Was / wordt lijst GVVP modules 2016 en GVVP modules 2025

Module Voetgangers en schoolomgevingen

1. Strategische positionering

Aspect	GVVP 2016	Mobiliteitsvisie 2025
Prioriteit	Gemiddeld	Hoog (eerste modaliteit binnen STOMP)
Visie	Functionele benadering, gericht op centrum en scholen	Brede inclusieve visie: toegankelijkheid, leefbaarheid, gezondheid
Gemeentelijke rol	Faciliterend bij schoolroutes	Regievoerend, met duidelijke rolverdeling en samenwerking

2. Gebiedsgerichte benadering
GVVP 2016:

- Focus op centrum en schoolomgevingen.
- Beperkte aandacht voor andere gebieden.
- Projectmatige aanpak schoolroutes met rolverdeling tussen gemeente, school en ouders.

Mobiliteitsvisie 2025:

- Uitgebreide gebiedstypologie:
    - Winkelgebieden
    - Woongebieden
    - Schoolomgevingen
    - Sport-, zorg- en welzijnsinstellingen
    - Bedrijventerreinen
    - Buitengebied
- Inclusieve benadering: toegankelijkheid voor rolstoel, rollator, kinderwagen.
- Recreatief wandelen en koppeling met toerismebeleid.

3. Infrastructuur en ontwerp

Thema	GVVP 2016	Mobiliteitsvisie 2025
Maatvoering	Richtlijnen voor trottoirs en draaipunten	Uitgebreid, gebaseerd op ASVV-richtlijnen, ook voor terrassen
Oversteekplaatsen	Eenduidigheid en herkenbaarheid van zebrapaden	Brede aanpak: VOP's, logische locaties, verlichting, toegankelijkheid
Obstakels	Foutparkeren en uitstallingen als knelpunt	Structurele aanpak in winkelgebieden, handhaving en ontwerpmaatregelen

4. Beleidskeuzes en nieuwe elementen
GVVP 2016:

- Minimale maatvoering in centrum.
- Handhaving op foutparkeren.

- Projectmatige aanpak schoolroutes.
- Eenduidige zebrapaden.

Mobiliteitsvisie 2025:

- STOMP als fundament: lopen als eerste modaliteit.
- Inclusie en toegankelijkheid als kernwaarde.
- Gebiedsgerichte inrichting met maatwerk per type gebied.
- Verbinding met andere beleidsvelden: toerisme, gezondheid, inclusie.
- Ruimtelijke integratie: koppeling met parken, bedrijventerreinen, bushaltes.

Module Fiets

1. Strategische koerswijziging

Aspect	GVVP 2016	Mobiliteitsvisie 2025
Visie op fiets	Fiets als belangrijk vervoermiddel binnen korte afstanden	Fiets als tweede prioriteit binnen STOMP; nadruk op actieve mobiliteit
Netwerkfocus	Regionaal + fijnmazig netwerk (300x300m)	Regionaal + lokale verbindingen gericht op zowel utilitaire fietser als recreatieve fietser; fijnmazigheid losgelaten
Recreatief netwerk	Impliciet aanwezig	Expliciet benoemd als aanvullend netwerk via knooppunten

2. Fietsnetwerk en inrichting

GVVP 2016:

- Fijnmazig netwerk.
- Oversteekpunten als rotondes of met middeneilanden.
- Beperkte aandacht voor recreatief fietsen.

Mobiliteitsvisie 2025:

- Herdefiniëring van het fietsnetwerk: focus ook op recreatieve fietser.
- Inrichting op basis van wegtype:
    - 80/50 km/u: vrijliggend fietspad.
    - 30 km/u: brede fietssuggestiestroken of fietsstraten.
    - Erftoegangswegen binnen en buiten de kom (60 km/u): gemengd verkeer of fietsstraat.
- Verlichting en comfort: slimme verlichting, gladheidbestrijding, gesloten verharding.
- Regionale verbindingen: concreet uitgewerkt per richting (Helmond, Someren, Deurne, etc.).

3. Beleidskeuzes en maatregelen

GVVP 2016:

- Geen onderscheid in prioriteit of uitvoerbaarheid.
- Geen expliciete koppeling aan gedragsmaatregelen of werkgevers.

