

Bijlagenboekje

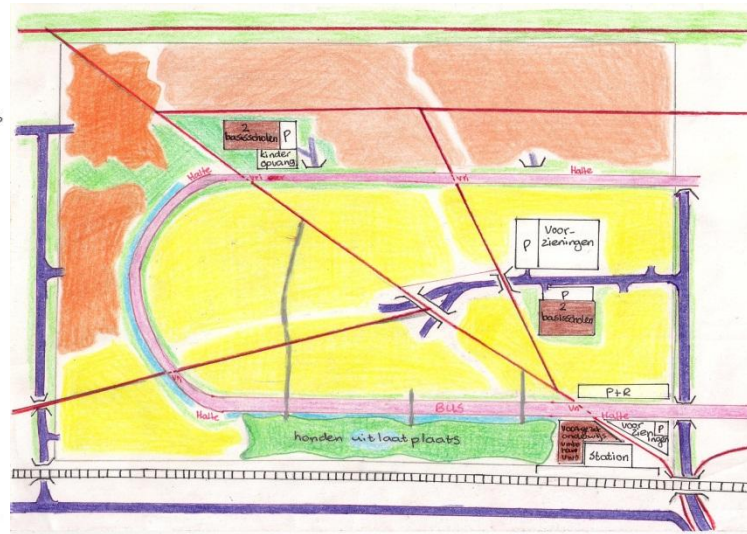
Bijlageoverzicht

Bijlage 1 – Concepten plangebied	2
Bijlage 2 – Verkeersgeneratie per Gebied (totale berekening)	9
Bijlage 3 – Verkeersgeneratie per Weg (totale berekening)	11
Bijlage 4 – Kruispunttype bepalen	13
Bijlage 5 – Kenmerken Duurzaam veilig (PVVP).....	14
Bijlage 6 – Masterplan	16
Bijlage 7 – Verkeersontwerp	17
Bijlage 8 - Busnetwerk van Almere	18
Bijlage 9 - Parkeerbalans	19
Bijlage 10 - Dwarsdoorsneden	23



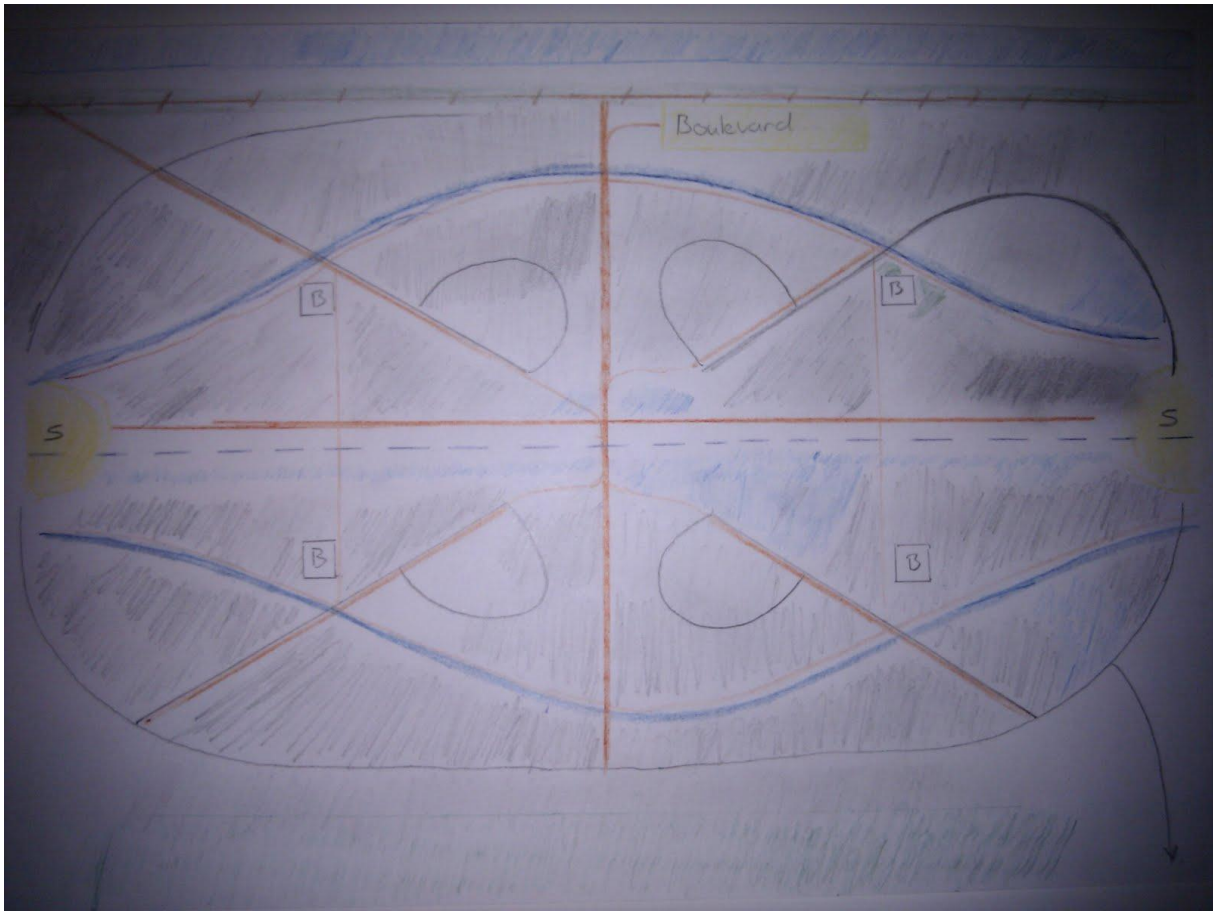
Bijlage 1 – Concepten plangebied

- Fietspad
- ▬ Rijweg auto's
- ▬ Busbaan
- Pad voor voetgangers naar hondenuitlaatplaats
- Groen
- Water
- Mix van huur- en koopwoningen
- Particulier opstichterschap
- Werken
- Onderwijs
- ↪ Onderdoorgang
- ↪ Stijgend Fietspad
- ▭ Parkeren
- Grens plangebied
- ▬▬▬ Spoorweg



