

GEMEENTE PEEL EN MAAS

Bestemmingsplan Kuukven fase 2

Verkeersonderzoek

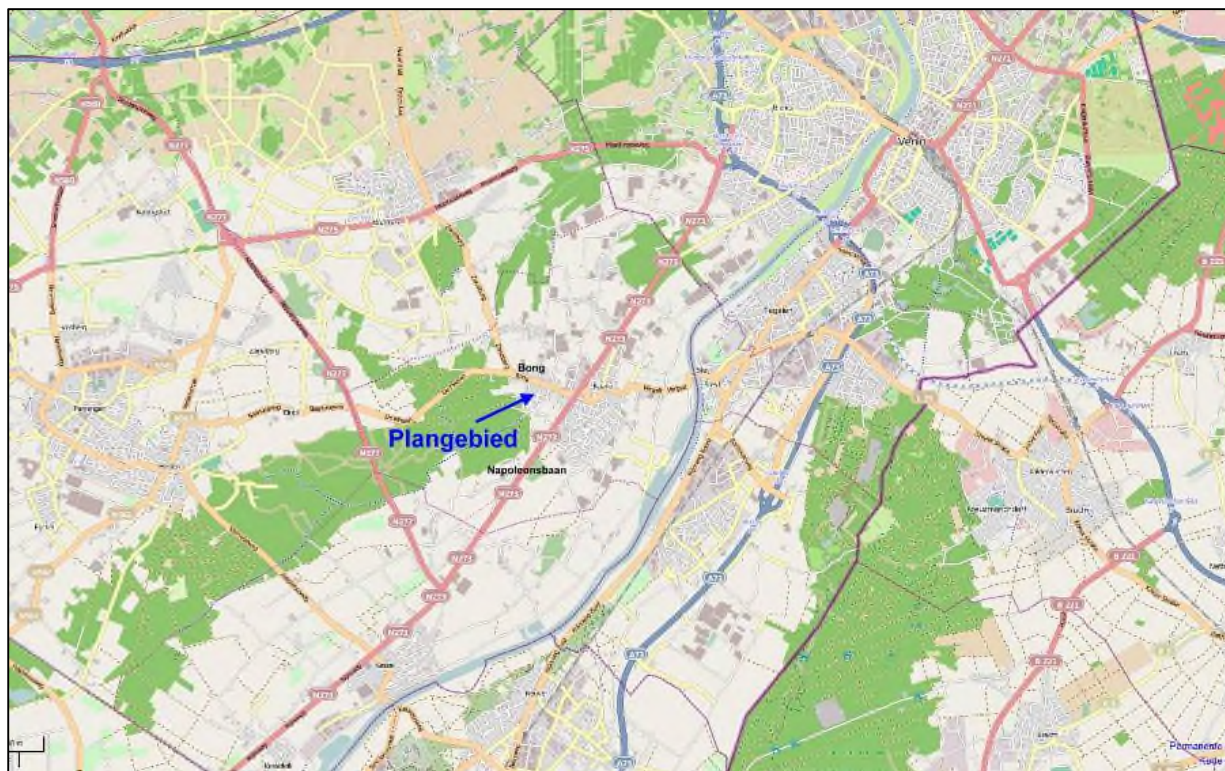


INHOUD

BLZ

1.	VOORGESCHIEDENIS	3
2.	HOOFDSTRUCTUUR	4
2.1.	Situering plangebied in hoofdstructuur	4
3.	VERKEERSPROGNOSE	7
3.1.	Verkeersgeneratie nieuwbouw	7
3.2.	Huidige intensiteiten en verkeersgeneratie nieuwbouw	8
4.	OPTIMALISERING VERKEERSSTROMEN.....	10
4.1.	Optimalisering snelverkeer	10
4.2.	Optimalisering langzaam verkeer	11
5.	CONCLUSIE.....	13
	BIJLAGE: VERKEERSTELLINGEN	15

Afbeelding: verkeerssituatie in grote lijnen (bron: Openstreetmap.org)



1. VOORGESCHIEDENIS

Bij de ontwikkeling van Kuukven fase 1 is in het daarbij behorende bestemmingsplan (zoals vastgesteld in mei 2004) ingegaan op de verkeersafwikkeling van de nieuwe wijk. Deze beschouwing betrof niet alleen de nieuwbouw op zich, maar ging onder andere ook in op de aanleg van een eventuele randweg / tweede ontsluiting op de Napoleonsbaan, de inrichting van de Bong en de oversteekmogelijkheden en routing van fietsverkeer.

