



Analyse parkeernorm voor nieuwbouw Norbartlaan

Roosendaal



Rapport

Aveco de Bondt BV

Holten - Amstelveen - Breda - Eindhoven - Nieuwegein

Postbus 64, 7450 AB Holten

T +31 88 004 82 12

info@avecodebondt.nl

avecodebondt.nl

Analyse parkeernorm voor nieuwbouw Norbartlaan

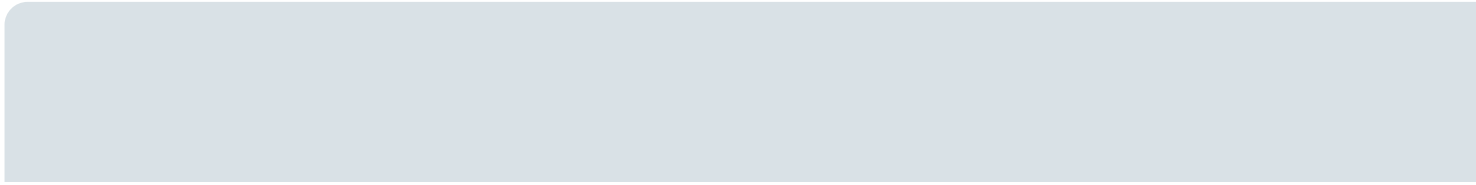
project BP Norbartlaan Roosendaal
projectnummer 215475
projectleider Marcel Volbeda

datum 25 januari 2023
referentie 215475_AdB_RAP_0001_v1.0

opdrachtgever Aannemersbedrijf Van Agtmaal BV
& BPD Ontwikkeling BV
postadres Kronehoefstraat 72
5622 AC Eindhoven
contactpersoon Stoutjesdijk

status Definitief

paraaf 
gecontroleerd Daniel Lammertink





Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
2	Doel	2
2.1	Analyse relatie woningprijs in relatie tot parkeerbehoefte	3
2.2	Toegenomen woningwaarde sinds 2012	3
2.3	CROW – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie	4
2.4	Mogelijke ontheffingen	5
3	Advies	8

Bijlagen

Bijlage 1 Verkeerskundige rapportage Aveco de Bondt d.d. 7 oktober 2022; 221829_AdB_RAP_0001_v2.0

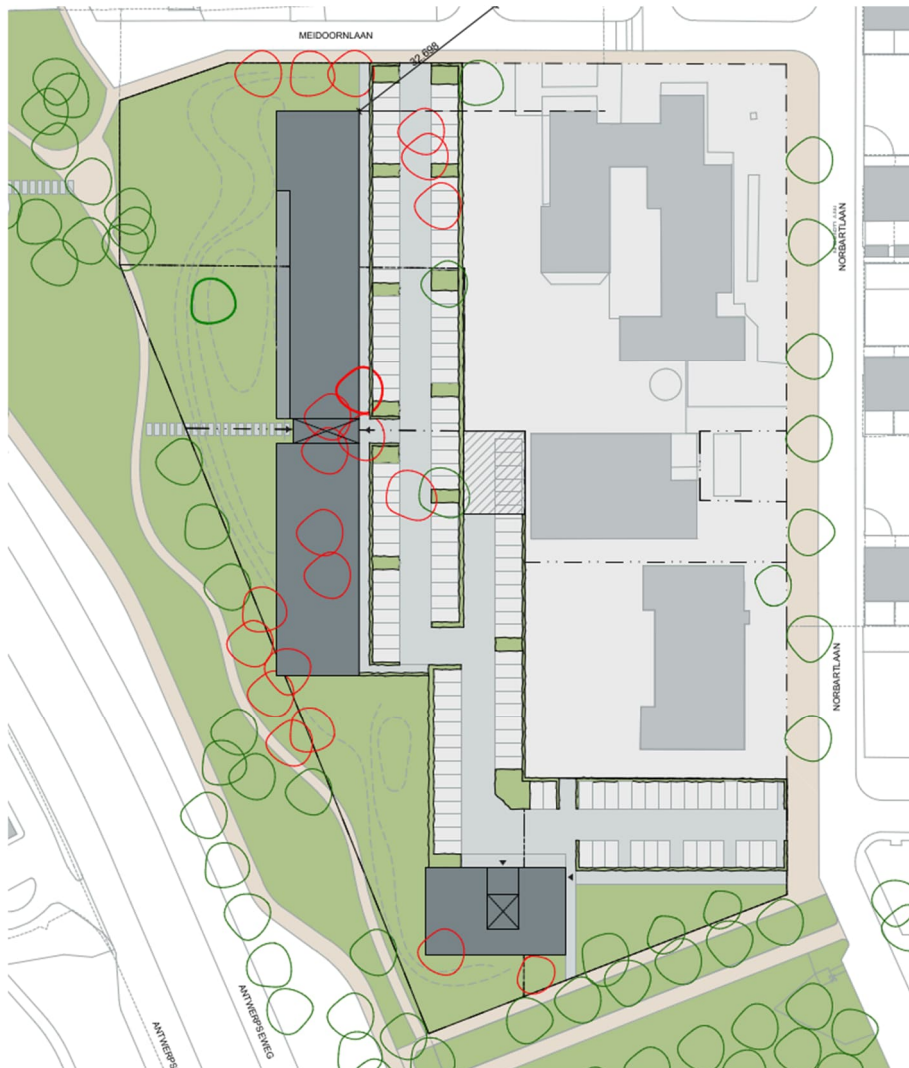


1 Inleiding

Aan de Norbartlaan in Roosendaal is Aannemersbedrijf Van Agtmaal B.V in samenwerking met BPD Ontwikkeling B.V. voornemens om op de locatie van het voormalige Da Vinci College een ontwikkeling uit te voeren van 69 appartementen.

Aannemersbedrijf Van Agtmaal B.V en BPD Ontwikkeling hebben Aveco de Bondt gevraagd om een aanvullende analyse uit te voeren op de parkeerbalans naar aanleiding van enkele wijzigingen in de beoogde te realiseren opstallen.

In het eerdere ontwerp was onder het laagbouw gedeelte van de ontwikkeling een parkeerkelder voorzien. Om het gebouw compacter en de ontwikkeling financieel haalbaar te maken is de beslissing genomen om niet langer een parkeervoorziening onder het gebouw te realiseren. In plaats van parkeren in een parkeerkelder zal het parkeren nu op maaiveld worden gerealiseerd. In figuur 1 is een indicatie van de beoogde ontwikkeling in de omgeving weergegeven. De zwarte lijn betreft het perceel wat door de opdrachtgever wordt afgenomen.



Figuur 1 Beoogde ontwikkeling door Van Agtmaal en BPD Ontwikkeling aan de Norbartlaan



2 Doel

Uit een eerder opgestelde verkeerskundige rapportage is gebleken dat het van belang is dat de parkeerplaatsen ten behoeve van de nieuwbouw op eigen terrein moeten worden gerealiseerd en een voldoende aantal moet hebben om overlast in de naastgelegen wijk (met name de Norbartlaan) te voorkomen. In de wijk wordt namelijk al een hoge parkeerdruk ervaren.

De in het eerdere rapport uitgevoerde analyse van de parkeerbehoefte resulteerde in de volgende bevindingen:

“Om inzicht te verkrijgen in de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling en de impact hiervan op de directe omgeving is de Nota Parkeernormen van de Gemeente Roosendaal geraadpleegd (geldend van 07-02-2022 t/m heden). Op basis van de Nota Parkeernormen blijkt dat Roosendaal als ‘sterk stedelijk’ geldt en de locatie buiten de centrumring ligt. De woningen vallen onder de hoge prijsklasse koop en daarmee geldt een norm van 2.0 parkeerplaatsen per woning.”

Het doel van deze tweede analyse is om een second opinion uit te voeren op de eerder opgestelde parkeerbehoefte voor de beoogde ontwikkeling aan de Norbartlaan. Er hebben sinds het opstellen van de eerste indicatie verschillende wijzigingen plaatsgevonden in het ontwerp van de beoogde ontwikkeling. Deze rapportage beschrijft de resultaten van de analyse of de eerdere bevindingen omtrent de parkeerbehoefte het optimale resultaat geven voor het huidige ontwerp.

De wens van de ontwikkelaar is om een optimale invulling te geven aan de beschikbare (buiten)ruimte. In het kader van de belangen van derden (waaronder de omwonenden en de Rooms Katholieke Basisschool Joseph) en het klimaatadaptief inrichten van de buitenruimte is er nogmaals kritisch naar het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen gekeken. Vanuit het thema klimaatadaptatie wordt geadviseerd om hittestress en wateroverlast zo veel mogelijk te beperken door zo min mogelijk verharding aan te brengen. Daarnaast is de wens van de ontwikkelaar om te voorkomen dat het gedeelte van het perceel wat nu door de basisschool in gebruik is (maar wel in eigendom is van de ontwikkelaar), gebruikt moet worden voor parkeren. Dit gedeelte van het perceel is in figuur 1 met een arcering aangegeven.

Om dit doel te halen zijn de eerder opgestelde parkeerbehoefte en de vigerende parkeernormen geëvalueerd. Hieruit zijn verschillende benaderingen ontstaan waarmee beargumenteerd kan worden dat afwijken van de Nota Parkeernormen van de Gemeente Roosendaal in deze planvorming logisch en onderbouwd is. De benaderingen die in dit hoofdstuk zijn beschreven betreffen een analyse van de woningprijs in relatie tot de parkeerbehoefte en een analyse en vergelijking van de gemeentelijke parkeernormen met de kencijfers van het kennisplatform CROW.

Uitgangspunten

Bij de uitgevoerde analyse zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- In de situatie zoals weergegeven in figuur 1 zijn er voor de ontwikkeling van de woontoren (zuiden van het plangebied) als de laagbouw (noordwesten van het plangebied) in totaal 139 parkeerplaatsen voorzien. Hiervan zijn 6 parkeerplaatsen ingetekend op een gedeelte van het perceel dat wel eigendom is, maar door de noordoostelijk gelegen Rooms Katholieke Basisschool Joseph in gebruik is (gearceerde oppervlakte in figuur 1).
- Het vigerende beleid omtrent parkeernormen, van de Nota Parkeernormen van de Gemeente Roosendaal is recent een update gepubliceerd <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR145477>.
- De parkeerbehoefte moet op eigen terrein ingevuld worden.
- Parkeren ten behoeve van deze ontwikkeling in de aangrenzende wijk moet voorkomen worden.
- De bevindingen van het eerder uitgevoerde verkeerskundige rapport met de referentie 221829_AdB_RAP_0001_v2.0, zie ook bijlage 1.



2.1 Analyse relatie woningprijs in relatie tot parkeerbehoefte

Gezien de wijzigingen in de ontwikkeling, de mogelijke noodzaak om het gedeelte van de grond die nu door de basisschool te moeten gebruiken voor parkeren en extra parkeerdruk in de wijk rond de Norbartlaan te voorkomen, is het van belang om de parkeernormen te onderwerpen aan een extra analyse. Vervolgens kan met de Gemeente Roosendaal overeenstemming gezocht worden over de inrichting van de parkeervoorziening t.b.v. de ontwikkeling.

Er zijn door de wijzigingen nu 69 appartementen voorzien, het is nog onbekend wat de exacte verkoopprijs van deze woningen worden. Dit wordt namelijk onder andere bepaald aan de hand van de gemaakte kosten die gepaard gaan met de ontwikkeling. De verwachting is echter dat de verkoopprijs meer dan € 275.000,- zal betreffen.

De vigerende Nota Parkeernormen van de Gemeente Roosendaal bevat de volgende prijsklassen voor woningen:

“In de nota parkeernormen zijn voor koopwoningen drie prijsklassen opgenomen, namelijk hoge prijsklasse, middenklasse en lagere prijsklasse. De bandbreedte van deze prijsklassen is als volgt:

- *Lagere prijsklasse: onder € 185.000,-*
- *Middenklasse: tussen € 185.000,- en € 275.000,-*
- *Hoge prijsklasse: boven € 275.000,-*

Uit de nota blijkt dat een koopwoning, buiten de centrumring in de hoge prijsklasse, een parkeernorm van 2 parkeerplaatsen per woning heeft. Voor een middenklasse woning is dit 1.8 parkeerplaatsen per woning. Tabel 2.1 geeft weer dat bij gebruik van deze norm een parkeerbehoefte van 125 parkeerplaatsen bestaat, een reductie van 14 parkeerplaatsen ten opzichte van het huidige ontwerp met 139 parkeerplaatsen.

