

Gemeente Deventer

Verkeersgegevens bedrijvenpark A1

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Deventer

Verkeersgegevens bedrijvenpark A1

Datum	7 september 2011
Kenmerk	DVT414/Abf/1686
Eerste versie	

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Deventer
Titel rapport	Verkeersgegevens bedrijvenpark A1
Kenmerk	DVT414/Abf/1686
Datum publicatie	7 september 2011
Projectteam opdrachtgever(s)	de heren J-D. Steenbruggen en ing. H. Sandorp
Projectteam Goudappel Coffeng	de heer ing. F.A. Aalbers en mevrouw drs. A.J.G. Geerts

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
1.1	Inleiding	1
1.2	Leeswijzer	1
2	Uitgangspunten en berekenings-methodiek	1
2.1	Inleiding	1
2.2	De verkeersontsluiting	1
2.3	Fiets- en voetpaden	3
2.4	Openbaar vervoer	3
2.5	Verkeersmodel en beschouwde varianten	4
2.6	Beschouwde wegvakken	6
2.7	Programma en verkeersgeneratie bedrijvenpark	7
2.8	Verdeling over dag- avond en nachtperiode	7
	Bijlage 1 Verkeersgegevens	1
	Bijlage	
1	Verkeersgegevens	

1

Inleiding

1.1 Inleiding

De gemeente Deventer heeft Goudappel Coffeng BV verzocht om voor voorgenomen wijzigingen in de planvorming voor het bedrijvenpark A1 nieuwe verkeersgegevens aan te leveren.

Dit als input voor geluidberekeningen, maar tevens om de wijze van ontsluiting van het bedrijventerrein opnieuw te kunnen beoordelen.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt aandacht geschonken aan de gehanteerde uitgangspunten en gebruikte berekeningsmethodiek. Hierbij wordt ingegaan op het gebruikte verkeersmodel en de beschouwde varianten, de beschouwde wegvakken, het programma en verkeersgeneratie van het bedrijvenpark waarmee gerekend is en de verdeling van het verkeer over dag- avond en nachtperiode. De uiteindelijke resultaten (de verkeersgegevens) zijn als bijlage in deze rapportage opgenomen (deze gegevens zijn tevens digitaal aan de gemeente Deventer ter beschikking gesteld).

2

Uitgangspunten en berekeningsmethodiek

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de gehanteerde uitgangspunten en gebruikte berekeningsmethodiek. Hierbij wordt ingegaan op de beschouwde wegvakken, het programma en verkeersgeneratie van het bedrijvenpark waarmee gerekend is, de verdeling van het verkeer over dag- avond en nachtperiode en een korte toelichting op het gebruikte verkeersmodel en de beschouwde varianten.

2.2 De verkeersontsluiting

Het nieuwe stedenbouwkundige plan voorziet in twee ontsluitingen van het bedrijventerrein. Aan de oostzijde wordt het bedrijventerrein ontsloten op de Siemelinksweg en A1 door middel van een onderdoorgang onder het spoor, aan de westzijde via een T-aansluiting op de Deventerweg/N348.

Ongewenste verschuivingen van verkeersstromen, zoals een toename op de Lochemseweg, ondervangen door een uitgebreide oostelijke ontsluiting en een zeer beperkte opzet van de westelijke ontsluiting. De oostelijke ontsluiting kent een zeer grote capaciteit in tegenstelling tot de zeer beperkte capaciteit van de westelijke ontsluiting.

Oostelijke ontsluiting

De opzet van de oostelijke ontsluiting is ten opzichte van het voorgaande stedenbouwkundige plan licht gewijzigd. In het voorgaande plan was er sprake van een rechte tunnel met twee rijbanen en twee rijstroken. In de nieuwe opzet is op basis van de resultaten uit het verkeersmodel een rechte tunnel met een rijbaan en drie rijstroken, waarvan twee rijstroken uitgaand en één ingaand.

De toegang tot de tunnel aan de oostzijde van het spoor Deventer-Zutphen ligt in het verlengde van de zuidelijke op- en afritten van de autosnelweg A1 te liggen. De Siemelinksweg sluit hier via een T-aansluiting op aan. Op deze wijze is er meer verkeerscapaciteit en meer opstelruimte. De lay-out van de t-aansluiting Siemelinksweg-Zuidelijke op en afritten autosnelweg A1-oostelijke ontsluiting is niet gewijzigd.

