

# Ontwikkeling Noordwal Delden

Verkeerskundig onderzoek

Opdrachtgever  
Titel rapport

Gemeente Hof van Twente  
Ontwikkeling Noordwal Delden

Kenmerk  
Datum publicatie

011858.20220504.R1.02  
20 juni 2022

Status

Concept

© Copyright Goudappel Groep BV 20-6-22

# Inhoudsopgave

|                                               |           |
|-----------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Inleiding</b>                           | <b>1</b>  |
| <b>2. Parkeren</b>                            | <b>2</b>  |
| 2.1 Parkeerbehoefte                           | 2         |
| 2.2 Parkeerbalans                             | 3         |
| <b>3. Verkeersgeneratie</b>                   | <b>5</b>  |
| 3.1 Uitgangspunten                            | 5         |
| 3.2 Verkeersgeneratie                         | 6         |
| <b>4. Toets wegcapaciteit</b>                 | <b>8</b>  |
| 4.1 Huidige verkeersintensiteiten             | 8         |
| 4.2 Beoordeling wegvak                        | 8         |
| <b>5. Conclusies</b>                          | <b>10</b> |
| <b>Bijlage 1 Resultaten verkeerstellingen</b> | <b>11</b> |
| <b>Bijlage 2 Wegenscan</b>                    | <b>13</b> |

# 1. Inleiding

De gemeente Hof van Twente is voornemens om op twee nabijgelegen locaties in Delden appartementen te realiseren, waarin beide ontwikkelingen het parkeerterrein aangesloten hebben op de Noorderhagen. In deze studie wordt dieper ingegaan op de 15 appartementen die gerealiseerd worden aan de Noordwal te Delden. De ontwikkeling van woningen zorgt ervoor dat de parkeer- en verkeerssituatie verandert. De gemeente Hof van Twente heeft daarom ten behoeve van een goede ruimtelijke inpassing inzicht benodigd in de effecten van de woningbouwontwikkeling op de parkeer- en verkeerssituatie in de omgeving. Daarom heeft de gemeente Hof van Twente Goudappel BV gevraagd een verkeersonderzoek te doen naar de woningbouwontwikkeling aan de Noordwal 72, tussen de Noordwal en Noorderhagen, te Delden. In voorliggende rapportage bespreken wij onze aanpak, uitgangspunten en resultaten.



*Figuur 1.1: Ontwikkellocaties Delden (Noordwal 72 rechts op deze figuur)*

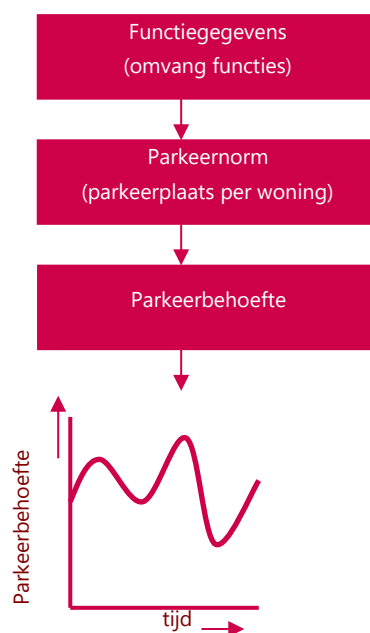
## 2. Parkeren

### 2.1 Parkeerbehoefte

#### Aanpak en uitgangspunten

De parkeervraag (aantal benodigde parkeerplaatsen) van de nieuwe functie is bepaald aan de hand van gemeentelijke parkeernormen. De gemeente Hof van Twente heeft haar parkeernormen opgenomen in de 'Parkeernormen gemeente Hof van Twente' vastgesteld d.d. mei 2016. De parkeernormen zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers van CROW<sup>1</sup>. De parkeervraag is berekend door de omvang van het functieprogramma van de ontwikkeling te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per eenheid).

Niet elke functie genereert op alle momenten van de dag en week een even grote parkeervraag. Zo kennen bewoners van de woningen de hoogste parkeervraag gedurende de nacht, terwijl het maatgevende moment voor bezoekers op een werkdagavond of een zaterdagavond ligt. Openbare parkeerplaatsen kunnen door verschillende parkeerders (doelgroepen) worden gebruikt, ook wel dubbelgebruik van parkeerplaatsen genoemd. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect. In dit geval zijn de te realiseren parkeerplaatsen bij de ontwikkeling enkel bedoeld voor de bewoners. Hierop is geen sprake van dubbelgebruik. In figuur 2.1 is de berekening van de parkeervraag schematisch weergegeven. Door de berekende parkeervraag af te zetten tegen de te realiseren parkeercapaciteit, ontstaat de parkeerbalans.



Figuur 2.1: Berekening parkeerbehoefte

#### Uitgangspunten

##### Parkeernorm

De gemeente Hof van Twente maakt binnen haar parkeernormennota onderscheid naar locatie van de ontwikkeling ten opzichte van het stadscentrum. De ontwikkellocatie is gelegen in de stedelijke zone 'centrum'. Binnen de hoofdgroep 'wonen' wordt onderscheid gemaakt tussen 'koop-' en 'huurwoningen' en is onderscheid gemaakt naar type woning en prijsklasse. Voor de appartementen wordt uitgegaan van 'huur etage midden/goedkoop'. De parkeernorm die hierbij hoort is 1,1 parkeerplaats per woning, de bewonersnorm bedraagt 0,8 en de bezoekersnorm bedraagt 0,3.