Tabel 2.1: Vergelijking parkeerbehoefte bij verschillende parkeernormen

Beschrijving norm	pp /woning	Parkeerbehoefte ontwikkeling (69 woningen)
Buiten centrumring, Koop, hoge prijsklasse	2.0	138
Buiten centrumring, Koop, middenklasse	1.8	125 (afgerond naar boven)
Buiten centrumring, Koop, lage prijsklasse	1.5	104 (afgerond naar boven)

2.2 Toegenomen woningwaarde sinds 2012

Naast de nog vast te stellen woningwaarde van de appartementen is er nog een ander aandachtspunt omtrent de woningwaarde die significante impact heeft op de parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling. De parkeernormen in de Nota Parkeernormen van de Gemeente Roosendaal zijn gebaseerd op de drie prijsklassen zoals deze in 2.1 zijn weergegeven. Echter staat er bij deze prijsklassen in de Nota Parkeernormen de volgende vermelding:

“De bovenstaande definities wat onder centrumring en prijsklasse moet worden verstaan, zijn niet nieuw en ook niet gewijzigd ten opzichte van de bestendige bestuurspraktijk vanaf 1 maart 2012 en verder. Het enige verschil is dat de definities nu in deze bijlage bij de Nota parkeernormen zijn opgenomen.”

Sinds 2012 hebben er vele ontwikkelingen plaatsgevonden in de woningmarkt in Nederland. De gemiddelde verkoopprijzen van woningen zijn sinds 2012 flink gestegen. Figuur 2 geeft met de cijfers van het CBS en Kadaster weer welke indexatie van verkoopprijzen tussen 2012 en 2021 heeft plaatsgevonden.



Bestaande koopwoningen; gemiddelde verkoopprijzen, regio

Gewijzigd op: 23 februari 2022

Perioden			2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Regio's												
Onderwerp												
Roosendaal	Gemiddelde verkoopprijs	euro	213 050	194 755	200 284	200 959	212 847	219 812	241 006	257 331	283 960	315 735

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek, Kadaster

Figuur 2 Indexatie verkoopprijzen van woningen in Roosendaal tussen 2012 en 2021

Volgens de cijfers van het CBS is de gemiddelde verkoopprijs van een woning in Roosendaal met ruim 48 procent gestegen tussen 2012 en 2021. Wanneer deze prijsstijging in de prijsklassen van woningen voor de parkeernormen wordt doorgerekend komen hier de volgende prijsklassen uit:

- Lagere prijsklasse: onder € 273.800,-
- Middenklasse: tussen € 273.800,- en € 407.000,-
- Hoge prijsklasse: boven € 407.000,-

Wanneer de nieuwbouw appartementen volgens de herberekening tot de lage of middenklasse behoren, heeft dit ook effect op de parkeerbehoefte:

Beschrijving norm	pp /woning	Parkeerbehoefte ontwikkeling (69 woningen)
Herberekende lagere prijsklasse: onder € 273.800,-	1.5	104 (afgerond naar boven)
Herberekende middenklasse: tussen € 273.800,- en € 407.000,-	1.8	125 (afgerond naar boven)

Wanneer met de herziene prijsklassen de parkeerbehoefte uitgerekend wordt, kan dit ten opzichte van het huidige ontwerp met 139 parkeerplaatsen een reductie van 14 tot 35 parkeerplaatsen behaald worden.

2.3 CROW – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie

Het Kennisplatform CROW kent ook de onderverdeling van een parkeerbehoefte aan de hand van het prijssegment van de woningen. Hierbij wordt ook de kanttekening gemaakt dat een woning van €400.000,- in de ene gemeente als een dure woning kan worden gezien, maar in een andere als een goedkope woning.

Daarnaast maakt het CROW, in tegenstelling tot de Nota Parkeernormen van de Gemeente Roosendaal wel onderscheid tussen het soort woning waarvoor de parkeerbehoefte uitgerekend dient te worden. Het is namelijk eerder aannemelijk dat bij vrijstaande koopwoningen in het hoge segment een parkeerbehoefte van 2.0 pp/woning bestaat, dan dat dit het geval is bij koopappartementen.

De Nota parkeernormen van de gemeente Roosendaal geeft aan: “Indien een bouwplan / initiatief wordt ingediend waarvan de hoofdfunctie niet overeenkomt met bovenstaande functionele indeling wordt verwezen naar CROW-publicatie 182; ‘parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering’”. Aangezien de beoogde ontwikkeling enkel uit appartementen bestaat wordt geadviseerd om te rekenen met de kencijfers van het CROW zodat de berekende parkeerbehoefte beter aansluit bij de beoogde ontwikkeling. De publicatie 182 is



inmiddels vervangen door de publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren. Van parkeerkencijfers naar parkeernormen'

Uitgaande van het scenario dat de woningen toch behoren tot de prijsclassificering van woningen boven de €275.000,-, door de gemeente Roosendaal als prijsklasse 'duur' geclassificeerd, hanteert het CROW voor appartementen (in publicatie 381) de volgende parkeernormen:

Tabel 2.2: CROW parkeerkencijfers

Beschrijving woning	Minimale norm	Maximale norm
Koop, appartement, duur, sterk stedelijk, schil centrum	1.2 pp/woning	2.0 pp/woning

Wanneer de minimale norm uit de kencijfers van het CROW wordt gehanteerd, komt er een sterk gereduceerde parkeerbehoefte uit de berekening.

Dit betreft namelijk: 69 woningen x 1.2 parkeerplaatsen per woning = 82,8 parkeerplaatsen. Afgerond betekend dit voor de ontwikkeling dus een parkeerbehoefte van 83 parkeerplaatsen.

Het CROW duidt op een aandeel bezoekersparkeren van 0.3 parkeerplaatsen per woning. Afgerond betekend dit 21 parkeerplaatsen. Dit aandeel is dus al in de norm opgenomen. Om extra parkeerdruk in de aangrenzende wijk te voorkomen wordt geadviseerd om niet de absolute minimale norm toe te passen. Wanneer er bijvoorbeeld aanvullend 0.3 pp/woning wordt gerealiseerd zal de extra parkeerdruk verminderd, al dan niet voorkomen worden. De parkeerbehoefte komt dan met 1.5 pp/woning uit op 104 parkeerplaatsen. Dit is een reductie van 35 parkeerplaatsen ten opzichte van het huidige ontwerp.

2.4 Mogelijke ontheffingen

In het geval dat, de in 2.1 tot en met 2.3 beschreven benaderingen niet tot overeenstemming met de Gemeente Roosendaal kunnen leiden en de ontwikkelaar de (in het huidige ontwerp opgenomen) 139 parkeerplaatsen om een bepaalde reden niet kan realiseren, dan beschrijft de Nota Parkeernormen een stappenplan om te komen tot een ontheffing van de parkeernorm.

De Nota Parkeernormen stelt namelijk:

"Artikel 2.5.30, vierde lid van de Bouwverordening geeft Burgemeester en wethouders de bevoegdheid om ontheffing van de parkeernormen te verlenen."

Hierbij wordt een stappenplan voorgesteld, waarbij de eerste stap is dat de parkeernorm op eigen terrein moet worden gerealiseerd waarbij de kwaliteit van de openbare ruimte niet lijdt onder dit principe. Mocht dit niet mogelijk blijken, qua ruimte of kwaliteit, dan moet beoordeeld worden of een aanpassing van het bouwplan (meer parkeerplaatsen of minder bouwvolume) kan leiden tot het wel voldoen aan de parkeereis. De Nota Parkeernormen geeft daarbij wel de kanttekening: *"Bij het beoordelen van de vraag of aanpassing van het plan middels realisatie van meer parkeerplaatsen of minder bouwvolume mogelijk is, kan de inschatting van de financiële consequenties een discussiepunt vormen. Om bij twijfelgevallen te kunnen beoordelen of er sprake is van "onevenredige hoge kosten" dient de aanvrager van de vergunning aan te tonen dat het realiseren van de vereiste parkeerplaatsen op eigen terrein of aanpassing van het bouwplan niet mogelijk is."* Bij de ontwikkeling aan de Norbartlaan is zal deze discussie mogelijk ook ontstaan aangezien de in eerste instantie beoogde parkeerkelder vanwege financiële haalbaarheid van het plan niet langer meer in het ontwerp is opgenomen.

Wanneer parkeerplaatsen niet op het eigen terrein kunnen worden gerealiseerd, kan er (volgens het stappenplan) vervolgens onderzocht worden of de resterende benodigde parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand (250m) van de planlocatie aanwezig is. Voor de Norbartlaan is dit niet het geval.



De volgende stap is volgens de Nota Parkeernormen het bepalen of de huidige parkeerplaatsen in het openbaar gebied kunnen worden gebruikt ten behoeve van de opvang van de extra parkeerdruk die de ontwikkeling met zich meebrengt. Uitgaande van de bevindingen uit het eerder opgestelde verkeerskundige rapport, en het straatbeeld van de aangrenzende wijk wordt deze stap voor dit plangebied als niet toepasselijk beschouwd. Om een beter inzicht te geven in de parkeerdruk in de wijk dient een parkeerdrukmeting uitgevoerd te worden. Aan de hand van de resultaten van een dergelijke meting kan worden beschouwd of de extra parkeerdruk van het plan kan worden opgevangen in de wijk. Aangezien de parkeerdruk op het maatgevende moment (inclusief de extra parkeerdruk van het plan) volgens de Nota Parkeernormen niet boven de 85% mag uitkomen is de verwachting dat dit op deze locatie niet een oplossing zal zijn.

Als laatste stap beschrijft de Nota Parkeernormen de mogelijkheid voor de ontwikkelende partij om de niet-gerealiseerde parkeerplaatsen conform parkeernormen af te kopen en dit bedrag te storten in een parkeerfonds: “Als laatste bestaat de optie om de niet gerealiseerde parkeerplaatsen conform parkeernormen af te kopen en dit bedrag te storten in een parkeerfonds.” Aan deze regeling zitten echter hoge kosten verbonden, loopt de regeling van bijdrage aan het fonds voor tien jaar en zijn er juridische beperkingen aan verbonden. Dit alles zorgt ervoor dat dit een ongunstige oplossing is voor de ontwikkelende partij. Het bedrag in het parkeerfonds leidt ook niet per definitie tot extra parkeerplaatsen of andere voorzieningen (die leiden tot een gereduceerde parkeerbehoefte) bij de beoogde ontwikkeling. De gelden in het parkeerfonds kunnen namelijk op het schaalniveau van de gehele gemeente ingezet worden.

2.5 Omgevingsaspecten

In de omgeving van de beoogde ontwikkeling zijn een aantal zaken van belang bij het bepalen van de parkeerbehoefte. Het openbaar vervoer en mogelijk dubbelgebruik van beschikbare ruimte rondom de ontwikkelingslocatie kan voor aanpassingen in de parkeerbehoefte zorgen.

Openbaar vervoer

De beoogde ontwikkelingslocatie is verschillende vervoerswijzen goed te bereiken. Voor auto's is het hoofdwegennet (N262 en A58) goed te bereiken via de Boulevard. Er zijn echter nog verschillende alternatieve reismogelijkheden voor toekomstige bewoners en bezoekers van de ontwikkeling.

Het openbaar vervoer biedt verschillende mogelijkheden om de planlocatie te bereiken. Het station van Roosendaal ligt op 1.8 km afstand, deze afstand is volgens Google Maps in 6 minuten af te leggen. Voor voetgangers betreft dit circa 25 minuten. Echter kunnen voetgangers ook gebruik maken van de lijnbus. Op circa 10 minuten lopen vanaf de planlocatie is de dichtstbijzijnde bushalte op de Boulevard te bereiken. Vanaf daar rijdt buslijn 3 van vervoerder Arriva in 5 minuten naar het station. Vanaf het station Roosendaal vertrekken verschillende Intercity treinen naar onder andere Amsterdam, Zwolle en Vlissingen.