Op het bedrijventerrein gaat de tunnel, zodra het maaiveld is bereikt, over in een brug over de Dortherbeek, waarna middels een t-aansluiting de bedrijven en de kantorenlocatie bereikt kunnen worden. De oostelijke ontsluiting is zodanig verkeerskundig ontworpen, dat in principe 100% van het verkeer van en naar het bedrijventerrein via deze ontsluiting afgewikkeld zou kunnen worden.

De lay-out van de kruispunten en de verkeersregelininstallaties is afgestemd op wisselende verkeerssituaties waardoor het bijvoorbeeld mogelijk is het verkeer richting de opritten te doseren in geval van congestie op de autosnelweg.

Westelijke ontsluiting

In het nieuwe stedenbouwkundige plan is het westelijke deel van het bedrijvenpark ongemoeid gelaten. Dit houdt in dat de westelijke ontsluiting aansluit op de N 348 (Deventerweg). Wegbeheerder van de N 348 is de provincie Gelderland. Vanaf de aansluiting van de Kruklandsweg op de N 348 ligt de N 348 op Deventer grondgebied en in het plangebied. De westelijke aansluiting ligt ongeveer in het midden tussen de op/afrit van de A1 en de Pessink. Omdat er nu al in de spitsuren regelmatig sprake is van stagnatie op de N 348, is er voor gekozen om de westelijke aansluiting minimaal verkeerskundig te dimensioneren. Alleen de noodzakelijke stroken ten behoeve van afslaand verkeer zijn in het ontwerp opgenomen (maximum capaciteit van 1.200 personen auto equivalent/uur). Daarmee wordt de verkeersafwikkeling naar het bedrijventerrein ondergeschikt gemaakt aan de doorstroming op de N 348. De westelijke aansluiting op de N 348 wordt voorzien van een verkeersregelininstallatie. In de praktijk zal daardoor de maximum capaciteit van 1.200 personen auto equivalent/uur per rijstrook niet gehaald worden. Voor de berekeningen is wel uitgegaan van deze maximum capaciteit waardoor er voor de westelijke ontsluiting rekentechnisch sprake is van een Worst-Case scenario.

In verband met de geluidsbelasting op de huizen langs de westzijde van de Deventerweg wordt de as van de weg circa 25 m naar het oosten verlegd waardoor er een soort bufferzone ontstaat. In deze ruimte tussen de woningen en de weg is plek voor een grondwal. De aansluiting van de Braamweg op de N 348 zal worden verlegd naar het met verkeerslichten geregelde kruispunt van de westelijke ontsluiting. De rechtstreekse aansluiting van de Kruklandsweg op de N 348 zal vervallen. De Kruklandsweg zal uitkomen op een weg op het bedrijventerrein, waarna middels de westelijke ontsluiting de N 348 bereikt kan worden. De aansluiting van de Waterdijk op de N 348 vervalt. De Waterdijk wordt een langzaam verkeersroute. De aanliggende woningen blijven bereikbaar.

De hoofdontsluitingsweg op het bedrijventerrein verbindt de westelijke en de oostelijke ontsluiting. De bedrijfskavels zijn bereikbaar middels wegen die aansluiten op de hoofdontsluitingsweg.

2.3 Fiets- en voetpaden

In het nieuwe stedenbouwkundig plan

De westelijke en oostelijke ontsluiting kennen een éénzijdig in twee richtingen bereden fietspad. De hoofdontsluitingsweg op het bedrijventerrein heeft aan beide zijden een fietsstrook. Bij de westelijke ontsluiting wordt ter hoogte van de Waterdijk een oversteek gecreëerd om met de fiets van het vrij liggende fietspad op de hoofdontsluitingsweg te komen. Aan de oostzijde gebeurt dat ter hoogte van het kruispunt, dat de toegang vormt tot de kantorenlocatie. Vanaf dit kruispunt loopt er een solitair fietspad over de kantorenlocatie die aansluit op de Molbergsweg.

De overige wegen op het bedrijventerrein kennen geen specifieke fietsvoorzieningen. Alle wegen op het bedrijventerrein kennen een éénzijdig trottoir. In de bufferzone liggen recreatieve voetpaden.