<sup>1</sup> CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer & vervoer en werk & veiligheid

### Salderen

Op dit moment is op de ontwikkellocatie de 'woningstichting Delden' (373m<sup>2</sup>) gesitueerd. Deze functie is vertaald naar 'commerciële dienstverlening' conform de parkeernormennota. De bijbehorende parkeernorm die hierbij hoort is 2,45 per 100m<sup>2</sup>. Wanneer de huidige parkeerbehoefte wordt gesaldeerd van de parkeerbehoefte van het plan ontstaat een nieuwe parkeerbehoefte weergegeven in tabel 2.2.

### Aanwezigheidspercentages

In tabel 2.1 zijn de aanwezigheidspercentages weergegeven die worden gebruikt bij de parkeerbehoefteberekening.

| functie                     | werkdag<br>ochtend | werkdag<br>middag | werkdag<br>avond | koop<br>avond | werkdag<br>nacht | zaterdag<br>middag | zaterdag<br>avond | zondag<br>middag |
|-----------------------------|--------------------|-------------------|------------------|---------------|------------------|--------------------|-------------------|------------------|
| woningen bewoners           | 50%                | 50%               | 90%              | 80%           | 100%             | 60%                | 80%               | 70%              |
| woningen bezoekers          | 10%                | 30%               | 60%              | 60%           | 0%               | 60%                | 100%              | 80%              |
| commerciële dienstverlening | 100%               | 100%              | 5%               | 5%            | 0%               | 0%                 | 0%                | 0%               |

Tabel 2.1: gehanteerde aanwezigheidspercentages

### Resultaat parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte is weergegeven in tabel 2.2.

| functie                     | parkeer<br>behoefte | werkdag<br>ochtend | werkdag<br>middag | werkdag<br>avond | koop<br>avond | werkdag<br>nacht | zaterdag<br>middag | zaterdag<br>avond | zondag<br>middag |
|-----------------------------|---------------------|--------------------|-------------------|------------------|---------------|------------------|--------------------|-------------------|------------------|
| woningen bewoners           | 12                  | 6,0                | 6,0               | 10,8             | 9,6           | 12,0             | 7,2                | 9,6               | 8,4              |
| woningen bezoekers          | 4,5                 | 0,5                | 1,4               | 2,7              | 2,7           | 0,0              | 2,7                | 4,5               | 3,6              |
| commerciële dienstverlening | 9,1                 | 9,1                | 9,1               | 0,5              | 0,5           | 0,0              | 0,0                | 0,0               | 0,0              |
| <b>totaal</b>               | <b>7,4</b>          | <b>-2,7</b>        | <b>-1,8</b>       | <b>13,0</b>      | <b>11,8</b>   | <b>12,0</b>      | <b>9,9</b>         | <b>14,1</b>       | <b>12,0</b>      |

Tabel 2.2: Resultaat parkeerbehoefte ontwikkeling Noorderhagen Delden

In tabel 2.2 is te zien dat na toepassing van dubbelgebruik de parkeerbehoefte op het maatgevende moment, de zaterdagavond, afgerond 15 parkeerplaatsen bedraagt.

## 2.2 Parkeerbalans

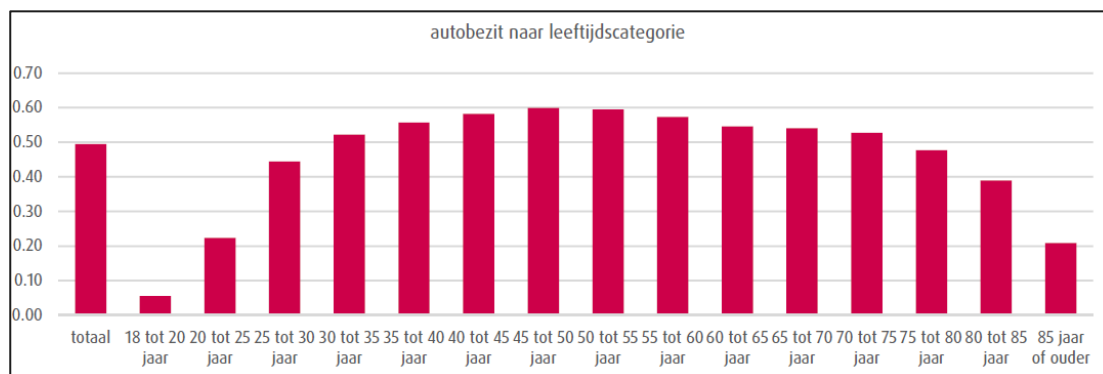
Op eigen terrein zijn 14 parkeerplaatsen gesitueerd. Hierdoor ontstaat de volgende parkeerbalans.

|                 |           |
|-----------------|-----------|
| Parkeerbehoefte | 15        |
| Parkeeraanbod   | 14        |
| <b>Saldo</b>    | <b>-1</b> |

Tabel 2.3: Parkeerbalans ontwikkeling Noorderhagen Delden

Uit de parkeerbalans blijkt dat op eigen terrein er 1 parkeerplaats te weinig is om in de parkeerbehoefte te voldoen. Daarnaast komt nog een extra parkeerplaats te vervallen als gevolg van de aanleg van een toegang naar het parkeerplaatsen voor deze nieuw te bouwen appartementen. Op het parkeerterrein bij Stadshagen, gelegen op een loopafstand van circa 150 meter van de ontwikkellocatie, is het mogelijk het benodigde aantal parkeerplaatsen dat niet op eigen terrein gerealiseerd kan worden, alsnog door de ontwikkelaar te realiseren. Dit worden vrij toegankelijke openbare parkeerplaatsen zonder aanvullende voorzieningen.

