

Akoestisch onderzoek ten behoeve van
Bestemmingsplan “Nieuw Wolfslaar - 3 locaties”
Gemeente Breda

Opgesteld door:

Gemeente Breda
ONT / Mobiliteit en Milieu

Datum: 09-11-2015
Rapportnummer 20151106-2



Gemeente Breda

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	3
2.	Wet- en regelgeving wegverkeerslawaai.....	3
2.1.	Zones langs wegen.....	3
2.2.	Normstelling.....	4
2.3.	Aftrek conform artikel 110g Wet Geluidhinder.....	4
3.	Situatie.....	5
3.1.	Plangebied.....	5
3.2.	Omgevingskenmerken.....	5
4.	Berekeningen.....	7
5.	Rekenresultaten.....	8
5.1.	Rekenresultaten.....	8
5.2.	Rekenresultaten goede ruimtelijke ordening (bestaande woningen).....	10
5.3.	Bespreking resultaten.....	12
6.	Conclusie en aanbevelingen.....	13

1. Inleiding

In het kader van de ontwikkeling van 3 locaties in Nieuw Wolfslaar is door de gemeente Breda een akoestisch onderzoek verricht. De reden van het onderzoek is het feit dat de plannen zich bevinden binnen de geluidzone van conform de Wet geluidhinder gezoneerde wegen. Hierdoor een akoestisch onderzoek vereist. De volgende werkzaamheden zijn verricht:

- Inventarisatie van de gezoneerde wegen door de afdeling Mobiliteit en Milieu;
- het verzamelen van ruimtelijke kenmerken van het plangebied;
- het berekenen van de gevelbelasting in het plan met behulp van de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2012 vanwege wegverkeerslawaai van de gezoneerde wegen;
- het toetsen van de berekende waarden aan de vigerende normstelling;
- conclusies omtrent de berekende geluidbelastingen.

Het akoestisch onderzoek maakt deel uit van een ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure "Nieuw Wolfslaar".

2. Wet- en regelgeving wegverkeerslawaai

2.1. Zones langs wegen

Sinds het in werking treden van hoofdstuk VI (zones langs wegen) van de Wet geluidhinder (Wgh) hebben, volgens artikel 74 eerste lid, alle wegen een geluidszone, met uitzondering van:

- 1^e wegen die binnen een als woonerf aangeduid gebied zijn gelegen;
- 2^e wegen waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 km/u;

Een geluidszone is een aandachtsgebied, gelegen aan weerszijde van de weg, waarbinnen de regels van de Wgh van kracht zijn. Indien nieuwe geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd binnen de geluidzone dient middels een akoestisch onderzoek de geluidbelasting op de gevel te worden bepaald en getoetst te worden aan de regelgeving.

De breedte van de zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de aard van de omgeving: stedelijk dan wel buitenstedelijk gebied (zie Tabel 1). Volgens artikel 1 van de Wgh moet als *stedelijk* gebied worden aangemerkt het gebied binnen de bebouwde kom, met uitzondering van de geluidszones van auto(snel)wegen. Als *buitenstedelijk* gebied wordt gezien het gebied buiten de bebouwde kom en het gebied binnen de zone van een autoweg of autosnelweg die binnen de bebouwde kom ligt. De breedte van de geluidszone wordt gerekend vanaf de binnenzijde van de kantstreep van de buitenste rijstrook.

Tabel 1: Breedte van de geluidszone in relatie tot gebiedstypering en het aantal rijstroken.

aantal rijstroken	breedte van de geluidszone (m)	
	<i>buitenstedelijk gebied</i>	<i>stedelijk gebied</i>
5 of meer	600	350
3 of 4	400	350
1 of 2	250	200

2.2. Normstelling

Bij de beoordeling van een (toekomstige) akoestische situatie worden normen gehanteerd zoals vermeld in de Wgh. In eerste instantie wordt er vanuit gegaan dat de voorkeursgrenswaarde niet mag worden overschreden. Indien de voorkeursgrenswaarde wél, maar de maximale ontheffingswaarde niet wordt overschreden, kan door het bevoegd gezag een hogere waarde worden verleend. De geluidbelasting wordt uitgedrukt alsmede getoetst in L_{den} .

Tabel 2.1 Grenswaarden wegverkeerslawaai in nieuwe situaties.

situatie		voorkeurs grenswaarde	max. gevelbelasting met ontheffing dB L_{den}		hoogst toelaatbaar binnenniveau dB L_{den}
		dB L_{den}	stedelijk	buitenstedelijk	
<i>woning (te bouwen)</i>	<i>weg</i>				
nieuw	bestaand	48	63	53	33
nieuw; agrarisch	bestaand	48	-	58	33
vervangend & nieuw	bestaand	48	68	-	33
bestaand	nieuwe aanleg	48	63	58	33
gelijktijdig met weg	nieuwe aanleg	48	58	53	33

Uit bovenstaande tabel volgt dat voor gevoelige bestemmingen in het plangebied een voorkeursgrenswaarde geldt van 48 dB L_{den} .