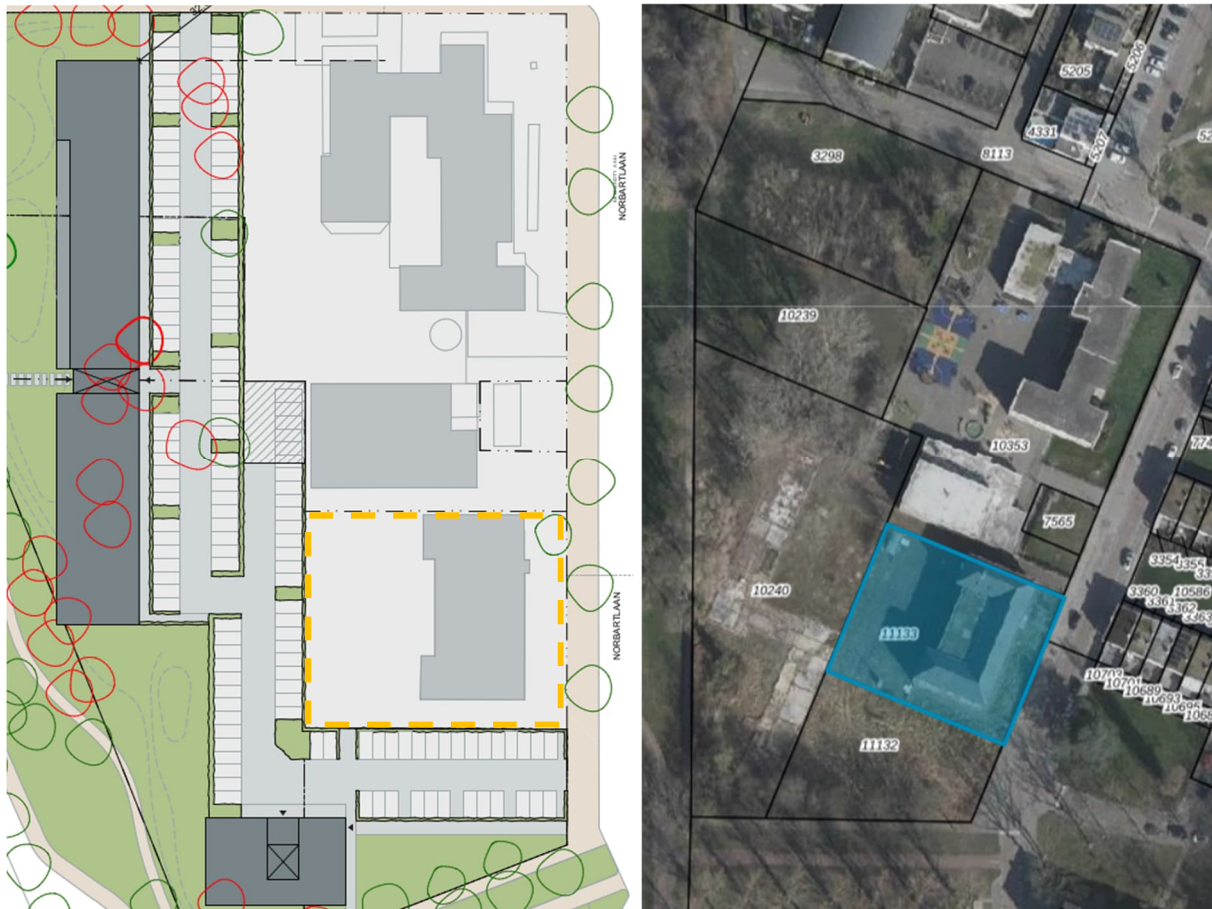
De nabijheid van verschillende soorten openbaar vervoer draagt naar verwachting bij aan een lagere parkeerbehoefte voor de ontwikkeling. De ontwikkeling is op verschillende wijzen goed te bereiken, toekomstige bewoners en bezoekers zullen hierdoor een keuze hebben in de manier van reizen. Er zal naar verwachting niet altijd gebruik gemaakt worden van de auto, maar ook gedeeltelijk voor het reizen per trein waarbij de laatste afstand tot de ontwikkelingslocatie per fiets of bus afgelegd wordt.

Dubbelgebruik van parkeerruimte op aangrenzend perceel

Naast de beoogde ontwikkelingslocatie is een perceel aanwezig waar een huidige opstal aanwezig is (Norbartlaan 40). Een derde partij, dus niet Aannemersbedrijf Van Agtmaal BV en BPD Ontwikkeling, heeft deze grond en opstal in bezit. Het is nog onduidelijk wat de plannen zijn voor dit terrein en de opstal. Een aangrenzend perceel met mogelijke nieuwbouw biedt eventueel wel mogelijkheden om dubbelgebruik van



parkeeraanbod te realiseren. Wanneer op het aangrenzende perceel bijvoorbeeld een maatschappelijke of anderszins 'niet-wonen' functie wordt gerealiseerd, is de verwachting dat een dergelijke functie vooral overdag een parkeerbehoefte kent. Gedurende de avond en nacht is die parkeerbehoefte bij een dergelijke functie significant minder. Het beschikbare parkeeraanbod wat dan beschikbaar is op het perceel kan dan door bezoekers en bewoners van de te ontwikkelen appartementen gebruikt worden in het geval dat dit noodzakelijk is.



Figuur 3 Aangrenzend perceel RSD00-D-11133 met mogelijke ruimte voor dubbelgebruik parkeren, Bron: kadastralekaart.com



3 Advies

In het huidige ontwerp wordt 139 parkeerplaatsen voor 69 woningen en een parkeernorm van 2.0 pp/woning voldaan aan de parkeereisen vanuit de Gemeente Roosendaal.

De wens van de ontwikkelaar bestaat om het gedeelte van de grond wat momenteel door de basisschool wordt gebruikt, niet te hoeven gebruiken voor het realiseren van parkeerplaatsen. Daarnaast is het advies van Aveco de Bondt om geen onnodige verharding (in dit geval parkeerplaatsen die waarschijnlijk niet of nauwelijks gebruikt gaan worden) te realiseren, in relatie tot het streven naar klimaatadaptatie en duurzaamheid.

Woningprijzen

Op basis van de verschillende beschreven benaderingen wordt ten eerste geadviseerd om aan de hand van de CBS gegevens en de kencijfers van het kennisplatform CROW het gesprek met de Gemeente Roosendaal aan te gaan over de parkeernormen voor de beoogde ontwikkeling. De woningwaarde tussen het moment van opstellen van de prijsklassen in 2012, en het realiseren van de beoogde ontwikkeling is significant gestegen. De huidige woningprijzen zijn niet langer logisch in te delen volgens de prijsklassen zoals weergegeven in de Nota Parkeren van de Gemeente Roosendaal. Dit heeft zeker invloed op de te verwachten hoeveelheid auto's en daarmee de parkeerbehoefte als gevolg van de ontwikkeling. Hierom wordt ten eerste geadviseerd om met de gemeente Roosendaal af te stemmen of de te verkopen woningen ingedeeld kunnen worden in herziene prijsklassen. Aan de hand van deze herindeling behoren de nieuw te verkopen appartementen naar verwachting tot de lage of middenklasse. Dit vertaalt zich dan naar een norm van 1.5 (104 parkeerplaatsen) of 1.8 (125 parkeerplaatsen).

CBS Kencijfers

Indien bovenstaande een uitdaging blijkt wordt geadviseerd om gebruik te maken van de (minimale)kencijfers voor parkeren van het CROW met eventueel een aanvullend aantal parkeerplaatsen voor bezoekers. Uitgaande van een parkeernorm van 1.2 (83 parkeerplaatsen) met eventueel een aanvullende norm van 0.3 (21 parkeerplaatsen) voor bezoekers, leidt dit uiteindelijk ook tot een aantal van 104 parkeerplaatsen. Het aanbrengen van extra parkeerplaatsen voor bezoekers verkleint het risico dat er extra parkeerdruk ontstaat in de aangrenzende wijk.

Omgevingsfactoren

Vanwege het feit dat er openbaarvervoer voorzieningen in de nabijheid van de beoogde ontwikkeling aanwezig zijn kan het zeer waarschijnlijk reducerende effect op de parkeerbehoefte voor de ontwikkeling gebruikt worden bij de afstemming met de gemeente over de te realiseren parkeerbehoefte. Daarnaast kan eventueel het mogelijk te realiseren dubbelgebruik in de toekomst nog voor (aanvullend) parkeeraanbod zorgen voor de ontwikkeling.

De beschreven benaderingen kunnen naar verwachting leiden tot een reductie van het aantal parkeerplaatsen bij de ontwikkeling. Dit zou betekenen dat het gedeelte van het perceel wat door de basisschool in gebruik is, niet benodigd is. Bij een kleiner aantal te realiseren parkeerplaatsen ontstaat er ook meer ruimte voor groen, wat ten goed komt aan het beperken van hittestress en wateroverlast.



Bijlage 1 Verkeerskundige rapportage Aveco de Bondt d.d. 7 oktober 2022; 221829_AdB_RAP_0001_v2.0



Verkeerskundig advies

Ontwikkeling Norbartlaan



Rapport

Ontwikkeling Norbartlaan

Aveco de Bondt BV

Holten - Amstelveen - Breda - Eindhoven - Nieuwegein

Postbus 64, 7450 AB Holten

T +31 88 004 82 12

info@avecodebondt.nl

avecodebondt.nl

Verkeerskundig advies

project Verkeerskundig advies Norbartlaan
projectnummer 221829
projectleider Michel van Dijk

datum 7 oktober 2022
referentie 221829_AdB_RAP_0001_v2.0

opdrachtgever Aannemersbedrijf Van Agtmaal bv & BPD Ontwikkeling
B.V.
postadres Postbus 1
4730 AA OUDENBOSCH
contactpersoon P.J.H. Mouws

status Definitief

paraaf
gecontroleerd Michel van Dijk



Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
2	Opzet onderzoek	2
2.1	Bestaande situatie	2
2.2	Toekomstige situatie	2
3	Bestaande situatie	3
3.1	Analyse geografie	3
3.2	Analyse verkeer	4
3.3	Capaciteiten	4
3.4	Locatiebezoek en analyse verkeer basisschool	5
3.5	Tellingen	6
3.6	Hoofdpunten analyse	7
4	Ontwikkeling	9
4.1	Parkeersituatie	9
4.2	Verkeersgeneratie	10
4.3	Invloed ontwikkeling verkeer	10
4.3.1	Etmaal	10
4.3.2	Spits	10
4.3.3	Wijk	10
4.4	Sturing verkeer	10
5	Conclusie en aanbevelingen	11
5.1	Bestaande situatie (interview/locatiebezoek/telling)	11
5.2	Toekomstige situatie	11

Bijlagen

Bijlage 1	Verkeerstellingen
-----------	-------------------



1 Inleiding

Aan de Norbartlaan is Aannemersbedrijf Van Agtmaal B.V in samenwerking met BPD Ontwikkeling B.V. voornemens om op de locatie van het voormalige Da Vinci College een ontwikkeling uit te voeren van 70 appartementen. Dit betreft een laagbouw woongebouw en een woontoren van 11 bouwlagen. Tijdens de inloopavond op 19 april 2022 zijn er diverse reacties binnengekomen op het plan met veelal een verkeerskundige thema. Om meer inzicht te krijgen in de verkeerskundige impact van de ontwikkeling hebben Van Agtmaal en BPD besloten om een verkeerskundig onderzoek te laten uitvoeren om de invloed van de ontwikkeling op de verkeerssituatie op de omgeving in beeld te krijgen.



Figuur 1: Impressie beoogde ontwikkeling Norbartlaan Roosendaal, gezien vanaf Antwerpseweg zuiden



Figuur 2: Impressie beoogde ontwikkeling Norbartlaan Roosendaal, gezien vanaf Antwerpseweg noorden



2 Opzet onderzoek

2.1 Bestaande situatie

Als vertrekpunt in het onderzoek is eerst de bestaande situatie in beeld gebracht. Deze bestaat uit een analyse van de verkeerssituatie middels bureauonderzoek en een locatiebezoek uitgevoerd inclusief interview met de directie van de naastgelegen Rooms Katholieke basisschool St. Joseph. Daarnaast is de bestaande verkeersintensiteit rondom de ontwikkeling in kaart gebracht middels een telling midden juni gedurende 2 weken.

2.2 Toekomstige situatie

Voor de toekomstige situatie is het effect van de ontwikkeling beschouwd op het gebied van parkeren, verkeersgeneratie en ontsluiting.



3 Bestaande situatie

De ontwikkellocatie is gelegen aan de Norbartlaan in Roosendaal. Het is een voormalige schoollocatie aan het einde van de Norbartlaan en gelegen in de hoek A58/Antwerpseweg. In figuur 3 is de locatie aangeduid middels een rood kader.