Het benodigde aantal parkeerplaatsen is theoretisch bepaald op basis van de gemeentelijke parkeernormen. De ontwikkelaar is voornemens bepaalde doelgroepen na de ontwikkeling te faciliteren, onder andere jongeren. Uit CBS data blijkt dat het autobezit onder de doelgroepen verschilt. In figuur 2.2 is te zien dat in de leeftijdsklassen tot circa 35 jaar het autobezit lager ligt dan gemiddeld. De gemeentelijke parkeernormen zijn gebaseerd op het gemiddelde. Door sterk in te zetten op de doelgroepen tot circa 35 jaar ligt het gewogen autobezit op circa 80% van het gemiddelde. Hierdoor kan het benodigde aantal parkeerplaatsen voor de bewoners van de woningen met 20% gecorrigeerd worden. In bovenstaande analyse is deze correctie niet verwerkt. Verwacht wordt dat het benodigde aantal parkeerplaatsen in de praktijk lager ligt dan theoretisch berekend.



Figuur 2.2: Verdeling autobezit naar leeftijdscategorie (bron: CBS Statline)

## 3. Verkeersgeneratie

De volgende stap in de beoordeling van de Noorderhagen is het inzichtelijk maken van het (toekomstig) gebruik van de ontsluiting. In dit hoofdstuk is dit toekomstige gebruik inzichtelijk gemaakt. Nieuwe functies of een wijziging van bestaande functies leiden tot een ander verkeersbeeld. Iedere functie heeft een bepaalde verkeersgeneratie (het aantal motorvoertuigbewegingen van en naar een functie) die is opgebouwd uit aankomend en vertrekkend verkeer. Het gemeentelijk beleid heeft geen eigen kencijfers of normen met betrekking tot verkeersgeneratie. De extra verkeersgeneratie als gevolg van ontwikkelingen aan de wordt berekend aan de hand van de meest recente CROW-kencijfers. Hierbij wordt een verdere verfijning naar inkomende en uitgaande verkeersbewegingen tijdens de verkeerskundig maatgevende ochtend- en avondspits gemaakt. Hierbij wordt uitgegaan van twee ontwikkelingen met het parkeerterrein gelegen aan de Noorderhagen.

### 3.1 Uitgangspunten

#### Functieprogramma

In tabel 3.1 is het beoogde toekomstige functieprogramma aan de Noorderhagen weergegeven.

| functie                   | functie CROW 381                                        | omvang    | eenheid         |
|---------------------------|---------------------------------------------------------|-----------|-----------------|
| appartementen Molenstraat | koop, appartement, midden                               | 8         | woningen        |
| appartementen Noordwal    | huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur) | 15        | woningen        |
| <i>totaal</i>             |                                                         | <i>23</i> | <i>woningen</i> |

Tabel 3.1: functieprogramma ontwikkelingen aan de Noorderhagen

Voor het bepalen hoeveel verkeer de locatie genereert, is inzicht in het aantal verkeersbewegingen per functie-eenheid (woning) benodigd. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van CROW kencijfers<sup>2</sup>. CROW heeft naast de parkeerkencijfers ook kencijfers met betrekking tot verkeersgeneratie opgesteld. De hoeveelheid motorvoertuigbewegingen is afhankelijk van de stedelijkheidsgraad en ligging van de locatie. Binnen deze studie wordt voor de ontwikkellocatie uitgegaan van 'weinig stedelijk' gebied en een locatie gelegen in 'centrum'.

CROW hanteert binnen de kencijfers een bandbreedte. In deze studie wordt uitgegaan van het *gemiddelde* van deze bandbreedte. Op dit moment bestaat voor deze ontwikkeling geen aanleiding om hiervan af te wijken.

De kencijfers van CROW betreffen verkeersintensiteiten per weekdag. Voor de beoordeling van de Noorderhagen is de werkdag maatgevend. De omrekenfactor van week- naar werkdag voor de functie wonen bedraagt conform CROW 1,11. In tabel 2.2 is de vertaling van het functieprogramma naar de functies van CROW met bijbehorende kencijfers voor verkeersgeneratie weergegeven in motovoertuigbewegingen (mvt) per weekdag- en werkdagetmaal.