Involed op bestaande woningen

Ter plaatse van bestaande woningen in het plangebied is geen officieel toetsmoment bij realisatie van nieuwe woningen. Wél is het in het kader van een goede ruimtelijke ordening van belang de situatie zo gunstig mogelijk te realiseren. Met name de dimensionering van de geluidwal nabij Rijksweg A27 en Lange Bunder is relevant in dat kader. Naar aanleiding van zienswijzen is hier nadrukkelijk aandacht aan besteed in deze rapportage.

2.3. Aftrek conform artikel 110g Wet Geluidhinder

Al de in de Wgh genoemde grenswaarden voor de gevelbelasting betreffen waarden na de toegestane aftrek volgens artikel 110g van de Wgh. Deze correctieterm is ingevoerd om te anticiperen op het stiller worden van motorvoertuigen in de toekomst. Conform artikel 110g Wgh bedraagt deze aftrek 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/u of meer bedraagt en 5 dB voor de overige wegen.

3. Situatie

3.1. Plangebied

In het plangebied zijn 3 bouwlocaties voorzien, allen met woningbouw. De woningen worden gerealiseerd in de lichtgele zone in de figuur hieronder (figuur 90 graden met de klok mee gedraaid).

Figuur 1 Ontwikkelingen plangebied



3.2. Omgevingskenmerken

Het plangebied is gelegen aan de oostkant van de Wolfslaar en is op dit moment te kwalificeren als braakliggend terrein. Deze kwalificatie zal verdwijnen naar aanleiding van dit bestemmingsplan. Nabij is de Rijksweg A27 gelegen en de doorgaande route van Breda naar Bavel (de Lange Bunder). Door deze infrastructuur is sprake van relatief veel hoogteverschillen in het plangebied.

Het onderzoeksgebied kenmerkt zich tenslotte momenteel door een groot percentage onverhard terrein in het overdrachtsgebied.

De noordzijde van het plangebied is voorzien van een tijdelijke geluidwal. Als onderdeel van het beschouwde nieuwbouwplan is overeengekomen dat de aarden wal aan de rijksweg A27 en aan de Lange Bunder geoptimaliseerd worden, om maximale leefklimaat te realiseren. In onderstaande figuur staan de hoogten van de aarden wal weergegeven. Overwegingen ter optimalisatie zijn:

1. Het ontwerp gaat uit van de maximaal beschikbare voet van de geluidwal in het profiel
2. Er is ontworpen op basis van maximaal veilig te realiseren hellingshoek (beheer en recreatie)
3. Het ontwerp houdt rekening met een doorgaande recreatieroute voor wandelaars
4. Dit alles gekoppeld aan een maximale geluidreductie

Figuur - Definitief ontwerp geluidwal (september 2015)



4. Berekeningen

Verkeersgegevens

In bijlage I staat een samenvatting van de verkeersprognoses. Hieronder zijn de betrokken wegen weergegeven en de bijbehorende wegdekverharding/snelheid. Voor de verdeling van de motorvoertuigen over de verschillende categorieën is uitgegaan van de verstrekte gegevens van de afdeling Mobiliteit en Milieu en het geluidregister van het ministerie van Rijkswaterstaat (Rijksweg A27).

Tabel 4.1 Verkeers-/wegkenmerken

Wegvak	snelheid (km/uur)	deklaag
Rijksweg A27 links	90/110	ZOAB
Rijksweg A27 rechts	90/110	ZOAB
Lange Bunder	50	Fijn asfalt
Thoomseweg	30	Klinkerbestrating in keperverband
Koolpad	30	Fijn asfalt
Nieuw Wolfslaarlaan	30	Klinkerbestrating in keperverband
Jacoba van Heinsbergenstraat	30	Fijn asfalt

Overige invoergegevens

Voor de definiëring van de wegverharding is uitgegaan van de beschreven verhardingen in de CROW-publicatie 200, welke ook in Geomilieu zijn te selecteren. Om het model in Geomilieu op te kunnen opbouwen is gebruik gemaakt van een digitale ondergrond in dxf-formaat op basis van een kadastrale kaart van het plangebied. Voor de overige bebouwing is uitgegaan van een te verwachten type bebouwing (hoogte, breedte, schakeling).

Gehanteerd rekenmodel

De berekeningen van de gevelbelastingen als gevolg van het wegverkeer zijn uitgevoerd met de standaard rekenmethode II (SRM II), conform het RMV-2012. Hiervoor is het programma Geomilieu V2.62 van DGMR Raadgevende Ingenieurs BV gebruikt.