Voor een groot deel is de destijds opgestelde paragraaf nog actueel, zij het dat op onderdelen een bijstelling nodig is aan de hand van de huidige inzichten. De voorliggende notitie geeft deze bijstelling en geeft primair de onderbouwing voor de ontwikkeling van Kuukven fase 2. Hieruit volgt eveneens een aantal aanbevelingen die buiten de reikwijdte vallen van het bestemmingsplan, i.c. de inrichting van de openbare ruimte.

2. HOOFDSTRUCTUUR

Binnen de gemeente Peel en Maas bevindt zich alleen in het uiterste noorden van de gemeente een stroomweg (autosnelwegen A67 Venlo – Eindhoven). Ten oosten van de Maas en ten noordoosten van de gemeente ligt de A73. De gemeente wordt wel doorsneden door een aantal belangrijke gebiedsontsluitingswegen, zoals de N273 (Napoleonsbaan), de N275 (Provincialeweg) en de N277 (Middenpeelweg). Door de ligging zal al het verkeer dat vanuit de gemeente naar stroomwegen (autosnelwegen) wil, voornamelijk via de gebiedsontsluitingen rijden.



In 2008 werd deels en op 1 december 2009 werd de autosnelweg A73 Zuid (Venlo-Maasbracht) geopend. Voor de gemeente Peel en Maas was dat verkeerskundig een zeer belangrijk moment omdat dat de verkeersintensiteiten op de Napoleonsbaan (provinciale weg N273) significant deed verminderen. Ook de vrachtwagenintensiteit nam af. Reden er midden jaren 2000 gemiddeld 21.000 motorvoertuigen per etmaal over deze weg, in 2008 was dat gezakt naar 14.000 motorvoertuigen, een reductie van een 1/3. Deze belangrijke afname kwam ook ten gunste van de oversteekbaarheid van de Napoleonsbaan in Baarlo. Ook trad er een duidelijke verbetering van de luchtkwaliteit en het geluid op.

Vooralsnog zijn er geen aanwijzingen dat voornoemde trend zich doorzet. Sterker nog: in de afgelopen jaren nam door de verder groeiende mobiliteit, deels aangezwengeld door de economische groei, de verkeersintensiteit op de Napoleonsbaan weer toe. Een soortgelijke ontwikkeling geldt ook voor de aantakkingen op de Napoleonsbaan, waarbij overigens het effect van de A73 te verwaarlozen was aangezien dit voornamelijk interlokale verbindingen betreft. Voor het plangebied is met name De Bong van belang als verbinding van Baarlo naar Maasbree en Helden-Panningen. Complicerende factor daarbij is de combinatie met de functie van langzaam verkeer route naar de sport- en recreatiegebieden in de Kesselse Bergen en als (tijdelijke) ontsluiting naar Chateau De Raay. Hierop wordt later verder ingegaan.

2.1. Situering plangebied in hoofdstructuur

Het plangebied en het reeds gerealiseerde Kuukven fase 1, liggen ten oosten van de Napoleonsbaan en ten zuiden van de Bong. Ontsluiting van zowel fase 1 als 2 vindt in eerste instantie plaats via de Bong en vervolgens via de Napoleonsbaan of de Zandberg en de Meeren.

Afbeelding: situering plangebied in hoofdstructuur



Vanaf de Bong liggen nu drie toegangen naar het plangebied. Van west naar oost zijn dit de Bergweg, de Heerkampweg en de Heierhof. De laatstgenoemde is na realisering van fase 1 ingericht als hoofdontsluiting en zal dit ook voor fase 2 zijn. Uitgangspunt bij de ontwikkeling van de eerste fase was dat bij de vervolgentwikkeling de aansluitingen van de Bergweg en Heerkampweg op de Bong voor snelverkeer komen te vervallen. Dit vooral gezien de smalle wegprofielen, de beperkte zichtsituatie (met name bij de Heerkampweg) en het beperken van kruisingsvlakken op de Bong.

Er hebben zich in de tussentijd geen wijzigingen voorgedaan die de voorgaande argumenten wegnemen, dus het uitgangspunt blijft dat deze aansluitingen voor snelverkeer komen te vervallen. (Uiteraard met behoud van bereikbaarheid van bestaande percelen). In voorliggende notitie zullen beide wegen wel betrokken worden in het verkeerssysteem, zij het uitsluitend gezien vanuit langzaam verkeer en de bereikbaarheid van Kuukven in geval van calamiteiten. Het laatste komt voort uit het feit dat de woonwijk voorsnog van één aansluiting afhankelijk is (Heierhof) en dat levert een zekere kwetsbaarheid.