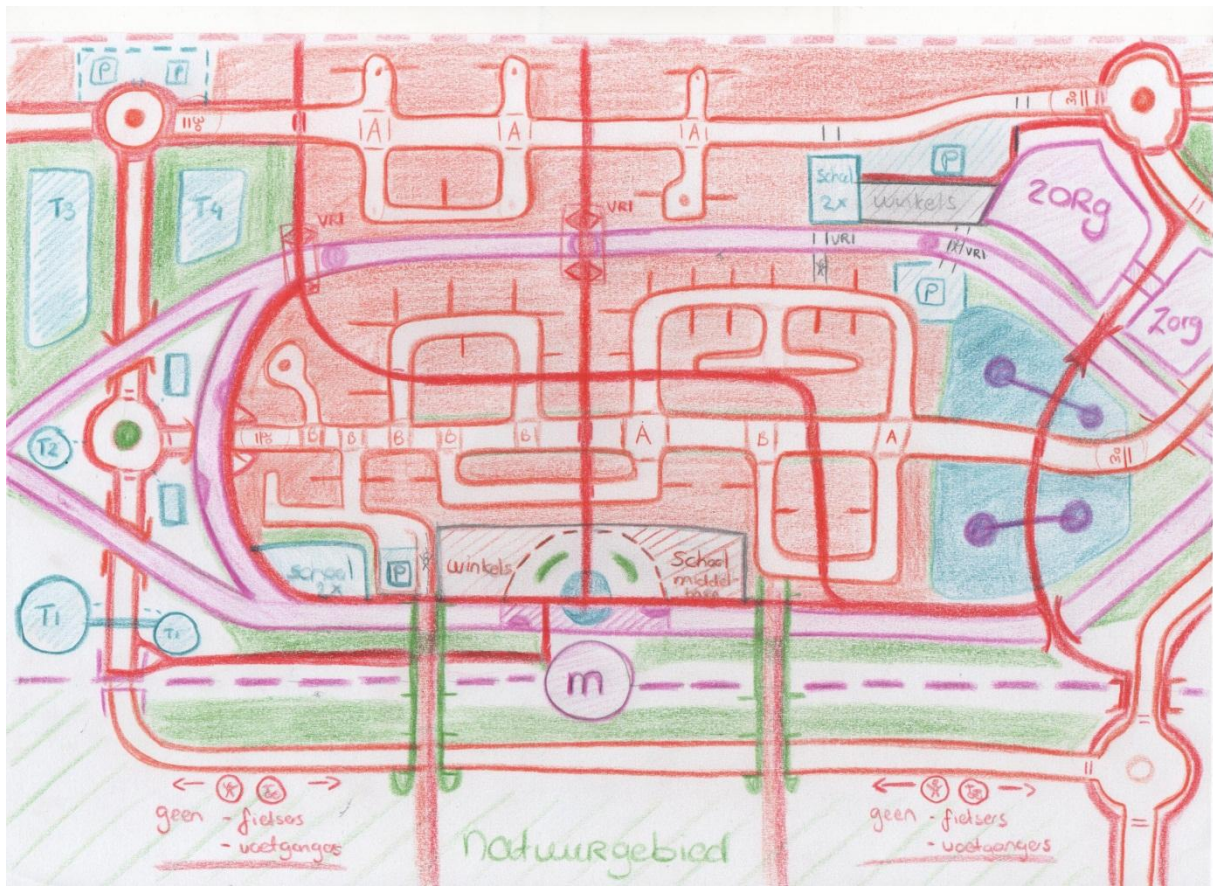
Toelichting bij concept

- Wijk met doorgroeimogelijkheden, levensloop bestendig. Door basisschool, voortgezet onderwijs, tramverbinding en zorgcentrum.
- Faciliteiten van het gebied liggen op punten die goed bereikbaar zijn met alle soorten mobiliteit.
- Rekening houden met Almere Pampus bij aanleggen infrastructuur.
- Acceptabele halteafstanden naar bus- en tramhaltes.
- Fietspaden zijn zoveel mogelijk rechtstreekse verbindingen met de faciliteiten in het gebied.
- Fietser heeft voorrang op de bus, geregeld door VRI's.
- Fietspaden zoveel mogelijk door bebouwd gebied in verband met het gevoel van sociale veiligheid.
- Auto's gaan onder het fietspad door, de fietser blijft op maaiveld.
- Autowegen en busbaan kruisen zo min mogelijk, auto's onder de busbaan door.
- Bij de basisscholen de auto minder aantrekkelijk maken als langzaam verkeer en OV.
- Een hondenuitlaatplaats die aansluitingen voor langzaam verkeer heeft vanuit de wijk(en) en het groene gebied aan de zuidkant van het plangebied.
- Station ten Zuid-Oosten zodat ook de bewoners van Noorderplassen gebruik kunnen maken van dit station.
- Keuze uit verschillende soorten woningen. Koop, huur, appartement, vrijstaand en rijtjeshuis zijn een aantal opties waaruit gekozen kan worden.
- Parkeren moet zoveel mogelijk uit het straatbeeld worden gerealiseerd. Dus op eigen kavel, ondergronds of als bouwlaag van bijvoorbeeld een appartementencomplex.



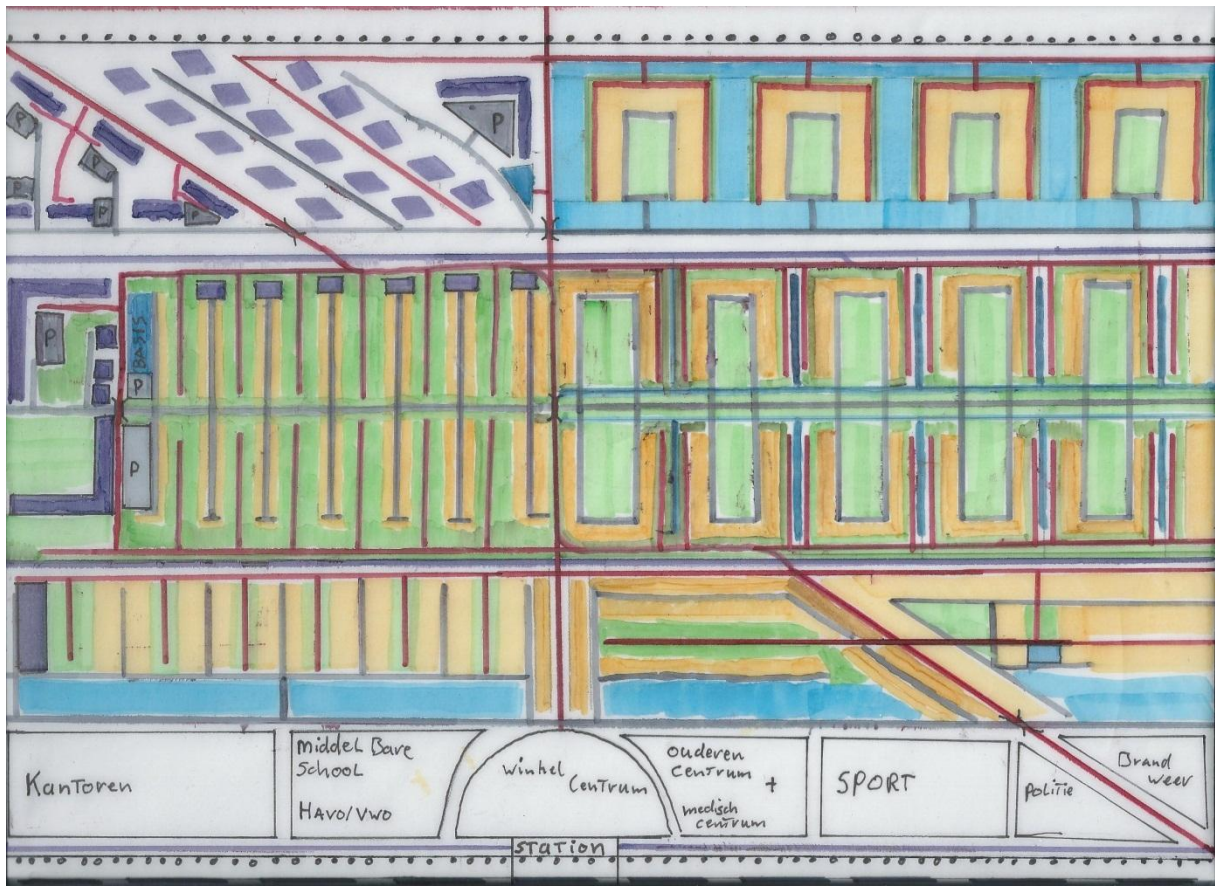
Toelichting bij concept

- De IJmeerverbinding dient in dit ontwerp als de basis.
- Door de aanwezigheid van twee stations woont iedereen in de wijk binnen 750 meter van een station. Tevens wordt de verkeersdruk op een station op deze wijze verlaagd.
- De verdere wijkstructuur is gebaseerd op de busbaan die de wijk ontsluit aan de Noord- en Zuidkant.
- Door “lange” inprikkers wordt de busbaan zo min mogelijk doorkruist.
- De ontsluitingsstructuur binnen het busbaangebied wordt verzorgd door een halve cirkel. (mogelijk eenrichtingsverkeer).
- De basisscholen binnen de wijk zijn zo gepositioneerd dat deze zeer centraal liggen voor een groot deel van de huishoudens. Daarnaast liggen nabij fietsknooppunten en is er de beschikking over een bushalte.
- Aan de Zuidkant van de wijk bevindt zich een unieke wijk die zich onderscheidt door de integratie met het natuurgebied ten Zuiden van de wijk in de vorm van een bos.
- Water bevindt zich hoofdzakelijk aan de Oostelijke zijde van de wijk om een verband te scheppen met de wijk Noorderplassen.
- De buurtcentra zijn gelegen bij de stationsgebieden.
- Er is gekozen voor een boulevard om interactie te creëren tussen de verschillende wijken. De boulevard trekt mensen die niet in de wijk woonachtig zijn.



Toelichting bij concept


- In dit ontwerp werd de bus gebruikt als basis. De busbaan werd als eerste getekend.
- De bus kan in de beginfase (wanneer Almere Pampus nog niet gerealiseerd is) een rondje rijden door de projectlocatie. In de toekomst kan de buslijn verder rijden naar Pampus maar kan bijvoorbeeld tijdens spitsuren ook extra spitsritten rijden naar de projectlocatie om vervolgens terug te keren via de lus. De lus blijft dus ook wanneer Almere Pampus gerealiseerd is bestaan.
- Oversteken tussen bus en fiets zijn ongelijkvloers (fiets gaat via een brug ipv sociale veiligheid).
- Fiets: Er komt een noord-zuid verbinding en een west-oost verbinding, deze kruisen elkaar bij het toekomstige (metro)station.
- De fietskruising bij het metrostation wordt gelijkvloers en biedt ook een afslag richting het kantoortoren 1 (op de kaart T1 genoemd).
- Bij de noordelijke busbaan wordt de kruising met fietsers geregeld door middel van een VRI (Verkeerslichten).
- Twee winkelcentra waarvan het grootste bij het toekomstige station. Winkelcentra zijn met alle modaliteiten snel te bereiken.
- Op de locatie van de metrolijn / station kan tot de aanleg een park worden aangelegd.