Mobiliteitsvisie 2025:

- Hoog ambitieniveau: veilige, brede, comfortabele fietspaden.
- Sluitend netwerk: ontbrekende schakels worden aangepakt.
- Eenduidige inrichting: rotondes en kruisingen conform CROW.
- Comfort en stallingen: overdekte stallingen.
- Werkgeversbenadering: rol in stallingsvoorzieningen en stimulering fietsgebruik.
- Projectmatige aanpak schoolroutes: samenwerking met Varendonck College.
- Elektrische fiets: promotie, oplaadpunten, voorbeeldfunctie gemeente.

4. Nieuwe elementen in 2025-module

- STOMP-principe als leidraad voor inrichting.

- Gedragsmaatregelen en communicatiecampagnes.
- Slimme verlichting en sociale veiligheid.
- Regionale samenwerking en aansluiting op regionale ontwikkelingen schaalsprong Brainport.

Module Openbaar Vervoer

1. Strategische positionering

Aspect	GVVP 2016	Mobiliteitsvisie 2025
Prioriteit	Laag	Hoog (derde principe binnen STOMP)
Visie	Behoud bestaand aanbod, beperkte rol gemeente	Actieve rol in regionale samenwerking, OV als alternatief voor auto
Gemeentelijke rol	Passief, toezichthoudend	Proactief, initiërend en faciliterend

2. Netwerk en concessie

GVVP 2016:

- Hermes als vervoerder tot 2026.
- Lijn 20 (Eindhoven–Helmond) en buurtbus naar Someren, Heusden, Ommel, Vlierden, Deurne.
- Gemeente heeft beperkte invloed op concessie.
- Focus op behoud van bestaande lijnen en frequentie.

Mobiliteitsvisie 2025:

- Hermes blijft vervoerder tot 2029.
- Wensbeeld subregio Oost: actieve voortzetting lijn 320 naar Eindhoven - nieuwe HOV-verbinding Veghel–Helmond–Weert via Asten/Someren.
- Vraagafhankelijk vervoer: Bravoflex als aanvulling.
- Actieve input bij concessievoorbereiding provincie richting 2029.

3. Haltes en toegankelijkheid

Thema	GVVP 2016	Mobiliteitsvisie 2025
Toegankelijkheid	Realisatie en onderhoud van bushaltes op streeklijnen	Volledige visuele en fysieke toegankelijkheid (geleidelijnen, instapmarkering, verlichting)
Fietsvoorzieningen	Alleen bij bushaltes waar veel fietsen staan	Goede stallingsvoorzieningen bij haltes, bij voorkeur overdekt
Comfort	Niet benoemd	Abri’s, verlichting, informatievoorziening, deelmobiliteit als aanvulling

4. Beleidskeuzes en nieuwe elementen

GVVP 2016:

- Behoud van bestaande aanbod.
- Sociale functie van OV benadrukt.
- Realisatie van bushaltes en fietsenstallingen.

Mobiliteitsvisie 2025:

- Actieve regionale lobby voor betere verbindingen en frequentie.
- Vraaggericht vervoer tussen kernen en voorzieningen.
- Flexibele OV-oplossingen voor minder mobiele inwoners.
- Mobiliteitshubs als schakel tussen OV en andere modaliteiten.
- Integratie met slimme mobiliteit en deelvervoer.

Module Gemotoriseerd verkeer

1. Strategische positionering

Aspect	GVVP 2016	Mobiliteitsvisie 2025
Prioriteit	Hoog	Gemiddeld
Visie	Handhaving bestaande structuur, beperkte aanpassing	Actieve afwaardering, STOMP-gericht, leefbaarheid en veiligheid centraal
Rol auto	Centraal vervoermiddel	Functioneel, maar niet leidend in inrichting openbare ruimte

2. Wegcategorisering en inrichting

GVVP 2016:

- ETW1 binnen de kom.
- Centrumring als ETW1.
- Fijnmazige categorisering met nadruk op verkeersfunctie.
- Inrichtingsrichtlijnen per wegtype (CROW) opgenomen.
- Toetsingskader leefbaarheid geïntroduceerd voor ETW's binnen de kom.