<sup>2</sup> CROW publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren – Van parkeerkencijfers naar parkeernormen

| functie       | functie CROW 381                                           | kencijfer weekdag<br>(mvt/etmaal) | kencijfer werkdag<br>(mvt/etmaal) | eenheid |
|---------------|------------------------------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|---------|
| appartementen | huur, appartement, midden/goedkoop<br>(incl. sociale huur) | 4,1                               | 4,6                               | woning  |
| appartementen | koop, appartement, midden                                  | 5,8                               | 6,4                               | woning  |

Tabel 3.2: Gehanteerde verkeersgeneratiekencijfers

## 3.2 Verkeersgeneratie

Aan de hand van de gehanteerde uitgangspunten is de verkeersgeneratie voor toekomstige situatie berekend. In tabel 3,2 zijn de resultaten van de verkeersgeneratie berekeningen voor de werkdag weergegeven.

| functie                                                    | kencijfer | aantal    | verkeersgeneratie<br>werkdag |
|------------------------------------------------------------|-----------|-----------|------------------------------|
| huur, appartement,<br>midden/goedkoop (incl. sociale huur) | 4,6       | 15        | 69                           |
| koop, appartement, midden                                  | 6,4       | 8         | 52                           |
| <b>totaal</b>                                              |           | <b>23</b> | <b>121</b>                   |

Tabel 3.3: Verkeersgeneratie ontwikkelingen Noorderhagen

Uit de tabel blijkt dat de ontwikkeling circa 121 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal genereert. In deze analyse wordt hier geen rekening mee gehouden door middel van saldering. Omdat de ingang van de 123 BestDeal niet gesitueerd is aan de Noorderhagen.

Op werkdagen kent de locatie twee verkeerskundig maatgevende momenten: de ochtend- en de avondspits. Aanvullend is gekeken naar de verkeersgeneratie tijdens de maatgevende momenten: de ochtend- en avondspitsperioden. Hierbij is voor het drukste uur tijdens de ochtend- en de avondspits het verkeerseffect van de ontwikkelingsplannen inzichtelijk gemaakt. Op basis van de berekende verkeersgeneratie is een vertaling gemaakt naar verkeersgeneratie voor de beide spitsperioden en verder onderscheid in aankomende en vertrekkende motorvoertuigbewegingen. Hiervoor zijn kencijfers van CROW<sup>3</sup> over de verdeling van verkeersgeneratiecijfers gebruikt. In tabel 3.4 zijn de omrekenfactoren voor de ochtend- en de avondspits weergegeven. Hierbij is tevens onderscheid gemaakt naar in- en uitgaande verkeersbewegingen.

<sup>3</sup> CROW publicatie 256: Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden

| periode            | aandeel verkeersgeneratie |
|--------------------|---------------------------|
| etmaal             | 100%                      |
| ochtendspits       | 8%*                       |
| <i>aankomend</i>   | 11%                       |
| <i>vertrekkend</i> | 89%                       |
| avondspits         | 9%*                       |
| <i>aankomend</i>   | 80%                       |
| <i>vertrekkend</i> | 20%                       |

\* Betreft percentage etmaalintensiteiten

Tabel 3.4: omrekenfactoren ochtend- en avondspitsperioden

Aan de hand van de verkeersgeneratieberekeningen en de verdeling naar richtingen en spitsperioden is het verkeerseffect van de ontwikkeling voor de spitsperioden bepaald. Hierbij is tevens onderscheid gemaakt naar in- en uitgaande verkeersbewegingen. In tabel 3.5 is de verkeersgeneratie voor de huidige en de toekomstige situatie weergegeven.

| periode            | verkeersgeneratie |
|--------------------|-------------------|
| etmaal             | 121               |
| ochtendspits       | 10                |
| <i>aankomend</i>   | 1                 |
| <i>vertrekkend</i> | 9                 |
| avondspits         | 11                |
| <i>aankomend</i>   | 9                 |
| <i>vertrekkend</i> | 2                 |

Tabel 3.5: Resultaat verkeersgeneratie in de spitsperioden

Uit de tabel blijkt dat via de Noorderhagen in de plansituatie in de ochtendspits circa 10 motorvoertuigbewegingen in het drukste uur tijdens de ochtendspits van en naar de ontwikkellocatie rijden. Tijdens het drukste uur in de avondspits zijn dit er circa 11. Verkeerskundig zijn deze verkeersintensiteiten beperkt. Gemiddeld rijdt hiermee op het drukste spitsuur op een werkdag één auto per 6 minuten extra via de Noorderhagen.

## 4. Toets wegcapaciteit

In de laatste stap wordt gekeken naar het verkeersafwikkeling op de Noorderhagen. Hierbij wordt getoetst in hoeverre de Noorderhagen het extra verkeer op een veilige manier kan afwikkelen. Hiervoor wordt een toets uitgevoerd over de omliggende wegvakken.

De toekomstige verkeerssituatie op de omliggende wegvakken wordt getoetst met behulp van de Wegenscan. De Wegenscan is een tool ontwikkeld door Goudappel waarmee op basis van kenmerken op en langs de weg (o.a. verhardingsbreedte, aanwezigheid voorzieningen langzaam verkeer en omgevingskenmerken) een uitspraak wordt gedaan over de maximaal wenselijke verkeersintensiteit vanuit oogpunt van verkeer en veiligheid. Met behulp van de Wegenscan is het evenwicht tussen de huidige vormgeving, functie en het gebruik van de wegvakken nabij het plangebied getoetst aan de richtlijnen binnen Duurzaam Veilig. In deze tool zijn landelijke ontwerprichtlijnen van onder meer kennisinstituut CROW opgenomen.