Naast de nieuwbouw vindt via de Bong-Heierhof ook nog de ontsluiting van enkele bestaande percelen buiten fase 1 en 2 plaats. Deze hebben echter geen significant effect op de verkeersafwikkeling. Mogelijk van invloed zijn wel de verkeersbewegingen naar de Kesselse bergen (recreatie), de sportvelden en naar het ten zuiden van het plangebied gelegen Chateau de Raay. Voorsnog loopt al het verkeer naar deze



functie volledig via het plangebied. Het verkeer komt in de meeste gevallen aan via de Napoleonsbaan en zal via de Bong en de Heierhof de woonwijk inrijden. Alhoewel de verkeersintensiteit laag (rond de 150 motorvoertuigen per etmaal) is dit wel een stroom verkeer die logischerwijs niet thuishoort in een woonwijk. Zeker gezien het feit dat min of meer sprake is van een omrij-route aangezien de Chateau kort bij de Napoleonsbaan ligt, maar daar geen directe ontsluiting op heeft.

Afbeelding: route naar Chateau de Raay



3. VERKEERSPROGNOSE

3.1. Verkeersgeneratie nieuwbouw

In de wijk zullen zo'n 64 nieuwe woningen gerealiseerd worden, dit zal verkeer genereren. Door middel van de CROW-publicatie 256, Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden, oktober 2007, is de verkeersgeneratie (werkdaggemiddelde) van de nieuwe woonwijk berekend. In de onderstaande tabel is de verkeersgeneratie van deze woonwijk berekend.

	functie	klasse	aantal	norm vg	vg	subtotaal	totaal	opmerking
Bergweg	wonen	vrijesector	5	9,9	49,5			ruimer dan standaard
	<i>subtotaal</i>					49,5		
Kuukven west	wonen	vrijesector	2	9,9	19,8			ruimer dan standaard
	wonen	2kapper	2	8,7	17,4			
	<i>subtotaal</i>					37,2		
hof west	wonen	vrijesector	2	9,9	19,8			ruimer dan standaard
	wonen	2kapper	2	8,7	17,4			
	wonen	nultreden klein	4	7,4	29,6			vergelijkbaar koop tussen hoek klein
	wonen	nultreden groot	3	8,2	24,6			vergelijkbaar koop tussen hoek
	wonen	geschakeld	3	8,8	26,4			hoek/tussen hoek met garage
	wonen	geschakeld	7	8,2	57,4			hoek/tussen
	<i>subtotaal</i>					175,2		
Kuukven midden	wonen	toren	2	9,1	18,2			vrijstaand
	wonen	geschakeld	8	7,4	59,2			vergelijkbaar koop tussen hoek klein
	wonen	geschakeld	3	7,4	22,2			vergelijkbaar koop tussen hoek klein
	<i>subtotaal</i>					99,6		
hof oost	wonen	vrijesector	2	9,1	18,2			
	wonen	geschakeld	1	8,8	8,8			hoek/tussen hoek met garage
	wonen	nultreden klein	3	7,4	22,2			vergelijkbaar koop tussen hoek klein
	wonen	nultreden groot	5	8,2	41			vergelijkbaar koop tussen hoek
	wonen	vrijstaan gesch.	4	9,1	36,4			
	wonen	vrijstaan gesch.	2	9,9	19,8			ruimer dan standaard
	<i>subtotaal</i>					146,4		
Kuukven oost	wonen	vrijesector	4	9,1	36,4			
	<i>subtotaal</i>					36,4		
totaal				64			508	

Uit de tabel blijkt dat er ruim 500 (auto)verkeersbewegingen worden gegenereerd¹. Hiervan is maximaal 0,5% vrachtverkeer, dit is ongeveer 2 a 3 vrachtwagens per dag. Van dit aantal kan aangenomen worden dat 75% de Bong op zal rijden richting Baarlo, Napoleonsbaan (N273),

¹ Het weekdaggemiddelde is een factor 0,9 van het werkdaggemiddelde. Weekdaggemiddeld worden er dus zo'n 450 motorvoertuigbewegingen gegenereerd.

richting Venlo, A73 en Roermond. De rest zal naar het westen rijden naar Maasbree, Helden-Panningen, A67 en Helmond.

3.2. Huidige intensiteiten en verkeersgeneratie nieuwbouw

Om inzicht te verkrijgen in de huidige verkeersintensiteiten zijn begin 2011 verkeerstellingen rond het plangebied verricht. De resultaten zijn in de bijlage verkeerstellingen opgenomen. De hierna volgende afbeelding toont de verkeersintensiteiten van de huidige situatie (bron: Openstreetmap.org).