Mobiliteitsvisie 2025:

- ETW1 binnen de kom verdwijnt: inzet op GOW30 en ETW2.
- Afwaardering naar 30 km/u binnen de kom als norm.
- STOMP-principe leidend: eerst voetganger/fietser, dan OV, dan auto.
- Wegcategorisering vereenvoudigd en afgestemd op landelijke richtlijnen.

3. Gemotoriseerd verkeer en bereikbaarheid

Thema	GVVP 2016	Mobiliteitsvisie 2025
A67/N279	Belangrijk, maar beperkt uitgewerkt	Actieve inzet op verbreding en knooppuntoptimalisatie via provincie/RWS
Doorgaand verkeer	Geaccepteerd op ETW1	Wordt ontmoedigd in kernen
Bevoorrading	Niet expliciet benoemd	Vaste routes, stimulering elektrische logistiek
Nood- en hulpdiensten	Impliciet	Expliciet aandacht bij herinrichting en toepassing verkeersremmende maatregelen

4. Beleidskeuzes

GVVP 2016:

- Behoud bestaande structuur.
- Inrichting volgens functie, met richtlijnen per wegtype.
- Toetsingskader voor leefbaarheid op ETW's.

Mobiliteitsvisie 2025:

- Afwaarderen naar 30 km/u als norm binnen de kom.
- Herinrichting woongebieden met STOMP en vergroening.
- Regionale lobby voor A67/N279.
- Bevoorrading via hoofdwegen, elektrisch stimuleren.
- Toegankelijkheid voor hulpdiensten en OV als randvoorwaarde.

5. Nieuwe elementen in 2025-module

- STOMP als beleidsfundament.
- Gedragscomponent toegevoegd aan fysieke maatregelen.
- Flexibiliteit in uitvoering via “werk met werk maken”.
- Verduurzaming logistiek als expliciet beleidsdoel.

Module Parkeren

1. Strategische positionering

Aspect	GVVP 2016	Mobiliteitsvisie 2025
Prioriteit	Hoog	Gemiddeld
Visie	Sturend parkeerbeleid voor centrumfunctie	STOMP-gericht: parkeren faciliterend, niet leidend
Gemeentelijke rol	Regulerend en faciliterend	Regievoerend, met nadruk op monitoring, handhaving en verduurzaming

2. Inhoudelijke verbreding

GVVP 2016:

- Focus op centrumfunctie: bezoekers en bewoners prioriteit.
- Parkeerdrukmeting uit 2015 als basis.
- Blauwe zone goed functionerend, geen aanpassing nodig.
- Beperkte aandacht voor fietsparkeren.
- Positieve grondhouding t.a.v. elektrische voertuigen.
- Suggestie voor ontheffingen ondernemers, nader te onderzoeken.

Mobiliteitsvisie 2025:

- Parkeeronderzoek 2023 als basis voor beleid.
- STOMP-principe leidend: fietsparkeren mag deels ten koste gaan van autoparkeren.
- Geen ontheffingen blauwe zone voor ondernemers (expliciet uitgesloten).
- Laadpalenbeleid opgenomen.
- Actualisatie inrittenbeleid.
- Handhaving gekoppeld aan parkeerdruk (>85%).
- Monitoring en periodieke metingen structureel ingebed.

3. Beleidsmatige verschuivingen

Thema	GVVP 2016	Mobiliteitsvisie 2025
Parkeerdrukmeting	2015, incidenteel	2023, structureel en periodiek
Blauwe zone	Functioneert goed, behouden	Behouden, met evaluatie en optimalisatie
Fietsparkeren	Beperkt benoemd	Volwaardig onderdeel, met normen en prioriteit
Elektrische voertuigen	Positieve grondhouding	Uitvoeringsbeleid opgenomen, concrete kaders
Ondernemersontheffing	Onderzoek aanbevolen	Niet toegestaan, expliciet uitgesloten
Handhaving	Beperkt, afhankelijk van capaciteit	Structureel, bij >85% parkeerdruk
Gehandicaptenparkeerplaatsen	Functioneren goed	Monitoring via Lokale Inclusie werkgroep
Inrittenbeleid	Niet benoemd	Geactualiseerd en opgenomen als bijlage

4. Beleidskeuzes in 2025

- Fietsparkeren dicht bij voorzieningen, ook soms ten koste van autoparkeerplaatsen.
- Fietsparkeernormen op basis van CROW.
- Geen ontheffingen voor ondernemers in blauwe zone.
- Tijdelijke ontheffingen t.b.v. werkzaamheden in blauwe zone blijven mogelijk.
- Handhaving op foutparkeren en parkeerschijfgebruik.
- Monitoring en evaluatie via parkeeronderzoek.
- Laadpalenbeleid en inrittenbeleid geactualiseerd en geïntegreerd.

