

Bezoekadres
Nieuwevaart 5-9
1018 AA Amsterdam

Postbus 95089
1090 HB Amsterdam
Telefoon 020 556 5000
Fax 020 556 5700
www.ivv.amsterdam.nl



Gemeente Amsterdam
Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Retouradres: DIVV, Postbus 95089, 1090 HB Amsterdam

Johannes Beuckens
DIVV

70016DC.F445

Datum 11 januari 2013
Ons kenmerk DIVV/INT/2012000699
Uw kenmerk
Behandeld door
Doorkiesnummer
Faxnummer
E-mail

Bijlage
1. Intensiteitenplots
2. Tabellen verkeersintensiteiten Stadhouderskade

Kopie aan

Onderwerp Rapportage VO120236: Levering verkeersintensiteiten Stadhouderskade

Geachte heer Beuckens,

Hierbij leveren wij de verkeersintensiteiten van de Stadhouderskade op. Deze rapportage is het eindproduct van onze offerte d.d. 10 oktober 2012 met kenmerk DIVV/UIT/2012006537 voor de levering van deze gegevens.

Op 25 september heeft u in een gesprek met de heer S.A. Suiker een offerteverzoek gedaan voor het leveren van verkeerscijfers op een aantal wegvakken van de Stadhouderskade ten behoeve van milieuberekeningen op deze locaties. De aanleiding is dat in verband met de herinrichting van het Leidseplein een aantal verkeersmaatregelen wordt getroffen die een wijziging van de verkeersstromen in het gebied teweeg zal brengen. Om deze wijzigingen te onderzoeken en geprognosticeerde verkeerscijfers van een aantal wegvakken te genereren is het verkeersmodel ingezet. De aanpak van het onderzoek is in onderstaand plan van aanpak nader uitgewerkt. De resultaten van het onderzoek zijn in de bijlagen opgenomen.

Werkwijze en uitgangspunten

Werkwijze

De werkwijze die voor het beantwoorden van de vraag is gevolgd is in onderstaand stappenplan uitgewerkt.

Stap 1: Referentie analyseren en intensiteiten genereren.

In deze stap is het netwerk van de referentiesituatie voor 2010, 2015, 2020 en 2030 in Genmod gecontroleerd. Daarbij is gekeken of de zone-indeling en het netwerk in het verkeersmodel rond het Leidseplein voldoende gedetailleerd is om op de gestelde vragen antwoord te geven. Het netwerk is een sterk vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid, maar de belangrijkste verbindingen zoals de Marnixstraat, Koekjesbrug/Passeerdersgracht, Leidsebrug en Museumbrug zijn in het model opgenomen. Ook de zonering is voldoende om de effecten op deze belangrijkste wegvakken te bepalen. In het model wordt geen rekening gehouden met de voorziene maatregel om de rijrichting op de Zieseniskade om te draaien. Het model is niet gedetailleerd genoeg, waardoor het effect van deze maatregel geen wijzigingen in de uitkomst genereert. Dit heeft vooral te maken met de lage intensiteiten op dit wegvak. De intensiteitenplot van de referentie 2012 is opgenomen in bijlage 1. De uitgangspunten van de basisvarianten zijn vastgelegd in de "Basisgegevens verkeersprognoses" en zijn op 19 januari 2011 door B&W vastgesteld. Deze zijn gepubliceerd op de website <http://www.verkeersprognoses.amsterdam.nl/footer/achtergrond>.

Controle telling

Ter controle is een verkeerstelling van de avondspitsperiode uit 2009 op de Stadhouderskade op het kruispunt met de Hobbemakade vergeleken met de intensiteiten uit de plot van de referentie 2012. Het betreft een incidentele telling. De telling geeft een beeld van de avondspitsintensiteiten en is gebruikt om te controleren of de orde grootte van de intensiteiten vergelijkbaar is. De intensiteit op het westelijke wegvak van de Stadhouderskade is 2.700 mvt/2uur en de intensiteit op het oostelijke wegvak is 2.800 mvt/2 uur. In de referentiesituatie 2012 liggen deze intensiteiten op 2.700 en 2.600 mvt/2 uur. Uit de controle blijkt dat de waarde van de telling met de prognose voor 2012 geen grote afwijkingen oplevert.

Stap 2: Verkeersmaatregelen verwerken in verkeersmodel

Vervolgens zijn de verkeersmaatregelen voor de situatie in 2015, 2025 in het model geïmplementeerd, voor zover dat nog niet in de referentie is opgenomen. Het gaat om de volgende verkeersmaatregelen:

- Nieuwe Passeerderstraat (Koekjesbrug) in 2 richtingen.
- Knip voor gemotoriseerd verkeer in de Marnixstraat net na de Leidsegracht. Inrijden blijft alleen mogelijk voor bestemmingsverkeer met pas. Dit verkeer wordt in het model niet apart gegenereerd en kan daarom niet worden onderscheiden. De maatregel heeft tot gevolg dat de Marnixstraat wordt afgesloten en dat het verkeer een andere route moet kiezen. Dit zal waarschijnlijk tot een lichte overschatting van de intensiteiten op de Stadhouderskade leiden.
- Knip op Leidsebrug voor autoverkeer (bevoorradersverkeer blijft wel mogelijk, net als taxi's en alle OV).
- Hierboven is beschreven dat de Ziezeniskade niet in het verkeersmodel is opgenomen, vanwege de lage intensiteiten. Om het Leidseplein in het model toch bereikbaar te houden vanaf de Weteringschans is twee richtingsverkeer op de Weteringschans modelmatig ingesteld. De intensiteiten op de Weteringschans zullen dan ook eerder de bovenkant van de bandbreedte aangeven dan de onderkant.

Stap 3: Berekenen verkeersintensiteiten.

Voor de planjaren 2015, 2025 zijn zowel voor de referentie als voor de varianten de verkeersintensiteiten gegenereerd. Deze zijn gepresenteerd in bijlage 1. In deze stap is ook een controleslag uitgevoerd door de resultaten van de berekeningen te analyseren en controleren met de uitkomsten van de eerdere onderzoeken en beschikbare verkeersstellingen. Dit betreft onder meer het verkeersonderzoek in het kader van het VCO, het Verkeerscirculatie Onderzoek voor de binnenstad en het onderzoek naar de effecten van de mogelijke afsluiting van de Museumbrug.