Afbeelding: huidige etmaalintensiteit (2011)



In de volgende afbeelding zijn de te verwachten verkeersintensiteiten voor het jaar 2021 gepresenteerd, uitgaande van een autonome groei van 1% per jaar voor alle wegen, behalve de Napoleonsbaan, hiervoor is 2% aangehouden. Eveneens is rekening gehouden met de verkeersgeneratie van de nieuwbouw van Kuukven fase 2, waarbij de ontsluiting van dit verkeer uitsluitend via de Heierhof plaatsvindt.

Afbeelding: toekomstige verkeersintensiteit (2021)



Uit de afbeelding blijkt dat alleen op het wegvak Heierhof de verkeersintensiteit significant toe neemt. De vormgeving van deze weg biedt voldoende capaciteit om dit verkeer zonder problemen af te handelen; in een spitsuur rijden er ca. 144 voertuigen, per minuut zijn dan ruim 2 voertuigen. Dit leidt niet tot problemen voor de verkeersstromen.



De verkeersintensiteit op de Bong bedraagt in een spitsuur zo'n 460 tot 625 voertuigen, dit zijn er 8 tot 10 per minuut. De wegbreedte van de Bong bedraagt gemiddeld 5,2 meter. Dit is in theorie voldoende (ASVV 12.2.15) maar vooral de combinatie met het fietsverkeer, dat onder meer naar de basisscholen en sportvoorzieningen gaat, kan tijdens spitsituaties conflicten opleveren. Dit in de vorm van belemmering van de doorstroming, gevaarlijke situaties met slingerende kinderen en de diverse voorkomende kruisingen.

4. OPTIMALISERING VERKEERSSTROMEN

Alhoewel vanuit de intensiteiten bezien het bestaande wegennetwerk voldoende capaciteit biedt om de ontwikkeling van de nieuwbouw op te vangen, is het van belang te bezien in hoeverre een optimalisering van het systeem mogelijk is. Met name omdat sprake is van conflictsituaties, zoals hierboven al deels aangegeven.

4.1. Optimalisering snelverkeer

Voor het gemotoriseerde verkeer is gekozen voor één aansluiting via de Heierhof. Door de keuze van één aansluiting wordt voorkomen dat er sluijverkeer ontstaat door de woongebieden en wordt vooral het kruisende verkeer op de Bong beperkt. Echter zal met een doorgaande ontwikkeling van Kuukven op een gegeven moment een tweede ontsluiting nodig zijn. Voor de ontwikkeling van fase 2 is dit vanuit intensiteiten bezien niet noodzakelijk, maar ter ontlasting van de Bong en het verkeer naar Chateau de Raay door Kuukven verdient het de aanbeveling om nu reeds voorbereidingen te treffen voor een tweede ontsluiting via de Napoleonsbaan. Zeker als de totale woningbouwplannen Kuukven van in totaal 400 woningen gerealiseerd is. De verkeersgeneratie bedraagt dan tussen de 2000 en 3000 motorvoertuigen.

Vanuit het oogpunt van mogelijke calamiteiten is een alternatieve ontsluiting eveneens gewenst, zij het dat dit nog ondervangen kan worden door een nooduitgang (neerklapbare paaltjes) op te nemen ter hoogte van langzaam verkeersverbindingen. Zodoende wordt voorgesteld deze constructie ter hoogte van de Bergweg en Heerkampweg toe te passen. Onderstaande afbeelding geeft dit principe weer.

Afbeelding: calamiteitenontsluiting





De nieuwe woonwijk komt te liggen binnen een 30 km/uur zone, dat begint op alle zijwegen van de Bong. Dit houdt in dat de wegen ingedeeld worden als zijn de erftoegangswegen binnen de bebouwde kom (maximum snelheid 30 km/uur). Voor kruisende erftoegangswegen geldt dat in principe de voorrang niet geregeld hoeft te worden, al het verkeer van rechts heeft voorrang. De aansluiting van de Heierhof op de Bong is op dit moment al zo geregeld en in beginsel is dit ook goed mogelijk. De huidige combinatie met een wegversmalling in de Bong levert echter een onnodig complexe situatie op. Een andere vormgeving is gewenst waarbij dit bij voorkeur gezien wordt vanuit een gehele herprofilering van de Bong. De aansluitingen met de Bergweg en Heerkampweg wijzigen immers ook en daarnaast vraagt het langzaam verkeer aandacht (zie hierna). Vooruitlopend op deze herprofilering zou gekozen kunnen worden voor het wegnemen van de wegversmalling op de kruising Heierhof-de Bong. Deze relatief eenvoudige ingreep betekent een grote verbetering. Daarnaast ligt het voor de hand om het 30 km/uur gebied van de Bong, dat begint ter hoogte van de Kieënweg en doorloopt tot aan de Heirhof, door te trekken naar de splitsing met de Zandberg – De Meeren, waar het gebied overgaat naar 60 km/uur gebied (erftoegangsgebied buiten de bebouwde kom).