Module Parkeernormen

Dankzij de extractie van parkeernormen uit de Nota Parkeernormen 2016 en de nieuwe concept Nota Parkeernormen 2025 volgt hierna een analyse van de wijzigingen per gebiedstype (Centrum, Rest bebouwde kom, Buitengebied) tussen beide nota's.

Wonen

Type woning	Centrum (2016 → 2025)	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Vrijstaand	1,8 → 1,6	2,3 → 2,05	2,4 → 2,3
Twee-onder-een-kap	1,7 → 1,5	2,2 → 1,95	2,2 → 2,1
Tussen/hoek	1,5 → 1,3	2,0 → 1,85	2,0 → 2,0
Appartement <75m² (koop)	1,3 → 1,1	1,6 → 1,45	1,6 → 1,5
Sociale huur	1,3 → 0,9	1,6 → 1,25	1,6 → 1,3

Trend: lichte verlaging van normen, vooral in centrum en bij kleinere woningen → stimulans voor duurzame mobiliteit.

Werken

Functie	Centrum (2016 → 2025)	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Kantoor zonder balie	1,9 → 1,6	2,6 → 2,1	2,6 → 2,6
Commerciële dienstverlening	2,5 → 2,1	3,6 → 2,9	3,6 → 3,6
Arbeidsintensief bedrijf	1,6 → 1,6	2,4 → 2,4	2,4 → 2,4
Arbeidsextensief bedrijf	0,7 → 0,7	1,1 → 1,1	1,1 → 1,1

Trend: verlaging in centrum en rest bebouwde kom, geen wijziging in buitengebied.

Winkelen & boodschappen

Functie	Centrum (2016 → 2025)	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Buurtsupermarkt	2,3 → 1,9	4,1 → 3,5	n.v.t.
Fullservice supermarkt	3,6 → 3,4	6,2 → 5,2	n.v.t.
Kringloopwinkel	n.v.t. → 1,9	2,0 → 2,3	2,3 → 2,3

Trend: verlaging van normen, vooral in centrum en rest bebouwde kom.

Sport, cultuur & ontspanning

Functie	Centrum (2016 → 2025)	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Bioscoop	3,2 → 3,2	11,2 → 11,2	13,7 → 13,7
Theater	7,4 → 7,4	9,8 → 9,8	12,0 → 12,0
Sporthal	1,6 → 1,6	2,9 → 2,9	3,5 → 3,5

Trend: geen significante wijzigingen in deze categorie.

Horeca & verblijfsrecreatie

Functie	Centrum (2016 → 2025)	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Restaurant	11,0 → 5,0	15,0 → 6,0	15,0 → 8,0
Café/bar	6,0 → 5,0	7,0 → 6,5	7,0 → n.v.t.
Hotel (3*)	2,2 → 2,1	5,2 → 5,0	6,8 → 6,8

Trend: sterke verlaging van normen, vooral bij horeca → ruimte voor verdichting en mobiliteitstransitie.

Gezondheidszorg

Functie	Centrum (2016 → 2025)	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Huisartsenpraktijk	2,3 → 2,1	3,3 → 3,0	3,3 → 3,3
Fysiotherapie	1,4 → 1,3	1,9 → 1,5	2,0 → 2,0
Ziekenhuis	1,5 → 1,4	1,9 → 1,7	2,0 → 2,0

Trend: lichte verlaging van normen, vooral in centrum en rest bebouwde kom.

Onderwijs

Functie	Centrum (2016 → 2025)	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Basisonderwijs	0,8 → 0,8	0,8 → 0,8	0,8 → 0,8
Middelbare school	3,7 → 3,7	4,9 → 4,9	4,9 → 4,9

Trend: geen wijzigingen.

Samenvattend

- Centrumgebied: duidelijke verlaging van parkeernormen, vooral bij wonen, werken, horeca en winkels.
- Rest bebouwde kom: lichte verlaging, vooral bij wonen en werken en sterkere verlaging bij horeca.
- Buitengebied: grotendeels gelijk gebleven – op horeca na.