Vergelijking Onderzoek VCO

- De intensiteiten op de Stadhouderskade zijn voor het basisjaar vergelijkbaar met het onderzoek van het VCO. In het VCO onderzoek dalen de intensiteiten in 2020 met circa 10-20%. De intensiteiten in de plots van bijlage 1 laten ook een lichte daling zien in 2020 ten opzichte van het basisjaar. Deze daling is minder sterk. De trend is dus vergelijkbaar, maar de resultaten wijken van elkaar af. Dit heeft vooral te maken met de verschillende uitgangspunten en modeltechniek van beide onderzoeken.

Vergelijking Onderzoek Museumbrug (VO120075)

In dit onderzoek is in het verkeersmodel GenMod2010 voor het planjaar 2015 inzichtelijk gemaakt wat de verkeerseffecten zijn van permanente verkeersmaatregelen op de Museumbrug en Leidsebrug. Daarbij zijn de volgende scenario's onderzocht:

- scenario 0 referentiesituatie 2015
- scenario 1 Leidsebrug afgesloten
- scenario 2 Leidsebrug en Museumbrug (richting de stad) afgesloten

Alle varianten zijn onderzocht in het planjaar 2015. De intensiteiten op de Stadhouderskade wijken op verschillende locaties licht af van de intensiteiten in de variant 2015 van dit onderzoek. De verschillen zijn gering en hebben te maken met een andere definitie van de maatregelen in beide onderzoeken. Zo zijn er in het onderzoek voor de Museumbrug geen aanvullende netwerkaanpassingen gedaan bij de afsluiting van de Leidsebrug.

Stap 4: Interpoleren verkeersintensiteiten.

De verkeersintensiteiten voor de milieuberekeningen voor 2015 en 2025 zijn vervolgens lineair geïnterpoleerd op basis van de uitkomsten van stap 3. Op basis van de uitkomsten zijn de tabellen met verkeersintensiteiten gegenereerd die het uitgangspunt vormen voor de milieuberekeningen.

Stap 5: Rapporteren

De bovenstaande stappen zijn uitgevoerd. In bijlage 2 zijn de tabellen gepresenteerd met de uitkomsten van het onderzoek.

Uitgangspunten

Voor het uitvoeren van de werkzaamheden wordt gebruik gemaakt van Genmod2010A. De planjaren waarvoor de gegevens dienen te worden geleverd zijn:

- 2012 (huidige situatie)
- 2015 (referentie en projectvariant)
- 2025 (referentie en projectvariant)

De zichtjaren 2012 en 2025 zijn geïnterpoleerd op basis van de referentie jaren 2010, 2020 en 2030.

De wegvakken waar de intensiteiten van worden geleverd zijn:

1. Nassaukade (Nieuwe Passeerdersstraat - Overtoom)
2. Stadhouderskade (Overtoom - Leidsebrug)
3. Stadhouderskade (Leidsebrug - Hobbemastraat)
4. Stadhouderskade (Hobbemastraat - Hobbemakade)
5. Stadhouderskade (Hobbemakade - Weteringlaan)
6. Stadhouderskade (Weteringlaan - 1e van der Helststraat)
7. Koekjesbrug
8. Weteringcircuit

Deze gegevens voldoen aan de eisen die hiervoor gesteld worden in de Wet geluidhinder en de Kaderrichtlijn Luchtkwaliteit.

Resultaten en conclusies

In de figuren met de intensiteitenplots in bijlage 1 valt in de eerste plaats op dat het in 2015 en 2025 in de Leidsebuurt rustiger is dan in 2012. De Leidsebrug en de Marnixstraat zijn immers afgesloten voor regulier autoverkeer. Het verkeer maakt na herinrichting gebruik van de Nieuwe Passeerdersstraat/Koekjesbrug. Relatief gaat het weliswaar om een behoorlijke toename, maar absoluut gaat het met zo'n 400 tot 500 auto's in 2 uur nog steeds om een kleine hoeveelheid verkeer. Daarnaast geldt dat de Leidsebrug in het model voor al het autoverkeer is afgesloten, waar taxi's en laden en lossen in de praktijk van de Leidsebrug gebruik blijven maken. De intensiteit van het verkeer in de Nieuwe Passeerdersstraat is hierdoor in het model vermoedelijk aan de hoge kant.

Tevens zijn kleine veranderingen van de intensiteiten te zien op de Stadhouderskade. Ten gevolge van de maatregelen op het Leidseplein en de Leidsebrug wordt het op de Stadhouderskade tussen Overtoom en Leidsebrug rustiger. Tussen Leidsebrug en Weteringcircuit neemt het verkeer op de Stadhouderskade met enkele procenten toe. Op de Nassaukade tussen Overtoom en Nieuwe Passeerderstraat is met zo'n 10% de grootste toename van verkeer ten gevolge van het plan te zien. Dit is te verklaren doordat de Koekjesbrug het dichtst in de buurt gelegen alternatief is voor de Leidsebrug en een deel van het verkeer om moet rijden via de route over de Nassaulade tussen Overtoom en Nieuwe Passeerderstraat. Ook hier geldt dat de toename eerder aan de bovenkant van de bandbreedte zit dan aan de onderkant, omdat de Leidsebrug in het model voor al het gemotoriseerd verkeer is afgesloten, waar taxi's en laden en lossen in de praktijk van de Leidsebrug gebruik zullen blijven maken. Daarnaast nemen de intensiteiten op de wegvakken Weteringcircuit – Vijzelgracht – Vijzelstraat met circa 10% toe. Ook dit is een alternatieve route voor een deel van het verkeer dat niet meer van de Leidsebrug gebruik kan maken.

In de autonome ontwikkeling is een kleine afname van de hoeveelheid verkeer op de Nassaukade en de Stadhouderskade te zien. De intensiteiten op deze wegen in de toekomstige situatie in 2025 zijn dan ook min of meer gelijk aan de intensiteiten van de huidige situatie. De conclusie kan dan ook worden getrokken dat de verschillen op de Stadhouderskade en de Nassaukade over het algemeen zo klein zijn, zeker gezien de onzekerheidsmarges die met een verkeersmodel gepaard gaan, dat de intensiteiten over het algemeen in dezelfde orde van grootte blijven.

