Aveco de Bondt
onderzoekt ontwerpt adviseert

Verkeerskundig advies

Ontwikkeling Norbartlaan

datum 7 oktober 2022
projectnummer 221829

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	**datum**	7 oktober 2022
projectnummer	221829	**referentie**	221829_AdB_RAP_0001_v2.0
projectleider	Michel van Dijk		
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.

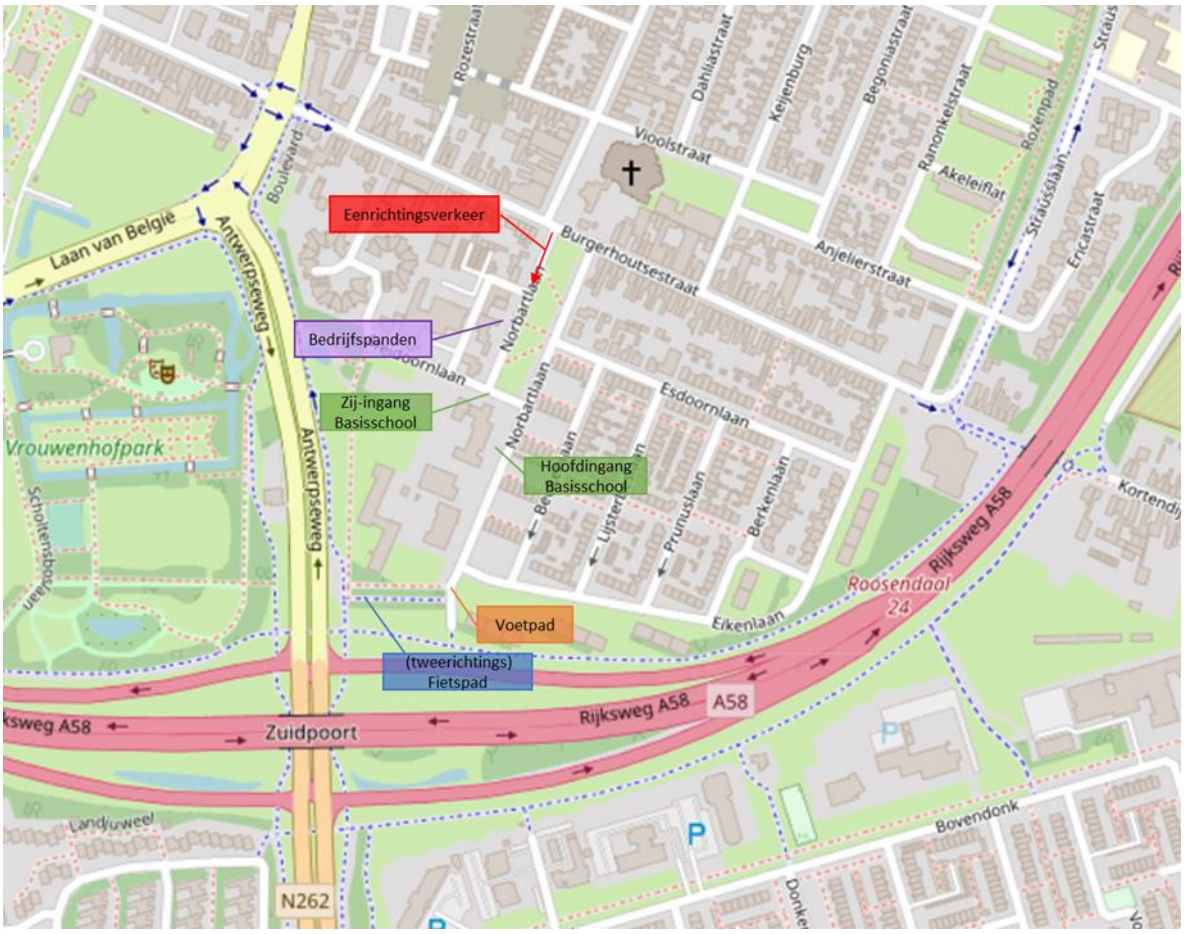
Figuur 3: Locatie beoogde ontwikkeling schetsmatig met rode omkadering weergegeven. Bron: Google Maps

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) gebeurd 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 opstoppingen ook bij de bedrijfspercelen 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:

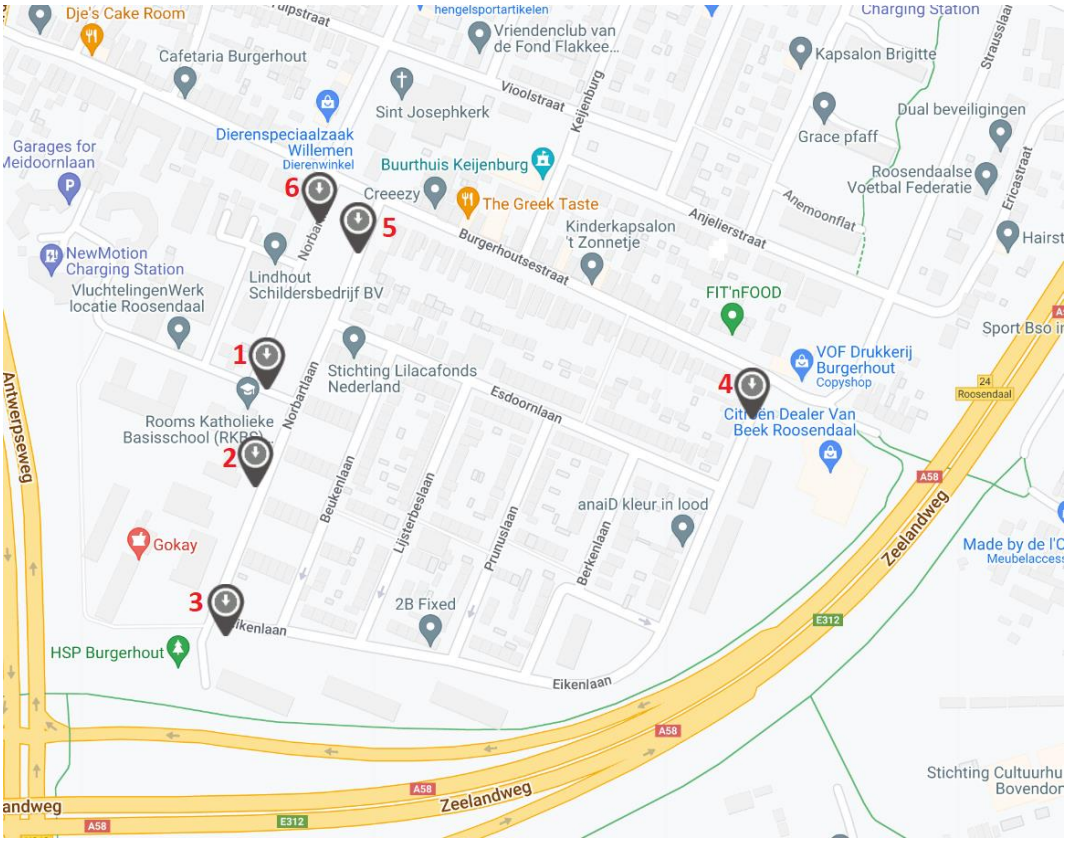
- Verkeerskundig zijn er weinig bijzonderheden; er was geen stagnatie, geen grote parkeerissues, geen onveilige situaties.
- Standaard parkeerdruk in de wijk is hoog ook bij de school, er zijn weinig aanvullende parkeermogelijkheden voor halen/brengen of afzetten dicht bij de school.

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 genereerd 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/