Deze wijzigingen sluiten aan bij:

- STOMP-principe: minder nadruk op auto, meer op fiets en lopen.
- Mobiliteitstransitie: ruimte voor deelmobiliteit en flankerend beleid.

- Flexibiliteit en maatwerk: via saldering, afkoop en reductiefactoren d.m.v. deelauto.

Module Landbouwverkeer

1. Strategische positionering

Aspect	GVVP 2016	Mobiliteitsvisie 2025
Prioriteit	Laag	Laag, maar met meer aandacht voor verkeersveiligheid
Visie	Handhaven bestaand beleid	Evenwicht tussen landbouwactiviteiten en verkeersveiligheid
Koppeling met andere modules	Niet expliciet	Verwijzing naar module 'gemotoriseerd verkeer'

2. Situatiebeschrijving

GVVP 2016:

- Focus op glastuinbouwgebieden (Waardjesweg, Bleekerweg, Kleine Heitrak).
- Rapport "Glasheldere routes" als basis voor maatregelen.

Mobiliteitsvisie 2025:

- Breder perspectief: naast glastuinbouw ook akkerbouw en functieverandering in veehouderij.
- Meldingen over onveilig verkeersgedrag landbouwverkeer nemen toe.
- Verkeersdruk op dorpskernen door landbouwverkeer groeit door woningbouw.

Trend: van technische benadering naar bredere maatschappelijke en ruimtelijke context.

3. Beleidsmatige verschuivingen

Thema	GVVP 2016	Mobiliteitsvisie 2025
Landbouwroutes	Routes in beeld, kleinschalige maatregelen	Herindeling routes, samenwerking met provincie en ondernemers
Afstemming met fietsverkeer	Inrichting bij gedeeld gebruik	Actieve analyse van conflictlocaties, werk-met-werk aanpak
Doorrijhoogte bomen	4,0 meter	4,20 meter
Wegversmallingen	Minimaal 3,50 meter	Idem
Bochtstralen	Afstemmen op landbouwverkeer	Idem, maar explicieter benoemd
Rijbaanverbreding	Niet wenselijk (grasbetontegels)	Analyse conflictsituaties

4. Communicatie en educatie

Thema	GVVP 2016	Mobiliteitsvisie 2025
Campagnes	VOMOL genoemd	VOMOL + educatie op scholen + landbouwdagen
Verkeerseducatie	Niet benoemd	Nieuw: bewustwording bij kinderen via scholen en agrariërs dmv landbouwdagen

Trend: van passieve benadering naar actieve bewustwording en gedragsverandering.

5. Beleidskeuzes in 2025

- Verhogen verkeersveiligheid op gedeelde routes.
- Onderzoek herindelen landbouwroutes buiten kernen.
- Verkeerscampagnes gericht op bewustwording.
- Verkeerseducatie op scholen en via landbouwdagen met lokale agrariërs.

Module Verkeersveiligheid

1. Strategische positionering

Aspect	GVVP 2016	Mobiliteitsvisie 2025
Moduletitel	Veiliger Verkeersgedrag	Verkeersveiligheid (inclusief handhaving)
Prioriteit	Hoog	Hoog (handhaving: gemiddeld)
Visie	Gedragsbeïnvloeding als aanvulling op infrastructuur	Integrale aanpak: Duurzaam Veilig + gedragsverandering + risicogestuurde aanpak
Gemeentelijke rol	Faciliterend en stimulerend	Regievoerend, faciliterend, monitorend en netwerkversterkend

2. Inhoudelijke verbreding

GVVP 2016:

- Focus op permanente verkeerseducatie (PVE).
- Doelgroepen: scholieren, ouderen, jongeren.
- Samenwerking met VVN, scholen, verkeerswerkgroep.
- Gemeente faciliteert, VVN voert uit.
- Monitoring via ongevalscijfers en meldingen.
- Handhaving als randvoorwaarde, afhankelijk van politiecapaciteit.

