

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawai RvR woning Eindestraat 76 te Dongen

Projectnr. M20 123.401.2

Opdrachtgever : Van Dun Advies BV
Dorpsstraat 54 5113 TE Ulicoten
Tel: 013 – 519 94 58

Contactpersoon: de heer M. Gerards

Adviseur : K+ Adviesgroep bv
Jodenstraat 6 6101 AS Echt
Postbus 224 6100 AE Echt
Tel: 0475 - 470 470 Fax: 0475 – 481 018
E-mail: info@k-plus.nl

Behandeld door: ing. Q.M.L.M. Roomans

.....

Datum : 28 juni 2021

Referentie : QR/QR/M20 123.401.2

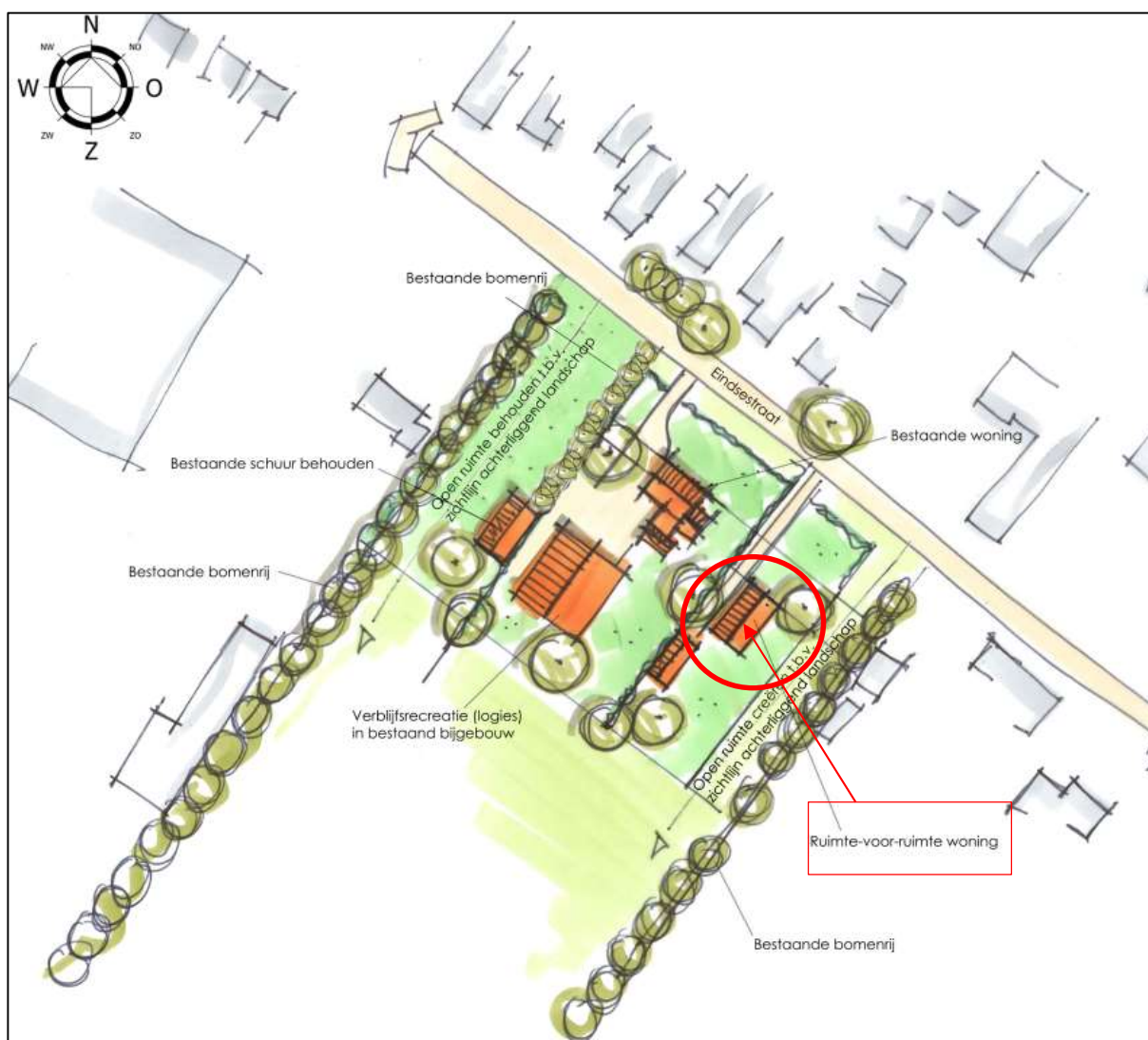
Inhoudsopgave

Hoofdstuk	Titel	Blad
1	Inleiding	4
2	Uitgangspunten	6
2.1	Ruimtelijke gegevens	6
2.2	Verkeersgegevens	6
2.2.1	Toegepaste rekenmethode	6
3	Normstelling Wet geluidhinder	7
3.1	Wegverkeerslawaaï	7
3.1.1	Algemeen	7
3.1.2	Omvang geluidzones langs wegen	7
3.1.3	Aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder	7
3.1.4	Aftrek stille banden	8
3.1.5	Stedelijk en buitenstedelijk gebied	8
3.1.6	Nieuwe situaties	8
3.1.7	Maximaal toelaatbare geluidbelasting	9
4	Berekeningsresultaten	10
4.1	Algemeen	10
4.2	Eindsestraat	10
5	Evaluatie	11
5.1	Algemeen	11
5.2	Wegverkeerslawaaï	11
5.2.1	Eindsestraat	11
6	Conclusie	13

Bijlage I	Figuren akoestisch rekenmodel
Bijlage II	Berekeningsgegevens en –resultaten wegverkeerslawaaï
Bijlage III	Gehanteerde verkeersgegevens wegverkeer

1 INLEIDING

In opdracht van Van Dun Advies BV te Ulicoten is, in het kader van het opstellen van het bestemmingsplan voor 1 ruimte-voor-ruimte woning aan de oostzijde van de bestaande woning aan de Eindsestraat 76 te Dongen, door K+ Adviesgroep bv een akoestisch onderzoek verricht naar de te verwachten optredende geluidbelastingen vanwege wegverkeerslawaai ter plaatse van de nieuwe situaties in het kader van de Wet geluidhinder. In onderstaande figuur 1.1 is een overzicht opgenomen van de inrichtingsschets. In tegenstelling tot de inrichtingsschets is de straatgevel van de nieuwe RvR woning gelegd in lijn met de bestaande woning, zie figuur 1, 2 en 3 van bijlage I.