4.2. Optimalisering langzaam verkeer

Het plangebied ligt aan de westzijde van de Napoleonsbaan. Het merendeel van de voorzieningen (winkels, basisscholen) liggen aan de oostzijde van de Napoleonsbaan. Anderzijds bevinden zich aan de westzijde diverse sport en recreatievoorzieningen (Kesselse Bergen). Zoals eerder vermeld vervult de Bong ook voor dit verkeer een belangrijke functie.

Gemiddeld zullen er dagelijks zo'n 200 fietsbewegingen worden gegenereerd vanuit plangebied. Het merendeel zullen naar het centrum van Baarlo gericht zijn en naar sport (o.a. hoek Bong – De Meeren) en Kesselse Bergen. Het verkeer zal via Schuttenhof van en naar de Bong rijden. Terzijde van de Bong bevinden zich aan beide zijden fietssuggestiestroken en ook voetpaden. Zoals eerder aangegeven treden er op de Bong conflicten op met betrekking tot de doorstroming met het snelverkeer en slingerende fietsers. Behalve de fietsers uit het plangebied zitten er al 250 fietsbewegingen op de Bong. Dit zijn voornamelijk scholieren richting Helden en de voetballers van en naar de sportvelden aan de Meeren. Met name in de spitsuren levert dit conflicten op.

De provinciale weg Napoleonsbaan kan ter plaatse van de Bong door middel van een verkeersregelinstantie overgestoken worden. Deze kruising is zowel voor snel- als langzaam verkeer complex, voornamelijk door de verspringing in kruisende wegen (de Bong – Grote Straat). Bovendien is juist in dat gedeelte de Bong smal en enigszins

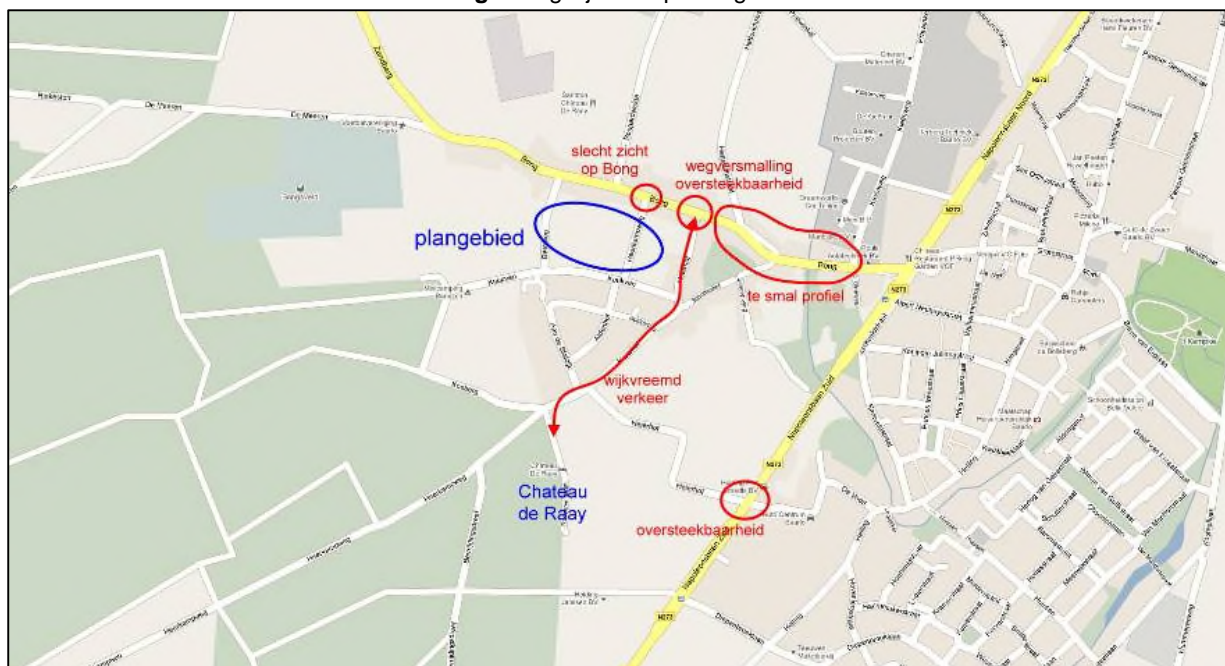
onoverzichtelijk. Een andere beschikbare oversteekplaats is de verbinding Heierhof – De Voort over de Napoleonsbaan, nabij het sloopbedrijf Nass. Een groot nadeel is dat dit niet via een verkeersregelinstallatie gaat, maar door middel van de voorrangsregel. Zelfstandig oversteken door kinderen is hier eigenlijk uitgesloten. Ook deze situatie pleit, alhoewel niet noodzakelijk voor de realisering van Kuukven fase 2, voor een nadere studie naar een tweede aansluiting op de Napoleonsbaan. Hierin kan een veilige oversteek worden opgenomen.