Voorbehoud

Een verkeersmodel is een afspiegeling van de werkelijkheid. Het verplaatsingsgedrag in het model is gebaseerd op representatieve steekproeven onder de bevolking. Steekproefonderzoek kent onzekerheden, evenals de toekomst. Voor de toekomst worden in het verkeersmodel veronderstellingen gedaan over bouwplannen (bijvoorbeeld woningen, kantoren, infrastructuur), beleidsontwikkelingen (bijvoorbeeld ontwikkeling van parkeerkosten, dienstregeling OV) en economische groei (bijvoorbeeld het aantal banen, autobezit). De juistheid van deze veronderstellingen kan pas achteraf worden vastgesteld. Dit betekent dat de uitkomsten van het verkeersmodel enige mate van onzekerheid kennen.

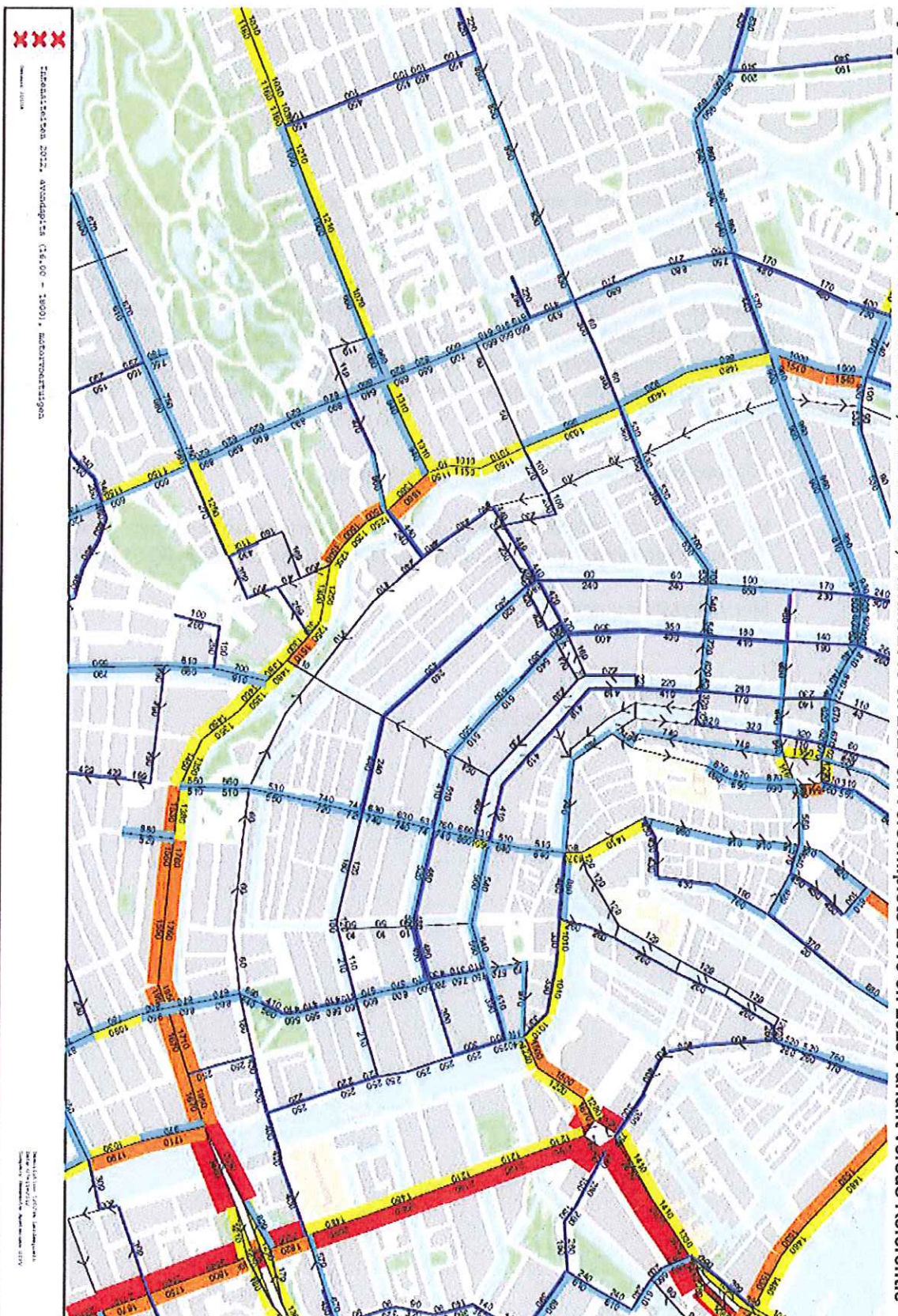
Wij beschouwen de opdracht hiermee als afgerond.

Bij vragen of onduidelijkheden kunt u contact opnemen met ondergetekende, contactpersoon van onze dienst, de heer Stephan Suiker, telefoon 06-51474863.

