



MOLLENBURG GORINCHEM

MOBILITEITSTOETS

adviseurs | ingenieurs | openbare ruimte
JWST
design



Colofon

Documentgegevens

Titel: Mollenburg Gorinchem: Mobiliteitstoets
Rapportnummer: GOR_2016_PO1_R01_vs3
Datum: 29 juni 2016
Status: Definitief

Opdrachtgever



Naam: Gemeente Gorinchem
Contactpersoon: De heer A. van der Dussen
Adres: Stadhuisplein 1
4205 AZ GORINCHEM

Opdrachtnemer

Naam: Juust | adviseurs ingenieurs openbare ruimte
Goessestraatweg 19 | 4421 AD Kapelle (NL)
0031 - 85 - 90 20 222
info@juustdaarom.nl
www.juustdaarom.nl
Auteur(s): De heer J.P. d'Haens
De heer G. van Pienbroek
Contactgegevens: 0(031) 6 28637530
jan@juustdaarom.nl



Inhoudsopgave

Colofon	3
Inhoudsopgave	5
01 Inleiding	7
Aanleiding	7
Leeswijzer	7
Mollenburg Planinfo	8
02 Verkeerskundige achtergrond	11
Verkeersstructuur	11
Verkeersintensiteiten	11
Weginrichting	12
Verkeersgegevens	12
Ontsluiting	13
03 Verkeersafwikkeling	15
04 Verkeersveiligheid	17
Wegvakken	17
Kruispunten	17
Fietsers	17
05 Parkeren	18
06 Conclusie	19
Bijlage 1 Verkeerstellingen	21
Bijlage 2 Kruispuntberekening	29

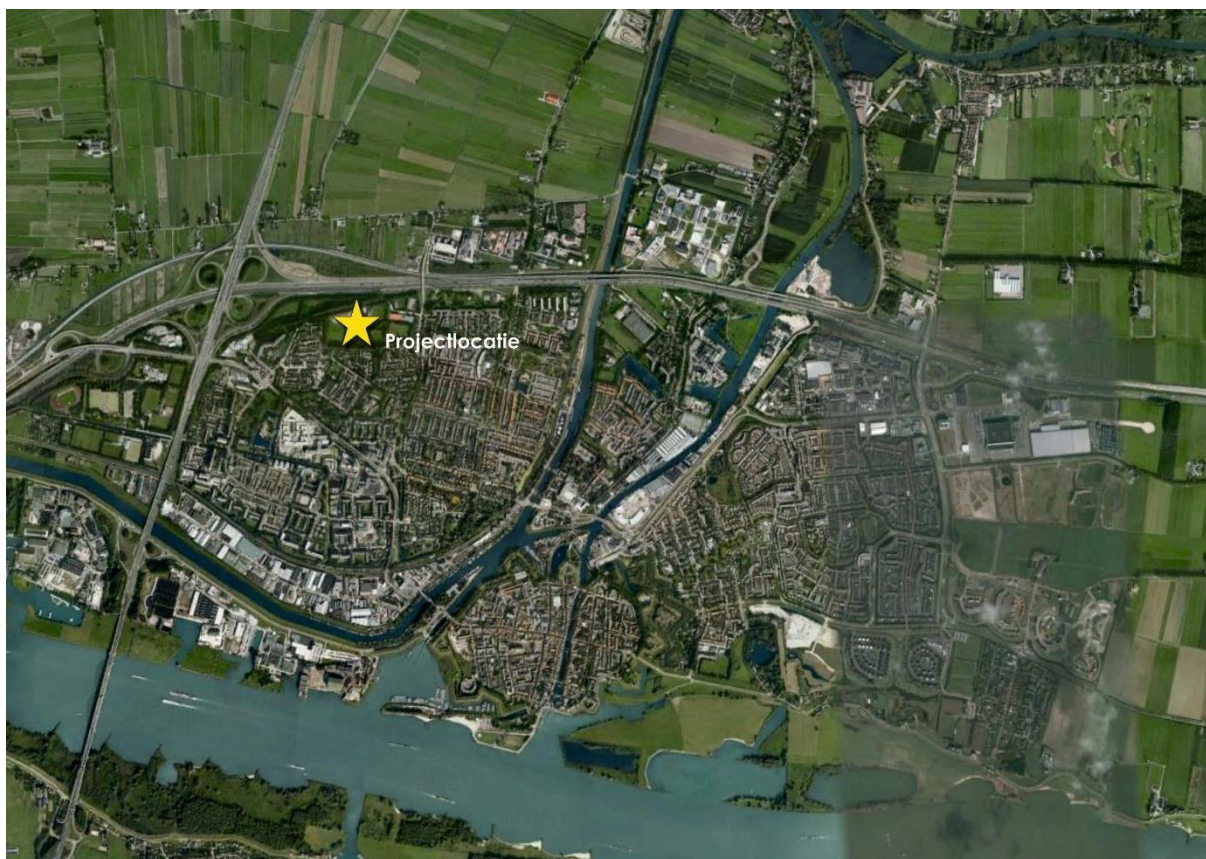


01 | Inleiding

Aanleiding

Reeds in 1999 is door de gemeenteraad van Gorinchem een besluit genomen om op de locatie sportvelden Mollenburg woningbouw te ontwikkelen. De projectlocatie staat in onderstaande afbeelding weergegeven.