Over de bestaande Molbergsteeg wordt een vrijliggend in twee richtingen bereden fietspad gelegd, dat de verbinding vormt tussen Epse en het al bestaande vrij liggende in twee richtingen bereden fietspad net ten zuiden van de A1, dat onder de A1 door naar Kloosterlanden voert. In het zuiden van het plangebied bekort een fietsdoorsteek tussen het westelijke en oostelijke deel van het bedrijventerrein de fietsroute van de ene kant van het bedrijventerrein naar de ander kant.

2.4 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol bij het vervoersvraagstuk van het bedrijvenpark.

Buslijnen

Momenteel lopen er twee streeklijnen over de Deventerweg. Dit zijn beide halfuursdiensten. Deze lijndiensten zouden een functie kunnen vervullen voor het westelijk deel van het bedrijvenpark. Met de vervoerder zullen afspraken worden gemaakt om (spits)diensten te leiden over het bedrijvenpark. De hoofdontsluiting zal op strategische plekken voorzien zijn van bushaltes.

Station Deventer Zuid

In opdracht van de Gemeente Deventer is door ProRail de vervoerkundige haalbaarheid van een nieuw station Deventer-Zuid onderzocht. Het station is daarbij gesitueerd op de dubbelsporige spoorlijn Deventer-Zutphen aan de Siemelinksweg halverwege De Knoop en de aansluiting Deventer Oost op de Rijksweg A1. Uit dit onderzoek bleek dat de te verwachten vervoerwaarde in het jaar 2015 onvoldoende is, zonder aanvullende voorzieningen zoals een langzaam-verkeertunnel naar Kloosterlanden of een aansluiting op het busvervoer.

Vervoermanagement

Vervoermanagement is mobiliteitsbeïnvloeding, waarbij het vervoergedrag van werknemers, bezoekers en zakelijke klanten zodanig verandert dat de milieubelasting

wordt teruggedrongen. Praktische voorbeelden van vervoermanagement zijn ondermeer:

- gebiedsgewijze of regionale carpoolprojecten;
- beschikbaar stellen van (dienst)fietsen;
- goede fietsparkeervoorzieningen;
- opzetten vervoersdienst voor het gehele bedrijvenpark.

Vervoermanagement zal worden gestimuleerd. Dit kan onder ander door bij de uitgifte van gronden afspraken te maken over fietsparkeerplaatsen, bedrijfsvervoer, e.d. Daarnaast kunnen verschillende aspecten van vervoermanagement opgenomen worden in het dienstenpakket van het parkmanagement. Dit zal zeker het geval moeten zijn als het niet voldoende snel lukt om het bedrijventerrein middels bus op een adequate wijze met openbaar vervoer te ontsluiten.

2.5 Verkeersmodel en beschouwde varianten

Bij het opstellen van de verkeersprognoses is gebruik gemaakt van het (autonome) verkeersmodel van de gemeente Deventer. Dit verkeersmodel maakt deel uit van het verkeersmodel van de regio stedendriehoek (Apeldoorn, Deventer, Zutphen). Er is gebruik gemaakt van de planjaren 2011 (huidige situatie zonder bedrijvenpark A1) en 2022. Voor het planjaar 2022 zijn de volgende situaties doorgerekend:

- een situatie zonder bedrijvenpark A1 (figuur 2.1.);
- een situatie met het volledige bedrijvenpark A1 (figuur 2.2: 100% ontsloten via de oostelijke zijde);
- een situatie met het volledige bedrijvenpark A1 (figuur 2.3, 70% ontsloten via de oostelijke zijde en 30% via de westelijke zijde).

De verdubbeling van de Siemelinksweg is gerealiseerd. De varianten zonder Siemelinksweg die in het verkeersrapport 2008 zijn opgenomen vervallen daarmee.

