Globaal ontwerp **Raadsvoorstel maart 2020**	**Definitief Ontwerp** **Collegevoorstel november 2020**
Woonzorgcomplex Het Poelsplein (gebouw A + B): *24 zorgwoningen* *1 bedrijfswoning*	Woonzorgcomplex Het Poelsplein (gebouw A + B) *30 zorgwoningen* *1 bedrijfswoning*
Gebouw C *6 appartementen*	Gebouw C *6 tot 12 appartementen*
Hoogbouw 3 laags, zijde Raadhuisstraat *16 appartementen*	Hoogbouw 4 laags, zijde Raadhuisstraat *22 appartementen*
Zijde Dr. Ariënsstraat *6 rijwoningen*	Zijde Ariënsstraat *4 rijwoningen*
Hoek Nijverheidsstraat/ Raadhuisstraat *8 patiowoningen*	Hoek Nijverheidsstraat/ Raadhuisstraat *8 patiowoningen*
Tuinderkas	Tuinderskas *Optioneel: 3 rijwoningen*

Uitgangspunten parkeren rondom VMBO-locatie, uitgaande van definitief ontwerp november 2020.

Als leidraad voor het bepalen de parkeerbehoefte wordt de Nota Parkeernormen Peel en Maas 2018 gehanteerd. Uit deze nota blijkt ook dat het gebied rondom de VMBO niet tot het centrum van Panningen behoort met betrekking tot de parkeernormen. Daaruit volgen de onderstaande parkeernormen.

Woonzorgcomplex:	parkeernorm is 0,6 per wooneenheid
Woonhuis:	parkeernorm is 2,0 per woning
Appartement:	parkeernorm is 1,8 per appartement.

Woonzorgcomplex Het Poelsplein					
30 zorgwoningen	x	0,6	=	18	parkeerplaatsen
1 bedrijfswoning	x	2,0	=	2	parkeerplaatsen
Gebouw C					
12 appartementen	x	1,8	=	21,6	parkeerplaatsen
Hoogbouw 4 laags					
22 appartementen	x	1,8	=	39,6	parkeerplaatsen
Zijde Ariensstraat					
4 rijwoningen	x	2,0	=	8	parkeerplaatsen
Hoek Nijverheidsstraat					
8 patiowoningen	x	2,0	=	16	parkeerplaatsen
Tuiderskas					
3 rijwoningen	x	2,0	=	6	parkeerplaatsen.

Als het plan maximaal wordt bebouwd zijn er 111 parkeerplaatsen benodigd.

Op de tekening staan 84 parkeerplaatsen ingetekend en er is geen rekening gehouden met het aantal parkeervakken voor gebouw A. Aan de voorzijde van gebouw A zijn zo'n 19 haaksparkeerplaatsen en aan de Nijverheidsstraat 7 langsparkeerplaatsen. Er zijn dus in totaal zo'n 110 parkeerplaatsen

beschikbaar. Hiermee wordt net voldaan aan het parkeren. In de directe omgeving, met name op de Raadhuisstraat is nog extra parkeercapaciteit aanwezig, omdat de woningen met hun voordeur niet aan de Raadhuisstraat staan worden deze parkeerplekken niet toegerekend aan het plan.

Als er minder appartementen gebouwd worden dan gepland heeft dat een positieve uitwerking op het aantal parkeerplaatsen.

Afhankelijk van de doelgroep die er komt te wonen zou er overwogen kunnen worden om een (elektrische) deelauto te promoten waardoor er minder parkeerplaatsen nodig zijn.

De haakse parkeerplaatsen aan de Nijverheidsstraat en de Dr Ariensstraat dienen voldoende diep te worden aangebracht ivm met de breedte van deze wegen, namelijk respectievelijk 5,50m en 4,80m. Manoeuvreerruimte dient 6m te zijn.
Wel nog een aandachtspunt om rekening mee te houden, bij het uitrijden van de 2 grotere parkeerplaatsen aan de Dr Ariensstraat, kan het ontwerp leiden tot beperkt/geen zicht i.v.m. geparkeerde voertuigen, groenstrook of perceelsgrenzen met bebouwing of erfafscheiding. Tijdens het uitrijden van de parkeerplaats is er dan slecht/geen zicht op kruisende verkeersbewegingen zoals voetgangers/ fietsers en motorvoertuigen,

Verkeersgeneratie.

Afhankelijk van het type woning, huur of koop, hoort een bepaalde verkeersgeneratie. Omdat op dit moment nog niet bekend hoe die verdeling is nemen we voor woningen een verkeersgeneratie van gemiddeld 7 en voor de zorgwoningen 2.

De totale verkeersgeneratie wordt dan 49 x 7 + 30 x 2 = 403 voertuigbewegingen per dag. Uitgaande van een verdeling 7/11via de Dr Ariensstraat en 4/11 via de Nijverheidsstraat. (40 parkeerplaatsen bereikbaar via de Nijverheidsstraat en 70 via de Dr Ariensstraat). Betekent dit voor de Dr Ariensstraat een toename van 256 voertuigen per dag en voor de Nijverheidsstraat 147 voertuigen per dag. In de spits is dat respectievelijk 26 en 15 voertuigen per uur. Deze toenames hebben geen invloed op de verkeersveiligheid en afwikkeling van het verkeer op de kruisingen met de Raadhuisstraat.
Ter vergelijking met toen de school nog in gebruik was gaf dit een verkeersgeneratie van 14 per 100 leerlingen. Uitgaande van 300 leerlingen was dat 42 voertuigen per dag. Ongeveer een factor 10 ten opzichte van de nieuwe situatie.