Modelgegevens

Bij de modellering zijn de intensiteiten van de rijlijnen, het wegtype en de snelheid ter plaatse ingevoerd.

Situaties

De volgende situaties zijn doorgerekend:

1. Geluidbelasting vanwege Rijksweg A27
2. Geluidbelasting vanwege Lange Bunder
3. Geluidbelasting cumulatief
4. Geluidbelasting vanwege Rijksweg A27 – bestaande woningen
5. Geluidbelasting vanwege Lange Bunder – bestaande woningen
6. Geluidbelasting cumulatief – bestaande woningen

Bodemfactor / overdracht

De bodem in het overdrachtsgebied is als akoestisch zacht beschouwd, behoudens de ingevoerd bodemgebieden.

Rekenpunten

Met behulp van contouren is inzichtelijk gemaakt wat de geluidbelasting is op 5 meter hoogte. Daarnaast is met rekenpunten de geluidbelasting bepaald ter plaatse van de nieuwbouwwoningen. De rekenpunten zijn daar gekoppeld aan de achterliggende gevel, zodat het invallend geluid is bepaald.

5. Rekenresultaten

5.1. Rekenresultaten

In onderstaande figuren staan de rekenresultaten weergegeven. Hierbij is de geluidwal gemodelleerd die daadwerkelijk in het eindstadium bereikt zal worden (het definitief ontwerp).

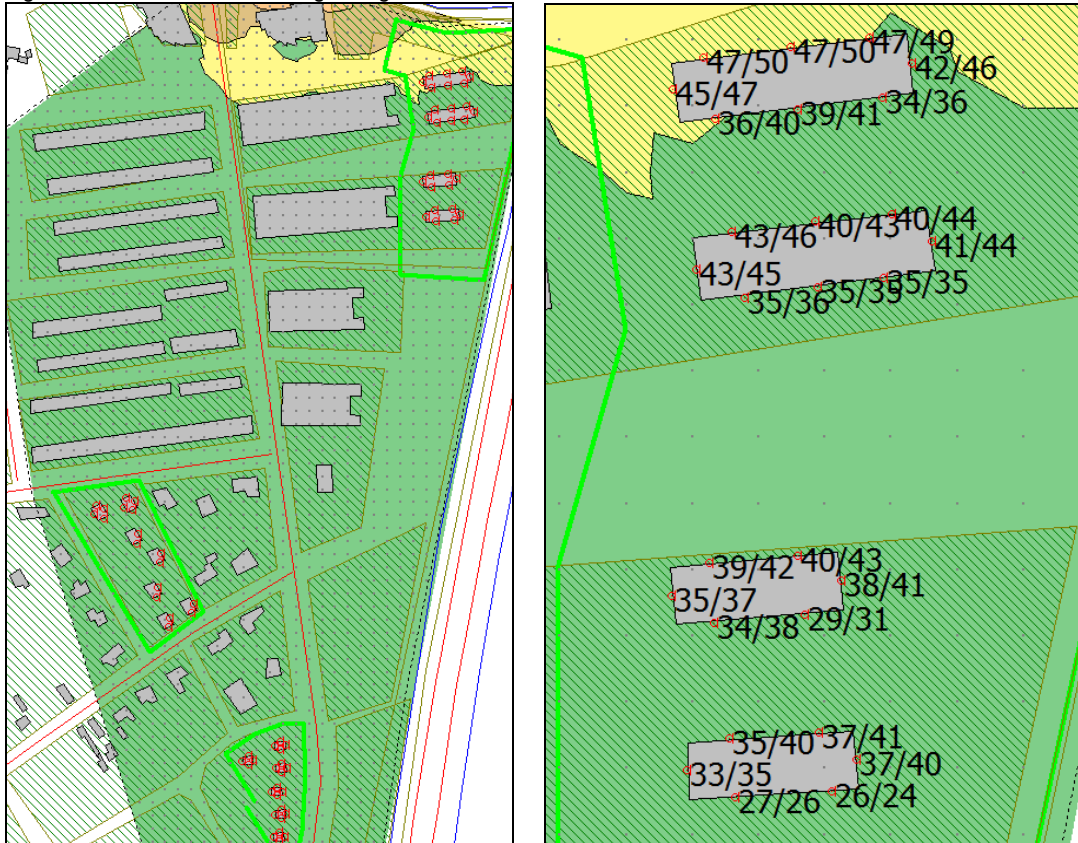
De eerste afbeelding is een contour, zodat duidelijk is waar de geluidbelasting het hoogst is (groen voldoet aan voorkeursgrenswaarde). De figuur ernaast is ingezoomd op de maatgevende locaties en heeft waarpunten op de gevels. In deze berekeningen is al gecorrigeerd voor diverse factoren, het is de 'toetsingswaarde'.