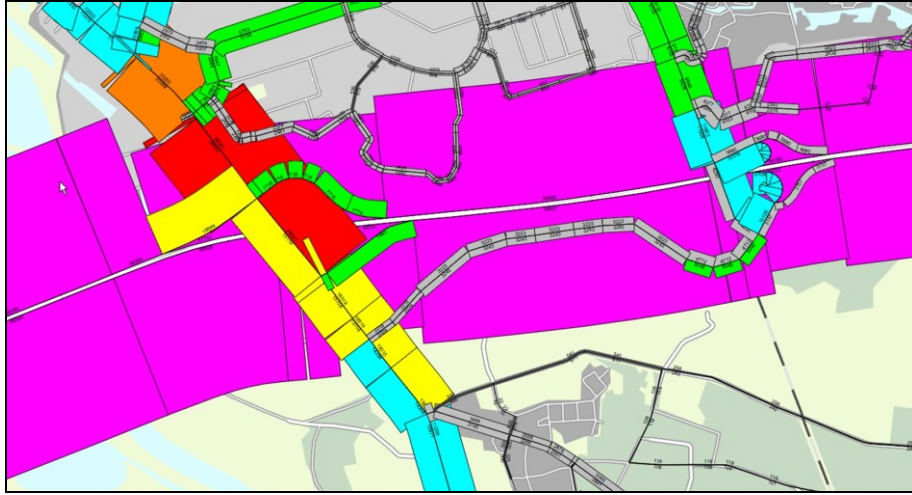
Voor de input van de geluidsberekeningen zijn de werkdagintensiteiten uit het verkeersmodel omgerekend naar weekdagintensiteiten. Hierbij is gebruik gemaakt van de voor de gemeente Deventer gangbare omrekeningsfactoren van 0,92 voor het lichte verkeer en 0,8 voor het vrachtverkeer (die is gebaseerd op gemeentelijke verkeersstellingen).



Figuur 2.1: Situatie zonder bedrijvenpark A1



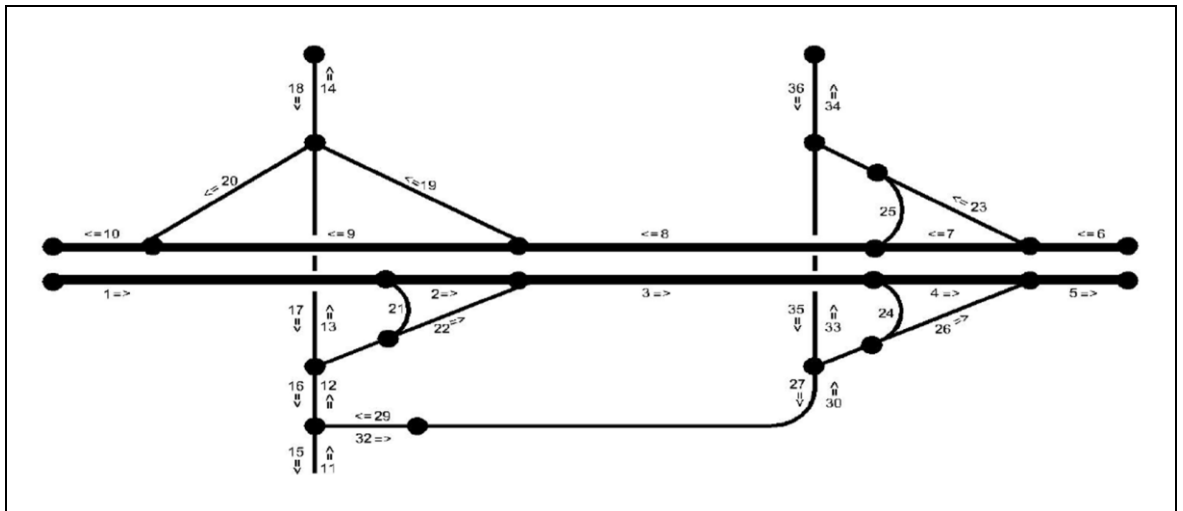
Figuur 2.2: Situatie met bedrijvenpark A1 (100% ontsloten via oostelijke zijde)



Figuur 2.3: Situatie bedrijvenpark A1 (70% ontsloten via oostelijke zijde en 30% via westelijke zijde)

2.6 Beschouwde wegvakken

Voor wat betreft de wegvakken waarvoor gegevens zijn aangeleverd is aangesloten bij de wegvakindeling zoals weergegeven in bijlage 1 'Wegvakken met nummers' uit de 'Verkeersstudie bedrijvenpark A1 ten behoeve van het milieueffectrapport en ontwerp-bestemmingsplan bedrijvenpark A1', zoals opgesteld door de gemeente Deventer (september 2008).