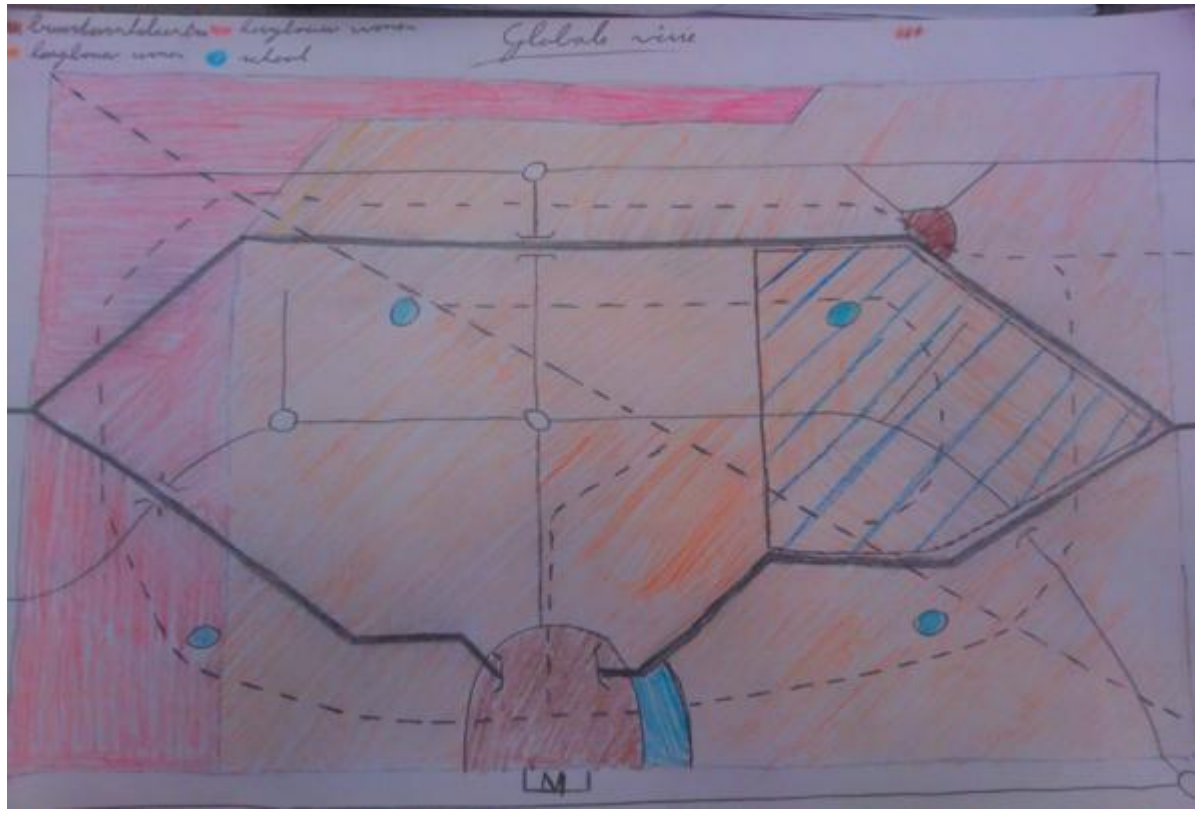
Toelichting bij concept

- Het gebied is ingedeeld in 6 buurten elk met een eigen thema. Langs de metroverbinding, Amsterdam-Almere zijn grotere voorzieningen. Ze zijn hier geplaatst vanwege hun gunstige ligging (direct aan de boogdreef) en om het metrogeluid af te weren.
- De infrastructuur in de wijk is zo opgezet dat auto- en fietswegen zomin mogelijk elkaar kruisen. In de gevallen waarbij deze paden wel kruisen zal dit ongelijkvloers gebeuren waarbij de fietsers altijd over de rijbaan zullen gaan.
- De woningen in de wijk zijn niet langs doorgaande autoroutes gelegen. Waarbij auto en fiets van elkaar gescheiden worden. De autostraten hebben een smal straatprofiel en wordt alleen gebruikt als verkeersruimte.
- En de fietspaden liggen in een breder profiel met groen of water, deze straat zal naast de verkeersruimte ook verblijfsruimte zijn waar bijvoorbeeld kinderen veilig kunnen spelen. De woningen zullen aan deze kant georiënteerd zijn zodat er meer sociale veiligheid ontstaat. En de auto wordt op eigen perceel aan de achterkant van het huis geparkeerd.
- De hoogbouw woningen zijn zoveel mogelijk aan de westkant van het plangebied geplaatst om aan te kunnen sluiten aan Almere-pampus, bij het plaatsen is zoveel mogelijk rekening gehouden met bezonning.

Legenda	
ontsluiting	
fietspad	
busbaan	
plangebied	
wonen (laagbouw)	
wonen (hoogbouw)	
groen	
sloot	
water	
basisschool	
brug	
parkeerplaats	



N



Toelichting bij concept

- **Wonen**

In het kader van wonen is in dit conceptuele inrichtingsvoorstel gedacht aan drie soorten wonen, namelijk, "wonen aan het water", hoger wonen, en laag wonen.

Onder wonen aan het water wordt er verstaan dat er in de buurt van de woning veel water bevindt. Dit zorgt voor een rustige, dorpse uitstraling van de buurt.

Naast wonen aan het water kan er worden gekozen om in het "lage" deel van de woonwijk te wonen. Hier staan huur en koop woningen door elkaar. Hierbij kan er gedacht worden aan rijtjeshuizen en twee-onder-een-kap woningen.

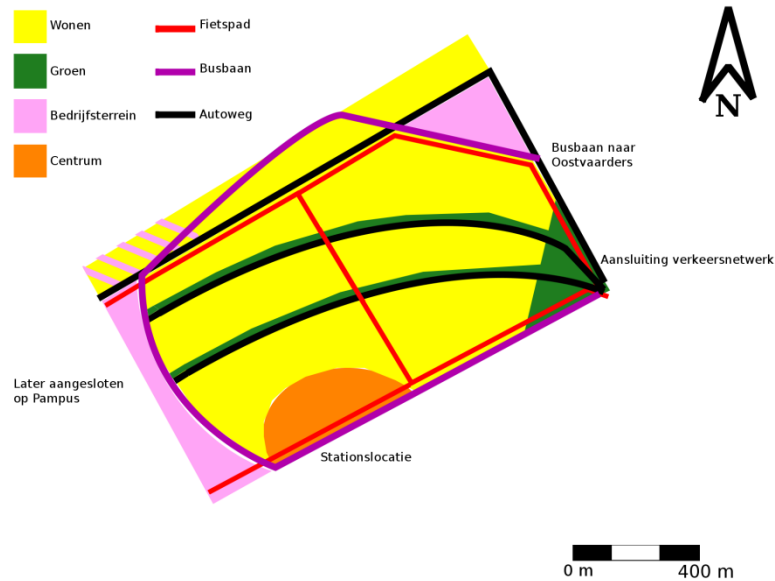
Tot slot wordt er hoogbouw aan de zuidwest kant van de nieuwe woonwijk hoogbouw gerealiseerd, dit in verband met het toekomstige hoog stedelijke Almere Pampus.

- **Infrastructuur**

In het conceptuele inrichtingsvoorstel is er al een beetje nagedacht over het verloop aan de infrastructuur, namelijk de hoofd fietsstructuren, busbanen en hoofdwegen. De busbanen zijn zo gelegd in de woonwijk dat voor alle inwonende gemakkelijk met de bus kunnen gaan. Daarnaast zijn de fietsroutes zo geplaatst dat er zo snel van A naar B kan worden gereden.

- **Buurtwinkelcentra**

De buurtwinkelcentrums komen respectievelijk te liggen bij het toekomstige Ijmeer verbinding station en in het noorden van de nieuwe wijk. De redenen van de keuze van deze locaties zijn dat de winkelcentra gemakkelijk te bereiken zijn voor de bewoners en eventuele omwonenden van de nieuwe woonwijk.