Figuur 1 Rekenresultaten vanwege Rijksweg A27 in dB



Uit de resultaten blijkt dat enkel het meest noordelijke bouwplan relevant geluidbelast wordt door de Rijksweg A27. De geluidbelasting bedraagt ten hoogste 53 dB L_{den} ter plaatse van de woningen (oostgevel noordelijke bouwblokken).

Figuur 2 Rekenresultaten vanwege Lange Bunder in dB



Uit de resultaten blijkt dat enkel het meest noordelijke bouwplan geluidbelast wordt door de Lange Bunder. De geluidbelasting bedraagt ten hoogste 50 dB L_{den} ter plaatse van de woningen.

Figuur 3 Rekenresultaten cumulatief in dB



Rekenresultaten cumulatief in dB

Ingezoomd zuidelijk bouwblok

Ingezoomd noordelijk bouwblok

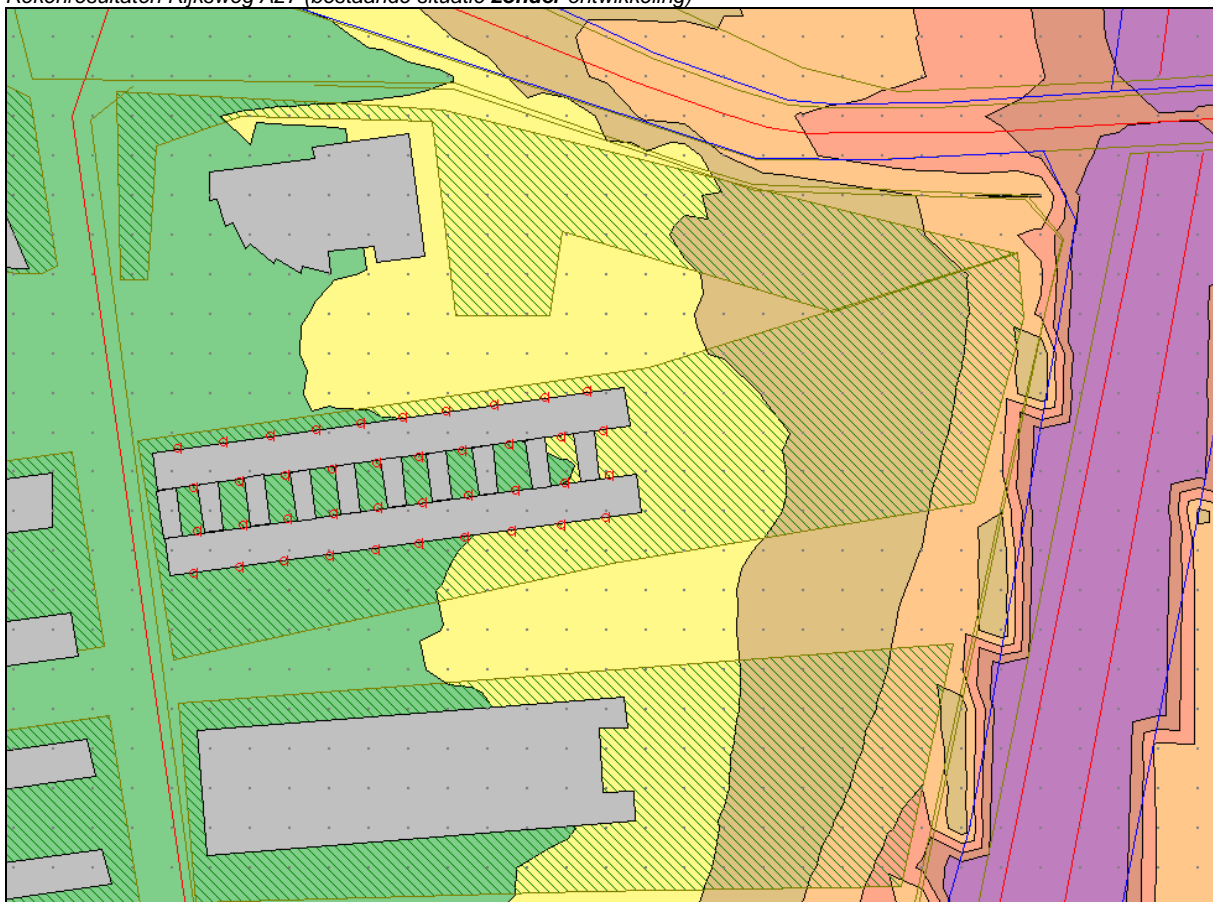
Uit de rekenresultaten blijkt dat de Thoomseweg (30 km/h) een relevante invloed heeft en zorgt voor de geluidniveaus op het meest zuidelijke bouwblok. De combinatie van Rijksweg en Lange Bunder genereren de bepalende geluidniveaus op de noordelijke bouwblokken.