Figuur 2.4: Wegvakken en wegvaknummering

2.7 Programma en verkeersgeneratie bedrijvenpark

Voor wat betreft het programma van het bedrijvenpark is uitgegaan van 52 ha netto uitgeefbaar terrein, verdeeld over 26 ha gemengde bedrijvigheid en 26 ha hoogwaardige bedrijvigheid. Aanvullend is er sprake van 10.000 m² bvo kantoren. Voor wat betreft de berekeningswijze van de verkeersgeneratie (het totaal van aankomsten en vertrekken van gemotoriseerd verkeer) is volledig aangesloten bij de berekeningsmethodiek zoals beschreven in CROW-publicatie 256 'Verkeersgeneratie van woon- en werkgebieden, vuistregels en kengetallen gemotoriseerd verkeer. Dit geldt ook voor de verdeling van de totale hoeveelheid verkeer over de categorieën 'licht', 'middelzwaar' en 'zwaar' verkeer.

Voor wat betreft de verkeersgeneratie van kantoren betekent dit dat gerekend is met een kengetal van 9 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo kantoren (geldend voor administratieve en/of zakelijke kantoren op een zogenaamde 'snelweglocatie'). Voor wat betreft de hoeveelheid vrachtverkeer is gerekend met de kengetallen van 0,25 lichte en 0,4 zware vrachtauto's per kantoor per werkdagemaal, waarbij voor een enkel kantoor dan een oppervlakte van 750 m² bvo moet worden aangehouden. Voor wat betreft de verkeersgeneratie van gemengde bedrijvigheid betekent dit dat gerekend is met een kengetal van 214 motorvoertuigbewegingen per netto ha gemengde bedrijvigheid (waarvan 44 vrachtauto's, waarvan 41% lichte vrachtauto's en 59% zware vrachtauto's). Voor wat betreft de verkeersgeneratie van hoogwaardige bedrijvigheid betekent dit dat gerekend is met een kengetal van 282 motorvoertuigbewegingen per netto ha hoogwaardige bedrijvigheid (waarvan 50 vrachtauto's, waarvan 48% lichte vrachtauto's en 52% zware vrachtauto's).

De uitkomsten van de berekeningen op basis van overeengekomen uitgangspunten zijn opgenomen in bijlage 1.

2.8 Verdeling over dag- avond en nachtperiode

Voor wat betreft de verdeling van het verkeer over de dag-, avond en nachtperiode is aangesloten bij de verdeling zoals weergegeven in de derde tabel uit bijlage 1 'Uitgangspunten berekeningen wegverkeerslawaaï' uit het 'Akoestisch onderzoek Bedrijvenpark A1', zoals opgesteld door de gemeente Deventer (september 2008).

Hierbij is er rekentechnisch voor gezorgd dat de verdeling van de totale hoeveelheid verkeer over de categorieën 'licht', 'middelzwaar' en 'zwaar' verkeer op de wegen van het bedrijvenpark A1 (voor een periode van 24 uur) in overeenstemming is gebleven met de verdeling zoals berekend onder 'verkeersgeneratie bedrijvenpark' (zie hiervoor in paragraaf 2.4.).

De zogenaamde 'daguurpercentages', 'avonduurpercentages' en 'nachtuurpercentages' aangevuld met de verdeling over de categorieën 'licht', 'middelzwaar' en 'zwaar' verkeer per dag-, avond en nachtuur zijn per wegvak opgenomen in bijlage 1.

Bijlage 1

Verkeersgegevens

- 2011, 0-variant (een situatie zonder bedrijvenpark A1);
- 2022, 0-variant (een situatie zonder bedrijvenpark A1);
- 2022, situatie met het volledige bedrijvenpark A1, 100% ontsloten via de oostelijke zijde;
- 2022, situatie met het volledige bedrijvenpark A1, 70% ontsloten via de oostelijke zijde en 30% via de westelijke zijde).