Figuur 1.1: Inrichtingsschets 1 RvR woning Eindsestraat 76 Dongen (Van Dun Ontwerp & Planologie).

Het akoestisch onderzoek is noodzakelijk omdat de planlocatie is gelegen binnen de geluidzone van de Eindsestraat.

De berekeningen zijn gebaseerd op:

- De “Wet geluidhinder”;
- Het “Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012”.

In bijlage I zijn grafische overzichten opgenomen van de onderzochte situatie. Voor nadere informatie met betrekking tot de berekeningsgegevens en –resultaten wordt verwezen naar de in bijlage II opgenomen rekenbladen.

2 UITGANGSPUNTEN

2.1 Ruimtelijke gegevens

Bij het onderzoek is gebruik gemaakt van een door de opdrachtgever verstrekt ontwerpplan. Daarnaast is gebruik gemaakt van kaartmateriaal van de Publieke Dienstverlening Op de Kaart (PDOK) een centrale dienstverlening van de overheid), het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN2).

Met betrekking tot de bodemgesteldheid is in het voorliggende onderzoek uitgegaan van een harde bodem (bodemfactor 0) en zijn de relevante zachte gebieden aan het rekenmodel toegevoegd. In bijlage I zijn grafische overzichten opgenomen van het akoestisch rekenmodel.

2.2 Verkeersgegevens

De verkeersgegevens voor de Eindsestraat zijn verstrekt door de gemeente Dongen, zie bijlage III. De ter plaatse toegestane maximumsnelheid en type wegverharding is herleid met behulp van streetview. Voor nadere informatie wordt verwezen naar de rekenbladen als opgenomen in bijlage II. In tabel 2.1 is een overzicht opgenomen van de gehanteerde verkeersgegevens.