Figuur 3: Locatie beoogde ontwikkeling schetsmatig met rode omkadering weergegeven. Bron: Google Maps

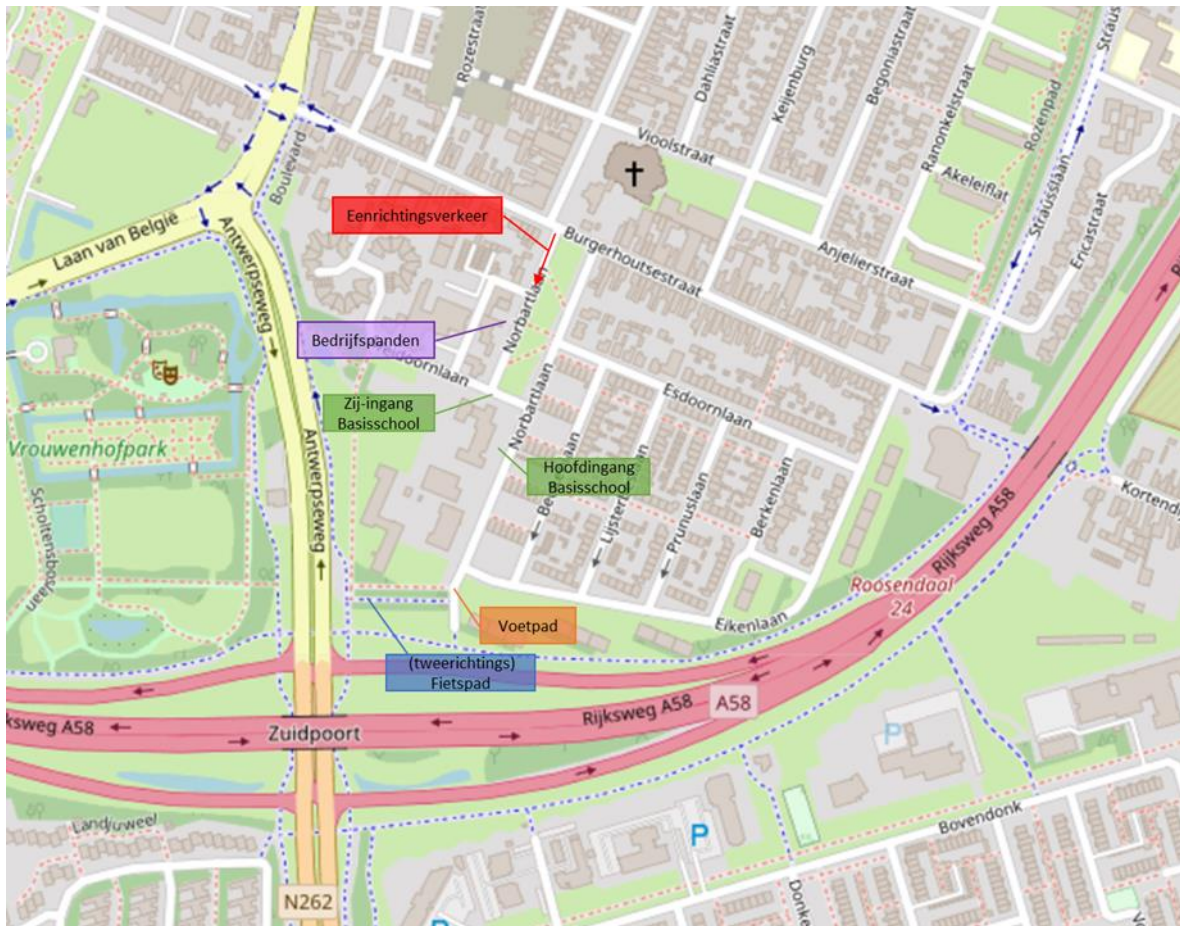
3.1 Analyse geografie

De locatie van de beoogde ontwikkeling bevindt zich in de wijk Burgerhout ten zuidoosten van het centrum van Roosendaal. Aan de zuidzijde grenst de wijk aan de autosnelweg A58. Afslag 24 Roosendaal biedt de stad Roosendaal een centrale ontsluiting op het hoofdwegennet aan de zuidzijde. De N262 (Antwerpseweg) biedt ontsluiting op het onderliggend wegennet richting het zuiden. De beoogde ontwikkellocatie grenst direct aan het perceel van een basisschool en een bestaande opstal (Norbartlaan nr. 40) welke verder buiten de beschouwing van dit verkeerskundige advies wordt gelaten. De reden hiervoor is dat de opstal in de huidige situatie geen functie kent. Ten noorden van de projectlocatie bevinden zich een aantal bedrijfspanden, de locatie bevindt zich verder in een woonwijk.



3.2 Analyse verkeer

De verkeersafwikkeling uit de wijk (en de wijk in) gebeurt met name via de erftoegangswegen Norbartlaan, Burgerhoutsestraat, Eikenlaan. Vervolgens kan verkeer via de ontsluitingswegen Boulevard, Laan van België en Antwerpseweg richting bovenliggende wegennetten.



Figuur 4: Verkeersafwikkeling in de omgeving van de beoogde ontwikkellocatie. Bron: OpenStreetMap

Aan de west en zuidzijde van de beoogde ontwikkeling bevindt zich een voetpad (oranje stippellijn in figuur 4) welke de Meidoornlaan verbindt met de zuidzijde van de Norbartlaan. Tevens ligt parallel aan dit voetpad een fietspad die het tweerichtingenfietspad langs de Antwerpseweg verbindt met de Norbartlaan (blauwe stippellijnen in figuur 4).

3.3 Capaciteiten

Voor het bepalen van verkeersdruk is de intensiteit van het verkeer gemeten middels tellingen. Wegen hebben daarbij een capaciteit. Binnen de bebouwde kom is de capaciteit van erftoegangswegen van ondergeschikt belang omdat verblijven en de kwaliteit hiervan voorop staat en de verkeersintensiteit in principe zo laag mogelijk moet zijn. De capaciteit van erftoegangswegen is afhankelijk van diverse factoren in de inrichting zoals bijvoorbeeld de breedte rijbaan, parkeren langs de rijbaan en afstand tussen de kruisingen. In het algemeen kan worden aangehouden dat erftoegangswegen een capaciteit kennen tussen ca. 2000 (nadruk op verblijven) en 4000 (nadruk richting ontsluiten) motorvoertuigen per etmaal.



3.4 Locatiebezoek en analyse verkeer basisschool

Uit een analyse van verkeersbewegingen omtrent de basisschool, uitgevoerd op 06-07-2022 zijn de volgende conclusies getrokken:

1. Nagenoeg al het autoverkeer komt via het éénrichtingsdeel van de Norbartlaan richting de school;
2. het parkeren op grasbeton wordt redelijk intensief gebruikt;
3. de kinderen zonder fiets komen aan de noordzijde op het schoolplein (Meidoornlaan);
4. de kinderen met fiets komen aan de oostzijde op het schoolplein (Norbartlaan);
5. er komen veel kinderen vanuit de oostelijk gelegen wijk;
6. in een enkel geval wordt de het stopverbod (doorgetrokken gele streep) op de Meidoornlaan aan de zijde van de school genegeerd;
7. het keren van auto's op de Norbartlaan geeft stagnatie;
8. er is geen stagnatie op de Meidoornlaan geconstateerd;
9. er is een smal wegprofiel geconstateerd, waarbij enkele wachtsituatie ontstonden. Dit is niet onvoordelig voor de gereden snelheid. Wel is er weggedrag waarbij bochten afgesneden worden geconstateerd. Dit draagt niet bij aan de veiligheid van de verkeerssituatie en zorgt voor congestie;
10. er wordt onzorgvuldig geparkeerd waarbij auto's niet altijd netjes in de parkeervakken staan of waarbij auto's met een wiel op de rijbaan staan. Dit geeft echter wel een versmalling van de rijbaan en veroorzaakt daarmee congestie;
11. één lichtmast op de Meidoornlaan staat ongelukkig gepositioneerd en bemoeilijkt het in- en uitrijden van parkeervakken ter hoogte van de school;
12. in de wijk wordt veel op het trottoir geparkeerd, dit wordt aangeduid middels bebording. Er heerst een hoge parkeerdruk;
13. de taxibus bij uitgang Norbartlaan staat stil tussen de uitrit van de school en oversteek, dit geeft een zichtblokkade en is daarmee onveilig.

Aansluitend op de analyse van de verkeersbewegingen in de ochtend tijdens het 'breng-moment' van de basisschoolkinderen is een gesprek gevoerd met de directie van de basisschool. Samengevat zijn hieruit de volgende conclusies getrokken:

14. De toegang als geanalyseerd is correct;
15. Het beeld op het tijdstip van de analyse is heel positief, het weer is voordelig en aan het einde van het jaar komen kinderen vaker zelfstandig naar de school. Daarnaast betreft het een woensdag, waardoor er veel ouders zijn met meer tijd voor de kinderen waardoor ze dus meer te voet of met de fiets naar de school komen;
16. De negering van het stopverbod op de Meidoornlaan is structureel;
17. Bij slecht weer zijn er heel veel auto's, dan ontstaan er ook echt congestie;
18. Er ontstaan dan ook opstoppen ook bij de bedrijfspacelen waar auto's worden geparkeerd;
19. In de ochtend worden de kinderen snel afgezet, in de middag nemen ouders langer de tijd voor het ophalen van de kinderen;
20. De school geeft les aan ca. 160 leerlingen en is licht groeiend in dit aantal. Er zijn 14 medewerkers in dienst waarvan ca. 11 gelijktijdig aanwezig. Veel medewerkers komen met de fiets of te voet naar de school, een enkele met de auto;
21. De huidige trottoirbreedte wordt positief ervaren voor de aankomst en vertrek van de kinderen;
22. Vanuit het perspectief van de school zijn er zorgen om het bouwverkeer ten behoeve van de beoogde ontwikkeling;
23. De schoolkinderen kunnen vanaf 8:20 naar binnen, bij het brengen van de kinderen voor de groepen 1 en 2 blijven de ouders langer aanwezig rond de school. De VSO (Voor Schoolse Opvang) bevat ca. 10 kinderen, de BSO (Buiten Schoolse Opvang) ca. 20 kinderen. De BSO wordt gezamenlijk met andere school georganiseerd.



De locatie van de BSO wordt om-en-om geregeld. De venstertijden voor het ophalen van kinderen van de BSO zijn van 15:00 tot 18:30;

24. De ervaring van het schoolbestuur is dat het gedrag van ouders lastig te beïnvloeden is;
25. Het 'stappen en trappen' concept van Veilig Verkeer Nederland wordt als meest effectief beoordeeld, mede omdat dan gemotiveerd wordt om bij aankomst met de auto, deze in ieder geval verder weg te parkeren.

Een buurtbewoner gaf nog als feedback dat er met name in de avonduren hard gereden wordt in de wijk en dat de parkeerdruk erg hoog ervaren wordt. Dit leidt tot onnodig illegaal parkeren.

Samengevat:

- Verkeerskundig zijn er weinig bijzonderheden; er was geen stagnatie, geen grote parkeerissues, geen onveilige situaties.
- Standaard parkeerdruk in de wijk is hoog ook bij de school, er zijn weinig aanvullende parkeermogelijkheden voor halen/brengen of afzetten dicht bij de school.

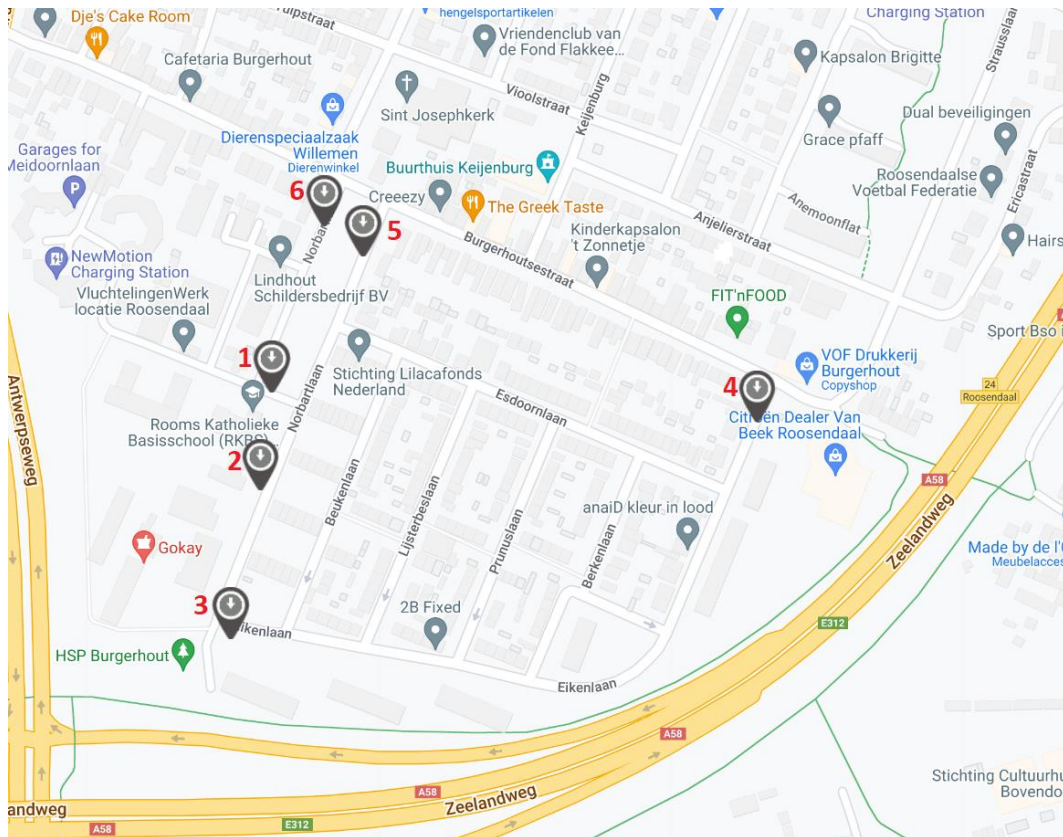
3.5 Tellingen

Om de verkeersintensiteit, rijrichtingen en piekmomenten in de verkeersgeneratie inzichtelijk te krijgen zijn tellingen uitgevoerd op verschillende locaties in de wijk rondom de beoogde projectlocatie. Deze punten zijn in figuur 5 weergegeven met de zwarte iconen.

De meetlocaties bevinden zich op:

1. Meidoornlaan, ter hoogte van zij-ingang basisschool (voetgangersingang);
2. Norbartlaan, ter hoogte van de hoofdingang van de basisschool (fiets-ingang);
3. Eikenlaan, westelijke punt;
4. Eikenlaan, noordoostelijke punt;
5. Norbartlaan, noordelijke gedeelte (tweerichtingsverkeer);
6. Norbartlaan, gedeelte eenrichtingsverkeer.