2011 0-var wegvak	weekdag (mvt etm)	dagperiode (mvt etm)	avondperiode (mvt etm)	nachtperiode (mvt etm)	daguur (%)	avonduur (%)	nachtuur (%)	licht dag (%)	mzw. dag (%)	zw. dag (%)	licht avond (%)	mzw. avond (%)	zw. avond (%)	licht nacht (%)	m.lzw. nacht (%)	zw. nacht (%)
1	45.143	34.128	5.959	5.056	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
2	33.266	25.149	4.391	3.726	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
3	39.204	29.638	5.175	4.391	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
4	33.501	25.326	4.422	3.752	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
5	36.606	27.674	4.832	4.100	6	3	1	81	8	12	82	5	13	70	9	21
6	36.467	27.569	4.814	4.084	6	3	1	81	8	12	82	5	13	70	9	21
7	33.722	25.494	4.451	3.777	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
8	39.296	29.708	5.187	4.401	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
9	32.575	24.627	4.300	3.648	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
10	44.976	34.002	5.937	5.037	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
11	11.171	8.807	1.416	947	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
12	11.203	8.832	1.421	950	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
13	18.260	14.397	2.315	1.548	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
14	20.262	15.975	2.569	1.718	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
15	10.380	8.184	1.316	880	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
16	10.412	8.208	1.320	883	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
17	11.523	9.085	1.461	977	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
18	19.212	15.146	2.436	1.629	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
19	6.722	5.318	844	559	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
20	12.410	9.819	1.559	1.033	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
21	11.890	9.407	1.493	989	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
22	5.942	4.701	746	494	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
23	2.745	2.172	345	228	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
24	5.576	4.411	700	464	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
25	5.708	4.516	717	475	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
26	3.107	2.458	390	258	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
27	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
28	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
29	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
30	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
31	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
32	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
33	5.708	4.500	724	484	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
34	8.453	6.665	1.072	717	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
35	3.107	2.449	394	263	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
36	8.682	6.845	1.101	736	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7

2022 0-var wegvaknr	weekdag (mvt etm)	dagperiode (mvt etm)	avondperiode (mvt etm)	nachtperiode (mvt etm)	daguur (%)	avonduur (%)	nachtuur (%)	licht dag (%)	mzw. dag (%)	zw. dag (%)	licht avond (%)	mzw. avond (%)	zw. avond (%)	licht nacht (%)	m.lzw. nacht (%)	zw. nacht (%)
1	57.388	43.385	7.575	6.427	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
2	42.366	32.029	5.592	4.745	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
3	47.586	35.975	6.281	5.330	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
4	39.615	29.949	5.229	4.437	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
5	42.220	31.918	5.573	4.729	6	3	1	81	8	12	82	5	13	70	9	21
6	42.500	32.130	5.610	4.760	6	3	1	81	8	12	82	5	13	70	9	21
7	39.969	30.217	5.276	4.477	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
8	46.898	35.455	6.191	5.253	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
9	40.921	30.937	5.402	4.583	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
10	57.359	43.363	7.571	6.424	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
11	13.286	10.475	1.685	1.127	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
12	13.317	10.499	1.689	1.129	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
13	22.129	17.446	2.806	1.877	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
14	22.245	17.538	2.821	1.886	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
15	12.774	10.071	1.620	1.083	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
16	12.804	10.095	1.624	1.086	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
17	11.802	9.305	1.496	1.001	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
18	22.385	17.648	2.838	1.898	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
19	5.978	4.730	751	497	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
20	16.447	13.012	2.066	1.368	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
21	15.039	11.899	1.889	1.251	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
22	5.224	4.133	656	435	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
23	2.532	2.003	318	211	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
24	6.931	5.484	871	577	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
25	7.977	6.311	1.002	664	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
26	2.606	2.062	327	217	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
27	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
28	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
29	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
30	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
31	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
32	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
33	7.977	6.289	1.011	676	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
34	10.508	8.285	1.332	891	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
35	2.606	2.055	330	221	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
36	9.537	7.519	1.209	809	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7