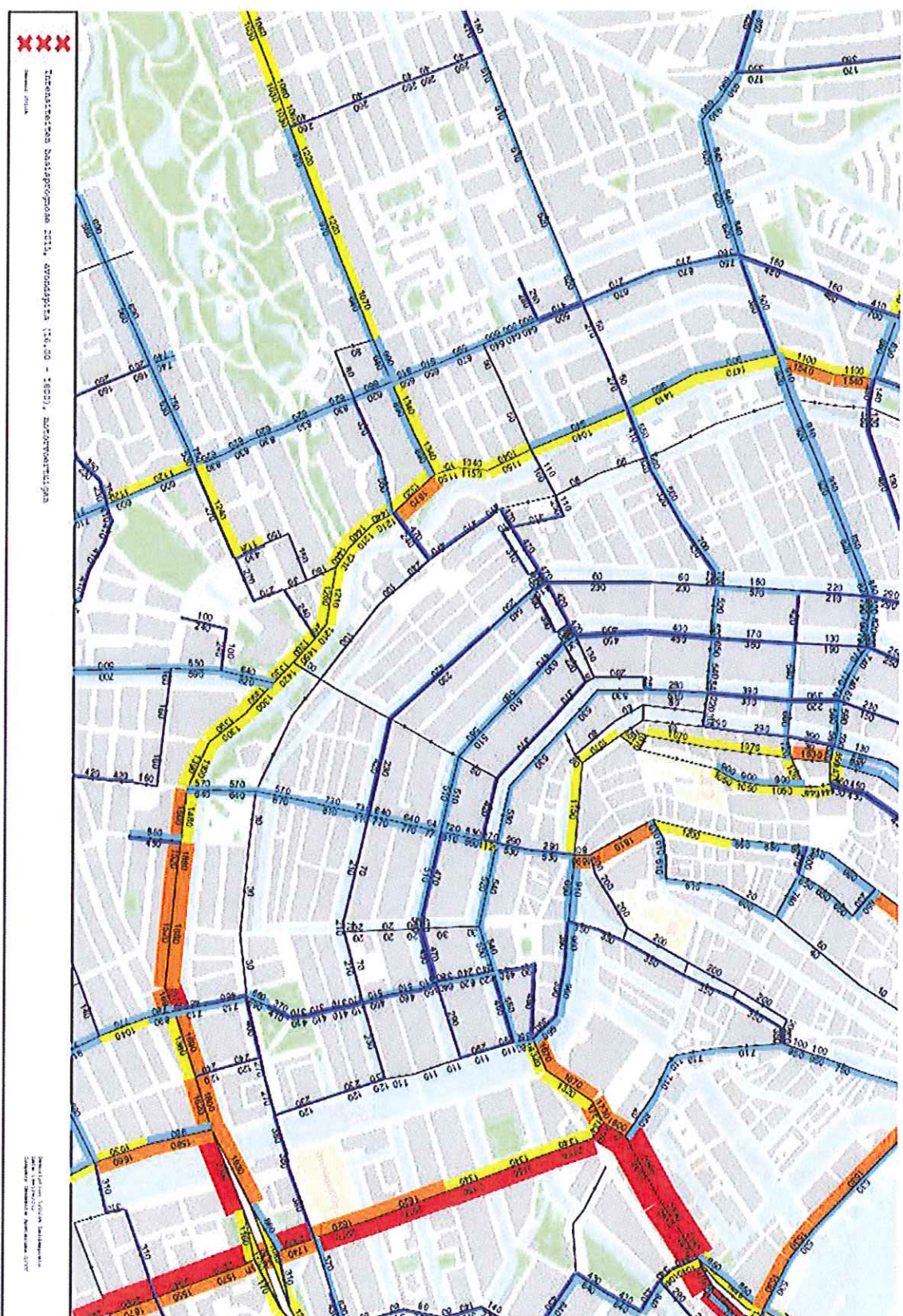
Met vriendelijke groet,

Stephan Suiker
Projectleider Verkeersonderzoek

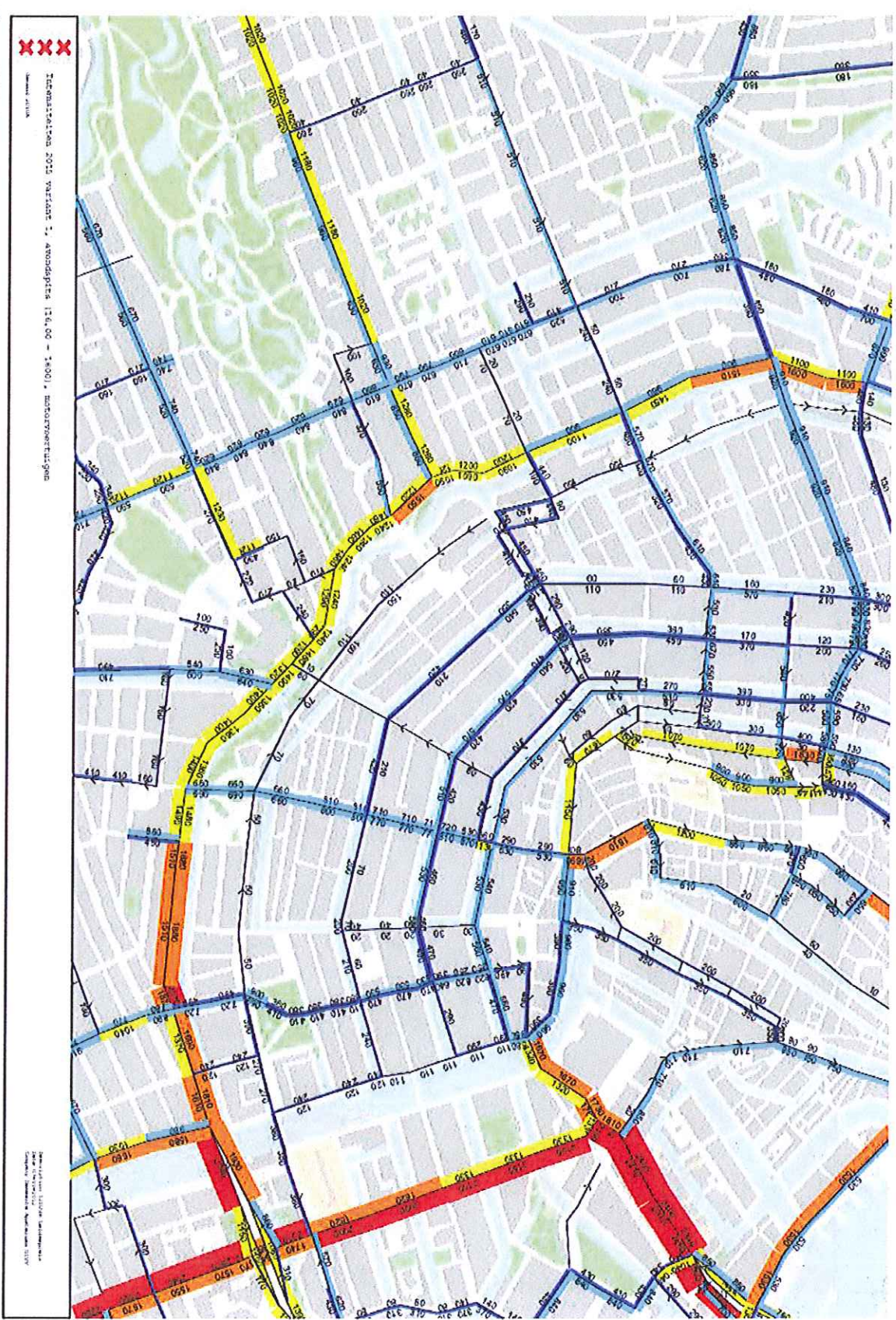
Bijlage 1 Intensiteitsplots Referentie 2012, 2015 en 2025, Variant 2015 en 2025 en Verschildplots 2015 en 2025 Variant versus Referentie