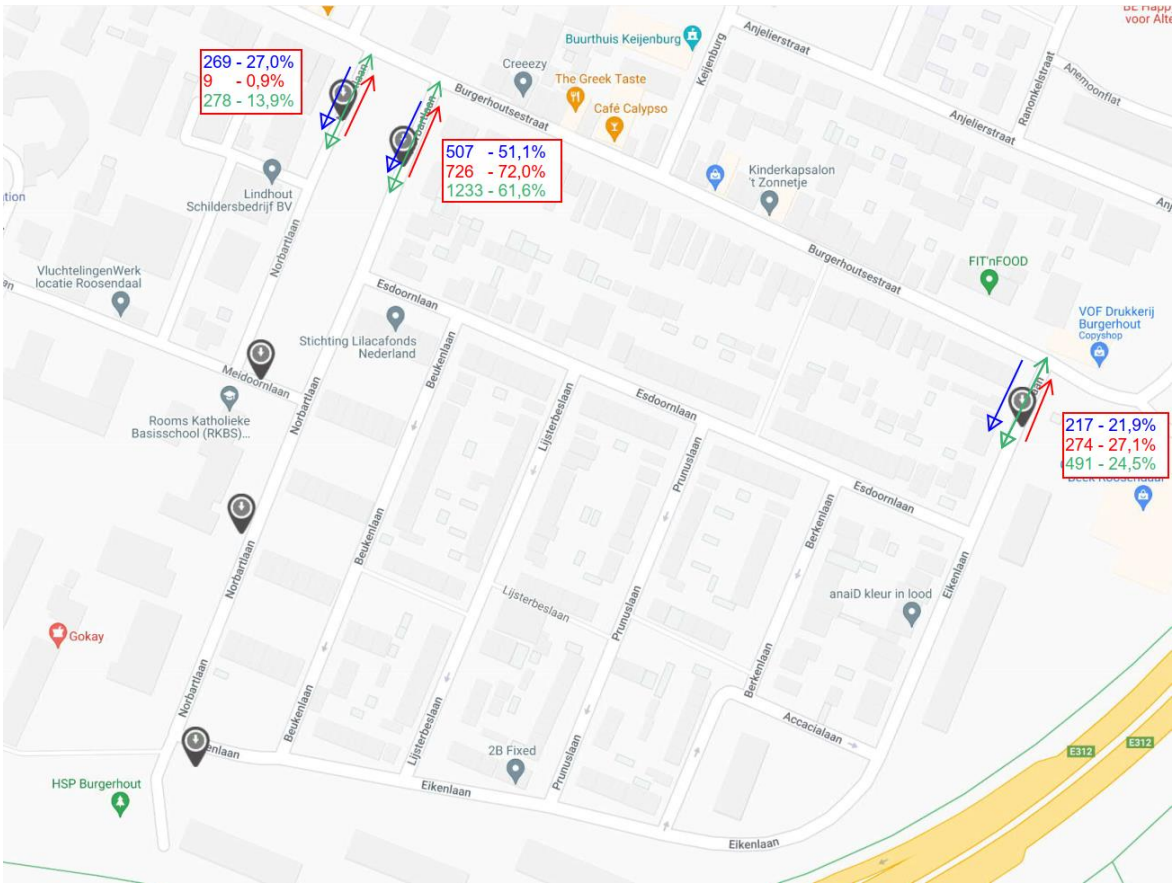
3.6 Hoofdpunten analyse

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 langgerekter, 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.

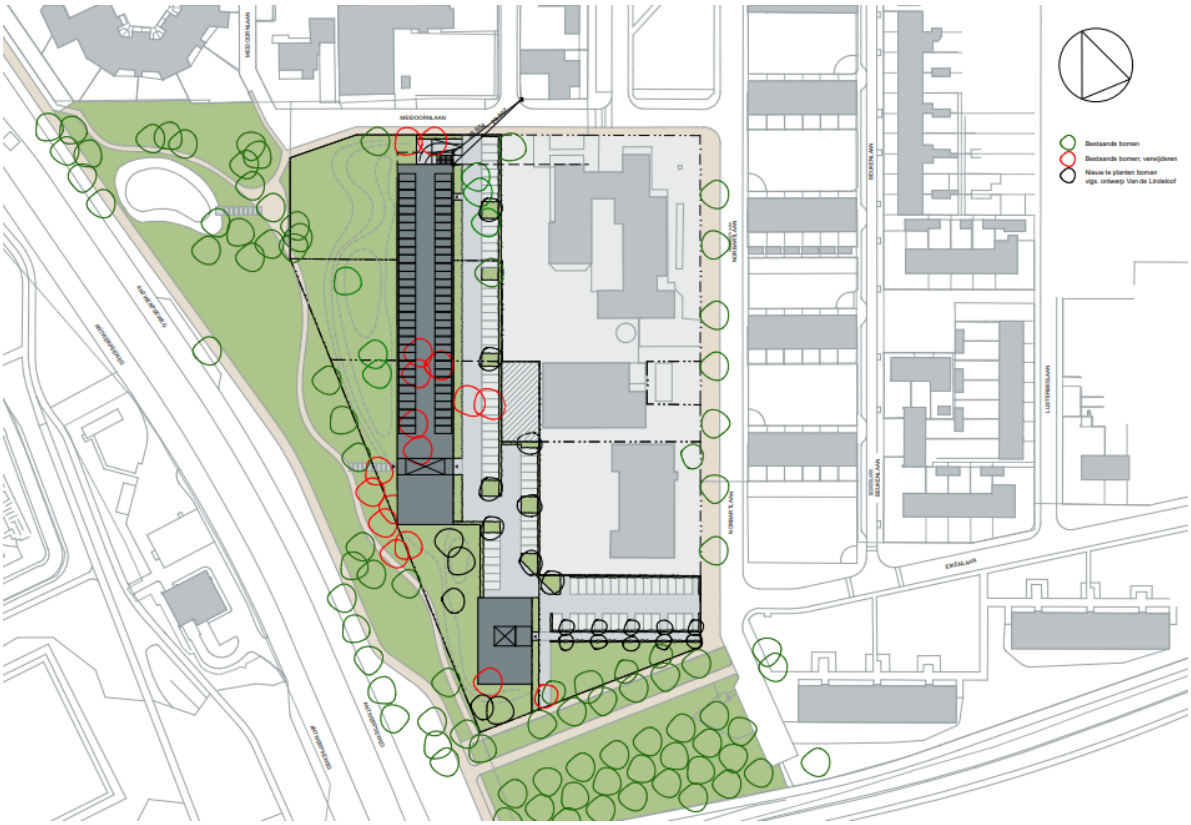
De totale verkeersgeneratie van de wijk is ca. 2000 motorvoertuigen per etmaal. Circa 75% van het verkeer ontsluit via de Norbartlaan en circa 25% via de Eikenlaan.
De verdelingen zijn in onderstaand figuur weergegeven. Op alle momenten is tellus 5 het zwaarst belast.