2022 (oost)	weekdag	dagperiode	avondperiode	nachtperiode	daguur	avonduur	nachtuur	licht dag	mzw. dag	zw. dag	licht avond	mzw. avond	zw. avond	licht nacht	m.lzw. nacht	zw. nacht
wegvaknr	(mvt etm)	(mvt etm)	(mvt etm)	(mvt etm)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
1	58.833	44.478	7.766	6.589	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
2	42.812	32.366	5.651	4.795	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
3	49.494	37.418	6.533	5.543	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
4	39.673	29.993	5.237	4.443	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
5	42.771	32.335	5.646	4.790	6	3	1	81	8	12	82	5	13	70	9	21
6	43.073	32.563	5.686	4.824	6	3	1	81	8	12	82	5	13	70	9	21
7	39.496	29.859	5.213	4.424	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
8	49.743	37.606	6.566	5.571	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
9	42.746	32.316	5.642	4.788	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
10	59.049	44.641	7.795	6.614	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
11	13.767	10.854	1.746	1.167	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
12	13.767	10.854	1.746	1.167	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
13	23.205	18.295	2.942	1.968	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
14	23.849	18.803	3.024	2.022	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
15	13.221	10.423	1.676	1.121	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
16	13.221	10.423	1.676	1.121	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
17	13.308	10.492	1.687	1.129	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
18	23.263	18.341	2.950	1.973	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
19	7.000	5.538	879	582	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
20	16.313	12.906	2.049	1.357	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
21	16.040	12.690	2.015	1.335	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
22	6.687	5.291	840	556	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
23	3.578	2.831	449	298	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
24	10.252	8.111	1.288	853	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
25	9.827	7.775	1.234	818	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
26	3.100	2.453	389	258	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
27	6.199	4.887	786	526	7	3	1	81	8	10	91	4	5	78	10	12
28	2.404	1.895	305	204	7	3	1	81	8	10	91	4	5	78	10	12
29	0	0	0	0	7	3	1	81	8	10	91	4	5	78	10	12
30	6.199	4.887	786	526	7	3	1	81	8	10	91	4	5	78	10	12
31	2.596	2.047	329	220	7	3	1	81	8	10	91	4	5	78	10	12
32	0	0	0	0	7	3	1	81	8	10	91	4	5	78	10	12
33	11.678	9.207	1.481	990	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
34	10.641	8.390	1.349	902	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
35	4.474	3.527	567	379	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
36	10.111	7.972	1.282	857	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7

2022 (oost&west)	weekdag	dagperiode	avondperiode	nachtperiode	daguur	avonduur	nachtuur	licht dag	mzw. dag	zw. dag	licht avond	mzw. avond	zw. avond	licht nacht	m.lzw. nacht	zw. nacht
wegvaknr	(mvt etm)	(mvt etm)	(mvt etm)	(mvt etm)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
1	58.762	44.424	7.757	6.581	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
2	42.448	32.090	5.603	4.754	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
3	49.123	37.137	6.484	5.502	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
4	40.002	30.242	5.280	4.480	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
5	42.810	32.364	5.651	4.795	6	3	1	81	8	12	82	5	13	70	9	21
6	43.102	32.585	5.690	4.827	6	3	1	81	8	12	82	5	13	70	9	21
7	39.814	30.100	5.255	4.459	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
8	49.117	37.132	6.483	5.501	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
9	42.214	31.914	5.572	4.728	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
10	59.001	44.605	7.788	6.608	6	3	1	83	6	11	85	4	12	73	8	20
11	13.603	10.724	1.725	1.154	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
12	14.952	11.788	1.896	1.268	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
13	24.032	18.947	3.047	2.038	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
14	23.963	18.893	3.039	2.032	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
15	13.020	10.265	1.651	1.104	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
16	14.194	11.191	1.800	1.204	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
17	13.624	10.741	1.727	1.155	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
18	23.445	18.484	2.973	1.988	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
19	6.904	5.462	867	574	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
20	16.796	13.289	2.110	1.397	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
21	16.333	12.922	2.051	1.359	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
22	6.680	5.285	839	556	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
23	3.289	2.602	413	274	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
24	9.306	7.362	1.169	774	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
25	9.127	7.221	1.146	759	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
26	2.809	2.223	353	234	7	3	1	88	8	5	94	4	2	85	9	6
27	4.336	3.419	550	368	7	3	1	81	8	10	91	4	5	78	10	12
28	2.898	2.285	367	246	7	3	1	81	8	10	91	4	5	78	10	12
29	1.893	1.492	240	161	7	3	1	81	8	10	91	4	5	78	10	12
30	4.306	3.395	546	365	7	3	1	81	8	10	91	4	5	78	10	12
31	2.915	2.298	370	247	7	3	1	81	8	10	91	4	5	78	10	12
32	1.862	1.468	236	158	7	3	1	81	8	10	91	4	5	78	10	12
33	10.452	8.240	1.325	886	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
34	10.504	8.281	1.332	891	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
35	3.834	3.022	486	325	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7
36	9.902	7.807	1.256	840	7	3	1	87	9	4	94	5	2	85	9	7

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**