5. CONCLUSIE

Uit het voorgaande blijkt dat de verkeersgeneratie van de ontwikkeling van Kuukven fase 2 in te passen is in het bestaande verkeerssysteem. Daarbij is uitgegaan van een ontsluiting via de Heierhof en de Bong. De aansluitingen van de Bergweg en de Heerkampweg op de Bong worden enkel voor langzaam verkeer en voor hulpdiensten (neerklapbare paaltjes). In het kader van het bestemmingsplan is de ontwikkeling daarmee vanuit verkeer voldoende onderbouwd.

De ontwikkeling van fase 2 geeft, zoals voor een groot deel ook al het geval bij fase 1, echter wel aanleiding voor een aantal aanbevelingen. Dit valt weliswaar buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan en is met name gericht op inrichting/verkeerstechnische vormgeving van de Bong. Een gehele herprofilering is gewenst, met specifieke aandacht voor de kruisingsvlakken en het langzaam verkeer. Vooruitlopend op deze herprofilering zou gekozen kunnen worden voor het wegnemen van de wegversmalling ter hoogte van de kruising Heierhof-de Bong. Deze relatief eenvoudige ingreep betekent een grote verbetering.

Afbeelding: mogelijke aanpassingen

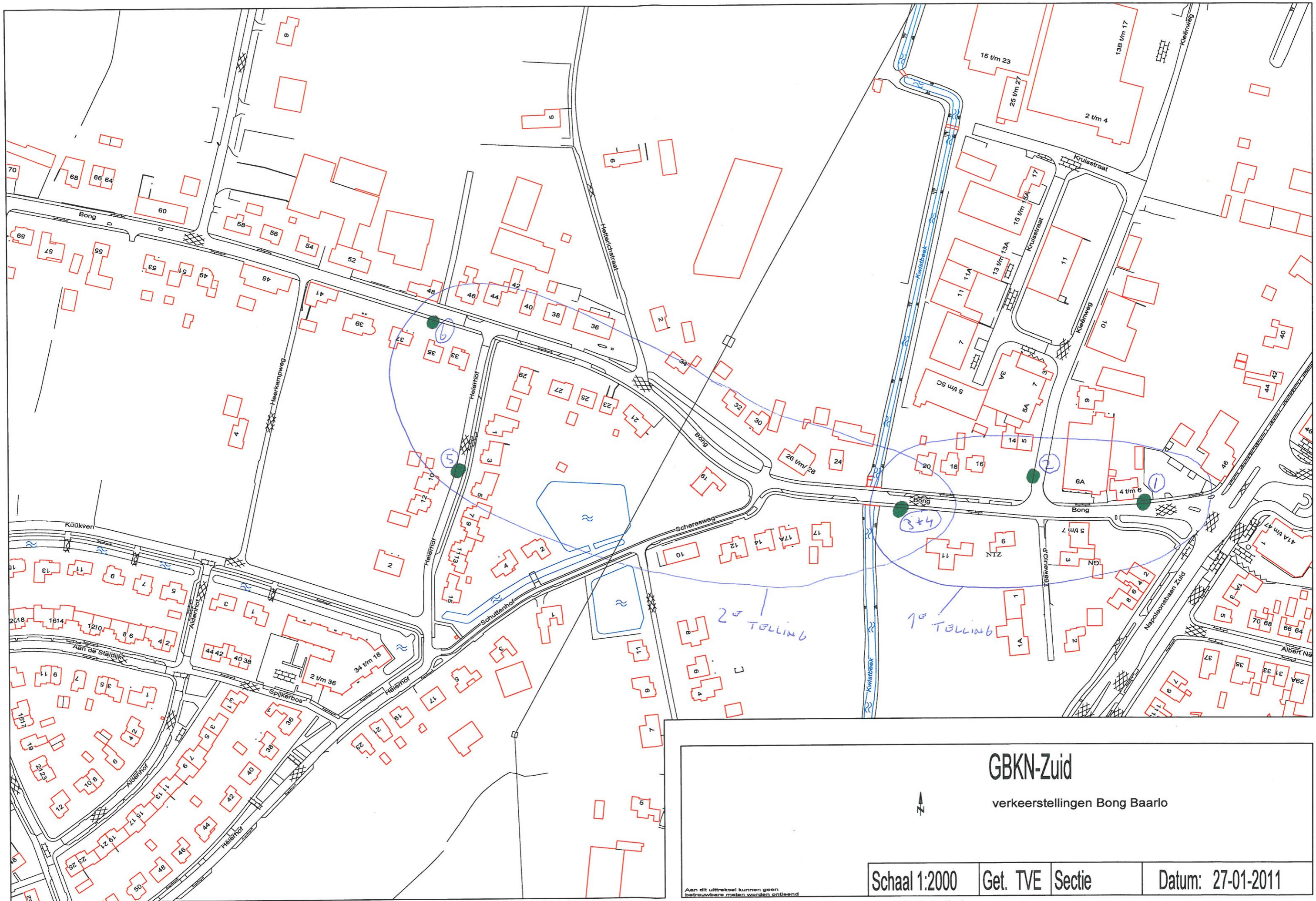


Daarnaast verdient het aanbeveling nu al voorbereidingen te treffen voor een tweede aansluiting op de Napoleonsbaan. Deze is voor de realisering van fase 2 niet noodzakelijk, maar de volgende aspecten geven daar wel aanleiding toe. Dit betreft het verkeer naar Chateau de Raay door het woongebied Kuukven, het bieden van een veilige tweede langzaam verkeersoversteek over de Napoleonsbaan en ter ontlasting

van de Bong. Uiteraard is daar mogelijk in de toekomst de realisering van Kuukven fase 3 als aanleiding aan toe te voegen.



BIJLAGE: VERKEERSTELLINGEN



GBKN-Zuid

verkeerstellingen Bong Baarlo



Schaal 1:2000

Get. TVE Sectie