Toelichting bij concept

- **Verkeerskundig Ontwerp**

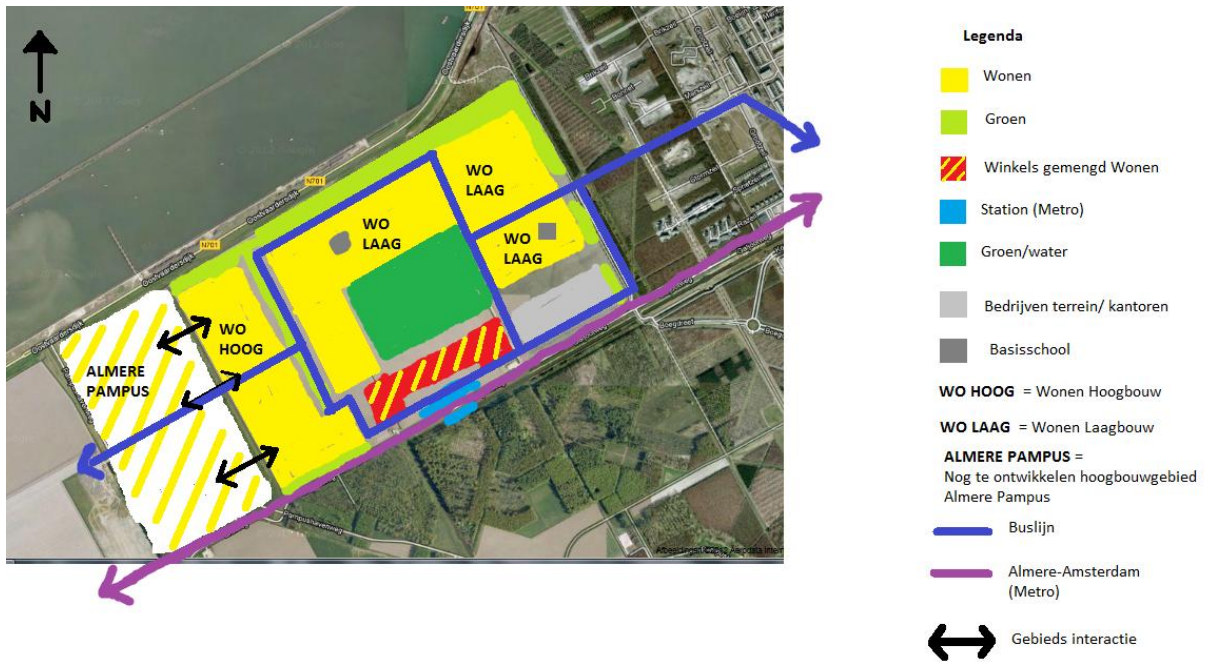
Uit de aansluiting met de infrastructuur uit Oostvaarders ontspringen twee doodlopende wegen met groene buffers waarmee de woonwijken minder last ondervinden van drukke wegen en kruispunten. De doodlopende wegen voorkomen kruisingen met de busbaan en laten meer ruimte voor de andere verkeersaders. Doordat deze wegen geen functie hebben binnen het doorgaande verkeer blijven de aangelegde woonwijken en overige ondergeschikte verkeersaders rustig en veilig. De busverbinding loopt langs de grenzen van het plangebied om de hoeveelheid kruisingen zoveel mogelijk te minimaliseren en het contact met het autoverkeer zo klein mogelijk te houden. De fiets staat centraal: het fietsnetwerk dat door de wijk loopt biedt de meeste ruimte en flexibiliteit voor de gebruikers

- **Ruimtelijke indeling**

Rond de stationslocatie ligt een gebied met centrumfuncties (winkels en horeca, gecombineerd met wonen) De eerdergenoemde doodlopende wegen hebben eveneens doodlopende ondergeschikte wegen naar het zuiden waaraan bebouwing met een lage dichtheid is gelokaliseerd. Er loopt een andere, zwaardere autoweg langs de rand van het plangebied, die "loodrecht" afbuigt naar het zuidwesten. De ongeschikte wegen die hierop uitkomen ondersteunen hoogbouw. De hele noordelijke grens van het plangebied bestaat dus uit hoogbouw. Buiten de busbaan, aan de noordwestelijke kant, ligt hoogbouw met afwisselend een bedrijfsfunctie en een woonfunctie. De zuidwestelijke kant is alleen ingericht op bedrijfsfuncties. In de oksel van grotere straat aan de westkant ligt een bedrijventerrein voor ondernemingen van een kleinere schaal, met grotere kavels.

- **Voorzieningen**

In het plan is rekening gehouden met de aanwezigheid van basisscholen. Aangezien er vier scholen in het plangebied moeten komen zou een mogelijke indeling twee aan de uiteinden van de doodlopende wegen kunnen situeren. De andere twee kunnen gebundeld bij de noordelijke driesprong van de fietspaden om de hogere bebouwing daar te ondersteunen. In de wijken aan de twee doodlopende hoofdwegen moet niet gedacht worden dat de inrichting uit een grote hoop geplande huizen bestaat. Bij de toewijzing van een locatie voor de overige publieke voorzieningen zou het beter zijn uit te wijken naar het noordoostelijke bedrijfsterrain aangezien de infrastructurele voorzieningen daar op een hogere mobiliteit opgezet zijn.



Toelichting bij inrichtingsvoorstel

- **Wonen en voorzieningen**

In dit inrichtingsvoorstel is gekozen voor hoog- en laagbouw. Laagbouw is vooral geconcentreerd in de richting van het Markermeer, gezien wonen aan het water aantrekkelijk is. Om wonen aan het water mogelijk te maken moet er gekeken worden wat er gedaan kan worden met de dijk, kan deze zo aangepast worden dat wonen er ook mogelijk is. Laagbouw bevindt zich ook naar het oosten toe, richting Noorderplassen. Voor hoogbouw is de westkant van het projectgebied gekozen, deze hoogbouw zal mooi aansluiten bij het stedelijk gebied met hoogbouw, Almere Pampus. Gemengd wonen is gelokaliseerd bij het toekomstige station van de IJmeer verbinding, mensen die uit- en instappen treffen hier voorzieningen aan zoals kleinere horeca en supermarkten. Dit moet het winkelcentrum voor de wijk worden. Boven de voorzieningen kunnen appartementen gerealiseerd worden, men kan hier dichtbij alle voorzieningen prettig wonen. Vanaf hier is Amsterdam in een zeer korte tijd te bereiken, wat wonen op deze locatie erg aantrekkelijk maakt.

- **Industrie en verkeer**

In het zuidoosten van het plangebied, naast de IJmeer verbinding is een industrieterrein en kantoorgebied gepland. Locaties langs een spoor en een eventuele busbaan en verkeersknooppunt zijn ideaal voor (kleinere) industriële bedrijven. De busbaan bestrijkt een groot deel van het gebied zodat het voor de bewoners van de wijk erg aantrekkelijk wordt om van de busdienst

- **Groen**

In het midden van het plangebied bevindt zich groen, de hele wijk moet hier kunnen recreëren. De locatie is voor de bewoners ideaal om te ontspannen en om op sociaal niveau mede wijkbewoners te leren kennen.



Gebied D		Verdeling over werkdag		Vertrekkend woningen		Aankomend woningen	
Wonen		Ochtendspits	8%	177	89%	223	11%
Vrijonderneming?		Avondspits	9%	199	20%	56	80%
W. koop etage (z.g.)	200 woningen => mvt/etmaal (gem. weekdag)	Dag	75%	1659	51%	1197	49%
	250 woningen mvt/etmaal (gem. werkdag)	Avond	18%	398	38%	214	62%
	3500 m2 bvo => mvt/etmaal (gem. weekdag)	Nacht	7%	155	70%	153	30%
Voorzieningen							
Winkelgebied noord	2552 mvt/etmaal (gem. werkdag)						
	2858 mvt/etmaal (gem. werkdag)						
		Totaal verdeling werkdag					
		Ochtendspits				250	
		Avondspits				282	
Gebied E		Verdeling over werkdag		Vertrekkend woningen		Aankomend woningen	
Wonen		Ochtendspits	8%	177	89%	157	11%
W. rijwoning (z.g.)	280 woningen => mvt/etmaal (gem. weekdag)	Avondspits	9%	199	20%	40	80%
	2099 mvt/etmaal (gem. weekdag)	Dag	75%	1659	51%	846	49%
	2212 mvt/etmaal (gem. werkdag)	Avond	18%	398	38%	151	62%
		Nacht	7%	155	70%	108	30%
		Totaal verdeling werkdag					
		Ochtendspits				177	
		Avondspits				199	
Gebied F (Stationsgebied)		Resultaten		Totaal verdeling (geen reguliere spitsen mogelijk bij winkels)		Weekdag	
Voorzieningen		5000 m2 bvo	=> mvt/etmaal (gem. weekdag)			3645	
Winkelgebied station			mvt/etmaal (gem. werkdag)			4082	
			Wijkwinkelcentrum = Wijkfunctie, dus geen correctie nodig!			Koopavondetmaal	
						10500	
						Zaterdagetmaal	
						9500	

Bijlagetabel 2 – Berekening verkeersgeneratie per gebied (in Excel berekend met CROW-gegevens zoals aangegeven in paragraaf X.X.)

[deel 2 van 2]



Bijlage 3 – Verkeersgeneratie per Weg (totale berekening)

Weg nr. 1			Weg nr. 2		
Type: GOW			Type: GOW		
	Ochtendspits	Avondspits		Ochtendspits	Avondspits
Gebied B	515	437	Gebied B	515	437
Gebied D	250	282	Gebied D	250	282
Gebied E	177	199	Gebied E	177	199
Totaal voor deze weg	943	917	Totaal voor deze weg	943	917
Spitsrichting	839	734	Spitsrichting	839	734
Capaciteit van de weg	2800	2800	Capaciteit van de weg	2800	2800

Weg nr. 3			Weg nr. 4		
Type: GOW			Type: ETW		
	Ochtendspits	Avondspits		Ochtendspits	Avondspits
Gebied B	515	437	Gebied D	250	282
Totaal voor deze weg	515	437	Totaal voor deze weg	250	282
Spitsrichting	459	349	Spitsrichting	223	225
Capaciteit van de weg	2800	2800	Capaciteit van de weg	550	550

Weg nr. 5			Weg nr. 6		
Type: ETW			Type: GOW		
	Ochtendspits	Avondspits		Ochtendspits	Avondspits
Gebied D	250	282	Gebied C	1488	1674
			Gebied D	250	282
Totaal voor deze weg	250	282	Totaal voor deze weg	1738	1956
Spitsrichting	223	225	Spitsrichting	1547	1565
Capaciteit van de weg	550	550	Capaciteit van de weg	2800	2800

Weg nr. 7			Weg nr. 8		
Type: GOW			Type: GOW		
	Ochtendspits	Avondspits		Ochtendspits	Avondspits
Gebied A	623	673	Gebied A	623	673
			Gebied C	1488	1674
			Gebied D	250	282
			Gebied E	177	199
Totaal voor deze weg	623	673	Totaal voor deze weg	427	481
Spitsrichting	555	538	Spitsrichting	380	385
Capaciteit van de weg	2800	2800	Capaciteit van de weg	2800	2800

Bijlagetabel 3 – Berekening verkeersgeneratie + capaciteitscheck per weg (in Excel berekend met CROW-gegevens zoals aangegeven in paragraaf X.X.)