5.2. Rekenresultaten goede ruimtelijke ordening (bestaande woningen)

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is inzicht in de geluidbelasting ter plaatse van bestaande woningen noodzakelijk. Dit werd in de periode van tervisielegging verduidelijkt door de ingebrachte zienswijzen. In dat kader is aanvullend inzicht gegeven in de effecten van de nieuwe geluidwal voor met name de bestaande woningen. Zoals blijkt uit de eerdere contourberekeningen is het noordoostelijke gedeelte van het plangebied maatgevend. De beschouwing vindt plaats op het gedeelte van het plangebied waar contouren te vinden zijn die indicator zijn voor niveaus hoger dan 48 dB (geel en oranje met name).

De huidige situatie, dus met inachtneming van de niet-geoptimaliseerde geluidwal geeft inzicht in de leefkwaliteit op dit moment. Ter referentie wordt deze situatie gepresenteerd middels een bepaling van de geluidbelasting vanwege de Rijksweg A27 (de ervaringen van bewoners melden dat dit de weg is waar de meeste invloed van afkomstig is). De noordzijde is hierbij beschouwd, omdat daar de optimalisatie zal plaatsvinden. Groen representeert niveaus tot maximaal 48 dB(A). Vervolgens is met stappen van 5 dB een opvolgende kleur gebruikt.

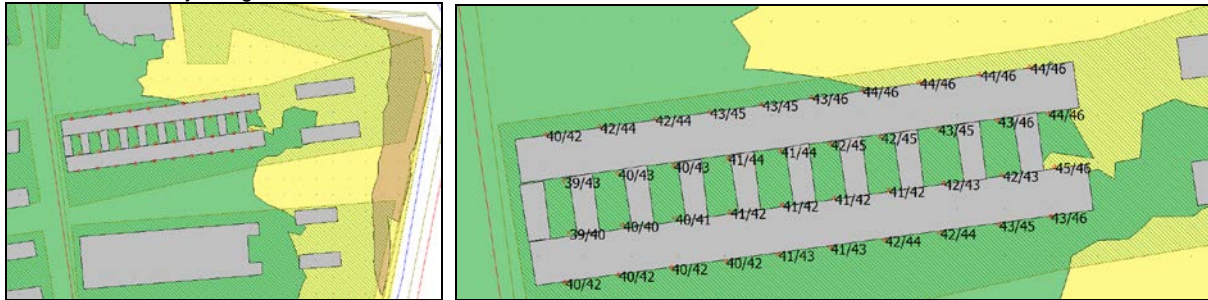
Rekenresultaten Rijksweg A27 (bestaande situatie **zonder** ontwikkeling)



De navolgende figuren geven de situatie weer ter plaatse van bestaande woningen *na* het nemen van de maatregelen:

1. optimalisatie van de geluidwal
2. de aanwezigheid van de nieuwe woningen aan de oostzijde.

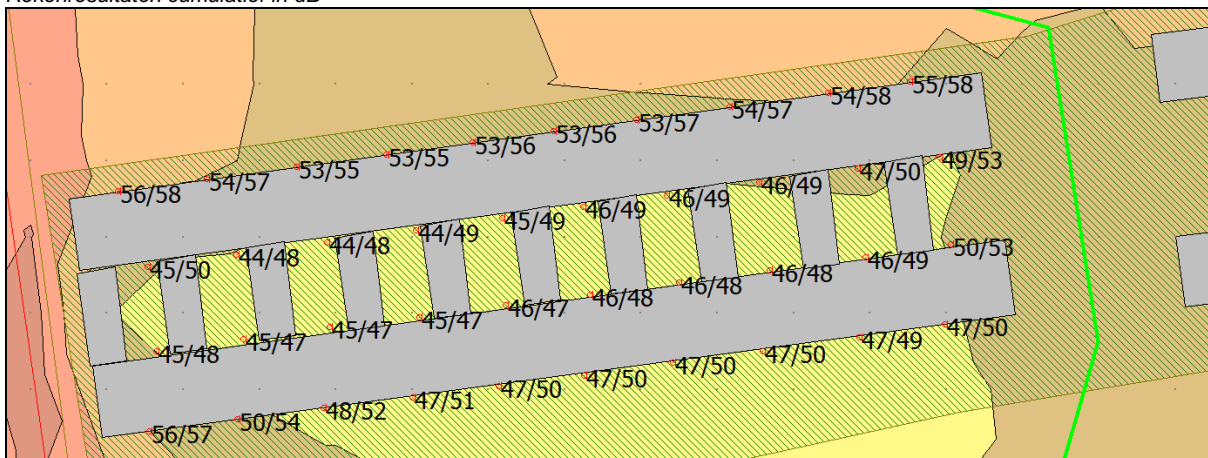
Rekenresultaten Rijksweg A27 in dB



Rekenresultaten Lange Bunder in dB



Rekenresultaten cumulatief in dB



Op basis van bovenstaande rekenresultaten wordt ten hoogste 46 dB berekend vanwege de Rijksweg A27 ter plaatse van bestaande woningen in de nieuwe situatie. De Lange Bunder genereert niveaus van ten hoogste 50 dB, ter plaatse van 3 woningen en 49 dB ter plaatse van 1 woning. De cumulatieve niveaus ter plaatse van bestaande woningen bedragen ten hoogste 58 dB.