### 4.1 Huidige verkeersintensiteiten

De huidige verkeersintensiteiten op de Noorderhagen zijn bepaald aan de hand van mechanische verkeerstellingen, die hebben plaatsgevonden tussen 1 april en 7 april 2022 en zijn weergegeven in bijlage 1. Als uitgangspunt is de maatgevende dag met het hoogste aantal motorvoertuigen genomen.

| Wegvak       | Aantal motorvoertuigen drukste teldag |
|--------------|---------------------------------------|
| Noorderhagen | 115                                   |

Tabel 4.1: Gehanteerde etmaalintensiteit Noorderhagen

### 4.2 Beoordeling wegvak

Onderstaand zijn de resultaten van de beoordeling van de wegvakken weergegeven. De ruwe resultaten van de beoordeling van de wegvakken zijn opgenomen in bijlage 1. Hierbij wordt opgemerkt dat de genoemde capaciteitsgrenzen een ideaalsituatie omvatten.

#### Beoordeling Noorderhagen

##### *Functie en vormgeving*

De Noorderhagen functioneert als erftoegangsweg met een bijbehorend snelheidsregime van 30 km/h. De rijbaan bedraagt 3,1 meter. Er zijn op de weg geen aparte voorzieningen voor fietsers en voetgangers gesitueerd. Hiernaast zijn er ook geen aparte parkeervakken gesitueerd, waardoor auto's gedeeltelijk op de rijbaan zijn geparkeerd. Aan de hand van deze vormgeving en functie is de Wegenscan ingevuld, zoals opgenomen in bijlage 2.



*Figuur 4.1: Noorderhagen Delden*

#### *Resultaten Wegenscan*

In figuur B2.1 zijn de uitkomsten van de Wegenscan gevisualiseerd. Aan de hand van de toets blijkt dat op de Noorderhagen maximaal circa 500 mvt/etmaal passend zijn voor een verkeersveilige omgeving. Het aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal in de huidige situatie (115) en de plansituatie ( $115 + 121 = 236$ ) past dus goed bij de vormgeving van de weg.

#### *Functioneren in de praktijk*

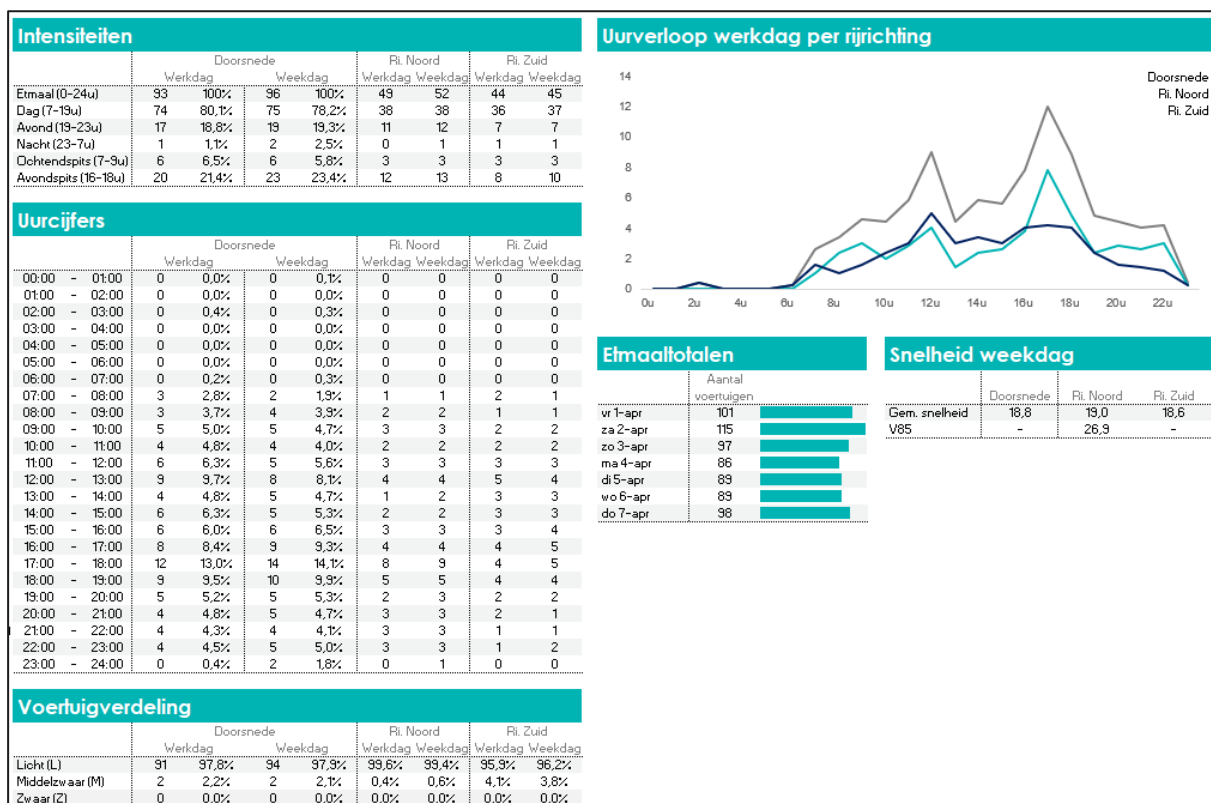
Tijdens de schouw op locatie, d.d. dinsdag 12 april 2022, viel het op dat nagenoeg alle geparkeerde voertuigen langs de Noorderhagen geparkeerd stonden met de neus in noordelijke richting. Dit verkeer komt in zuidelijke richting aanrijden en vertrekt in noordelijke richting. Door de voorgestelde vormgeving neemt het risico op elkaar moeten passeren toe. Het profiel op de Noorderhagen is relatief krap, passeren kan op het grootste deel van het wegvak, zij het met een lage snelheid. De verkeersgeneratie van de ontwikkeling is zeer beperkt, waardoor de kans op ontmoetingen ook klein is. Om aan te sluiten bij het huidige functioneren, en de ontmoetingskans tot een minimum te beperken is het instellen van éénrichtingsverkeer een effectieve maatregel. Geadviseerd wordt in dat geval aan te sluiten bij het huidige functioneren, dus het inrijden mogelijk te maken komend vanaf de Langestraat in noordelijke richting. Vanwege het beperkte zicht op het kruispunt tussen de Noorderhagen en Langestraat wordt het uitrijden aan deze zijde afgeraden.