Opmerkingen bij berekening Verkeersgeneratie / Capaciteitscheck per weg

Opmerking bij WEG 1

Boegdreef

Etmaalintensiteit 9.100;
Ochtendspits drukste uur 680, 420 uit 240 in,
Avondspits drukste uur 800, 290 uit 510 in

Opmerking m.b.t. gebied F

Wordt niet meegenomen in de capaciteitsberekening aangezien bij winkels er geen pieken zijn in de reguliere ochtend- en avondspitsen. Tijdens de "rustige" uren (zaterdag, donderdagavond) zal het winkelpubliek rijden.

Opmerking bij WEG 1	Weg nr. 1	Type: GOW	
		Ochtendspits	Avondspits
Boegdreef: Etmaalintensiteit 9.100; Ochtendspits drukste uur 680, 420 uit 240 in, Avondspits drukste uur 800, 290 uit 510 in	Gebied B	515	437
	Gebied D	250	282
	Gebied E	177	199
	Totaal voor deze weg	943	917
	Huidige spitsuur intensiteit Boegdreef	420	800
	Spitsrichting (berekening)	839	734
	Totaal spitsrichting	1259	1534
	Capaciteit van de weg	2800	2800

Bijlagetabel 4 – Berekening huidige intensiteiten Boegdreef + intensiteiten berekend uit eerdere verkeersgeneratie (in Excel berekend met CROW-gegevens + gegevens uit Natschool zoals aangegeven in paragraaf X.X.)



Bijlage 4 – Kruispunttype bepalen

Kruising boegdreef (binnenkomst wijk oost)		=> Tweestrookstronde met enkele toe- en afritten Reden: Eventuele groei in de toekomst
Gebied B	5.042	
Gebied D	5.988	
Gebied E	2.212	
25% van Gebied A	1.879	
25% van Gebied C	4.650	
Totale intensiteit	19.772	

2 x Kruisingen (af- en oprit) (binnenkomst wijk west)		=> Tweestrooksrotunde met enkele toe- en afritten Reden: capaciteit
Gebied A	7.517	
Gebied C	18.601	
Totale intensiteit	26.118	

Kruising rivierenbuurt (oost)		=> Enkelstrooksrotunde Reden: veiligheid, doorstroming, fietseroversteek
Gebied B	5.042	
Gebied D	5.988	
Gebied E	2.212	
Totale intensiteit	13.242	

Kruising riverenbuurt (noordoost)		=> Ongeregelde kruising Reden: capaciteit
Gebied D	5.988	
Gebied E	2.212	
Totale intensiteit	8.200	

Kruising hoogbouw (noordwest)		=> Tweestrooksrotunde met enkele toe- en afritten Reden: capaciteit
Gebied D	5.988	
Gebied C	18.601	
Totale intensiteit	24.589	

Bijlagetabel 5 – Berekening intensiteiten voor kruispuntbepaling (in Excel berekend met CROW-gegevens + gegevens uit verkeersgeneratie zoals aangegeven in paragraaf X.X.) (bron capaciteitscijfers kruisingen uit Hfst. 9 kruisingen - Verkeerstechiek cursus R. Smalheer - NHTV)



Bijlage 5 – Kenmerken Duurzaam veilig (PVVP)

Kenmerken voor de vormgeving van wegen volgens Duurzaam Veilig

Wegtype:	Belangrijke kenmerken:	
Stroomweg I (autosnelweg)	Max. snelheid	: 100 of 120 km/u
	Rijbanen	: 2
	Rijstroken	: minimaal 2
	Rijbaanscheiding	: hard
	Landbouwverkeer	: nee
	Fietsverkeer	: nee
	Erfaansluitingen	: nee
	Kruispunten	: ongelijkvloers
Stroomweg II (autoweg)	Max. snelheid	: 100 km/u
	Rijbanen	: 2
	Rijstroken	: 1 of 2
	Rijbaanscheiding	: hard
	Landbouwverkeer	: nee
	Fietsverkeer	: nee
	Erfaansluitingen	: nee
	Kruispunten	: ongelijkvloers, ruime rotonde of verkeerslichten
Gebiedsontsluitingsweg I (weg gesloten voor langzaam verkeer)	max. snelheid	: 80 of 100 km/u
	Rijbanen	: 1
	Rijstroken	: 2
	Rijbaanscheiding	: zacht
	Landbouwverkeer	: nee
	Fietsverkeer	: nee
	Erfaansluitingen	: nee
	Kruispunten	: rotonde of verkeerslichten
	Intensiteit	: 10.000 – 20.000 voertuigen/etmaal
Gebiedsontsluitingsweg II (weg met gesloten verklaring voor fietsverkeer)	max. snelheid	: 80 km/u
	Rijbanen	: 1
	Rijstroken	: 1
	Rijbaanscheiding	: zacht
	Landbouwverkeer	: ja
	Fietsverkeer	: nee
	Erfaansluitingen	: ja
	Kruispunten	: kruispuntplateau of rotonde
	Intensiteit	: <10.000 voertuigen/etmaal

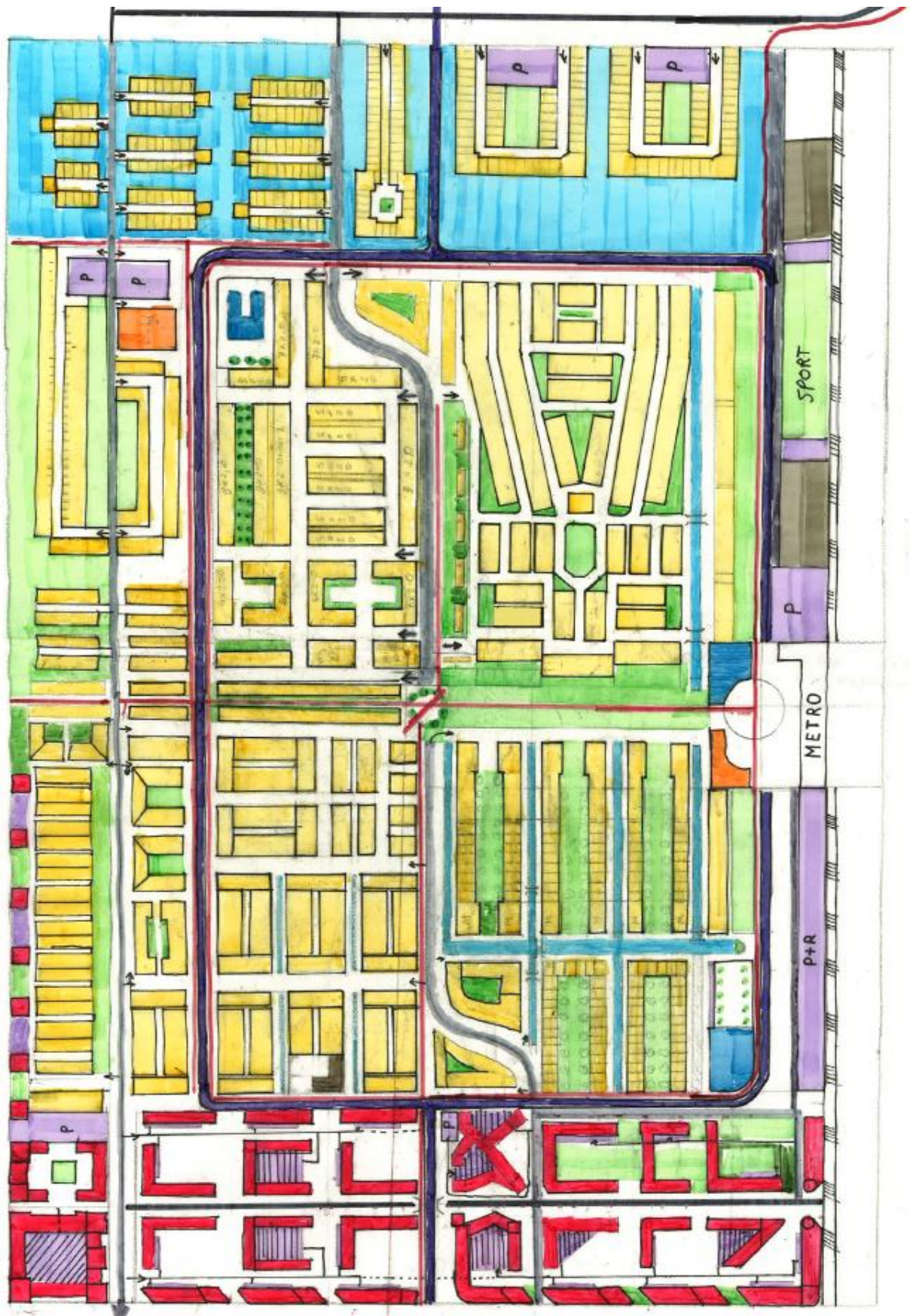


Toegangsweg (weg met alle verkeer)	max. snelheid	: 60 of 80 km/u
	Rijbanen	: 1
	Rijstroken	: 1
	Rijbaanscheiding	: nee
	Landbouwverkeer	: ja
	Fietsverkeer	: ja, eventueel vrijliggend fietspad, alleen voor fietsers
	Erfaansluitingen	: ja
	Kruispunten	: kruispuntplateau
	Intensiteit	: <2.500 Voertuigen/etmaal