Datum: 27-01-2011

Aan dit uittreksel kunnen geen betrouwbare maten worden ontleend
 Projectnaam: P:\DG Dialog topografie\DG Dialog basisbestanden\GBKN-Zuid Peel en Maas

Meetplaats: 2011 Baarlo Bong (stoplichten)

Tijd	Aantal voertuigen					
	Tweewieler	Auto	Transporte	Vrachtwag	Trailer	Totaal
di 11-1-11	0	0	0	0	0	0
6 tot 10 Uu	0	0	0	0	0	0
7 tot 19 Uu	212	1050	309	274	93	1938
19 tot 23 Uu	128	761	186	148	28	1251
23 tot 7 Uu	9	83	21	21	5	139
0 tot 24 Uu	349	1894	516	443	126	3328

Tijd	Tweewieler	Auto	Transporte	Vrachtwag	Trailer	Totaal
wo 12-1-11	98	485	171	125	54	933
6 tot 10 Uu	98	485	171	125	54	933
7 tot 19 Uu	446	2918	707	610	202	4883
19 tot 23 Uu	67	813	150	109	34	1173
23 tot 7 Uu	18	226	47	43	11	345
0 tot 24 Uu	531	3957	904	762	247	6401

Tijd	Tweewieler	Auto	Transporte	Vrachtwag	Trailer	Totaal
do 13-1-11	101	540	138	148	38	965
6 tot 10 Uu	101	540	138	148	38	965
7 tot 19 Uu	406	2929	722	632	211	4900
19 tot 23 Uu	94	762	175	122	35	1188
23 tot 7 Uu	20	225	40	49	6	340
0 tot 24 Uu	520	3916	937	803	252	6428

Tijd	Tweewieler	Auto	Transporte	Vrachtwag	Trailer	Totaal
vr 14-1-11	101	489	156	121	61	928
6 tot 10 Uu	101	489	156	121	61	928
7 tot 19 Uu	612	2925	905	731	306	5479
19 tot 23 Uu	109	834	199	129	38	1309
23 tot 7 Uu	17	235	40	27	7	326
0 tot 24 Uu	738	3994	1144	887	351	7114

Tijd	Tweewieler	Auto	Transporte	Vrachtwag	Trailer	Totaal
za 15-1-11	21	189	55	48	11	324
6 tot 10 Uu	21	189	55	48	11	324
7 tot 19 Uu	363	2533	736	546	130	4308
19 tot 23 Uu	77	529	131	98	21	856
23 tot 7 Uu	45	227	90	51	7	420
0 tot 24 Uu	485	3289	957	695	158	5584

Tijd	Tweewieler	Auto	Transporte	Vrachtwag	Trailer	Totaal
zo 16-1-11	5	87	31	15	1	139
6 tot 10 Uu	5	87	31	15	1	139
7 tot 19 Uu	287	1684	574	327	71	2943
19 tot 23 Uu	123	463	102	108	10	806
23 tot 7 Uu	32	270	94	52	10	458
0 tot 24 Uu	442	2417	770	487	91	4207