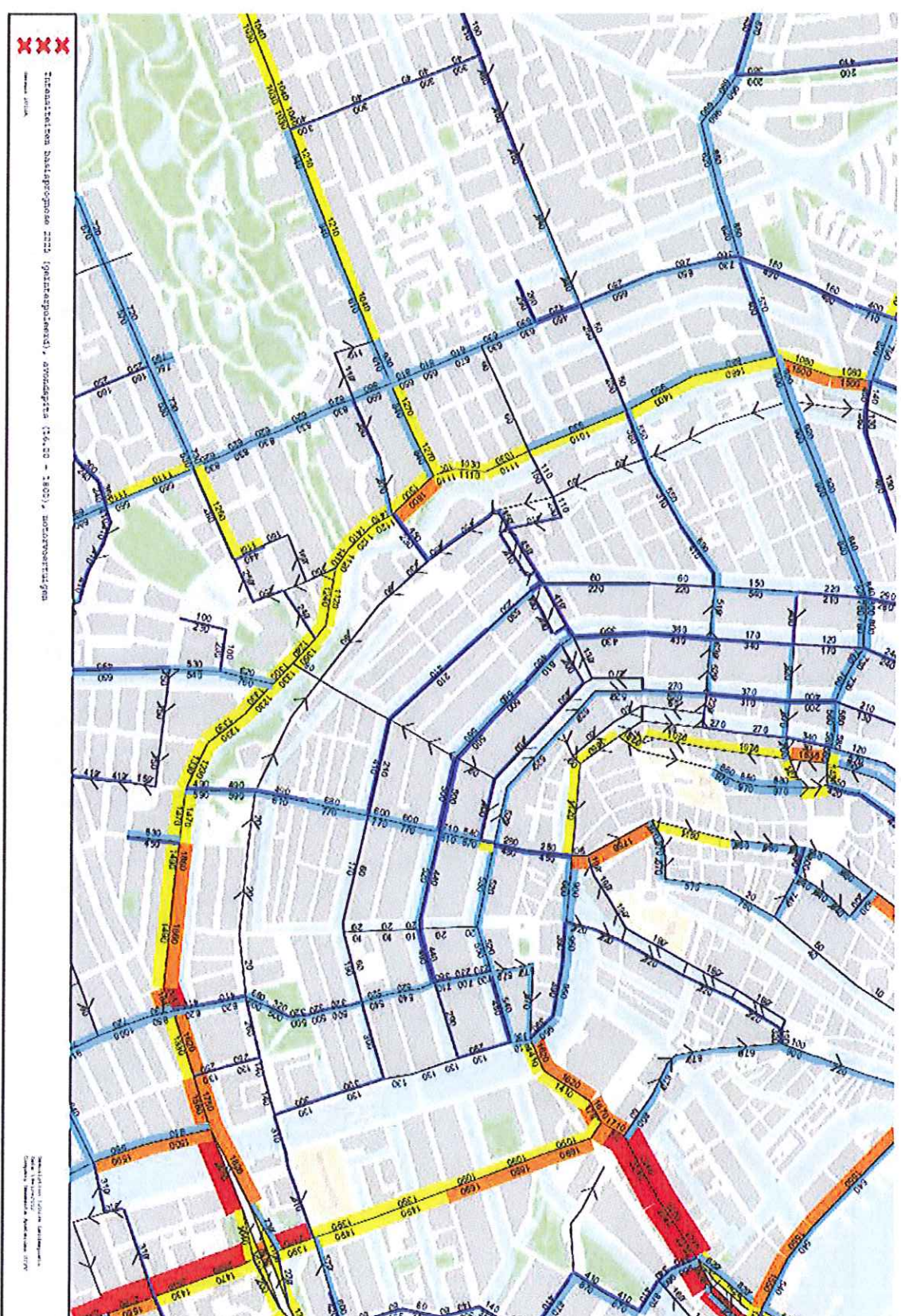
Figur 1: Referentie 2012



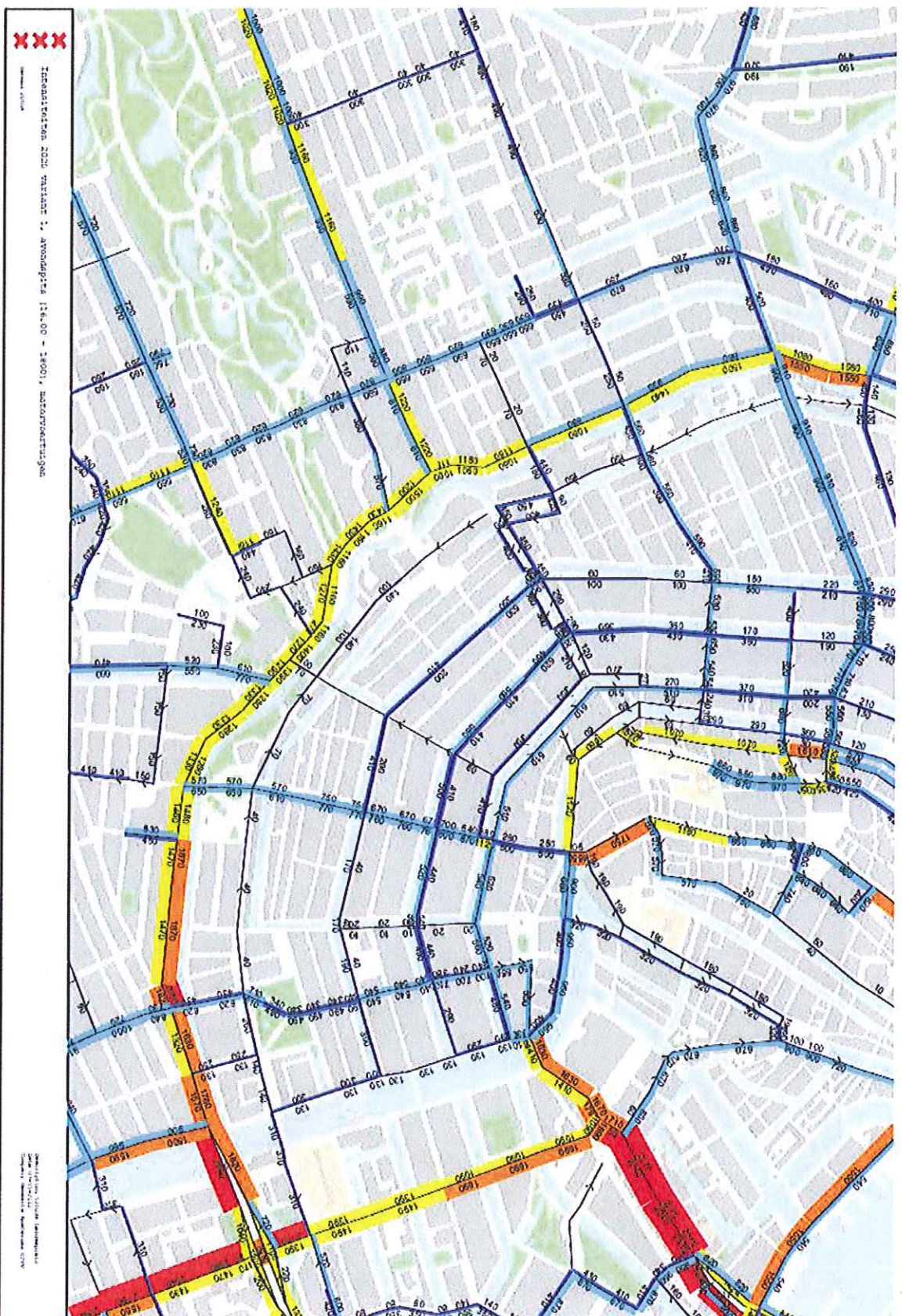
Figur 2. Referentie 2015



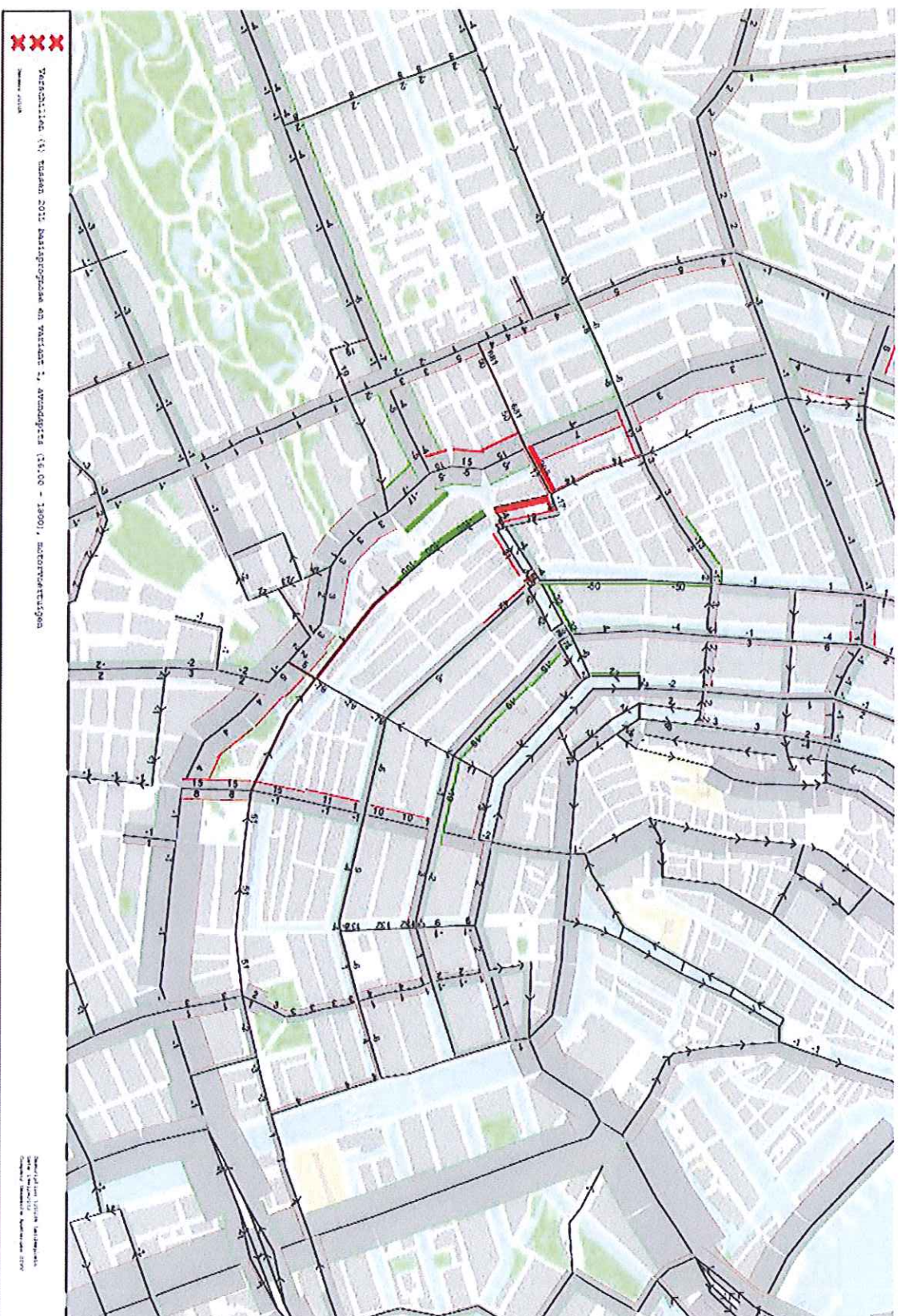
Figuur 3. Variant 1 2015



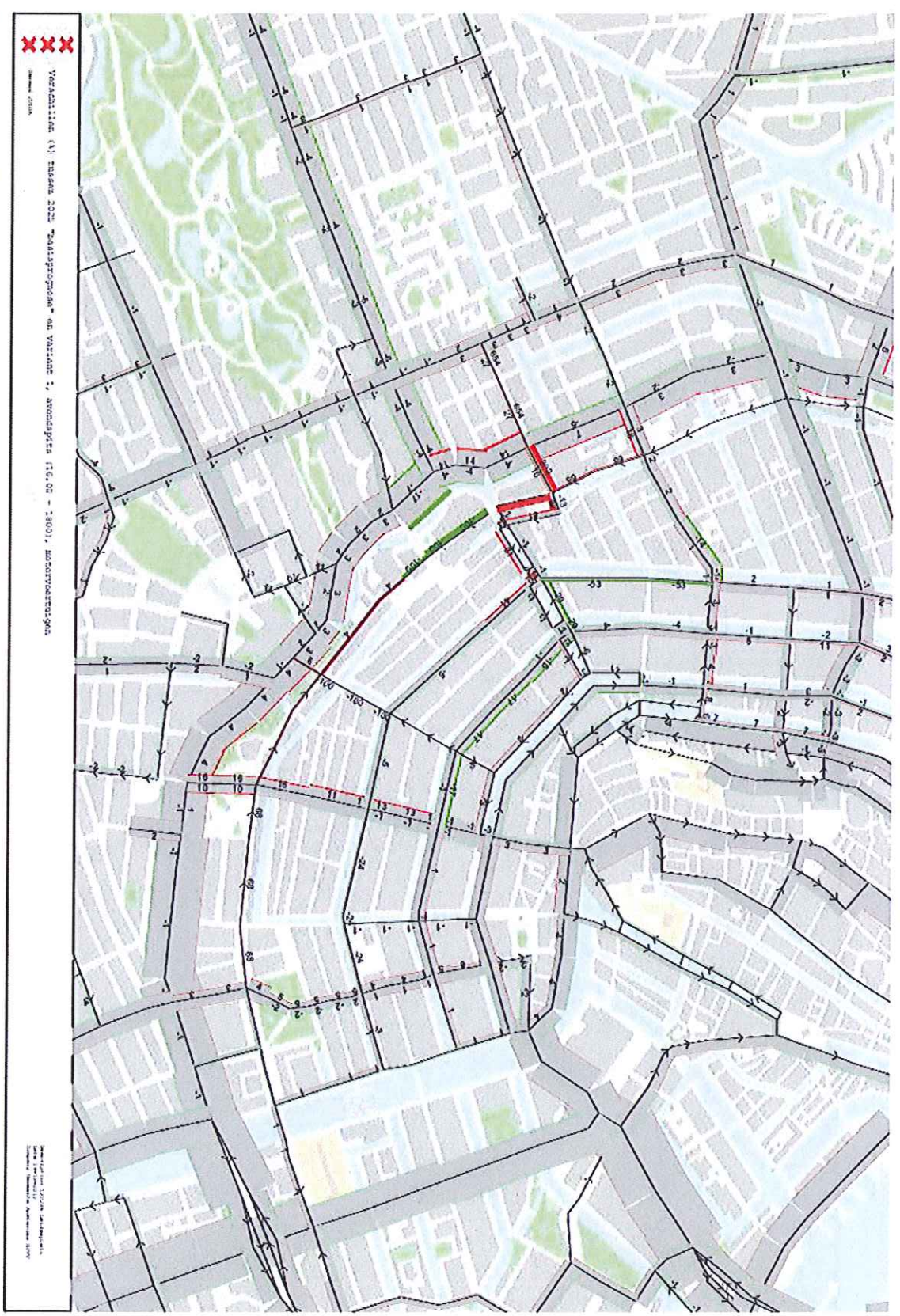
Figur 4: Referentie 2025



Figuur 5: Variant 1: 2025



Figur 6: Verschiplot 2015, Variant ten opzichte van Referentie



Figuur 7: Verschilplot 2025, Variant ten opzichte van Referentie

Jaar	Huidige situatie 2012										gemiddelde werkzame molibus																		
	werkdagsgemiddelde					werkdagsgemiddelde					werkdagsgemiddelde					Eenmal gemiddelden t.b.v. de berekening luchtvervalletijd													