5.3. *Bespreking resultaten*

Nieuwbouwplan

Het meest kritische bouwplan is de locatie aan de noordzijde van Nieuw Wolfslaar. Hier wordt voorzien in de realisatie van ten hoogste 24 woningen. De overige bouwplannen voldoen aan de voorkeursgrenswaarden voor gezoneerde wegen.

Na maatregelen in de overdracht (optimaliseren aarden wal) wordt ten hoogste 50 dB L_{den} berekend vanwege de Lange Bunder en 53 dB vanwege de Rijksweg A27. Cumulatief worden niveaus berekend van ten hoogste 57 dB L_{den} .

Bestaande woningen

Ter plaatse van bestaande woningen in Nieuw Wolfslaar worden nagenoeg overal niveaus berekend die 48 dB of lager zijn vanwege gezoneerde wegen (de groene contouren). Enkel aan de noordzijde is één bouwblok bestaande uit 20 woningen 4 woningen een geluidbelasting kennen die hoger is dan 48 dB vanwege de Lange Bunder. Voor de Rijksweg A58 is een geluidbelasting berekend die ten hoogste 46 dB bedraagt. De maximaal berekende cumulatieve waarden zijn hier 58 dB L_{den} .

De door het plan mogelijk gemaakte optimalisatie van geluidwallen langs de Rijksweg A58 en Lange Bunder zorgt voor 2 dB reductie ter plaatse van deze maatgevende woningen.

6. Conclusie en aanbevelingen

Algemeen

De gezoneerde wegen nabij het te ontwikkelen gebied genereren niveaus die verhoogd zijn ten opzichte van de voorkeursgrenswaarde. Het stedenbouwkundig plan vraagt dan ook om een kritische houding ten opzichte van realisatie van woningen.

Maatregelen

Verkeersmaatregelen

Het nemen van verkeersmaatregelen op de Rijksweg A27 is onmogelijk in het kader van dit kleinschalig project. De geluidregisters zijn vastgelegde variabelen, waar slechts via zeer uitzonderlijke procedures een wijziging in kan worden aangebracht. Ook de vervanging van ZOAB door bijvoorbeeld tweelaags-ZOAB hoeft niet meteen te betekenen dat geluidregisters worden bijgesteld. Immers, dit is te zien door RWS als extra ruimte om het plafond verder mee aan te vullen.

Overdrachtsmaatregelen

Doordat het project 'Citta Verde' niet past binnen het huidige woonklimaat is het noodzakelijk het bestaande bestemmingsplan te heroverwegen. Het voorliggend project past wat dat betreft beter binnen de huidige visie op ontwikkeling van de stad. Als nadeel hiervan, is de combinatie van bouwblok en afscherpende voorziening niet exact één op één over te nemen. Als alternatief hiervoor is onderzoek gedaan naar het zo optimaal mogelijk ontwerpen van de geluidwal in de hoek Lange Bunder – Rijksweg A27. Het is in de praktijk onmogelijk de geluidwal verder op te hogen. Voor zowel de hellingshoek van de totale wal als de ontwerpruimte nabij de ongelijkvloerse 'kruising' met de Lange Bunder is de maximale variant in een definitief ontwerp vastgelegd. Hierdoor zijn geen aanvullende maatregelen te nemen die stedenbouwkundig haalbaar zijn. Het theoretisch verhogen van de aarden wal heeft geen effect omdat het 'geluidlek' voornamelijk afkomstig is uit het gedeelte van de Rijksweg dat ten noorden van de Lange Bunder is gelegen.

Maatregelen bij de ontvanger

Het alternatief voor een scherm nabij de bron is de realisatie van maatregelen bij de ontvanger. Alhoewel dit niet leidt tot lagere niveaus op de gevel, blijkt uit de verkenningen dat de woningen allen beschikken over een geluidluwe gevel. De architect zal de ruimtes waar leefkwaliteit belangrijk is, zoveel mogelijk op die gevels realiseren. Verder zal in het kader van het Bouwbesluit relatief eenvoudig kunnen worden voldaan aan de nieuwbouweisen voor het binnenniveau.