Tabel 2.1 Overzicht gehanteerde verkeersgegevens planjaar 2030/31

Weg	Etmaal- Intensiteit	Periode verdeling		Verdeling per voertuigcategorie				Snelheid [km/h]	Wegdek Type
				Qlv	Qmv	Qzv	Qmr		
Eindsestraat (wv1)	8200	D	78,9%	90,1%	5,1%	3,4%	1,4%	50 km/h	w=1
		A	13,3%						
		N	7,8%						

Hierbij is:

Periode: gemiddeld periode aandeel voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode in procenten van de etmaalintensiteit.

Qlv: gemiddeld uur aandeel lichte motorvoertuigen betreffende periode in procenten.

Qmv: gemiddeld uur aandeel middelzware motorvoertuigen betreffende periode in procenten.

Qzv: gemiddeld uur aandeel zware motorvoertuigen betreffende periode in procenten.

Qmr: gemiddeld uur aandeel motoren betreffende periode in procenten.

Snelheid: ter plaatse toegestane maximumsnelheid.

Wegdek: w=1 wegverharding akoestisch gelijkwaardig aan dab (dab = referentie wegdek RMV 2012).

2.2.1 Toegepaste rekenmethode

De geluidbelastingen zijn bepaald met behulp van “Standaard rekenmethode 2”, zoals deze is beschreven in het “Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012”.

Bij de modellering van het akoestisch rekenmodel is gebruik gemaakt van het pakket WinHavik als ontwikkeld door dirActivity.

3 NORMSTELLING WET GELUIDHINDER

3.1 Wegverkeerslawaaï

3.1.1 Algemeen

In de Wet geluidhinder dient met betrekking tot de geluidbelasting van een weg in nieuwe situaties de geluidbelasting in L_{den} in dB te worden bepaald. Dit is een gemiddeld geluidniveau over de dag-, avond- en nachtperiode en wordt bepaald met de volgende formule:

$$L_{den} = 10 \lg \frac{1}{24} \left(12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening}+5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night}+10}{10}} \right)$$

3.1.2 Omvang geluidzones langs wegen

Krachtens de Wet geluidhinder worden aan weerszijden van een weg zones aangegeven (art. 74 Wgh). Binnen deze zones worden eisen gesteld aan de geluidbelasting. Buiten de zones worden geen eisen gesteld. Een weg is niet zoneplichtig indien er sprake is van:

- Wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied (art. 74 lid 2a. Wgh) of;
- Wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/h geldt (art. 74 lid 2b. Wgh).

De breedte van de geluidzones als functie van het aantal rijstroken van de weg en het soort gebied is weergegeven in tabel 2.2.

Tabel 2.2: Breedte geluidzones aan weerszijde van de weg in meters.

Gebied		Breedte (m) geluidzones (art. 74)
Stedelijk	1 of 2 rijstroken	200
	3 of meer rijstroken	350
Buitenstedelijk	1 of 2 rijstroken	250
	3 of 4 rijstroken	400
	5 of meer rijstroken	600

3.1.3 Aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder

Op grond van verdere ontwikkelingen in de techniek en het treffen van geluid reducerende maatregelen aan de motorvoertuigen, is te verwachten, dat het wegverkeer in de toekomst minder geluid zal produceren dan momenteel het geval is.

Binnen de Wet geluidhinder is middels artikel 110g de mogelijkheid geschapen om deze vermindering van de geluidsproductie in de geluidbelasting door te voeren.

Deze aftrek mag alleen toegepast worden bij het toetsen van de geluidbelasting aan de normstelling en niet bij het bepalen van het binnenniveau (artikel 3.4 Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012).

De hoogte van de aftrek is afhankelijk van de representatieve snelheid voor lichte motorvoertuigen. In tabel 2.3 is een overzicht opgenomen van de hoogte van de aftrek.

Tabel 2.3: Overzicht aftrek 110 g Wet geluidhinder (artikel 3.4 RMV2012).