	Gemiddeld daguur t.b.v. geluidsoverbelasting:					Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidsoverbelasting:					Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidsoverbelasting:					Mittel % VRIY													
	MO	LV	MI	ZV	bus tram	MO	LV	MI	ZV	bus tram	MO	LV	MI	ZV	bus tram	MI	RIY	MI	% RIY	ZV	% ZV	bus	% RIY						
Omzetting																													
Nasubsidie (Nieuwe Passantenstraat - Oosthoek)	9	818	20	13	1	0	5	667	2	1	1	0	1	156	7	2	3	0	12360	440	4.0%	310	2.5%	146	1.2%	35	0.3%	22	0.2%
Stadsrandklasse (Oosthoek - Leidschendam)	13	1219	45	20	1	17	7	756	4	1	1	7	1	232	10	4	3	3	16450	715	3.5%	465	2.5%	215	1.2%	35	0.2%	22	0.2%
Stadsrandklasse (Leidschendam - Hoofddijk)	11	1041	36	17	1	34	6	645	3	1	1	12	1	198	8	3	3	5	15750	615	3.0%	385	2.5%	165	1.2%	25	0.2%	22	0.2%
Stadsrandklasse (Hoofddijk - Hoofddijk)	12	1094	46	18	1	0	6	678	3	1	1	0	1	204	8	3	3	3	16500	645	3.0%	415	2.5%	165	1.2%	35	0.2%	22	0.2%
Stadsrandklasse (Hoofddijk - Wieringerdijk)	12	1000	39	17	1	0	6	657	3	1	1	0	1	201	8	3	3	3	16500	625	3.0%	405	2.5%	155	1.2%	35	0.2%	22	0.2%
Stadsrandklasse (Wieringerdijk - 1e van der Helstraat)	12	1102	41	15	1	0	6	652	3	1	1	0	1	208	8	3	3	3	16560	650	3.0%	420	2.5%	165	1.2%	35	0.2%	22	0.2%
Koekkeg	1	131	5	1	0	0	1	51	0	0	0	0	0	22	1	0	0	0	1850	65	3.5%	50	2.5%	15	0.2%	0	0.0%	0	0.0%
Wieringerdijk	5	439	16	5	0	40	2	272	1	0	0	16	0	83	3	1	0	6	6600	220	3.5%	165	2.5%	55	0.2%	0	0.0%	0	0.0%