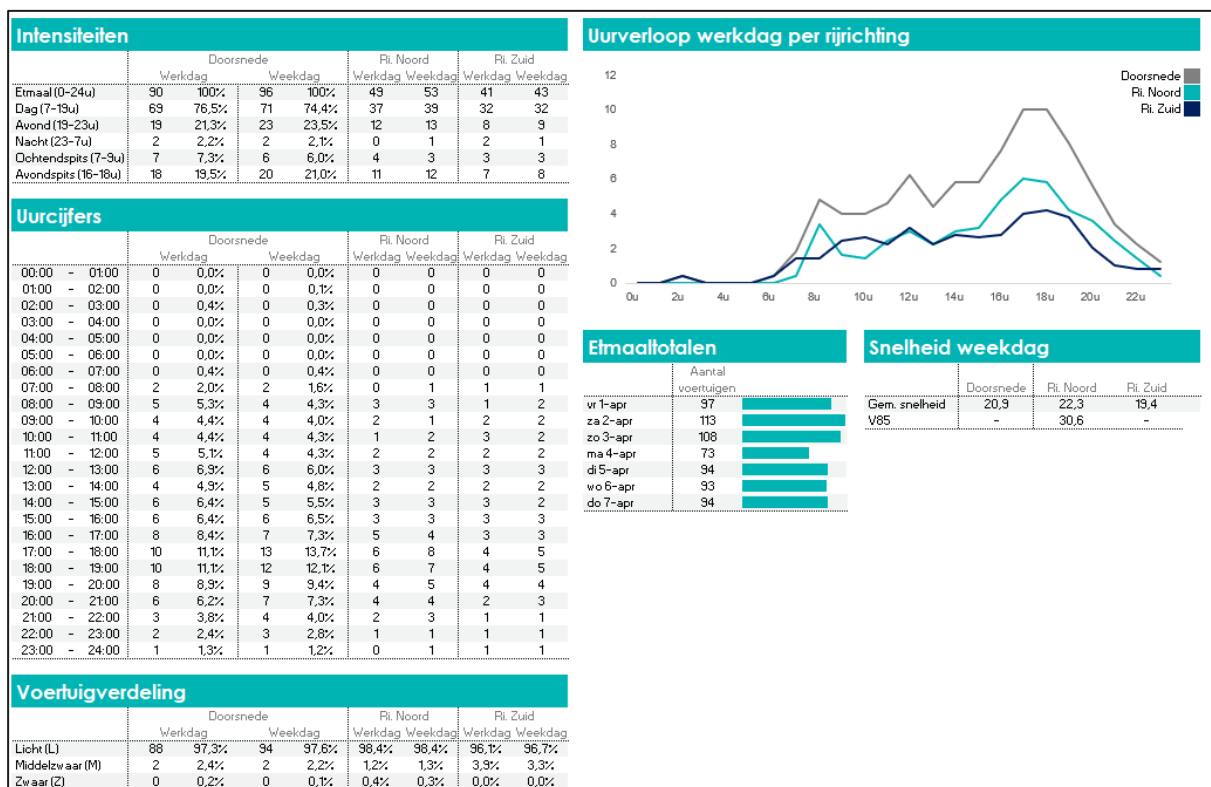
## 5. Conclusies

Goudappel heeft in opdracht van de gemeente Hof van Twente een parkeer- en verkeersonderzoek uitgevoerd naar de effecten van de beoogde ontwikkeling aan de Noordwal 72 in Delden. Uit dit onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- De netto parkeerbehoefte van de ontwikkeling bedraagt afgerond 15 parkeerplaatsen, op eigen terrein zijn twee parkeerplaatsen (inclusief vervallen parkeerplaats door de aansluiting) te weinig om in de parkeerbehoefte conform het gemeentelijke parkeerbeleid te voorzien. Deze parkeerplaatsen kunnen worden voorzien bij Stadshagen. Daarnaast zijn in de omgeving van de ontwikkellocatie parkeerplaatsen aanwezig.
- De ontwikkelingen hebben samen een verkeersgeneratie van circa 121 mvt/werkdagemaal, dit verkeer wordt afgewikkeld op de Noorderhagen;
- De Noorderhagen beschikt in de huidige vormgeving over voldoende capaciteit om het verkeer in de toekomstige situatie inclusief verkeersgeneratie van de ontwikkelingen op een acceptabele wijze af te wikkelen. De toekomstige verkeersintensiteit blijft ruim onder de maximaal wenselijke verkeersintensiteit op basis van de huidige vormgeving conform Duurzaam Veilig.
- Om de kans op ontmoetingen in de praktijk verder te verkleinen is het mogelijk éénrichtingsverkeer in te stellen, met inrijden vanaf de zuidzijde en vertrek in noordelijke richting.