Bijlagetabel6 – Kenmerken duurzaam veilig uit PVVP Almere (bron: PVVP Almere)



Bijlage 6 – Masterplan

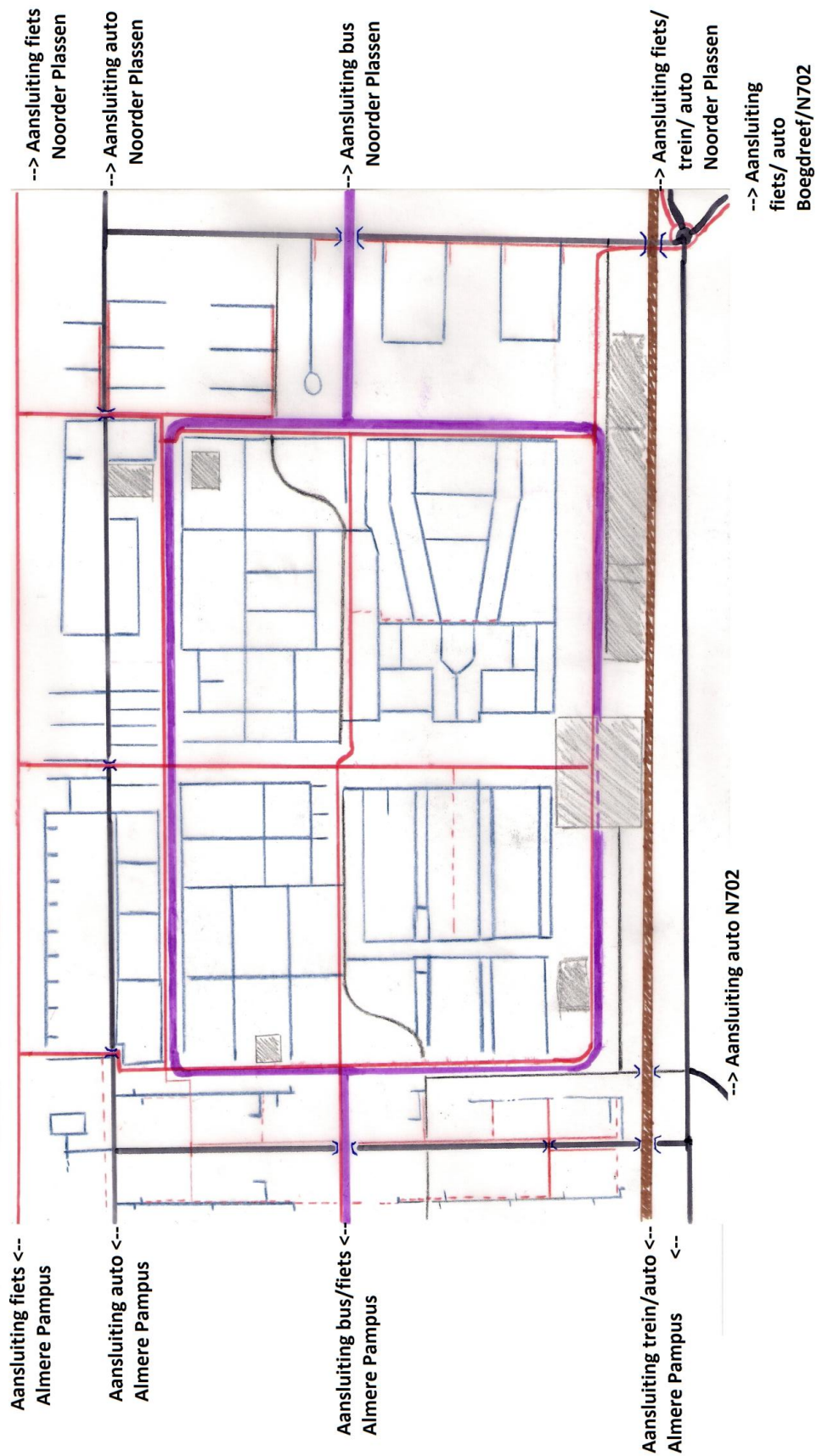


Afbeelding 1 - Masterplan van Almere Meerwijk



Bijlage 7 – Verkeersontwerp

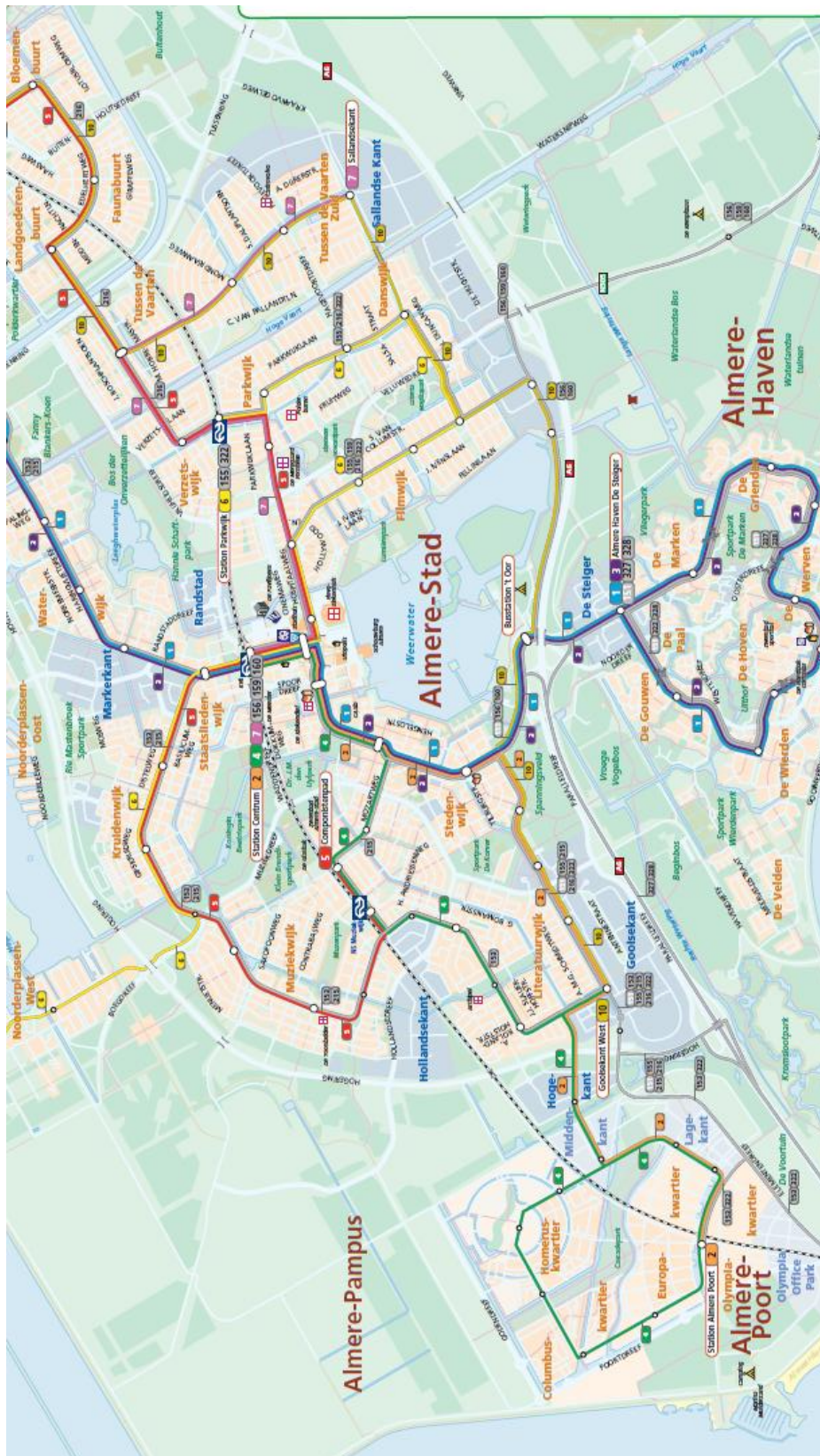
Afbeelding 2-
Verkeersontwerp/
structuur (definitief)