Middels deze meetlocaties kan geanalyseerd worden hoeveel verkeer de wijk genereert en welke bestemmingen er zijn binnen de wijk. De tellingen zijn bijgevoegd als bijlage 1.



Figuur 5: Meetlocaties MEETEL rondom projectlocatie. Bron: <https://www.meetel.nl/meetel-live/>

3.6 Hoofdpunten analyse

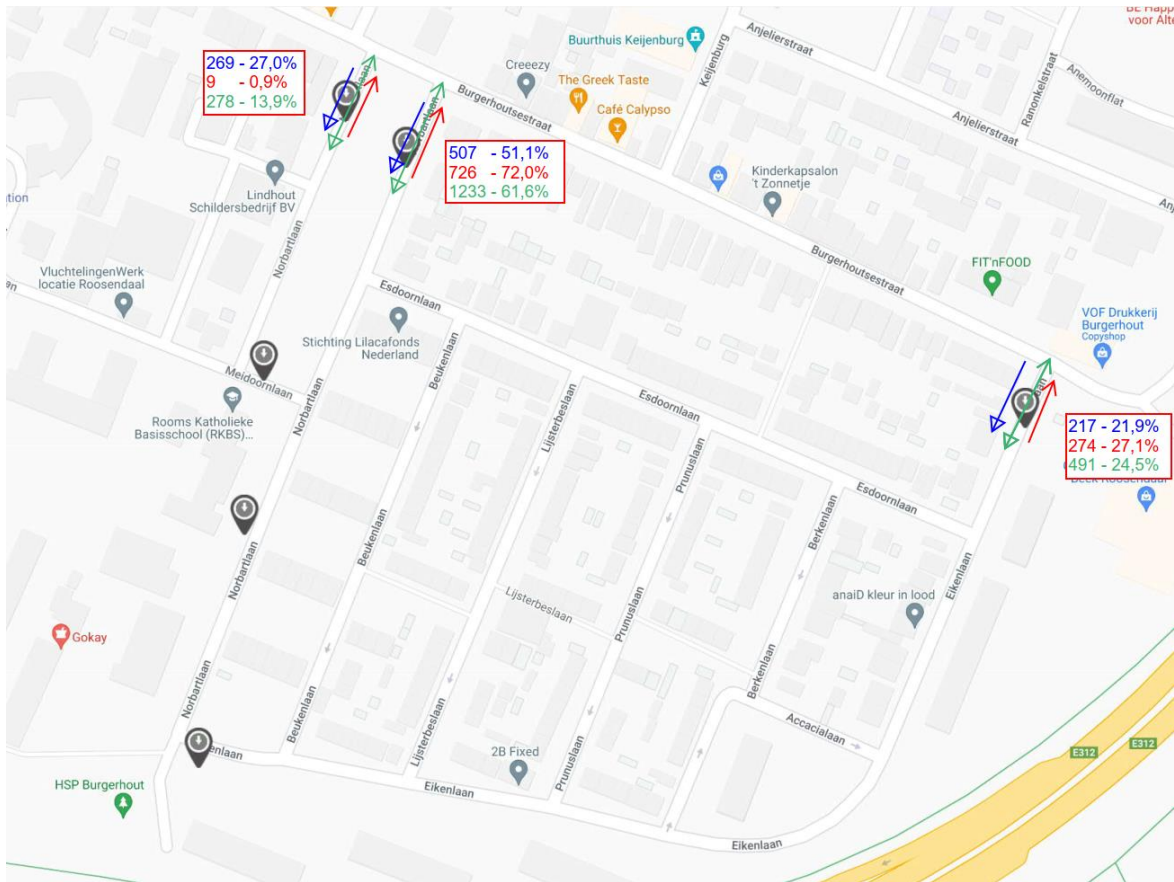
Bij de analyse van de verkeersintensiteiten is gekeken waar de hoogste intensiteiten op de dag zich bevinden en of deze representatief zijn voor de dagintensiteit. Het dagverloop van de verkeersintensiteit geeft een heel normaal beeld, met in de ochtendspits de piek met een aandeel van ca. 12-18% van de dagintensiteit. Regulier is de avondspits minder intens en langgerechter, de tellingen laten hier hetzelfde beeld zien.

De tellingen nabij de school laten verhogingen zien van de intensiteit op de tijden van halen en brengen van kinderen, conform verwachting.

Vanwege de mix van bestemmingen is het niet exact te herleiden welk aandeel van het verkeer nu specifiek voor de school de wijk in rijdt. Indien alle wijk inrijdende bewegingen tussen 8:00 & 9:00 worden toegekend aan de school, dan komt dit uit op 60 voertuigen. Het totaal van uitrijdende bewegingen is in dit tijdvak 78; daarmee is de verkeersgeneratie van de school in dit tijdvak dominant.

De totale verkeersgeneratie van de wijk is ca. 2000 motorvoertuigen per etmaal. Circa 75% van het verkeer ontsluit via de Norbartlaan en circa 25% via de Eikenlaan.

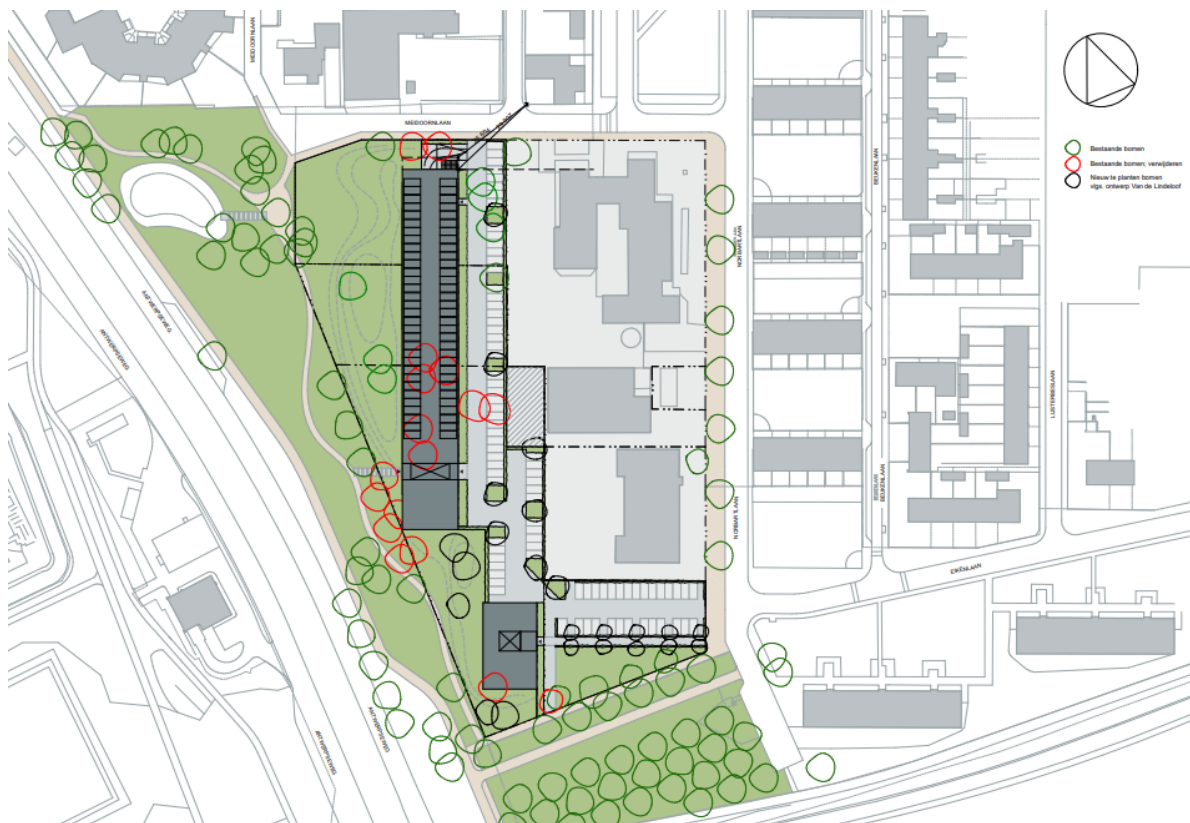
De verdelingen zijn in onderstaand figuur weergegeven. Op alle momenten is tellus 5 het zwaarst belast.



Figuur 6: Intensiteiten wijk in/uit

4 Ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling bestaat uit 70 appartementen verdeeld over 2 gebouwen. Gebouw 1 bestaat uit 3 bovengrondse woonlagen en gebouw 2 over 10 bovengrondse woonlagen. De ontwikkeling heeft ook impact op de omgeving in het kader van de verkeersgeneratie die ontstaat bij de woonfunctie van de gebouwen. Tevens dient er voldoende parkeergelegenheid geboden te worden op eigen terrein. Dit hoofdstuk beschrijft de verkeersgeneratie en parkeersituatie van de beoogde ontwikkeling. In figuur 7 is een uitsnede zichtbaar van het plan. Het plan is tevens bijgevoegd in bijlage 2.



Figuur 7: Uitsnede VO-plan Norbartlaan

4.1 Parkeersituatie

Om inzicht te verkrijgen in de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling en de impact hiervan op de directe omgeving is de Nota Parkeernormen van de Gemeente Roosendaal geraadpleegd (geldend van 07-02-2022 t/m heden). Op basis van de Nota Parkeernormen blijkt dat Roosendaal als 'sterk stedelijk' geldt en de locatie buiten de centrumring ligt. De woningen vallen onder de hoge prijsklasse koop en daarmee geldt een norm van 2.0 parkeerplaatsen per woning. Volgens de norm dienen er minimaal 140 parkeerplaatsen gerealiseerd te worden voor 70 woningen. In het voorlopige ontwerp van de beoogde ontwikkeling zijn 70 woningen beoogd en is de realisatie van 64 parkeerplaatsen in een souterrain plus 76 parkeerplaatsen op het maaiveld voorzien. Het totaal aantal parkeerplaatsen komt daarbij uit op 140. In het huidige VO wordt aan deze norm voldaan.

De Nota Parkeernormen van de gemeente Roosendaal is digitaal te raadplegen via:
<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR145477>



4.2 Verkeersgeneratie

Bij het bepalen van de verkeersgeneratie die het planvoornemen met zich meebrengt dienen de kengetallen uit publicatie 381 Toekomstbestendig parkeren (10-12-2018) van het CROW te worden geraadpleegd omdat de Nota Parkeernormen hier niet in voorziet. De parkeersituatie op basis van de parkeernormen Nota volgend ('sterk stedelijk', 'buiten centrumring', koopappartement duur) gelden minimale normen (6,4) en maximale normen (7,2) voor het aantal vervoersbewegingen per etmaal.

Bij de berekening van de verkeersgeneratie is uitgegaan van het gemiddelde aantal vervoersbewegingen dat voor het beoogde type woningen 6,8 vervoersbewegingen per woning / appartement per etmaal is. Hiermee komt de totale verkeersgeneratie op $(70 * 6,8) = 476$ motorvoertuigbewegingen per etmaal.

4.3 Invloed ontwikkeling verkeer

De invloed van de ontwikkeling op het verkeer is op meerdere manieren te beschouwen.

4.3.1 Etmaal

De weg met de hoogste intensiteit is de Norbartlaan op het twee richtingen deel met 1233 motorvoertuigen per dag. In het meest ongunstige scenario uitgaande dat al het verkeer van de ontwikkeling ontsluit via deze route, zal het totaal $1233 + 476 = 1709$ motorvoertuigen per etmaal zijn. Echter de verwachting is dat een realistische verdeling neer komt op ca. 50-75% van de ontwikkeling via de Norbartlaan ontsloten worden en daarmee belasting lager uitvalt. De Norbartlaan heeft een gemiddeld doel met nadruk op verblijven waarbij de gewenste intensiteit dicht bij de 2000 mvt/etm ligt dan bij de 4000. De toekomstige verkeersdruk is hiermee passend.

4.3.2 Spits

De spitstintensiteit op de Norbartlaan is in de avondspits het hoogste met 200 motorvoertuigen en is 16,2% van de etmaal intensiteit. Indien de ontwikkeling eenzelfde spitsintensiteit heeft, zullen er 76 extra voertuigbewegingen zijn; 276 totaal. Generiek is de spits ca. 12% van de etmaal intensiteit. De maximale gewenste intensiteit ligt daarmee tussen de 240 en 480 motorvoertuigen. Echter is dit met het uitgangspunt dat alle verkeer t.b.v. de ontwikkeling via de Norbartlaan zal rijden. Dit is niet de verwachting.

In het verkeer wordt de weg van de minste weerstand gekozen en daarmee is het hier de verwachting dat het verkeer vanaf de ontwikkeling zich op natuurlijke wijze zal verdelen over de Eikenlaan en de Norbartlaan.

