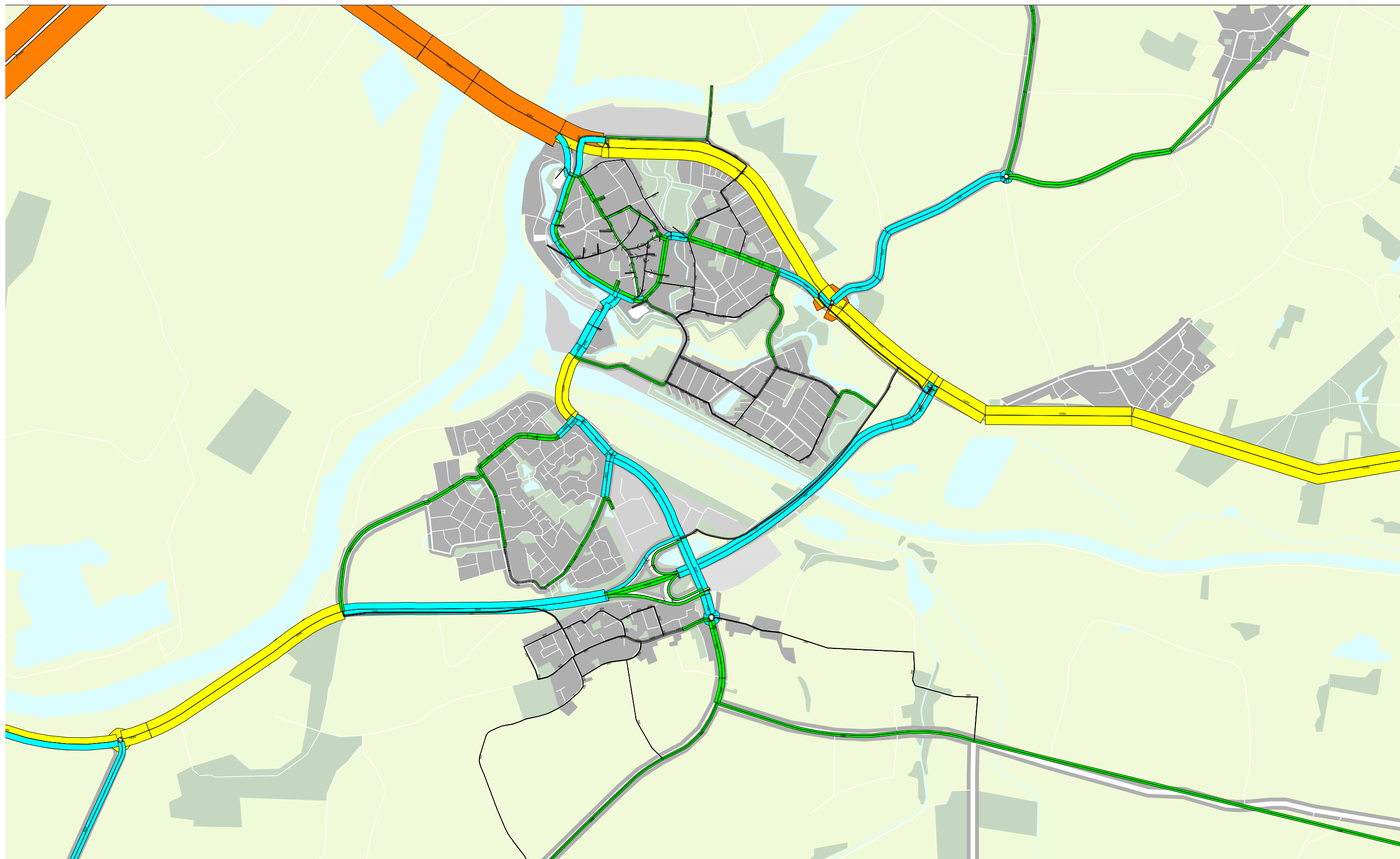


Etmaalintensiteiten weekday 2017 (mvt in honderdtallen)

Gemeente Doesburg

Project RVMK arh najaar 2008
file versie 35
Goudappel Coffeng BV





Etmaalintensiteiten werkdag 2017 (mvt in honderdtallen)

Gemeente Doesburg

Project RVMK arh najaar 2008
file versie 35
Goudappel Coffeng BV