Representatieve snelheid	Aftrek artikel 110g Wgh
< 70 km/h	5 dB
≥ 70 km/h	4 dB voor situaties dat de geluidbelasting zonder aftrek artikel 110g Wgh 57 dB bedraagt
≥ 70 km/h	3 dB voor situaties dat de geluidbelasting zonder aftrek artikel 110g Wgh 56 dB bedraagt
≥ 70 km/h	2 dB voor andere waarden van de geluidbelasting

3.1.4 Aftrek stille banden

In artikel 3.5 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is een aftrek opgenomen voor stille banden. Deze aftrek geldt alleen bij wegen met rijksnelheden van 70 km/h en hoger. Standaard is de aftrek 2 dB. In de volgende situaties is de aftrek 1 dB:

- Zeer Open Asfalt Beton;
- 2-laags ZOAB, met uitzondering van 2-laags ZOAB-fijn;
- Uitgeborsteld beton;
- Geoptimaliseerd uitgeborsteld beton;
- Oppervlaktebewerking.

Een overzicht van de stille bandenaftrek is opgenomen in tabel 2.4.

Tabel 2.4: Overzicht stille banden aftrek.

Representatieve snelheid	Wegverharding	Correctie artikel 3.5 (stille banden aftrek)
< 70 km/h	Alle	0 dB
≥ 70 km/h	ZOAB, 2-laags ZOAB, uitgeborsteld beton, geoptimaliseerd uitgeborsteld beton, oppervlaktebewerking	1 dB
≥ 70 km/h	Alle andere verhardingen dan bovenstaand vermeld	2 dB

3.1.5 Stedelijk en buitenstedelijk gebied

Gebieden binnen de bebouwde kom, met uitzondering van de gebieden binnen de bebouwde kom gelegen binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens, worden als stedelijk aangemerkt.

Als buitenstedelijke gebieden worden gebieden buiten de bebouwde kom, alsmede de bovengenoemde uitgezonderde gebieden binnen de bebouwde kom aangemerkt.

3.1.6 Nieuwe situaties

In al die gevallen waar in de aanleg van een geluidgevoelig object en/of een zoneplichtige weg door vaststelling of herziening van een bestemmingsplan wordt voorzien, is er sprake van 'nieuwe situaties'.

3.1.7 Maximaal toelaatbare geluidbelasting

Normen met betrekking tot de geluidbelasting in 'nieuwe situaties' zijn in artikel 82 t/m 87 van de Wet geluidhinder vermeld.

In eerste instantie wordt ervan uitgegaan dat een zogenaamde voorkeursgrenswaarde niet mag worden overschreden. Indien de voorkeursgrenswaarde wel maar de maximale ontheffingswaarde niet wordt overschreden, kan onder bepaalde voorwaarden bij Algemene Maatregel van Bestuur ontheffing worden verleend voor een hogere toelaatbare geluidbelasting. Wanneer de maximale ontheffings-waarde wordt overschreden is geen nieuwbouw mogelijk.

In de Wet geluidhinder worden voor nog niet geprojecteerde woningen in een stedelijk gebied de volgende eisen gesteld:

- Voorkeursgrenswaarde: 48 dB (art. 82, lid 1);
- Maximale ontheffingswaarde stedelijk gebied: 63 dB (art. 83, lid 2).

Niet geprojecteerd betekent dat het vigerende bestemmingsplan geen woonbebouwing toestaat zodat het bestemmingsplan dient te worden herzien.

4 BEREKENINGSRESULTATEN

4.1 Algemeen

Uitgaande van voornoemde uitgangspunten zijn de te verwachten toekomstige optredende gevelbelastingen bepaald. Als waarneemhoogte is uitgegaan in het midden van de gevel, een en ander afhankelijk van het aantal bouwlagen en de gebouwhoogte. De ligging van de waarneempunten is aangeduid in figuur 2 van bijlage I.

Navolgend is per weg aangegeven het waarneempunt, de waarneemhoogte, de berekende geluidbelasting in Lden, de gehanteerde aftrek artikel 110g, de toetsingswaarde, de toekomstige bestemming, de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde. De bijbehorende rekenbladen zijn opgenomen in bijlage II.