Mobiliteitsvisie 2025:

- Risicoanalyse op basis van SPV 2030: infrastructuur, gedrag, risicogroepen.
- Gedragsmatige risico's: jongeren, ouderen, e-bikegebruikers, bromfietsers.
- Risicolocaties explicieter benoemd.
- Verkeerseducatie uitgebreid naar alle leeftijden (0–70+).
- Campagnes gekoppeld aan STOMP en mobiliteitstransitie.
- Verkeerswerkgroep breder ingezet: ook voor subjectieve veiligheid en gedragsmaatregelen.
- Tweejaarlijkse monitoring als structureel instrument.

3. Beleidsmatige verschuivingen

Thema	GVVP 2016	Mobiliteitsvisie 2025
Educatieprogramma	Principes en voorbeelden	Uitgewerkt in tabel met doelgroep, actie en initiatiefnemer
Monitoring	Aanbevolen	Structureel: tweejaarlijks, met data-analyse en partnerinput
Handhaving	Beperkt, afhankelijk van politie	Noodzakelijk, maar niet leidend; afstemming met politie essentieel
Campagnes	Landelijk en lokaal	Brede inzet, gekoppeld aan STOMP en mobiliteitstransitie
Samenwerking	VVN, scholen, verkeerswerkgroep	Breder netwerk: ZLTO, sportverenigingen, KBO, jongerenwerk, etc.

4. Beleidskeuzes in 2025

- Risicogestuurde aanpak op basis van SPV.
- Permanente verkeerseducatie voor alle doelgroepen.

- Faciliterende en stimulerende rol van de gemeente.
- Handhaving als sluitstuk, met afstemming op educatie.
- Tweejaarlijkse monitoring van verkeersveiligheid en educatiebehoefte.
- Verkeerswerkgroep als structurele partner in veiligheid en gedrag.

Module Ruimtelijke ontwikkelingen

1. Strategische positionering

Aspect	GVVP 2016	Mobiliteitsvisie 2025
Prioriteit	Gemiddeld	Gemiddeld
Visie op verkeer	Verkeer is volgend aan ruimtelijke ontwikkeling	Verkeer faciliteert ontwikkeling, maar mag leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid niet schaden
Gemeentelijke rol	Beoordelend en faciliterend	Regievoerend, met duidelijke toetsingskaders en integratie met STOMP

2. Inhoudelijke verbreding

GVVP 2016:

- Focus op inbreidingslocaties (Loverbosch, Heusden-Oost, Florapark).
- Verkeer is volgend, tenzij problemen ontstaan.
- Aandacht voor parkeernormen (CROW 317) en parkeerfonds.
- Specifieke aandacht voor afhaalpunten en voetgangers.
- Geen expliciete koppeling met andere mobiliteitsmodules.

Mobiliteitsvisie 2025:

- Breder ruimtelijk perspectief: ook uitbreidingslocaties zoals Biesvelden, Hogeweg, Ommel-Noord.
- Koppeling met woningbouwopgave: 900 woningen tot 2040.
- STOMP als basis voor inrichting openbare ruimte.
- Integratie met andere modules o.a. fiets, voetgangers, parkeren.
- Verkeerseffecten als beoordelingscriterium bij planvorming.
- Langzaam verkeer expliciet meegenomen in ontwerp en ontsluiting.

3. Beleidsmatige verschuivingen

Thema	GVVP 2016	Mobiliteitsvisie 2025
Afhaalpunten	Alleen toegestaan in centrum	Niet meer benoemd (mogelijk impliciet vervallen of elders opgenomen)
Parkeernormen	CROW 317 + lokale nota (2016)	CROW + geactualiseerde Nota Parkeernormen
Toetsing verkeerseffecten	Verplicht, maar verkeer is volgend	Verkeerseffecten zijn meer leidend bij doorgang ontwikkeling
Langzaam verkeer	Voetgangers: trottoirs gewenst	Voetgangers én fietsers: prioriteit in ontwerp, veilige routes, stallingen
Buitengebied	Aandacht voor verkeersdruk	Ook toetsing van ontwikkelingen in buitengebied op mobiliteitseffecten

4. Beleidskeuzes in 2025

- Mobiliteit als beoordelingscriterium bij ruimtelijke ontwikkelingen.
- Aandacht voor langzaam verkeer in én buiten het plangebied.
- Gebruik van actuele CROW-kencijfers voor parkeren en verkeersgeneratie.
- STOMP als leidraad voor inrichting van nieuwe gebieden.