jaar		werkdagsgemiddelde						werkdagsgemiddelde						werkdagsgemiddelde						gemiddelde werkdag incl bus								
Referentie 2015		Gemiddeld daagw. Lb.v. geluidsoverbelasting:						Gemiddeld avondw. Lb.v. geluidsoverbelasting:						Gemiddeld nachtw. Lb.v. geluidsoverbelasting:						Eenmal gemiddelden Lb.v. de berekening inachtswaaktijd:								
nr	Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MAF	VCV	% VAV	MV	% MV	ZV	% ZV	bus	% B
1	Nassaukade (Nieuwe Passerijstraat - Overtoom)	9	529	31	14	1	0	5	514	2	1	1	0	1	135	7	2	3	0	1250	500	4,0%	315	2,5%	145	1,2%	35	0,3%
2	Saatchiwerf (Overtoom - Leidsestraat)	11	1268	45	20	1	17	746	4	1	1	7	1	229	10	4	3	3	1620	710	3,9%	280	2,5%	126	1,2%	35	0,3%	
3	Saatchiwerf (Leidsestraat - Hobbemastraat)	11	1093	27	13	1	34	622	3	1	1	13	1	151	2	3	5	15150	595	3,9%	380	2,5%	175	1,2%	35	0,2%		
4	Saatchiwerf (Hobbemastraat - Hobbemaakade)	12	1022	39	17	1	0	622	3	1	1	0	1	205	9	3	3	0	10900	620	3,9%	400	2,5%	185	1,2%	35	0,2%	
5	Saatchiwerf (Hobbemaakade - Weeningaan)	11	568	26	16	1	0	612	3	1	1	0	1	159	2	3	3	0	14450	565	3,9%	375	2,5%	175	1,2%	35	0,2%	
6	Saatchiwerf (Weeningaan - 1e van der Heistraat)	12	1128	42	18	1	0	689	3	1	1	0	1	214	9	3	3	0	17050	665	3,9%	420	2,5%	200	1,2%	35	0,2%	
7	Koninkrijk	1	111	4	1	0	0	69	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1650	35	3,3%	40	2,5%	15	0,5%	0	0,0%
8	Weening Circuit	5	446	19	6	0	40	307	1	0	0	16	1	94	3	1	0	0	7420	250	3,3%	190	2,5%	60	0,5%	0	0,0%	

nr	locus	werkdagmiddelde										werkdagmiddelde										werkdagmiddelde										gemiddelde wekdag incl bus																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
		Gemiddeld daagur Lb.v. geluiderenningen:										Gemiddeld amoudur Lb.v. geluiderenningen:										Gemiddeld raachur Lb.v. geluiderenningen:																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
		MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
Onsaring																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									

Jaar	werkdagsgemiddelde										werkdagsgemiddelde										werkdagsgemiddelde										gemiddelde weekdag incl bus									
	Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:										Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:										Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:										Eenmal gemiddelden t.b.v. de berekening luchtdrukval:									
Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MA*	VE*	% VE*	MI*	% MI*	ZV*	% ZV*	BU*														
Nieuwe Passeerdersstraat - Overtoom)	10	507	32	14	1	0	5	537	3	1	1	0	1	165	7	3	3	0	13:00	520	4.6%	330	2.8%	156	1.2%	35	0.2%													
Schouderkade (Overtoom - Leidscheg)	12	1049	39	17	1	17	6	620	3	1	1	7	1	199	9	3	3	3	15:50	620	3.9%	400	2.8%	185	1.2%	33	0.2%													
Schouderkade (Leidscheg - Hobbemastraat)	11	1022	38	17	1	34	6	634	3	1	1	13	1	194	8	3	3	5	15:45	605	3.9%	390	2.8%	180	1.2%	33	0.2%													
Schouderkade (Hobbemastraat - Hobbemakade)	12	1064	39	17	1	0	6	629	3	1	1	0	1	202	9	3	3	0	16:00	630	3.9%	405	2.8%	190	1.2%	32	0.2%													
Schouderkade (Hobbemakade - Weeringplant)	11	1045	39	17	1	0	6	648	3	1	1	0	1	199	9	3	3	0	15:50	620	3.9%	395	2.8%	185	1.2%	33	0.2%													
Schouderkade (Weeringplant - 1e van der Halstraat)	12	1124	42	16	1	0	6	697	3	1	1	0	1	214	9	3	3	0	17:00	660	3.9%	425	2.8%	200	1.2%	35	0.2%													
Koekjesbrug	3	248	10	3	0	0	1	160	1	0	0	0	0	49	2	1	0	0	3900	130	3.3%	100	2.8%	30	0.8%	0	0.0%													
Weering Circuit	5	553	21	6	0	40	3	343	2	0	0	16	1	105	4	1	0	6	3200	275	3.2%	210	2.8%	70	0.8%	0	0.0%													

Jaar	werkdagsgemiddelde										werkdagsgemiddelde										werkdagsgemiddelde										gemiddelde weekdag incl bus									
	Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:										Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:										Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:										Eenmal gemiddelden t.b.v. de berekening luchtdrukval:									
Omschrijving	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MVT	VMT	% VMT	MV	% MV	ZV	% ZV	bus	% bus	% Bus												
Nieuwe Passeerdersstraat - Overtoom)	9	546	31	14	1	0	5	526	2	1	1	0	1	161	7	2	3	0	12550	510	4.0%	300	2.5%	150	1.2%	33	0.3%													
Schouderkade (Overtoom - Leidscheg)	11	1022	38	17	1	17	6	634	3	1	1	7	1	194	8	3	3	3	15450	605	3.9%	390	2.5%	180	1.2%	35	0.3%													
Schouderkade (Leidscheg - Hobbemastraat)	11	950	35	16	1	30	5	608	3	1	1	12	1	186	8	3	3	5	14550	580	3.9%	370	2.5%	175	1.2%	35	0.3%													
Schouderkade (Hobbemastraat - Hobbemakade)	11	1019	38	17	1	0	6	631	3	1	1	0	1	193	8	3	3	0	15400	605	3.9%	395	2.5%	180	1.2%	35	0.3%													
Schouderkade (Hobbemakade - Weeringplant)	11	958	35	16	1	0	6	613	3	1	1	0	1	188	8	3	3	0	14550	585	3.9%	375	2.5%	175	1.2%	35	0.3%													
Schouderkade (Weeringplant - 1e van der Halstraat)	12	1113	41	18	1	0	6	690	3	1	1	0	1	211	9	3	3	0	16550	665	3.9%	425	2.5%	195	1.2%	35	0.3%													
Koekjesbrug	3	254	10	3	0	0	1	158	1	0	0	0	0	48	2	1	0	0	2800	125	3.5%	25	2.5%	30	0.8%	0	0.0%													
Weering Circuit	5	550	19	6	0	30	3	310	1	0	0	12	1	95	4	1	0	5	7500	290	3.9%	190	2.5%	60	0.8%	0	0.0%													