Hogere grenswaarde

De maximale niveaus bedragen 50 dB vanwege de Lange Bunder en 53 dB vanwege de Rijksweg A27. Deze laatste geluidbelasting wordt berekend ter plaatse van de kopgevels aan de oostzijde van het noordelijke bouwplan. De maximale ontheffingswaarden bedragen respectievelijk 63 en 53 dB. Op basis daarvan past een dergelijke waarde binnen de beleidsruimte van het bevoegd gezag.

Overwegingen uit Ontheffingenbeleid Wet geluidhinder Gemeente Breda:

1. Hoofdcriteria; na realisatie van de walvoorziening zijn andere maatregelen zowel stedenbouwkundig als financieel niet haalbaar. De situatie voldoet hiermee aan één van de hoofdcriteria
2. Subcriteria; de realisatie zorgt voor het opvullen van een open plaats tussen bestaande bebouwing. Verkeerskundig zal de realisatie van 24 woningen niet leiden tot negatieve effecten op de omgeving. Hiermee wordt eveneens voldaan aan één van de subcriteria.

Hiermee wordt voldaan aan de eisen uit het ontheffingenbeleid. Ter plaatse van alle woningen is vervolgens sprake van tenminste één geluidluwe gevel. Hiermee is een goed leefklimaat gegarandeerd.

Cumulatie (bestaande en nieuwe woningen)

De cumulatieve geluidbelasting is een indicator voor een 'goede ruimtelijke ordening'. De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt ten hoogste 58 dB ter plaatse van bestaande en nieuwe woningen. Bovendien is bij alle betrokken woningen een geluidluwe gevel aanwezig waar mensen kunnen verblijven in een prettig leefklimaat. Ter plaatse van de bestaande woningen zorgt de optimalisering van de geluidwal voor een reductie van geluidniveaus van ca 2 dB. Dit effect is maximaal en niet verder terug te brengen.

De berekende geluidniveaus hebben beperkte eisen ten aanzien van o.a. leefkwaliteit en geluidwering van gevels. Met traditionele dubbele beglazing, standaard kiertermen en een lichte suskastvoorziening of efficiënt luchtrooster zal altijd de nieuwbouweis uit het Bouwbesluit worden behaald. Bovendien zijn zwaardere maatregelen in de overdracht (lees; hogere geluidwal) stedenbouwkundig niet haalbaar of akoestisch doelmatig. Natuurlijk zal de Rijksweg A27 altijd een dominante bron zijn in de nabijheid van een woonwijk. De fysieke barriere, geaccentueerd door de geluidwal en het feit dat de Rijksweg een bron is die 'geen nachtrust kent' zorgt in de praktijk voor een beleving die anders is dan een stedelijke weg. Bewoners hebben altijd de kans om ter plaatse te verkennen hoe de ervaring is van een dergelijke bron, en hebben hiermee vrije keus tot intrekken in de nieuwbouwwoningen.

Op basis van bovenstaande overwegingen is sprake van acceptabele geluidniveaus en een 'goede ruimtelijke ordening'.

Advies

Het bevoegd gezag dient een hogere waarde vast te stellen op basis van bovenstaande conclusies.

BIJLAGE 1

Verkeersprognoses

Verkeersgegevens Loevesteinstraat, Thoorneweg, Koolpad, Jacoba van Heinsbergstraat en Nieuw Wolfslaarlan. (6 februari 2015)

Tabel 1: Telgegevens

Straat	Tussen	Data	Jaar	Intensiteit (mvt.)	Bron
				Weekdaggemiddelde	
Lange Bunder	Dorstseweg en Thoorneweg	14 t/m 27 juni	2013	10.317	Telling gem. Breda
Loevesteinstraat	Koolpad en Zwijsbergenstraat	16 jan. t/m 2 feb.	2009	10.936	Telling gem. Breda

Gegevens Nieuw Wolfslaar

Volgens Breda.incijfers.nl heeft de wijk Nieuw Wolfslaar in totaal 858 woningen (2014).

Deze woningen zijn een mix van: appartement, rijtjeshuis, twee-onder-een kap en vrijstaand. Zowel koop- als huurwoningen zijn aanwezig in de wijk.

Volgens CROW online rekentool genereert 858 woningen in totaal 4.373 mvt/weekdag. Hierbij uitgaande van 'gemiddelde woning (excl. kamerverhuur en serviceflat)'.

Aangezien koopwoningen de boventoon voeren in de wijk en er bovendien relatief veel vrijstaande woningen zijn wordt de intensiteit naar boven afgerond op 5.000 mvt/weekdag. Dit omdat koop meer verkeer genereert dan huur en vrijstaand meer verkeer genereert dan bijv. appartement.

Intensiteiten

Jacoba van Heinsbergstraat: Deze straat ontsluit ongeveer 40 woningen en heeft vrijwel geen functie voor doorgaand verkeer. 40 woningen genereren ong. 200 mvt/weekdag. Dit wordt ruim naar boven afgerond op 500 mvt/weekdag.