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 gemend doel met nadruk op verblijven waarbij de gewenste intensiteit dichter 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

MEIDOORNLAAN, ROOSENDAAL

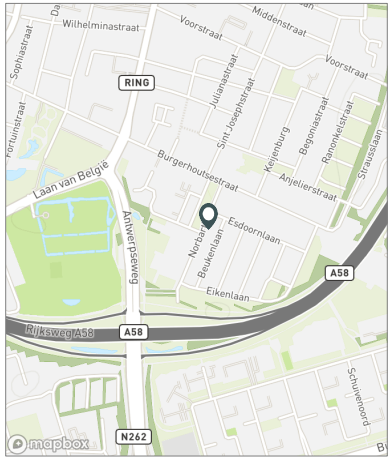
Tussen Norbartlaan en Norbartlaan

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)

INTENSITEITEN

	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

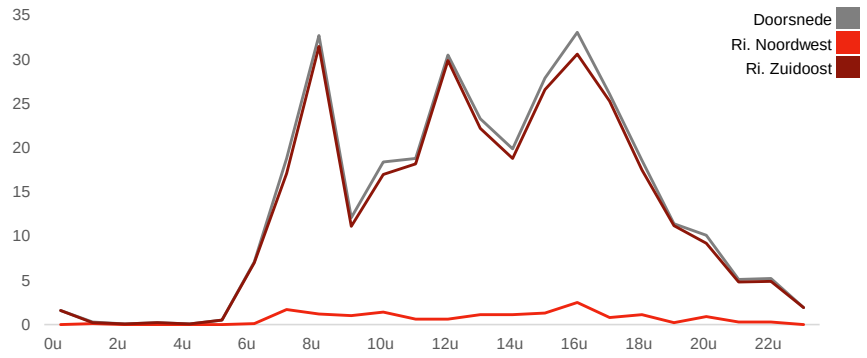
UURCIJFERS

	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

VOERTUIGVERDELING

	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%

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



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

NORBARTLAAN, ROOSENDAAL

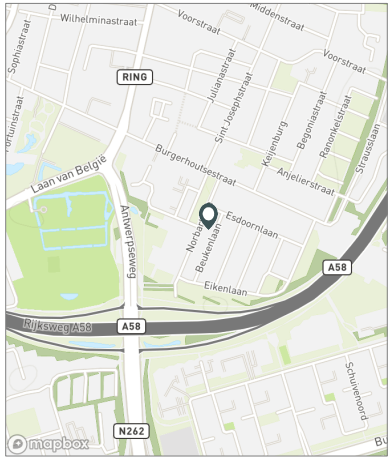
Tussen Eikenlaan en Meidoornlaan

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)