4.3.3 Wijk

De totale verkeersgeneratie van de wijk komt neer op 2001 mvt/etmaal; de som van de tellingen Eikenlaan en Norbartlaan aansluitend op de Burgerhoutsestraat. De verkeersgeneratie is passend bij de omvang en opzet van de wijk. Indien door slechte weersomstandigheden de verkeersgeneratie met 25% toeneemt vermeerderd met de ontwikkeling komt dit uit op een totaal van $(2001+25\%)+476=2977$ mvt/etm. De defensief aangenomen ondergrens voor de wijk op basis van verblijven is $2 * 2000$ mvt/etm = 4000 mvt/etm. De intensiteit van 2977 mvt/etm is minder dan 75% van de capaciteit daarmee passend.

4.4 Sturing verkeer

Indien het vanuit bevoegd gezag wenselijk wordt geacht kan het verkeer in deze wijk op eenvoudige wijze gestuurd worden om de verkeersdruk in de huidige en toekomstige situatie in de wijk te verdelen tussen de Eikenlaan en de Norbartlaan. Het verkeer in de Beukenlaan, Lijsterbeslaan en Prunuslaan wordt door het bestaande éénrichting verkeer gestuurd naar de Eikenlaan. Van daaruit is het de kortste route de wijk uit via de Norbartlaan om richting de Antwerpseweg te rijden.

Middels een voorziening in de Eikenlaan ter hoogte van de Lijsterbeslaan en de Prunuslaan kan het verkeer evenwichtiger verdeeld worden over de wijk. Te denken valt aan een wegversmalling, een knip of instellen van éénrichting verkeer. Welke oplossing het meest passend is, behoeft nader onderzoek.



5 Conclusie en aanbevelingen

5.1 Bestaande situatie (interview/locatiebezoek/telling)

Op basis van de analyse van de bestaande situatie kan worden geconcludeerd dat er geen ongewone situatie aanwezig is. De geschetste druk tijdens de momenten van halen en brengen bij school is conform verwachting. De momenten van drukte zijn kort en voorspelbaar. De verkeersstructuur is niet volledig belast en de huidige verkeersintensiteit is passend bij de functie.

5.2 Toekomstige situatie

De toevoeging van de ontwikkeling heeft geen onevenredig negatief effect op de verkeersafwikkeling van de wijk in de eindsituatie. Er is voldoende capaciteit in de verkeersstructuur voor de toekomstige situatie en er is zelfs ruimte voor extra toename waarbij geen aanpassingen noodzakelijk zijn.

Het verdient de aanbeveling om het parkeren op het trottoir bij de school te gedogen. Handhaven en/of onmogelijk maken komt de situatie niet ten goede. Indien er bij een eventuele herinrichting of aanpassing van de Meidoornlaan het kortstondig parkeren richting noordwestelijke hoek wordt, komt dit de situatie ten goede.

Voor een gelijkmatigere belasting vanuit de wijk op de Norbartlaan en Eikenlaan kan de oplossing gezocht worden in een maatregel ter hoogte van de Lijsterbeslaan en Prunuslaan voor het sturen van het verkeer richting de Burgerhoutsestraat.



Bijlage 1 Verkeerstellingen

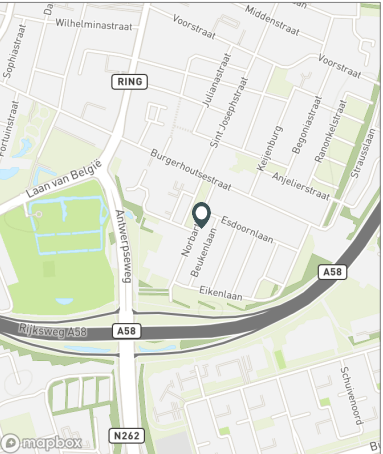
VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

Meetlocatie
Meidoornlaan
Roosendaal
Tussen Norbartlaan en Norbartlaan
Ri. 1 = Ri. Noordwest (Norbartlaan)
Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Norbartlaan)

Meting

Meetperiode: 10 juni t/m 23 juni 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Van Agtmaal
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

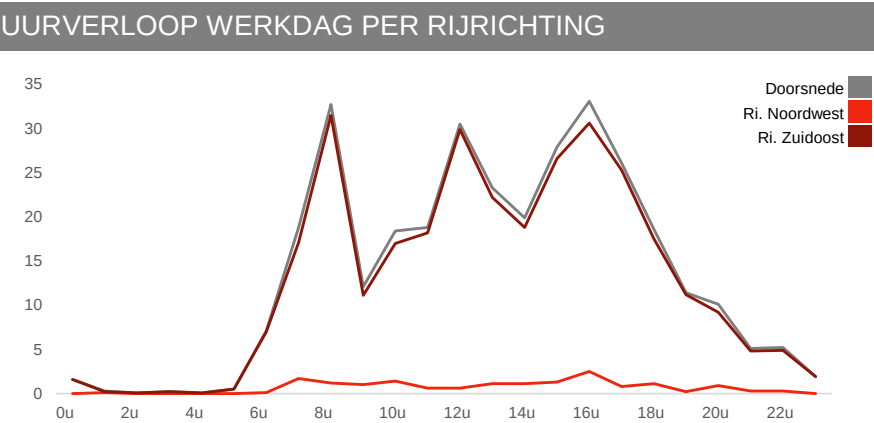
MEIDOORNLAAN, ROOSENDAAL

Tussen Norbartlaan en Norbartlaan

	Doorsnede				Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	
Etmaal (0-24u)	324	100%	279	100%	16	14	308	266	
Dag (7-19u)	280	86,5%	237	84,9%	14	12	266	226	
Avond (19-23u)	32	9,8%	31	10,9%	2	2	30	29	
Nacht (23-7u)	12	3,6%	12	4,2%	0	1	12	11	
Ochtendspits (7-9u)	52	15,9%	39	14,1%	3	2	49	37	
Avondspits (16-18u)	59	18,3%	48	17,2%	3	3	56	46	

		Doorsnede				Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost		
		Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	
00:00 - 01:00	-	2	0,5%	2	0,6%	0	0	2	2	
01:00 - 02:00	-	0	0,1%	1	0,3%	0	0	0	1	
02:00 - 03:00	-	0	0,0%	1	0,2%	0	0	0	1	
03:00 - 04:00	-	0	0,1%	0	0,1%	0	0	0	0	
04:00 - 05:00	-	0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0	
05:00 - 06:00	-	1	0,2%	0	0,1%	0	0	1	0	
06:00 - 07:00	-	7	2,2%	6	2,0%	0	0	7	5	
07:00 - 08:00	-	19	5,8%	14	5,0%	2	1	17	13	
08:00 - 09:00	-	33	10,1%	25	9,0%	1	1	32	24	
09:00 - 10:00	-	12	3,7%	11	3,9%	1	1	11	10	
10:00 - 11:00	-	18	5,7%	16	5,9%	1	1	17	15	
11:00 - 12:00	-	19	5,8%	17	6,1%	1	1	18	17	
12:00 - 13:00	-	31	9,4%	27	9,6%	1	0	30	26	
13:00 - 14:00	-	23	7,2%	21	7,6%	1	1	22	20	
14:00 - 15:00	-	20	6,1%	17	6,2%	1	1	19	17	
15:00 - 16:00	-	28	8,6%	24	8,5%	1	1	27	23	
16:00 - 17:00	-	33	10,2%	27	9,6%	3	2	31	25	
17:00 - 18:00	-	26	8,1%	21	7,6%	1	1	25	21	
18:00 - 19:00	-	19	5,7%	16	5,8%	1	1	18	15	
19:00 - 20:00	-	11	3,5%	11	3,8%	0	0	11	10	
20:00 - 21:00	-	10	3,1%	9	3,3%	1	1	9	9	
21:00 - 22:00	-	5	1,6%	5	1,8%	0	0	5	5	
22:00 - 23:00	-	5	1,6%	6	2,1%	0	0	5	6	
23:00 - 24:00	-	2	0,6%	2	0,8%	0	0	2	2	

		Doorsnede				Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost		
		Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	
Licht (L)		302	93,3%	261	93,4%	90,2%	90,5%	93,5%	93,5%	
Middelzwaar (M)		6	1,7%	5	1,8%	3,7%	3,7%	1,6%	1,7%	
Zwaar (Z)		16	5,0%	13	4,8%	6,1%	5,8%	4,9%	4,8%	



ETMAALTOTALEN	
	Aantal voertuigen
za 11-jun	200
zo 12-jun	132
ma 13-jun	258
di 14-jun	353
wo 15-jun	273
do 16-jun	357
vr 17-jun	387
za 18-jun	177
zo 19-jun	163
ma 20-jun	304
di 21-jun	355
wo 22-jun	248

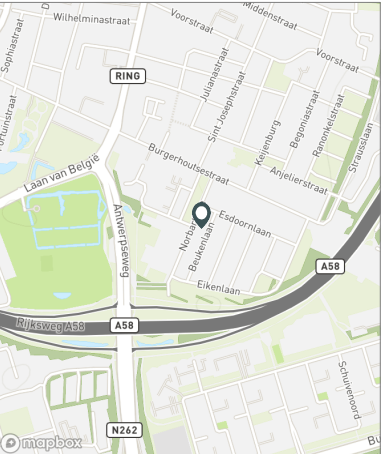
SNELHEID			
	Doorsnede	Ri. Noordwest	Ri. Zuidoost
Gem. snelheid	15	13	15
V85	20	20	20
< 15 km/u	28,8%	46,4%	27,9%
15 - 20 km/u	57,5%	42,9%	58,2%
20 - 25 km/u	12,6%	10,7%	12,7%
25 - 30 km/u	1%	0%	1,1%
30 - 35 km/u	0,1%	0%	0,1%
35 - 40 km/u	0%	0%	0%
40 - 45 km/u	0%	0%	0%
> 45 km/u	0%	0%	0%

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

Meetlocatie
Norbartlaan
Roosendaal
Tussen Eikenlaan en Meidoornlaan
Ri. 1 = Ri. Noordoost (Meidoornlaan)
Ri. 2 = Ri. Zuidwest (Eikenlaan)

Meting
Meetperiode: 10 juni t/m 23 juni 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Van Agtmaal
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

NORBARTLAAN, ROOSENDAAL

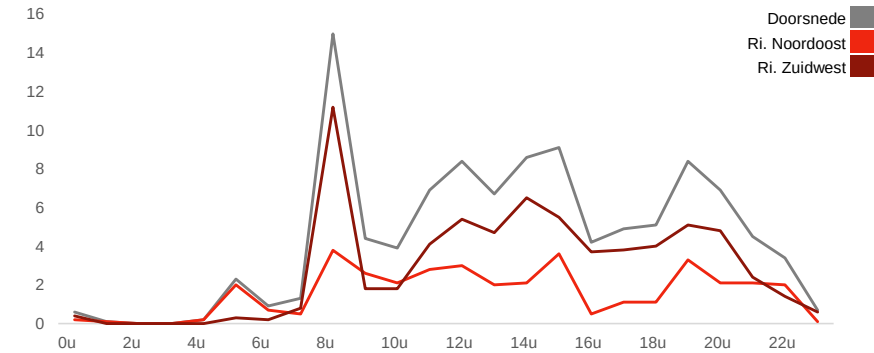
Tussen Eikenlaan en Meidoornlaan

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	
Etmaal (0-24u)	107	100%	95	100%	38	35	69	61	
Dag (7-19u)	79	73,7%	70	73,6%	25	24	53	46	
Avond (19-23u)	23	21,8%	21	21,9%	10	8	14	12	
Nacht (23-7u)	5	4,5%	4	4,6%	3	3	2	2	
Ochtendspits (7-9u)	16	15,3%	12	12,7%	4	3	12	9	
Avondspits (16-18u)	9	8,5%	8	8,9%	2	2	8	7	

		Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest		
		Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	
00:00 - 01:00	-	1	0,6%	1	0,5%	0	0	0	0	
01:00 - 02:00	-	0	0,1%	0	0,4%	0	0	0	0	
02:00 - 03:00	-	0	0,0%	0	0,1%	0	0	0	0	
03:00 - 04:00	-	0	0,0%	0	0,1%	0	0	0	0	
04:00 - 05:00	-	0	0,2%	0	0,2%	0	0	0	0	
05:00 - 06:00	-	2	2,2%	2	1,7%	2	1	0	0	
06:00 - 07:00	-	1	0,8%	1	0,8%	1	1	0	0	
07:00 - 08:00	-	1	1,2%	1	1,1%	1	0	1	1	
08:00 - 09:00	-	15	14,1%	11	11,6%	4	3	11	8	
09:00 - 10:00	-	4	4,1%	4	4,1%	3	2	2	2	
10:00 - 11:00	-	4	3,7%	4	4,2%	2	2	2	2	
11:00 - 12:00	-	7	6,5%	7	7,4%	3	3	4	4	
12:00 - 13:00	-	8	7,9%	8	8,0%	3	3	5	5	
13:00 - 14:00	-	7	6,3%	7	6,8%	2	2	5	5	
14:00 - 15:00	-	9	8,1%	8	8,3%	2	2	7	6	
15:00 - 16:00	-	9	8,5%	8	8,1%	4	3	6	5	
16:00 - 17:00	-	4	3,9%	4	4,1%	1	1	4	3	
17:00 - 18:00	-	5	4,6%	5	4,7%	1	1	4	3	
18:00 - 19:00	-	5	4,8%	5	5,0%	1	1	4	4	
19:00 - 20:00	-	8	7,9%	7	7,4%	3	3	5	5	
20:00 - 21:00	-	7	6,5%	6	6,5%	2	2	5	4	
21:00 - 22:00	-	5	4,2%	4	4,6%	2	2	2	2	
22:00 - 23:00	-	3	3,2%	3	3,4%	2	2	1	1	
23:00 - 24:00	-	1	0,7%	1	0,8%	0	0	1	1	

		Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest		
		Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	
Licht (L)		100	94,3%	90	94,6%	86,8%	88,0%	98,4%	98,3%	
Middelzwaar (M)		5	5,0%	4	4,7%	11,6%	10,5%	1,3%	1,3%	
Zwaar (Z)		1	0,8%	1	0,8%	1,6%	1,4%	0,3%	0,4%	

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



		Aantal voertuigen
za 11-jun		96
zo 12-jun		75
ma 13-jun		95
di 14-jun		118
wo 15-jun		110
do 16-jun		133
vr 17-jun		150
za 18-jun		58
zo 19-jun		37
ma 20-jun		54
di 21-jun		70
wo 22-jun		62

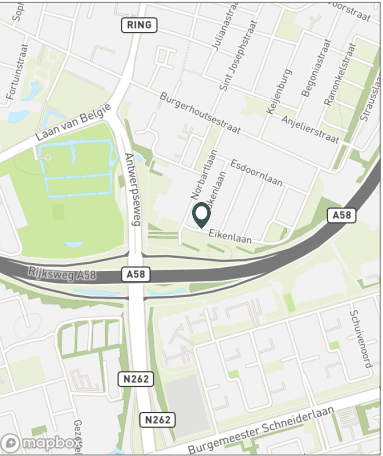
		Doorsnede	Ri. Noordoost	Ri. Zuidwest
Gem. snelheid		24	28	21
V85		31	36	28
< 15 km/u		8,2%	3%	11,2%
15 - 20 km/u		20,7%	11,4%	26,1%
20 - 25 km/u		29,6%	17,4%	36,6%
25 - 30 km/u		23,6%	31,6%	19%
30 - 35 km/u		10,6%	19,2%	5,7%
35 - 40 km/u		5,4%	12,4%	1,3%
40 - 45 km/u		1,3%	3,4%	0%
> 45 km/u		0,6%	1,6%	0%

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

Meetlocatie
Eikenlaan
Roosendaal
Tussen Norbartlaan en Beukenlaan
Ri. 1 = Ri. Oost (Beukenlaan)
Ri. 2 = Ri. West (Norbartlaan)

Meting
Meetperiode: 10 juni t/m 23 juni 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Van Agtmaal
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

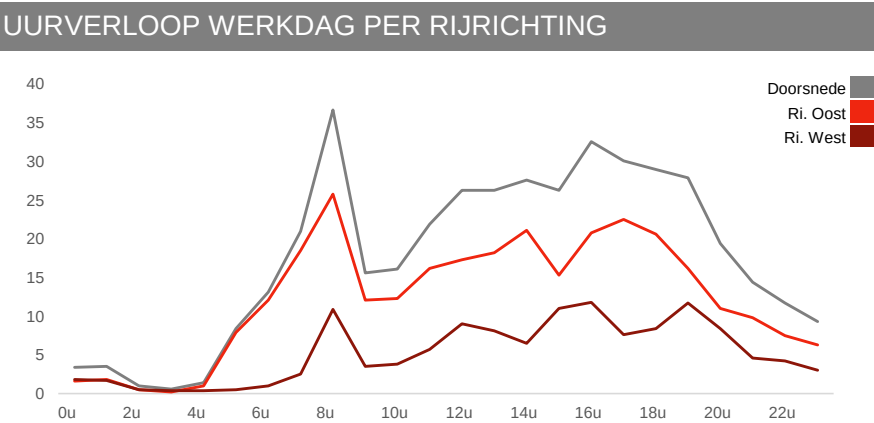
EIKENLAAN, ROSENDAAL

Tussen Norbartlaan en Beukenlaan

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	
Etmaal (0-24u)	424	100%	402	100%	297	284	127	118	
Dag (7-19u)	310	73,1%	293	72,9%	221	212	89	81	
Avond (19-23u)	73	17,3%	71	17,6%	45	44	29	27	
Nacht (23-7u)	41	9,6%	38	9,6%	31	28	9	10	
Ochtendspits (7-9u)	58	13,6%	47	11,7%	44	37	13	10	
Avondspits (16-18u)	63	14,8%	58	14,3%	43	40	19	18	

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	
00:00 - 01:00	3	0,8%	4	0,9%	2	2	2	2	
01:00 - 02:00	4	0,8%	5	1,2%	2	2	2	2	
02:00 - 03:00	1	0,2%	2	0,4%	1	1	1	1	
03:00 - 04:00	1	0,1%	1	0,2%	0	0	0	0	
04:00 - 05:00	1	0,3%	1	0,3%	1	1	0	0	
05:00 - 06:00	8	2,0%	7	1,7%	8	6	1	0	
06:00 - 07:00	13	3,1%	11	2,6%	12	10	1	1	
07:00 - 08:00	21	5,0%	17	4,2%	19	15	3	2	
08:00 - 09:00	37	8,7%	30	7,4%	26	22	11	8	
09:00 - 10:00	16	3,7%	17	4,2%	12	13	4	4	
10:00 - 11:00	16	3,8%	16	4,1%	12	13	4	4	
11:00 - 12:00	22	5,2%	22	5,5%	16	17	6	5	
12:00 - 13:00	26	6,2%	26	6,5%	17	18	9	8	
13:00 - 14:00	26	6,2%	27	6,6%	18	19	8	8	
14:00 - 15:00	28	6,5%	28	7,0%	21	21	7	7	
15:00 - 16:00	26	6,2%	25	6,3%	15	15	11	10	
16:00 - 17:00	33	7,7%	30	7,4%	21	19	12	10	
17:00 - 18:00	30	7,1%	28	6,9%	23	20	8	7	
18:00 - 19:00	29	6,8%	27	6,6%	21	19	8	8	
19:00 - 20:00	28	6,6%	26	6,5%	16	15	12	11	
20:00 - 21:00	19	4,6%	20	4,9%	11	12	8	8	
21:00 - 22:00	14	3,4%	14	3,4%	10	9	5	4	
22:00 - 23:00	12	2,8%	12	2,9%	8	7	4	4	
23:00 - 24:00	9	2,2%	9	2,2%	6	6	3	3	

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	
Licht (L)	410	96,9%	391	97,2%	96,7%	97,1%	97,3%	97,5%	
Middelzwaar (M)	10	2,3%	8	1,9%	2,5%	2,1%	1,8%	1,5%	
Zwaar (Z)	4	0,8%	3	0,8%	0,8%	0,7%	0,9%	1,0%	



ETMAALTOTALEN		Aantal voertuigen
za 11-jun		382
zo 12-jun		275
ma 13-jun		395
di 14-jun		392
wo 15-jun		450
do 16-jun		439
vr 17-jun		466
za 18-jun		389
zo 19-jun		341
ma 20-jun		390
di 21-jun		403
wo 22-jun		434

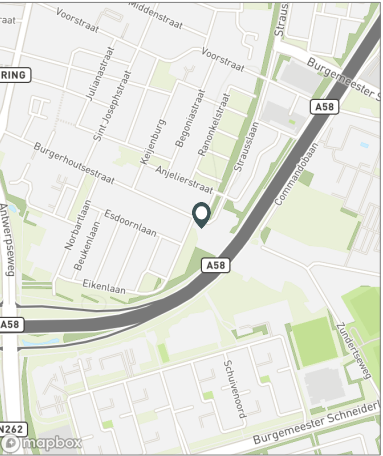
SNELHEID			
	Doorsnede	Ri. Oost	Ri. West
Gem. snelheid	22	22	22
V85	27	27	27
< 15 km/u	4,6%	4,2%	5,6%
15 - 20 km/u	28,6%	28,2%	29,4%
20 - 25 km/u	43,5%	44,7%	40,6%
25 - 30 km/u	19,7%	19,4%	20,5%
30 - 35 km/u	3,2%	3,1%	3,6%
35 - 40 km/u	0,3%	0,3%	0,3%
40 - 45 km/u	0%	0%	0,1%
> 45 km/u	0%	0%	0%

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

Meetlocatie
Eikenlaan
Roosendaal
Tussen Esdoornlaan en Burgerhoutsestraat
Ri. 1 = Ri. Noordoost (Burgerhoutsestraat)
Ri. 2 = Ri. Zuidwest (Esdoornlaan)

Meting
Meetperiode: 10 juni t/m 23 juni 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Van Agtmaal
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

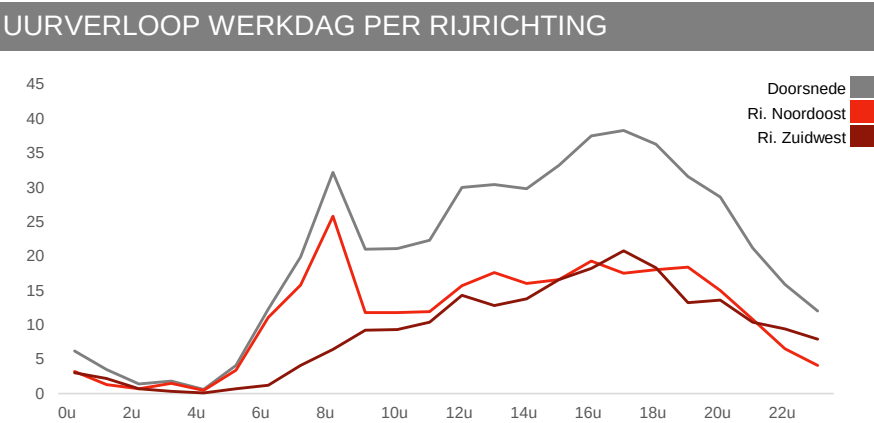
EIKENLAAN, ROOSENDAAL

Tussen Esdoornlaan en Burgerhoutsestraat

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	
Etmaal (0-24u)	491	100%	476	100%	274	261	217	215	
Dag (7-19u)	352	71,7%	342	71,9%	198	190	154	152	
Avond (19-23u)	97	19,8%	91	19,0%	51	46	47	44	
Nacht (23-7u)	42	8,5%	43	9,1%	26	24	16	19	
Ochtendspits (7-9u)	52	10,6%	42	8,8%	42	33	11	9	
Avondspits (16-18u)	76	15,4%	72	15,2%	37	36	39	37	

		Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest		
		Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	
00:00 - 01:00	-	6	1,3%	8	1,6%	3	4	3	4	
01:00 - 02:00	-	4	0,7%	5	1,1%	1	2	2	3	
02:00 - 03:00	-	1	0,3%	2	0,5%	1	1	1	2	
03:00 - 04:00	-	2	0,4%	2	0,4%	2	1	0	1	
04:00 - 05:00	-	1	0,1%	1	0,2%	1	1	0	0	
05:00 - 06:00	-	4	0,8%	4	0,8%	3	3	1	1	
06:00 - 07:00	-	12	2,5%	10	2,1%	11	9	1	1	
07:00 - 08:00	-	20	4,1%	16	3,3%	16	12	4	4	
08:00 - 09:00	-	32	6,6%	26	5,5%	26	21	6	5	
09:00 - 10:00	-	21	4,3%	20	4,2%	12	11	9	9	
10:00 - 11:00	-	21	4,3%	22	4,5%	12	13	9	9	
11:00 - 12:00	-	22	4,5%	25	5,1%	12	13	10	11	
12:00 - 13:00	-	30	6,1%	32	6,7%	16	17	14	15	
13:00 - 14:00	-	30	6,2%	31	6,5%	18	18	13	13	
14:00 - 15:00	-	30	6,1%	32	6,7%	16	17	14	15	
15:00 - 16:00	-	33	6,8%	35	7,2%	17	17	17	17	
16:00 - 17:00	-	38	7,6%	37	7,7%	19	19	18	18	
17:00 - 18:00	-	38	7,8%	36	7,5%	18	17	21	19	
18:00 - 19:00	-	36	7,4%	33	7,0%	18	16	18	17	
19:00 - 20:00	-	32	6,4%	29	6,1%	18	16	13	13	
20:00 - 21:00	-	29	5,8%	27	5,6%	15	14	14	13	
21:00 - 22:00	-	21	4,3%	19	3,9%	11	9	10	9	
22:00 - 23:00	-	16	3,2%	16	3,4%	7	7	9	9	
23:00 - 24:00	-	12	2,4%	12	2,5%	4	4	8	7	

		Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest		
		Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	
Licht (L)		476	97,0%	464	97,4%	97,3%	97,7%	96,5%	97,1%	
Middelzwaar (M)		13	2,6%	11	2,2%	2,4%	2,0%	3,0%	2,5%	
Zwaar (Z)		2	0,4%	2	0,3%	0,3%	0,3%	0,5%	0,4%	