De toetsingswaarden zijn tegen een gekleurde achtergrond weergegeven. De betekenis hiervan is als volgt:

- Groen: de voorkeursgrenswaarde wordt niet overschreden in het kader van de Wet geluidhinder worden geen restricties opgelegd.
- Geel: de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, de maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. Aan de hand van door de gemeente vastgestelde beleidsregels kan onder bepaalde voorwaarden ontheffing worden verleend voor een hogere toelaatbare geluidbelasting.
- Oranje: de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden. Voor de betreffende gevel kan geen hogere toelaatbare grenswaarde worden vastgesteld. Woningbouw is niet toegestaan of het plan moet ter plaatse voorzien in een “dove” gevel.

4.2 Eindsestraat

Tabel 4.1: Berekeningsresultaten Eindsestraat [in dB].

Waarneempunt	Waarneemhoogte	Berekende waarde	Aftrek artikel 110g Wgh	Toetsingswaarde Wgh	Bestemming	Voorkeursgrenswaarde Wgh	Maximale grenswaarde Wgh
1	1.5	60	5	55	wonen	48	63
1	4.5	61	5	56	wonen	48	63
2	1.5	56	5	51	wonen	48	63
2	4.5	57	5	52	wonen	48	63
3	1.5	< 48	5	-	wonen	48	63
3	4.5	< 48	5	-	wonen	48	63
4	1.5	56	5	51	wonen	48	63
4	4.5	57	5	52	wonen	48	63

5 EVALUATIE

5.1 Algemeen

De Wet geluidhinder geeft uitsluitend grenswaarden ten aanzien van de geluidbelasting op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen.

Hierbij wordt opgemerkt dat geen grenswaarden gelden voor die gevels die op grond van artikel 1 van de Wgh niet als gevel worden aangemerkt (zogenaamde “dove” gevels). Dit betekent dat ter plaatse van verblijfsgebieden en –ruimten geen te openen delen (ramen, deuren en dergelijke) zijn toegestaan. Vast glas daarentegen is wel toegestaan.

Voor “dove” gevels geldt overigens wel een eis ten aanzien van de geluidwerende eigenschappen van een dergelijk gevelvlak.

5.2 Wegverkeerslawaaai

5.2.1 Eindsestraat

- De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden.
- De gevelbelasting bedraagt maximaal 56 dB.
- De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden.
- Ter plaatse van de achtergevel voldoet de geluidbelasting aan de voorkeursgrenswaarde. Hier is sprake van een geluidluwe gevel.
- Bij de gemeente kan een verzoek worden ingediend voor het laten vaststellen van een hogere toelaatbare waarde. Daar de gevelbelasting hoger is dan 53 dB worden aanvullende eisen gesteld aan de woningindeling. Tenminste één slaapkamer moet aan geluidluwe achtergevel worden gesitueerd.
- In de voorliggende situatie kan als ontheffingscriterium worden aangedragen dat de ruimte-voor-ruimte woning een openplaats opvullen tussen aanwezige bebouwing.
- Het treffen van maatregelen aan de bron in de vorm van een andere wegverharding zou kunnen worden overwogen. Hiermee is een geluidreductie van maximaal 5 dB te realiseren. De geluidbelasting kan daarmee niet worden teruggebracht tot de voorkeursgrenswaarde of lager. De kosten voor dergelijke maatregelen worden geraamd op € 56.000,- (160 m * 7 m * €50,-) en stuit daarmee op bezwaren van financiële aard. Andere maatregelen als het verlagen van de maximumsnelheid en/of het verlagen van de etmaalintensiteit zijn praktisch niet mogelijk. De Eindsestraat maakt deel uit van de hoofdwegenstructuur met een uitgekristalliseerde verkeersstromen.

Maatregelen in het overdrachtsgebied in de vorm van aan geluid afschermende maatregelen (wal/geluidscherm) stuit op overwegende bezwaren van praktische, stedenbouwkundige en financiële aard. De kosten van voornoemde maatregelen staan niet in verhouding met de omvang van het project.

- Indien een hogere toelaatbare waarde wordt vastgesteld, dient ermee rekening te worden gehouden dat er zwaardere eisen worden gesteld aan de karakteristieke geluidwering van de uitwendige

scheidingsconstructie. In een separaat onderzoek dienen de geluidwerende maatregelen bepaald te worden om te kunnen voldoen aan de gestelde eisen van het Bouwbesluit.