INTENSITEITEN

	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

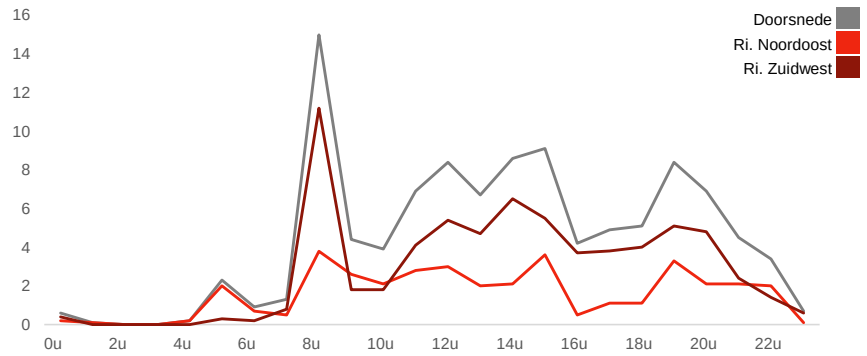
UURCIJFERS

	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

VOERTUIGVERDELING

	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



ETMAALTOTALEN

	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

SNELHEID

	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

EIKENLAAN, ROOSENDAAL

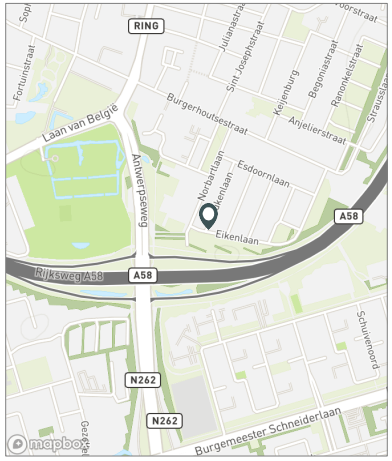
Tussen Norbartlaan en Beukenlaan

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)

INTENSITEITEN

	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

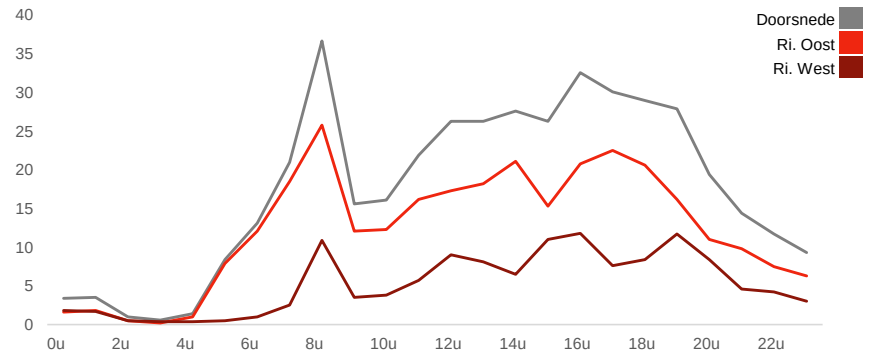
UURCIJFERS

	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

VOERTUIGVERDELING

	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%

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



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

EIKENLAAN, ROOSENDAAL

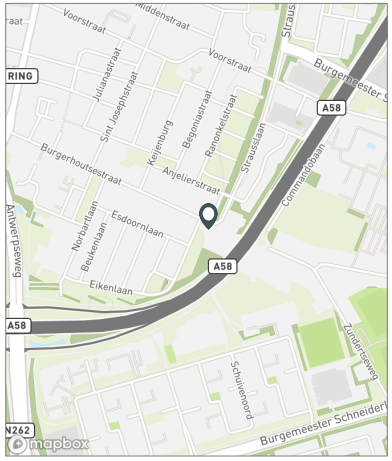
Tussen Esdoornlaan en Burgerhoutsestraat

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)

INTENSITEITEN

	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

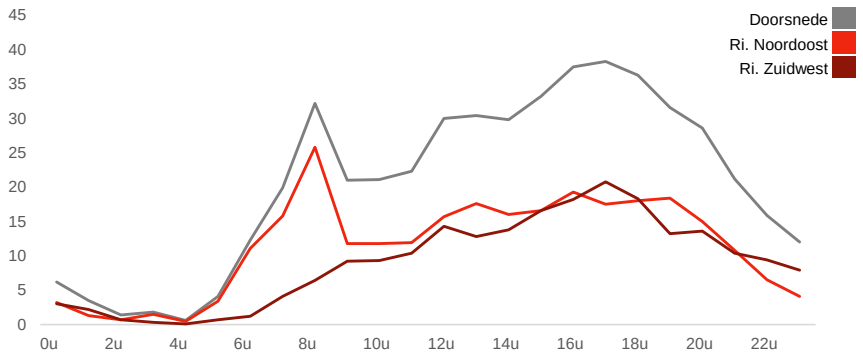
UURCIJFERS

	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

VOERTUIGVERDELING

	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%

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	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