# Bijlage 1 Resultaten verkeerstellingen



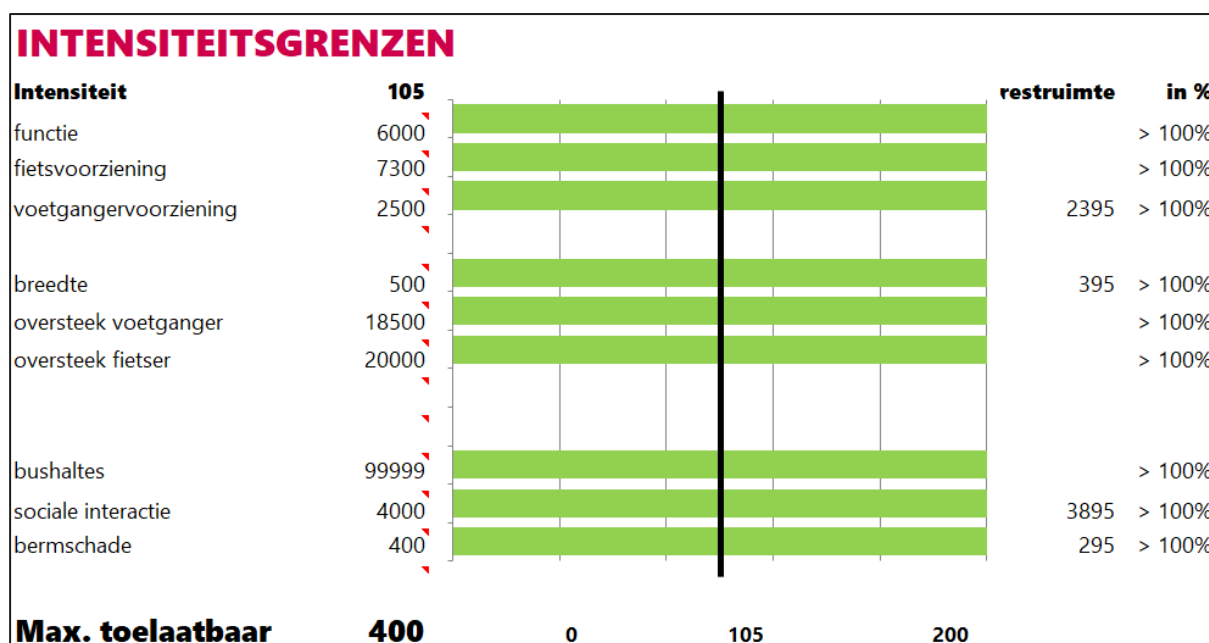


Figuur B1.1: Resultaten verkeerstellingen Delden

# Bijlage 2 Wegenscan

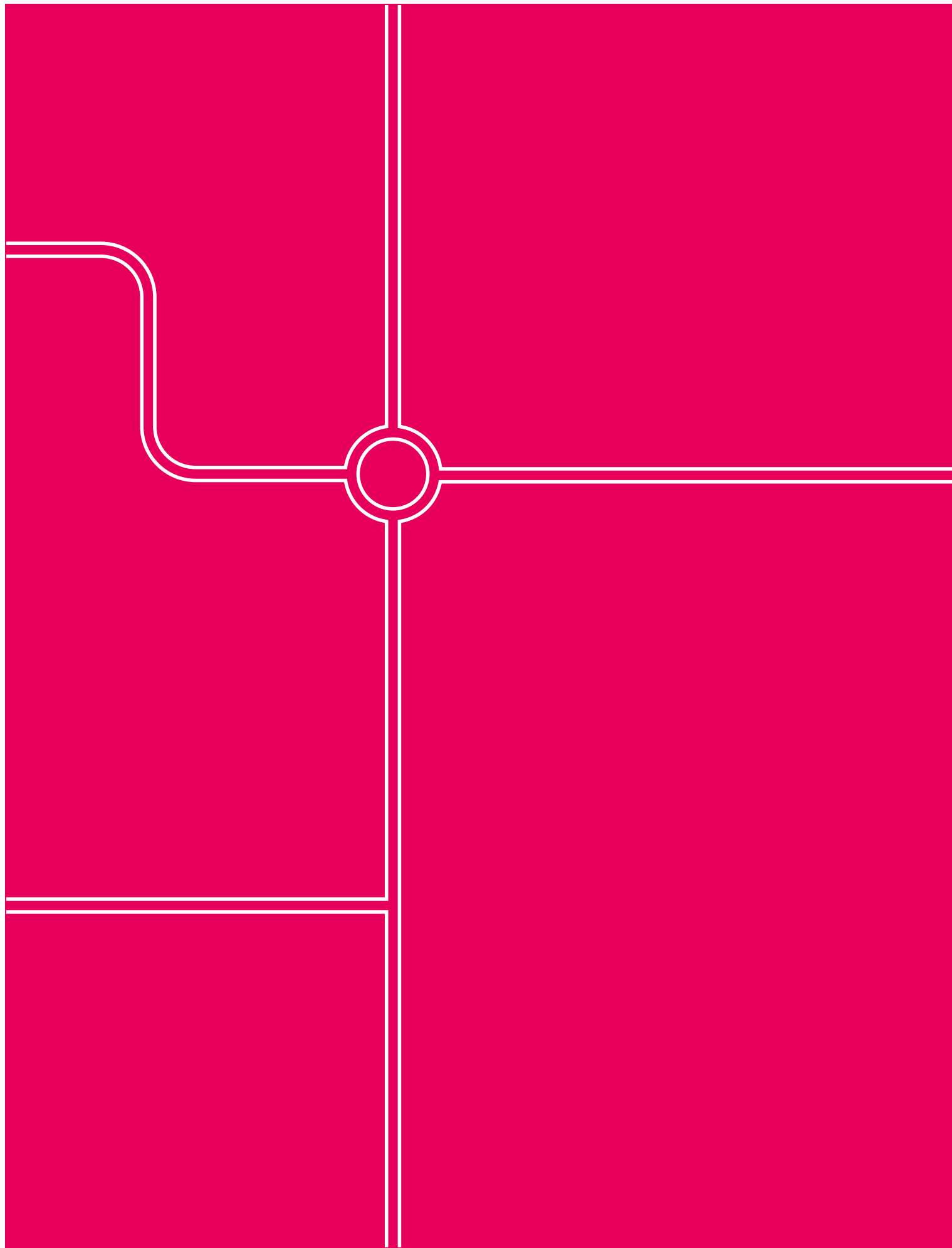
| functie                             |                      | vormgeving                               |                  |
|-------------------------------------|----------------------|------------------------------------------|------------------|
| wegtype                             | erftoegangsweg       | rijbaanbreedte (m)                       | 3,1              |
| ligging                             | dorp                 | fietsvoorzieningen                       | gemengd          |
| Schaalniveau                        | woonstraat           | voetgangersvoorzieningen                 | op rijbaan       |
| gewenste oversteekwaliteit?         | redelijk             | parkeervakken zijde 1                    |                  |
| parkeerwisselingen                  | beperkt              | schrikruimte tot parkeren 1 (m)          |                  |
| sociale interactie van belang       | gemiddeld            | parkeervakken zijde 2                    |                  |
| gebruik                             |                      | schrikruimte tot parkeren 2 (m)          |                  |
| intensiteit autoverkeer (mvt/etm)   | 105                  | oversteek fiets                          | geen voorziening |
| aandeel vrachtverkeer (%)           | 5                    | oversteek voet                           | geen voorziening |
| aantal bussen                       |                      | dichtheid zijstraten                     |                  |
| intensiteit fietsverkeer (etmaal)   | 2000                 | aantal takken kruispunt                  |                  |