		Aantal voertuigen	
za 11-jun		475	
zo 12-jun		375	
ma 13-jun		477	
di 14-jun		419	
wo 15-jun		506	
do 16-jun		536	
vr 17-jun		525	
za 18-jun		431	
zo 19-jun		471	
ma 20-jun		457	
di 21-jun		461	
wo 22-jun		511	

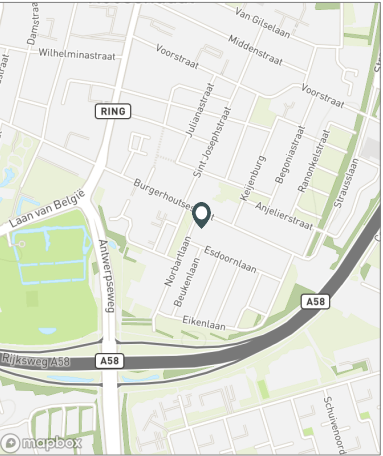
		Snelheid		
		Doorsnede	Ri. Noordoost	Ri. Zuidwest
Gem. snelheid		25	25	24
V85		31	32	30
< 15 km/u		4,3%	3%	5,9%
15 - 20 km/u		15,1%	13,3%	17,4%
20 - 25 km/u		30,7%	30,1%	31,5%
25 - 30 km/u		32,7%	34,1%	31%
30 - 35 km/u		13,2%	15,3%	10,6%
35 - 40 km/u		3,3%	3,7%	2,7%
40 - 45 km/u		0,5%	0,5%	0,6%
> 45 km/u		0,2%	0,1%	0,3%

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

Meetlocatie
Norbartlaan
Roosendaal
Tussen Esdoornlaan en Burgerhoutsestraat
Ri. 1 = Ri. Noordoost (Burgerhoutsestraat)
Ri. 2 = Ri. Zuidwest (Esdoornlaan)

Meting
Meetperiode: 10 juni t/m 23 juni 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Van Agtmaal
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

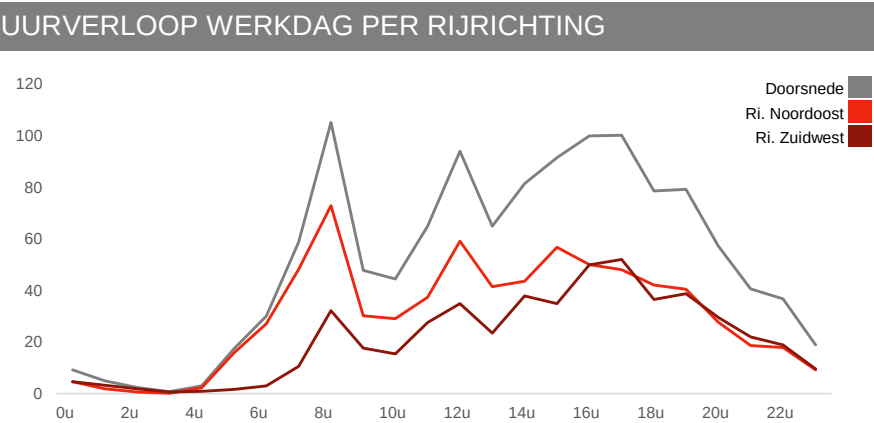
NORBARTLAAN, ROOSENDAAL

Tussen Esdoornlaan en Burgerhoutsestraat

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	
Etmaal (0-24u)	1233	100%	1133	100%	725	660	507	473	
Dag (7-19u)	932	75,6%	854	75,4%	559	508	373	346	
Avond (19-23u)	214	17,3%	195	17,2%	105	96	109	99	
Nacht (23-7u)	87	7,0%	84	7,4%	61	55	25	29	
Ochtendspits (7-9u)	164	13,3%	128	11,3%	121	95	43	33	
Avondspits (16-18u)	200	16,2%	175	15,4%	98	87	102	88	

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	
00:00 - 01:00	9	0,7%	12	1,0%	5	5	5	6	
01:00 - 02:00	5	0,4%	7	0,6%	2	3	3	4	
02:00 - 03:00	2	0,2%	5	0,4%	1	2	2	3	
03:00 - 04:00	1	0,1%	2	0,1%	0	1	1	1	
04:00 - 05:00	3	0,2%	4	0,3%	2	2	1	2	
05:00 - 06:00	17	1,4%	14	1,2%	16	12	2	2	
06:00 - 07:00	30	2,4%	24	2,1%	27	21	3	3	
07:00 - 08:00	59	4,8%	46	4,0%	48	37	11	9	
08:00 - 09:00	105	8,5%	83	7,3%	73	58	32	25	
09:00 - 10:00	48	3,9%	46	4,0%	30	29	18	16	
10:00 - 11:00	44	3,6%	45	3,9%	29	28	15	17	
11:00 - 12:00	65	5,3%	68	6,0%	37	39	28	29	
12:00 - 13:00	94	7,6%	92	8,1%	59	58	35	34	
13:00 - 14:00	65	5,3%	68	6,0%	42	40	24	28	
14:00 - 15:00	82	6,6%	78	6,9%	44	43	38	35	
15:00 - 16:00	92	7,4%	82	7,2%	57	49	35	33	
16:00 - 17:00	100	8,1%	86	7,6%	50	43	50	43	
17:00 - 18:00	100	8,1%	89	7,9%	48	44	52	45	
18:00 - 19:00	79	6,4%	73	6,4%	42	40	37	33	
19:00 - 20:00	79	6,4%	69	6,1%	41	35	39	34	
20:00 - 21:00	57	4,6%	53	4,6%	28	26	30	26	
21:00 - 22:00	41	3,3%	39	3,4%	19	18	22	21	
22:00 - 23:00	37	3,0%	35	3,0%	18	17	19	17	
23:00 - 24:00	19	1,5%	18	1,6%	9	9	10	9	

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	
Licht (L)	1207	97,9%	1111	98,1%	97,2%	97,4%	99,0%	99,0%	
Middelzwaar (M)	17	1,4%	15	1,3%	1,8%	1,8%	0,7%	0,7%	
Zwaar (Z)	9	0,7%	7	0,6%	1,0%	0,8%	0,3%	0,3%	



	ETMAALTOTALEN	
	Aantal	voertuigen
za 11-jun	1009	
zo 12-jun	776	
ma 13-jun	1154	
di 14-jun	1224	
wo 15-jun	1193	
do 16-jun	1283	
vr 17-jun	1296	
za 18-jun	0	
zo 19-jun	0	
ma 20-jun	0	
di 21-jun	0	
wo 22-jun	0	

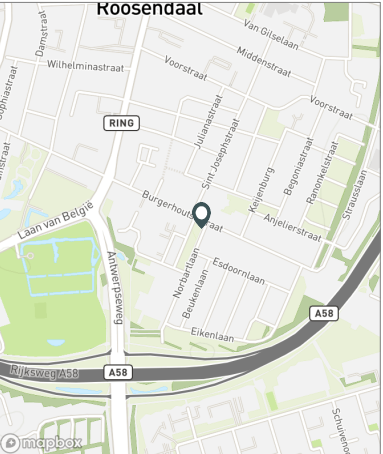
	SNELHEID		
	Doorsnede	Ri. Noordoost	Ri. Zuidwest
Gem. snelheid	22	22	22
V85	28	28	28
< 15 km/u	5,1%	6,3%	3,5%
15 - 20 km/u	20,8%	20,7%	21%
20 - 25 km/u	44,8%	42,5%	47,9%
25 - 30 km/u	25,1%	25,8%	24,2%
30 - 35 km/u	3,8%	4,2%	3,2%
35 - 40 km/u	0,3%	0,4%	0,2%
40 - 45 km/u	0%	0%	0%
> 45 km/u	0%	0%	0%

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

Meetlocatie
Norbartlaan
Roosendaal
Tussen Meidoornlaan en Burgerhoutsestraat
Ri. 1 = Ri. Noordoost (Burgerhoutsestraat)
Ri. 2 = Ri. Zuidwest (Meidoornlaan)

Meting
Meetperiode: 10 juni t/m 23 juni 2022
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: Van Agtmaal
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

NORBARTLAAN, ROOSENDAAL

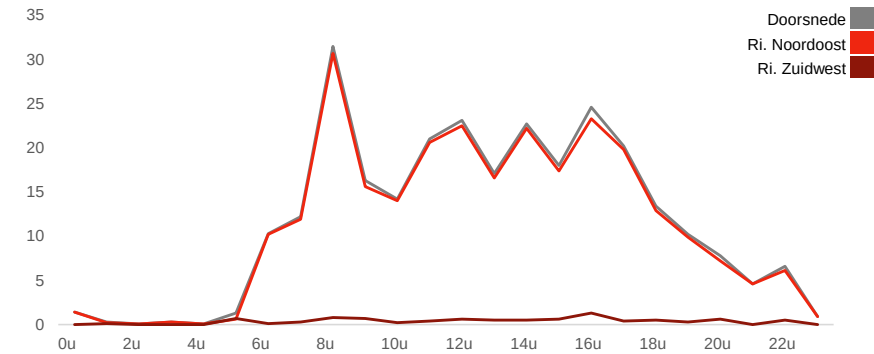
Tussen Meidoornlaan en Burgerhoutsestraat

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	
Etmaal (0-24u)	278	100%	242	100%	269	233	9	9	
Dag (7-19u)	234	84,2%	200	82,6%	228	194	7	6	
Avond (19-23u)	29	10,5%	29	11,8%	28	27	1	2	
Nacht (23-7u)	15	5,3%	13	5,5%	14	12	1	1	
Ochtendspits (7-9u)	44	15,7%	32	13,4%	43	32	1	1	
Avondspits (16-18u)	45	16,1%	38	15,7%	43	36	2	2	

		Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest		
		Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	
00:00 - 01:00	-	1	0,5%	2	0,8%	1	2	0	0	
01:00 - 02:00	-	0	0,1%	1	0,4%	0	1	0	0	
02:00 - 03:00	-	0	0,0%	1	0,2%	0	0	0	0	
03:00 - 04:00	-	0	0,1%	0	0,1%	0	0	0	0	
04:00 - 05:00	-	0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0	
05:00 - 06:00	-	1	0,5%	1	0,4%	1	0	1	1	
06:00 - 07:00	-	10	3,7%	8	3,2%	10	8	0	0	
07:00 - 08:00	-	12	4,4%	9	3,7%	12	9	0	0	
08:00 - 09:00	-	32	11,3%	23	9,7%	31	23	1	1	
09:00 - 10:00	-	16	5,9%	13	5,5%	16	13	1	1	
10:00 - 11:00	-	14	5,1%	13	5,5%	14	13	0	0	
11:00 - 12:00	-	21	7,5%	19	7,7%	21	18	0	0	
12:00 - 13:00	-	23	8,3%	20	8,4%	23	20	1	1	
13:00 - 14:00	-	17	6,1%	16	6,5%	17	15	1	1	
14:00 - 15:00	-	23	8,2%	20	8,1%	22	19	1	0	
15:00 - 16:00	-	18	6,5%	17	6,8%	17	16	1	1	
16:00 - 17:00	-	25	8,8%	21	8,5%	23	20	1	1	
17:00 - 18:00	-	20	7,3%	17	7,2%	20	17	0	1	
18:00 - 19:00	-	13	4,8%	13	5,2%	13	12	1	0	
19:00 - 20:00	-	10	3,7%	10	4,1%	10	9	0	1	
20:00 - 21:00	-	8	2,8%	8	3,2%	7	7	1	1	
21:00 - 22:00	-	5	1,7%	5	2,2%	5	5	0	0	
22:00 - 23:00	-	7	2,4%	6	2,4%	6	6	1	0	
23:00 - 24:00	-	1	0,3%	1	0,4%	1	1	0	0	

		Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest		
		Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	
Licht (L)		269	96,6%	234	96,8%	96,7%	96,8%	94,5%	95,0%	
Middelzwaar (M)		3	1,2%	3	1,1%	1,1%	1,0%	3,3%	3,3%	
Zwaar (Z)		6	2,2%	5	2,2%	2,2%	2,2%	2,2%	1,7%	

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen	
za 11-jun	173	
zo 12-jun	126	
ma 13-jun	264	
di 14-jun	314	
wo 15-jun	229	
do 16-jun	310	
vr 17-jun	0	
za 18-jun	0	
zo 19-jun	138	
ma 20-jun	211	
di 21-jun	290	
wo 22-jun	222	

SNELHEID

	Doorsnede	Ri. Noordoost	Ri. Zuidwest
Gem. snelheid	18	19	16
V85	24	24	26
< 15 km/u	15,8%	14,9%	41,5%
15 - 20 km/u	42,7%	43,4%	22,6%
20 - 25 km/u	33,1%	33,7%	17,9%
25 - 30 km/u	7,8%	7,6%	13,2%
30 - 35 km/u	0,5%	0,4%	3,8%
35 - 40 km/u	0,1%	0,1%	0,9%
40 - 45 km/u	0%	0%	0%
> 45 km/u	0%	0%	0%