6 CONCLUSIE

In opdracht van Van Dun Advies is een akoestisch onderzoek verricht naar de te verwachten optredende geluidbelastingen vanwege wegverkeerslawaaï ter plaatse van de nieuwe situaties Wet geluidhinder voor het realiseren van 1 ruimte-voor-ruimte woning aan de oostzijde van de bestaande woning aan de Eindestraat 76 te Dongen.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeurgrenswaarde zal worden overschreden.

Het treffen van maatregelen om de gevelbelasting terug te brengen tot de voorkeurgrenswaarde stuit op bezwaren van landschappelijke, stedenbouwkundige en financiële aard. Bij de gemeente Dongen dient een verzoek tot vaststelling van een hogere toelaatbare waarde te worden ingediend. Hierbij moet worden voldaan aan het hogere waarde beleid van de gemeente. In de voorliggende situatie moet tenminste één slaapkamer worden gesitueerd aan de geluidluwe achtergevel.

Gezien de bepaalde optredende gevelbelastingen dient ermee rekening te worden gehouden dat op grond van het Bouwbesluit 2012 er plaatselijk zwaardere eisen worden gesteld aan de karakteristieke geluidwering van de gevel(s). Ten behoeve van de bouw aanvraag dient te zijner tijd een aanvullend akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd naar de te treffen gevelmaatregelen.

BIJLAGE I

Figuren akoestisch rekenmodel

K+ Adviesgroep b.v.

project M20 123 AO Eindestraat 76 Dongen
opdrachtgever Van Dun Advies BV

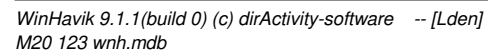


K+ Adviesgroep b.v.

project M20 123 AO Eindestraat 76 Dongen
opdrachtgever Van Dun Advies BV



project M20 123 AO Eindestraat 76 Dongen
opdrachtgever Van Dun Advies BV



BIJLAGE II

Berekeningsgegevens – en resultaten wegverkeerslawaaï

Projectgegevens

projectnaam: M20 123 AO Eindestraat 76 Dongen

opdrachtgever: Van Dun Advies BV

adviseur:

databaseversie: 911

situatie: tweede situatie

Voorgevel in lijn met voorgevel nummer 76

uitsnede: basismodel

omschrijvingverkeerslawaa

rekenhart:

17.2.0 (build2)
rekenhart17;rmg2019

aut. berekening gemiddeld maaiveld:



alleen absorptiegebieden(geen hz-lijnen):



standaard bodemabsorptie:

0 %

rekenresultaat binnengelezen (datum):

21-06-2021

rekenresultaat binnengelezen (tijd):

16:19

maximum aantal reflecties:

1 graden

minimum zichthoek reflecties:

2 graden

maximum sectorhoek:

5 graden

vaste sectorhoek:

2

methode aftrek110g:

per wnp per weg RMG2012/2014

Gebouwen

nr adres	z,gem	m,gem	noklijn		nokhoogte 1	nokhoogte 2	reflectie gevel gekoppeld						soort geb.	kenmerk
			noksoort				1	2	3	4	vl/rl	il		
1	6.0	0.0	0=geen noklijn		--	--	80	80	80	80	☐	☐		
2	4.5	0.0	0=geen noklijn		--	--	80	80	80	80	☐	☐		
3	7.5	0.0	0=geen noklijn		--	--	80	80	80	80	☐	☐		
4	4.0	0.0	0=geen noklijn		--	--	80	80	80	80	☐	☐		
5	4.0	0.0	0=geen noklijn		--	--	80	80	80	80	☐	☐		
6	3.0	0.0	0=geen noklijn		--	--	80	80	80	80	☐	☐		
7	5.0	0.0	0=geen noklijn		--	--	80	80	80	80	☐	☐		
8	6.0	0.0	0=geen noklijn		--	--	80	80	80	80	☐	☐		
9	3.0	0.0	0=geen noklijn		--	--	80	80	80	80	☐	☐		
10	6.0	0.0	0=geen noklijn		--	--	80	80	80	80	☐	☐		
11	6.0	0.0	0=geen noklijn		--	--	80	80	80	80	☐	☐		