Bijlage 8 - Busnetwerk van Almere

Afbeelding 3 -
Lijnnetkaart Almere
(bron: Connexxion.nl)





Bijlage 9 - Parkeerbalans

Bijlagetabel 7 –
Parkeerbalans deel 1/3
(bron: ASVV (2004).
Parkeerbalans (6.3.1),
parkeerkencijfers
(6.3.2.2). CROW: Ede)

Parkeerbalans

	Woningen	Prijsklasse	Stedelijkheid	Maximaal	Werkd. Overdag	Werkd. Middag	Werkd. Avond	Koopavond
Gebied A								
Wonen								
W. rijwoning (z.g.)	400	Goedkoop	Matig	⇒	260	312	520	468
	550	Midden	Matig	⇒	412,5	495	825	742,5
Basisschool	600 leerlingen		Matig	⇒	10	10	0	0
Twee basisscholen	20 lokalen							
Zorg	100 Woonenheden	Sterk		⇒	25	30	50	45
					708	847	1395	1256
					Totale parkeerbehoefte			
Gebied B								
Wonen								
W. 2-onder-1 kap (z.g.)	140	Midden	Matig	⇒	105	126	210	189
W. rijwoning (z.g.)	230	Goedkoop	Matig	⇒	149,5	179,4	299	269,1
	230	Midden	Matig	⇒	172,5	207	345	310,5
Basisschool	600 leerlingen		Matig	⇒	10	10	0	0
Twee basisscholen	20 lokalen							
Middelbare school	1200 leerlingen		Matig	⇒	20	20	0	0
Een middelbare school	40 lokalen							
Sport	5000 m2 bvo		Matig	⇒	60	100	200	180
					517	642	1054	949
					Totale parkeerbehoefte			

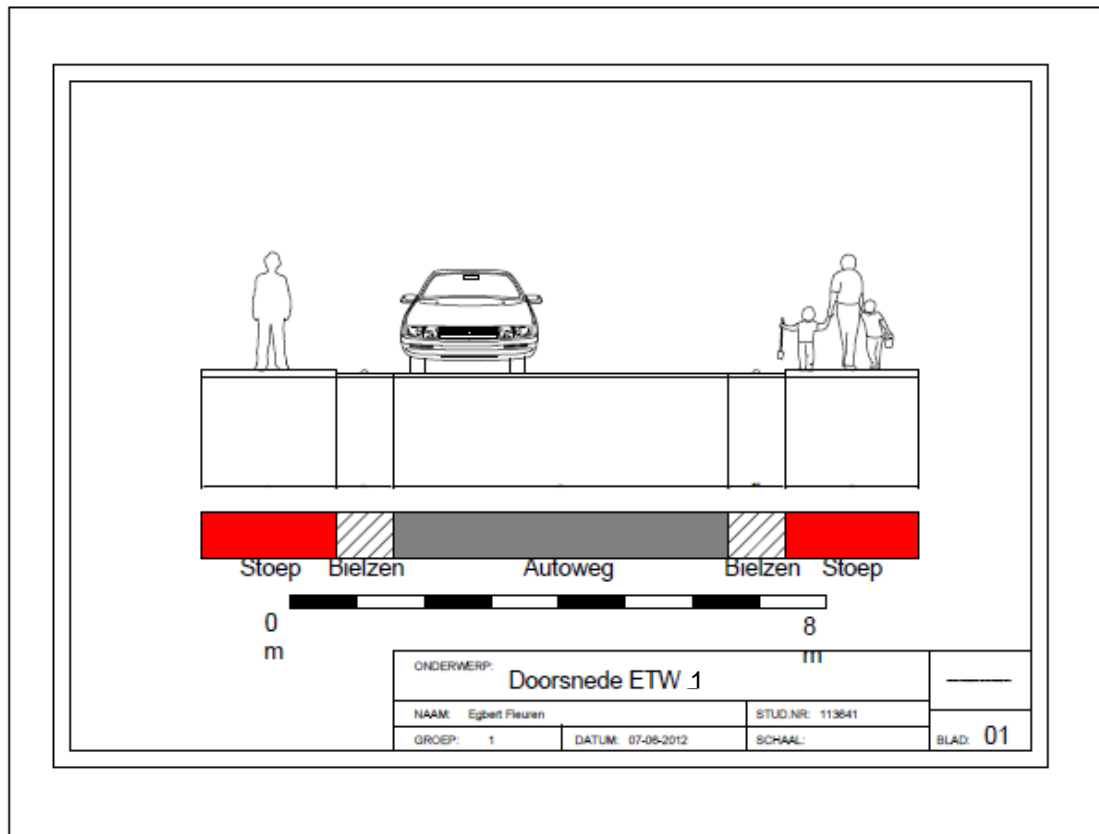


Bijlagetabel 9 –
Parkeerbalans deel 3/3 (bron:
ASVV (2004). Parkeerbalans
(6.3.1), parkeercijfers
(6.3.2.2). CROW: Ede)

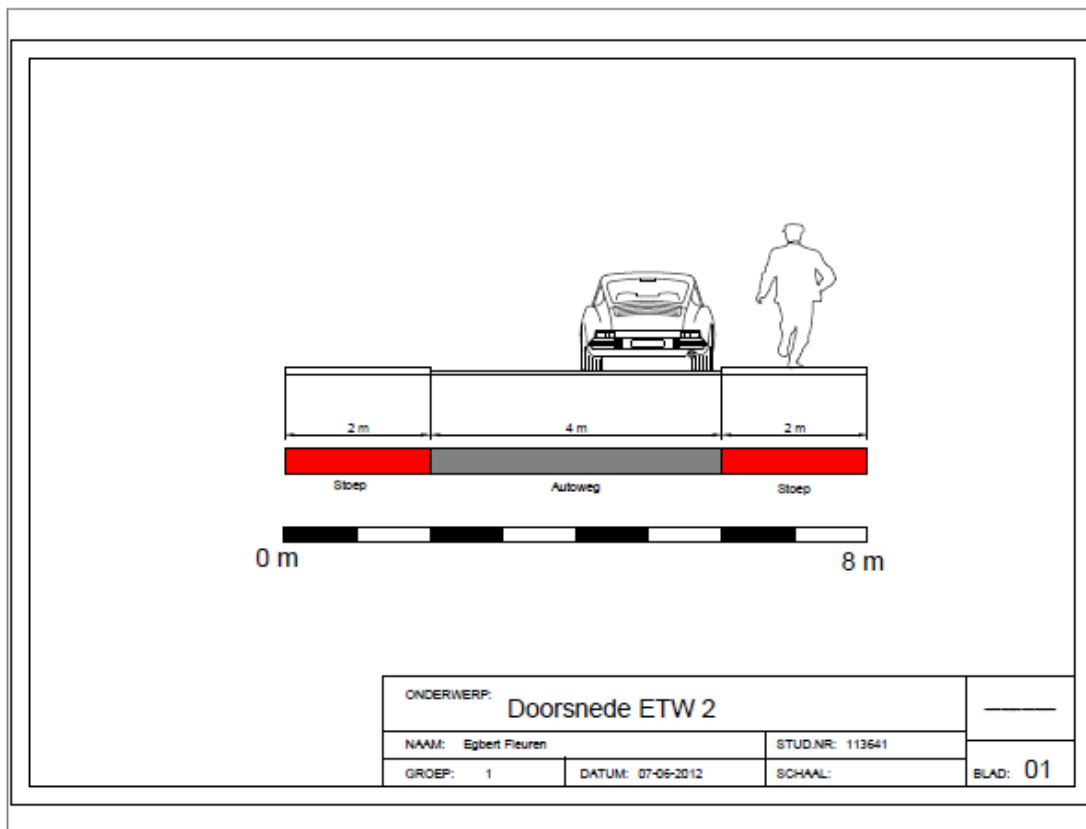
Totale parkeerbehoefte Meerwijk		7548	3711	4546	7438	6778
		Benodigde parkeergelegenheid bij een optimale inrichting en gecombineerd gebruik				
*Geen zorgfunctie meegenomen		7438				
Overcapaciteit van 16% t.o.v maatgevende periode bij voorzieningen						
	Maatgevend	Overcapaciteit				
Gebied A	50	58				
Gebied B	0	0				
Gebied C	0	0				
Gebied D	18	20				
Gebied E	0	0				
Gebied F	125	145				
		7468	Benodigde parkeergelegenheid bij een optimale inrichting en gecombineerd gebruik houdend met overcapaciteit			