Tijd	Tweewieler	Auto	Transporte	Vrachtwag	Trailer	Totaal
ma 17-1-11	116	494	165	136	61	972
6 tot 10 Uu	116	494	165	136	61	972
7 tot 19 Uu	540	2513	799	684	287	4823
19 tot 23 Uu	101	659	212	135	47	1154
23 tot 7 Uu	19	162	48	43	16	288
0 tot 24 Uu	660	3334	1059	862	350	6265

Tijd	Tweewieler	Auto	Transporte	Vrachtwag	Trailer	Totaal
di 18-1-11	118	579	138	137	50	1022
6 tot 10 Uu	118	579	138	137	50	1022
7 tot 19 Uu	175	1020	279	238	86	1798
19 tot 23 Uu	0	0	0	0	0	0
23 tot 7 Uu	12	108	28	37	10	195
0 tot 24 Uu	187	1128	307	275	96	1993

tijd	auto	transporterrachtwage	trailer	totaal	lvt	mvt	zvt	totaal	
di 11-1-11 7-19	1050	309	274	93	1726	1359	274	93	1726
19-23	761	186	148	28	1123	947	148	28	1123
23-07	83	21	21	5	130	104	21	5	130
totaal	1894	516	443	126	2979	2410	443	126	2979

tijd	auto	transporterrachtwage	trailer	totaal	lvt	mvt	zvt	totaal	
wo 12-1-11 7-19	2918	707	610	202	4437	3625	610	202	4437
19-23	813	150	109	34	1106	963	109	34	1106
23-07	226	47	43	11	327	273	43	11	327
totaal	3957	904	762	247	5870	4861	762	247	5870

tijd	auto	transporterrachtwage	trailer	totaal	lvt	mvt	zvt	totaal	
do 13-1-11 7-19	2929	722	632	211	4900	3651	632	211	4494
19-23	762	175	122	35	1188	937	122	35	1094
23-07	225	40	49	6	340	265	49	6	320
totaal	3916	937	803	252	6428	4853	803	252	5908

tijd	auto	transporterrachtwage	trailer	totaal	lvt	mvt	zvt	totaal	
vr 14-1-11 7-19	2925	905	731	306	5479	3830	731	306	4867
19-23	834	199	129	38	1309	1033	129	38	1200
23-07	235	40	27	7	326	275	27	7	309
totaal	3994	1144	887	351	7114	5138	887	351	6376

tijd	auto	transporterrachtwage	trailer	totaal	lvt	mvt	zvt	totaal	
za 15-1-11 7-19	2533	736	546	130	4308	3269	546	130	3945
19-23	529	131	98	21	856	660	98	21	779
23-07	227	90	51	7	420	317	51	7	375
totaal	3289	957	695	158	5584	4246	695	158	5099

tijd	auto	transporterrachtwage	trailer	totaal	lvt	mvt	zvt	totaal	
zo 16-1-11 7-19	1684	574	327	71	2943	2258	327	71	2656
19-23	463	102	108	10	806	565	108	10	683
23-07	270	94	52	10	458	364	52	10	426
totaal	2417	770	487	91	4207	3187	487	91	3765

tijd	auto	transporterrachtwage	trailer	totaal	lvt	mvt	zvt	totaal	
ma 17-1-11 7-19	2513	799	684	287	4823	3312	684	287	4283
19-23	659	212	135	47	1154	871	135	47	1053
23-07	162	48	43	16	288	210	43	16	269
totaal	3334	1059	862	350	6265	4393	862	350	5605

tijd	auto	transporterrachtwage	trailer	totaal	lvt	mvt	zvt	totaal	
di 18-1-11 7-19	1020	279	238	86	1798	1299	238	86	1623
19-23	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23-07	108	28	37	10	195	136	37	10	183
totaal	1128	307	275	96	1993	1435	275	96	1806

totaal	auto	transporterrachtwage	trailer	totaal	lvt	mvt	zvt	totaal	
7-19	17572	5031	4042	1386	30414	22603	4042	1386	28031
19-23	4821	1155	849	213	7542	5976	849	213	7038
23-07	1536	408	323	72	2484	1944	323	72	2339
totaal	23929	6594	5214	1671	40440	30523	5214	1671	37408

totaal	lvt	mvt	zvt	totaal
7-19	80,6%	14,4%	4,9%	6,2%
19-23	84,9%	12,1%	3,0%	4,7%
23-07	83,1%	13,8%	3,1%	0,8%
totaal				5344