Waarneempunten met rekenresultaten

										(*) IL: inc. maatregel, VL:inc aftrek, RL: inc prognosetoeslag										(^) VL: ex. optrektoeslag					
nr	z1	m1	adres	huisnr	type	afw.toets	refl	kenmerk	rhart	groep	sh	wnh	dag	avond	nacht	Lden	af	Lden(*)	Letm	af	Letm(*)	dag(^)	avond(^)	nacht(^)	
1	0.0	0.0			gevel					VL	totaal (0)	1	1.5	59.33	56.36	51.06	60.34	5	55	61.06	5	56	59.33	56.36	51.06
											VL	totaal (0)	1	4.5	60.42	57.45	52.15	61.43	5	56	62.15	5	57	60.42	57.45
2	0.0	0.0			gevel					VL	totaal (0)	1	1.5	54.56	51.59	46.29	55.57	5	51	56.29	5	51	54.56	51.59	46.29
											VL	totaal (0)	1	4.5	56.02	53.05	47.75	57.03	5	52	57.75	5	53	56.02	53.05
3	0.0	0.0			gevel					VL	totaal (0)	1	1.5	--	--	--	-99.00	5	-104	-89.90	5	-95	--	--	--
											VL	totaal (0)	1	4.5	--	--	--	-99.00	5	-104	-89.90	5	-95	--	--
4	0.0	0.0			gevel					VL	totaal (0)	1	1.5	54.64	51.67	46.37	55.65	5	51	56.37	5	51	54.64	51.67	46.37
											VL	totaal (0)	1	4.5	56.11	53.14	47.84	57.12	5	52	57.84	5	53	56.11	53.14

Rijlijnen

										Intensiteiten				snelheden							
nr	z,gem	lengte	wegdek	hellingcor.	groep	omschrijving	kenmerk	art	110g	etm.intens.	%periode	%	licht	middel	zwaar	motor	licht	middel	zwaar	motor	
1	0.0	299	01 glad asfalt/DAB		(1)		wv1		vlicht	8200.0	☒	dag	6.58	90.10	5.10	3.40	1.40	50	50	50	50
												avond	3.32	90.10	5.10	3.40	1.40	50	50	50	50
												nacht	.98	90.10	5.10	3.40	1.40	50	50	50	50

Bodemabsorptie

nr	lengte	absorptie [%]	kenmerk
1	139	75.0	
2	287	75.0	

BIJLAGE III

Gehanteerde verkeersgegevens

Hierbij de meest recente telgegevens van de Eindsestraat daterend uit 2017.
Het prognosejaar 2030 laat een etmaalintensiteit zien van 8200 mvt.



Eindsestraat, Dongen

Tussen Veepad en Doremansteeg

Meetperiode: 27-09-2017 t/m 13-10-2017

Info	Intensiteiten	Uurverloop	Uurcijfers	Snelheid	Voertuigverdeling
------	---------------	------------	------------	----------	-------------------

Intensiteiten

	Doorsnede				Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	6256	100,0%	5734	100,0%	3169	2905	3086	2830
Dag (7-19u)	4969	79,4%	4524	78,9%	2548	2300	2421	2224
Avond (19-23u)	806	12,9%	762	13,3%	463	433	343	328
Nacht (23-7u)	481	7,7%	448	7,8%	159	171	322	277
Ochtendspits (7-9u)	1069	17,1%	829	14,5%	295	237	773	592
Avondspits (16-18u)	1169	18,7%	1024	17,9%	816	691	353	333

Voertuigverdeling

	Doorsnede				Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Motoren / Bromfietzers (Mo/Bf)	95	1,5%	82	1,4%	1,5%	1,4%	1,6%	1,4%
Licht verkeer (L)	5583	89,2%	5169	90,1%	89,4%	90,3%	89,1%	90,0%
Middelzwaar verkeer (M)	352	5,6%	291	5,1%	5,4%	4,9%	5,8%	5,3%
Zwaar verkeer (Z)	226	3,6%	193	3,4%	3,7%	3,4%	3,6%	3,3%

Snelheid

	Doorsnede	Ri. Noordwest	Ri. Zuidoost
Gemiddelde	56	56	57
V85	66	65	67