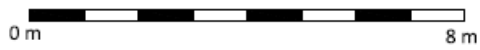
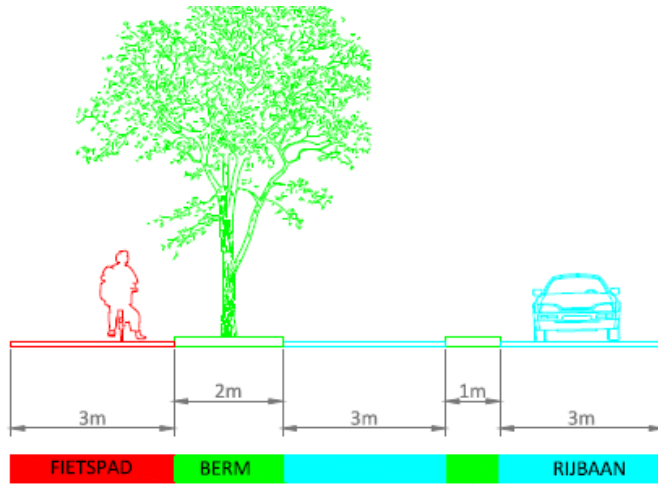
Bijlage 10 - Dwarsdoorsneden



Afbeelding 4 - Dwarsdoorsnede ETW type I



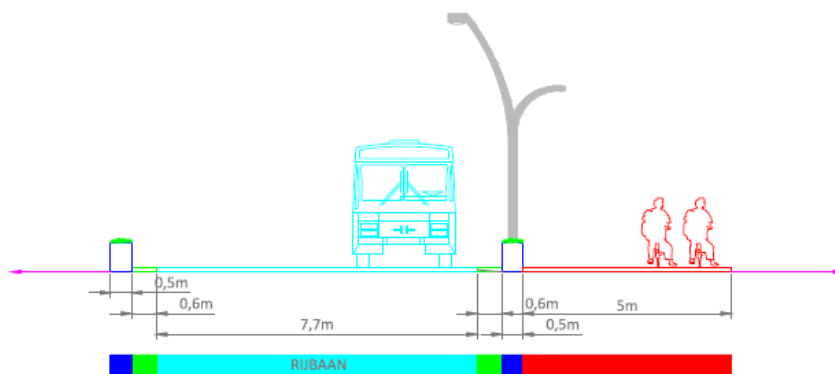
Afbeelding 5 - Dwarsdoorsnede ETW type II



ONDERWERP: WIJKEN EN MOBILITEIT			
NAAM: MEERWIJK		STUD.NR:	
GROEP: 2	DATUM: 2012-06-08	SCHAAL:	BLAD:

Afbeelding 6 - Dwarsdoorsneden GOW - type I

DWARSDOORSNEDE BUSBAAN MEERWIJK



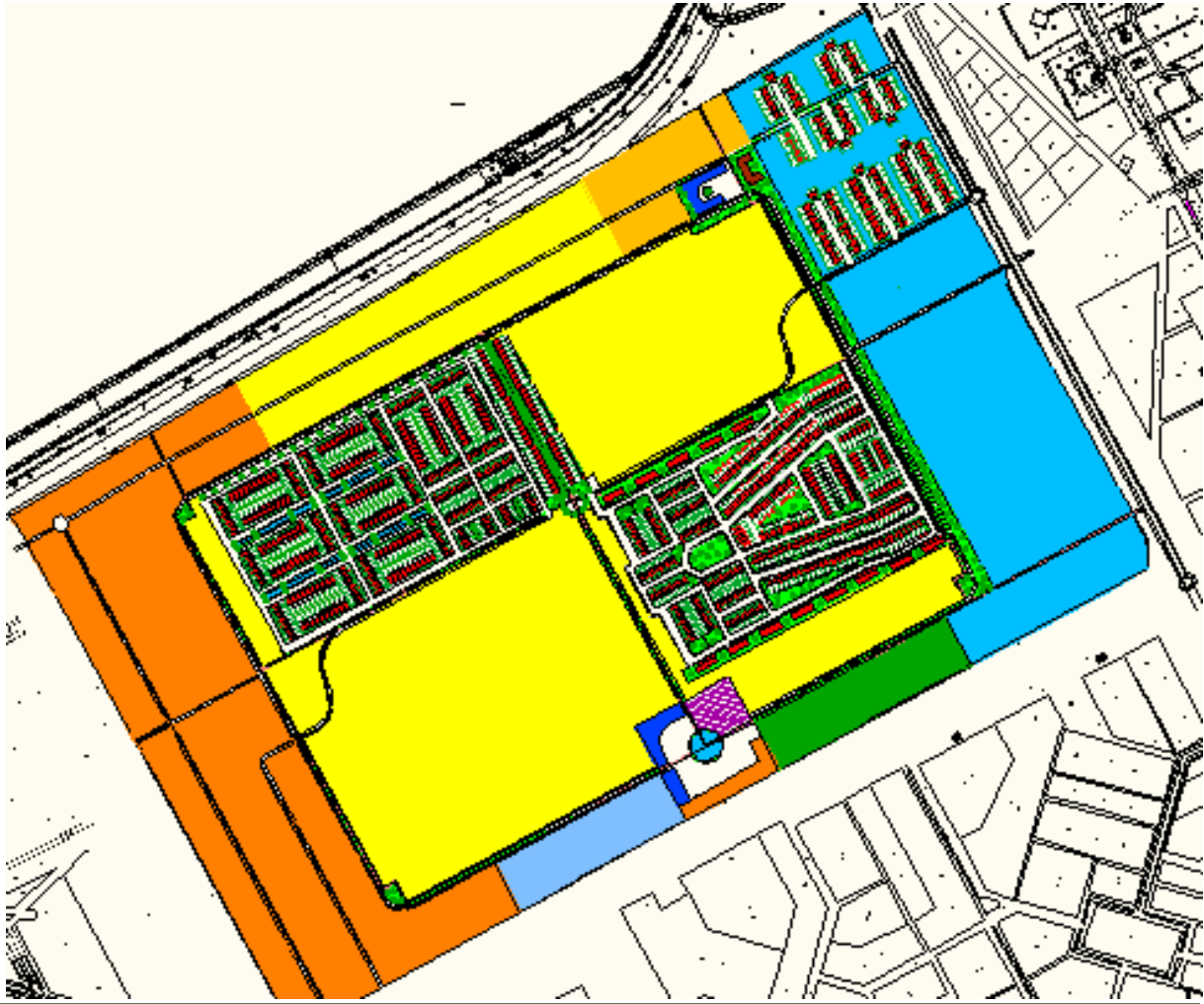
ONDERWERP: WIJKEN EN MOBILITEIT			
NAAM: MEERWIJK		STUD.NR:	
GROEP: 2	DATUM: 2012-06-08	SCHAAL:	BLAD:

Afbeelding 7- Dwarsdoorsnede busbaan

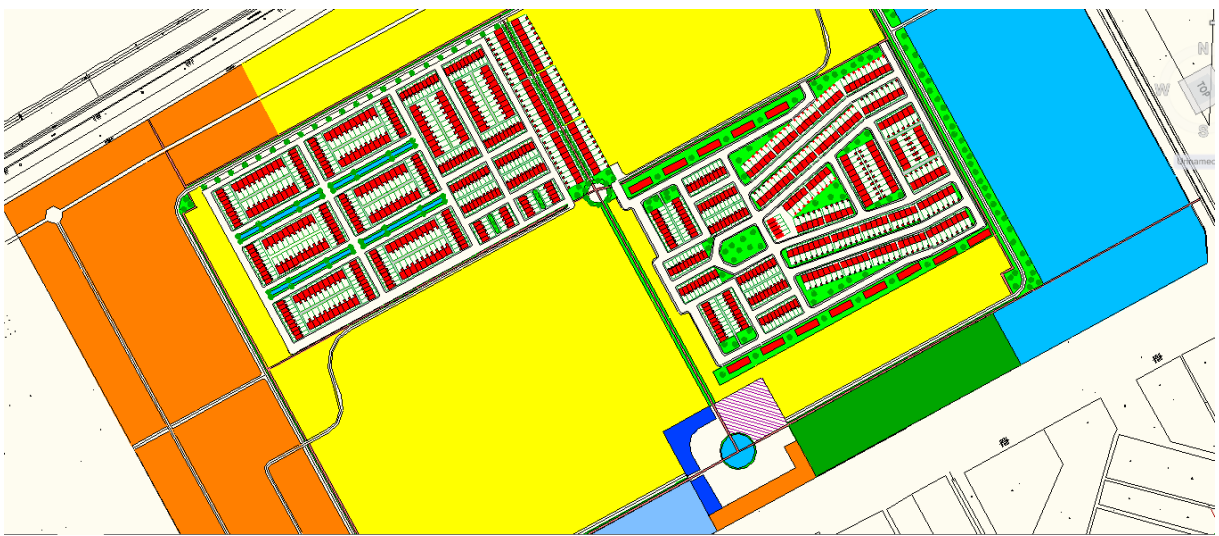


Bijlage 11 - AutoCAD-tekeningen

De tekeningen van de uitgewerkte buurten in AutoCAD.



Afbeelding 8 - Overzichtskaart in AutoCAD met de uitgewerkte gebieden



Afbeelding 9 - De uitgewerkte woongebieden binnen de busbaan



Afbeelding 10 - De waterbuurt in AutoCAD