| intensiteit voetgangers             | Laag                 | vormgeving kruispunt                     |                  |
| intensiteit oversteek fiets         | laag                 | ondergrond (bermschade)                  | zand             |
| intensiteit oversteek voetgangers   | Laag                 | rijrichtingscheiding                     | geen             |
| intensiteit drukste zijweg(mvt/etm) |                      | banden en zijmarkering                   | banden           |
| snelheid (v85) (km/u)               | 30                   | bushaltes                                | geen             |
| eenrichtingverkeer                  | tweerichtingverkeer  | verharding                               | asfalt           |
| parkeren op de rijbaan              | meer dan incidenteel | breedte fietsvoorziening per richting(m) |                  |
| spelen op straat uitgangspunt?      |                      | breedte loopvoorziening per richting (m) |                  |

Figuur B2.1: Input Wegenscan Noorderhagen



Figuur B2.1: Output Wegenscan Noorderhagen

Aan weersijden van de Noorderhagen zijn 'banden' gelegen. Dit zorgt voor een fysieke scheiding tussen berm en rijbaan, hierdoor wordt de factor 'bermschade' **niet** meegenomen in de beoordeling. De maximaal wenselijke verkeersintensiteit bedraagt circa 500 mvt/etmaal.



*Goudappel Groep BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland*

Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
Nederland

Postbus 161  
7400 AD Deventer  
Nederland

+31(0) 570 666 222  
[info@goudappel.nl](mailto:info@goudappel.nl)  
[www.goudappel.nl](http://www.goudappel.nl)

BTW NL 0071 06 798 B01  
KVK 3802 3224  
IBAN NL71 INGB 0701 2167 86