NORBARTLAAN, ROOSENDAAL

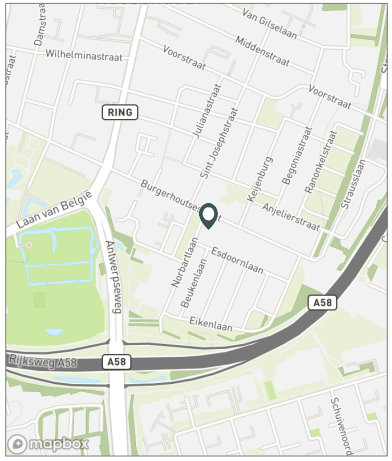
Tussen Esdoornlaan en Burgerhoutsestraat

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)

INTENSITEITEN

	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

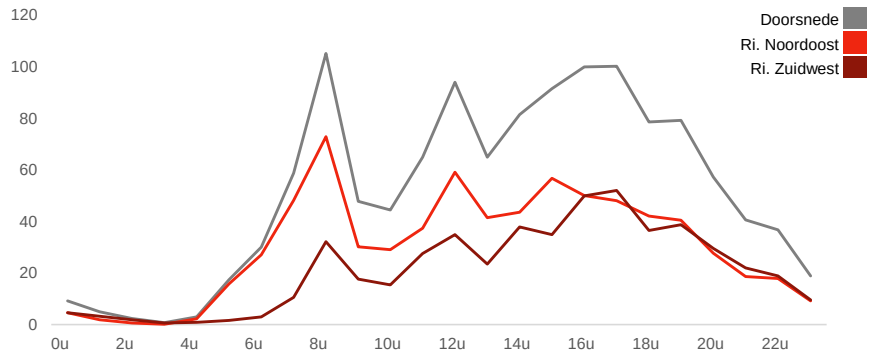
UURCIJFERS

	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

VOERTUIGVERDELING

	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%

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



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

NORBARTLAAN, ROOSENDAAL

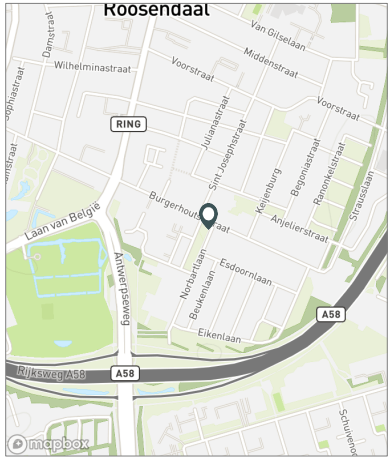
Tussen Meidoornlaan en Burgerhoutsestraat

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)

INTENSITEITEN

	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

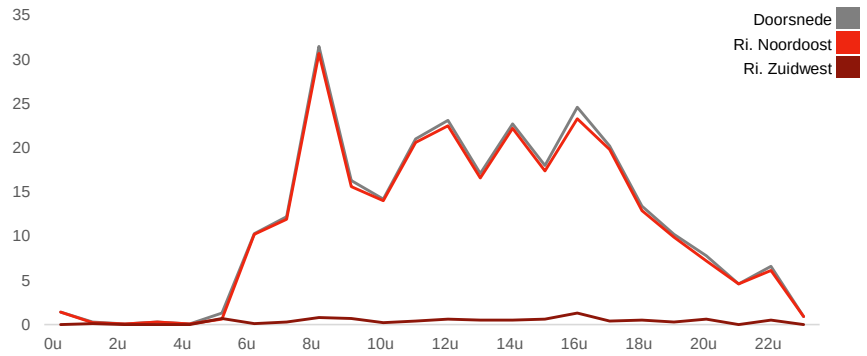
UURCIJFERS

	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

VOERTUIGVERDELING

	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%

Aveco de Bondt

onderzoekt ontwerpt adviseert