Koolpad: Dit is een doodlopende straat die ongeveer 10 woningen ontsluit, inclusief een kinderdagverblijf. Geschatte intensiteit: 200 mvt/weekdag. (vanwege het kinderdagverblijf is dit ruim genomen).

Nieuw Wolfslaarlan: Deze straat ligt in het verlengde van de Bavelseleen. Op de Bavelseleen ligt een selectieve afsluiting (op- en neer gaand paaltje) die alleen verkeer door laat dat Nieuw Wolfslaar UIT gaat (excl. lijnbus, die rijdt de wijk IN). Een telling met de detectielussen voor en na de bussluis op ma. en di. 2/3 februari 2015 geeft een (indicatieve) intensiteit van 600 mvt aan (dit is exclusief de lijnbus die over deze selectieve afsluiting rijdt). Dit, gecombineerd met het feit dat de Nieuw Wolfslaarlan een (beperkte) functie heeft voor de ontsluiting van de wijk, maakt dat de intensiteit geschat wordt op 2.500 mvt/weekdag (ruime schatting).

Thoorneweg: De wijk genereert in totaal ± 5.000 mvt. Naast de Bavelseleen (± 600 mvt) is de Thoorneweg de enige toegang tot wijk. De intensiteit op de Thoorneweg wordt geschat op 4.500 mvt/weekdag.

Tabel 2: Gegevens 2015 en 2025.

Afgerond op honderdtallen.

Straat	Tussen	Intensiteit 2015	Intensiteit 2025	Bron ¹
		Weekdaggem.	Weekdaggem.	
Lange Bunder	Dorstseweg en Thoorneweg	10.600	12.300	Telling + ophoging
Loevesteinstraat	Thoorneweg en Zwijsbergenstraat	12.000	13.900	Telling + ophoging
Jacoba van Heinsbergstraat	Thoorneweg en Prinses van Lotharingenstraat	500	500	Aanname

¹ Bij 'ophoging' is uitgegaan van 1,5% autonome groei per jaar.

Koolpad	Loevesteinstraat en Prinses van Lotharingenstraat	200	200	Aanname
Nieuw Wolfslaarlan	Thoorneweg en Bavelseleen	2.500	2.500	Aanname
Thoorneweg	Nieuw Wolfslaarlan en Lange Bunder	4.500	4.500	Aanname

Tabel 3: Verdeling van het verkeer over de gemiddelde weekdag en over de verschillende typen motorvoertuigen.

Straat	Dagperiode (07:00 h-19:00 h)				Avondperiode (19:00 h-23:00 h)				Nachtperiode (23:00 h – 07:00 h)			
	% van etmaal	% LV	% MZ	% ZW	% van etmaal	% LV	% MZ	% ZW	% van etmaal	% LV	% MZ	% ZW
Lange Bunder	81,2	95,3	4,4	0,3	13,6	97,4	2,4	0,1	5,2	93,3	6,0	0,7
Overige wegen: gemiddelde wijkontsluitingswegen Breda	78,6	94,5	4,5	1,0	14,7	97,3	2,0	0,7	6,7	94,6	3,8	1,6

Tabel 4: Wettelijke maximumsnelheid

Straat	Tussen	Snelheid 2015	Snelheid 2025
		(km/h)	(km/h)
Lange Bunder	Dorstseweg en Thoorneweg	50	50
Loevesteinstraat	Thoorneweg en Zwijsbergenstraat	50	50
Jacoba van Heinsbergstraat	Thoorneweg en Prinses van Lotharingenstraat	30	30
Koolpad	Loevesteinstraat en Prinses van Lotharingenstraat	30	30
Nieuw Wolfslaarlan	Thoorneweg en Bavelseleen	30	30
Thoorneweg	Nieuw Wolfslaarlan en Lange Bunder	30	30

Tabel 5: Overige opvallende wegkenmerken (drempels, rotondes, VRI e.d.)

Straat	Tussen	Overige wegkenmerken	Overige wegkenmerken
		2015	2025
Lange Bunder	Dorstseweg en Thoorneweg	Rotonde	Rotonde
Loevesteinstraat	Thoorneweg en Zwijsbergenstraat	Rotonde	Rotonde
Jacoba van Heinsbergstraat	Thoorneweg en Prinses van Lotharingenstraat	Drempels	Drempels
Koolpad	Loevesteinstraat en Prinses van Lotharingenstraat	Doodlopend	Doodlopend
Nieuw Wolfslaarlan	Thoorneweg en Bavelseleen	Drempel	Drempel
Thoorneweg	Nieuw Wolfslaarlan en Lange Bunder	Rotonde, drempels	Rotonde, drempels