Om diverse redenen is de realisatie van de woningbouwplannen nog niet tot stand gekomen. Inmiddels is het stedenbouwkundig plan aangepast en een actueel bestemmingsplan¹ in procedure gebracht. Aansluitend op dit nieuwe bestemmingsplan is ook behoefte aan een actuele mobiliteitstoets² om de effecten op verkeer en vervoer in beeld te brengen. In deze rapportage gaan we hier nader op in.



Afbeelding 1 | Projectlocatie

Leeswijzer

Als onderdeel van de inleiding vatten we het plan Mollenburg samen. In het hoofdstuk verkeerskundige achtergrond gaan we nader in op de verkeerskundige aspecten in het plan. Hoofdstuk 3 omvat de beoordeling van de verkeersafwikkeling. In hoofdstuk 4 gaan we in op de aangeboden parkeeroplossing. Op basis van hoofdstuk 3 en 4 trekken we in hoofdstuk 5 de conclusies.

¹ Bestemmingsplan Mollenburg gemeente Gorinchem (SAB, 25 maart 2016)

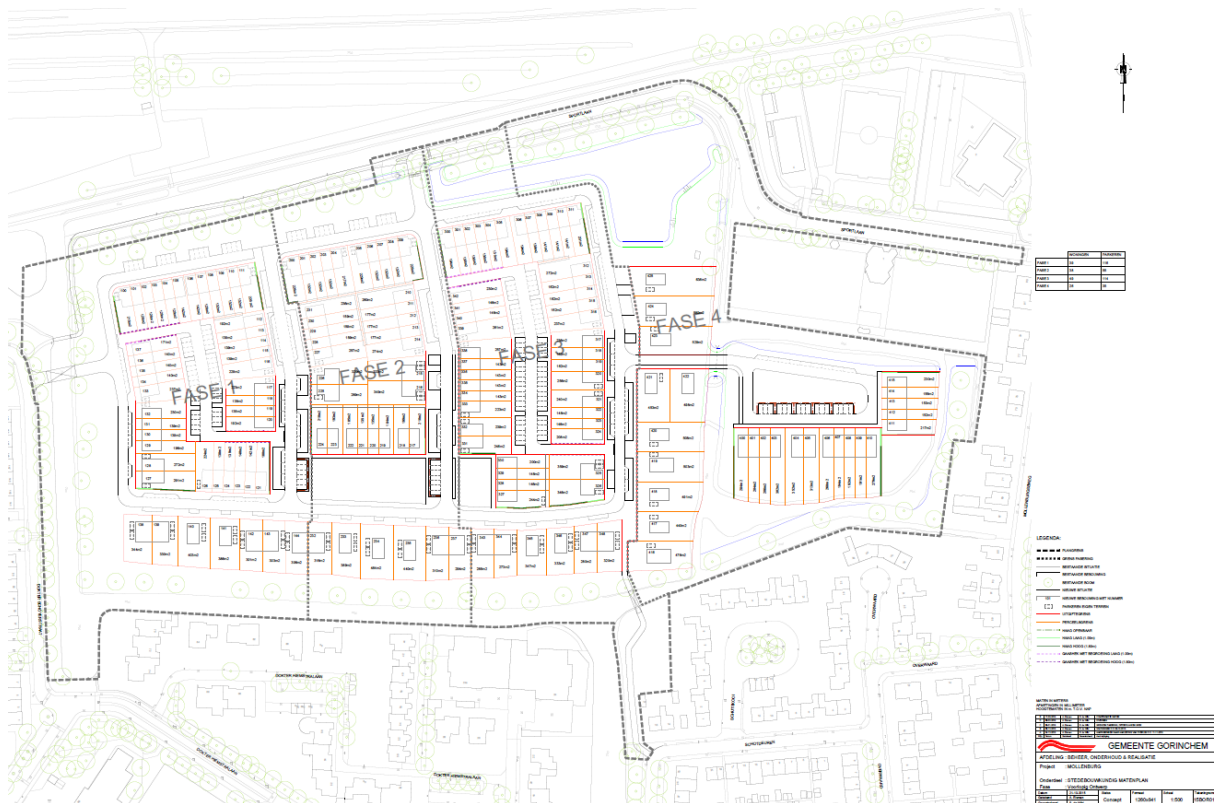
² Eerder al een mobiliteitstoets opgesteld: Verkeerstoets Tuinen van Mollenburg, Gemeente Gorinchem, Arane, 26 februari 2007)

Mollenburg Planinfo

De locatie Mollenburg bestaat uit (voormalige) sportvelden. Het plangebied is gelegen tegen de A15 aan. Het maakt onderdeel uit van het woongebied dat ligt ingeklemd tussen deze A15 en de Mollenburgseweg en Banneweg.

Op de voormalige sportvelden kunnen minimaal 140 en maximaal 175 woningen worden gerealiseerd. Het volledige terrein beslaat een oppervlakte van ca. 8.8 ha. Het huidige stedenbouwkundig plan (zie afbeelding 2) voorziet in de bouw van 158 woningen, verdeeld in 4 fasen:

- Fase 1: 45 woningen;
- Fase 2: 38 woningen;
- Fase 3: 49 woningen;
- Fase 4: 26 woningen.

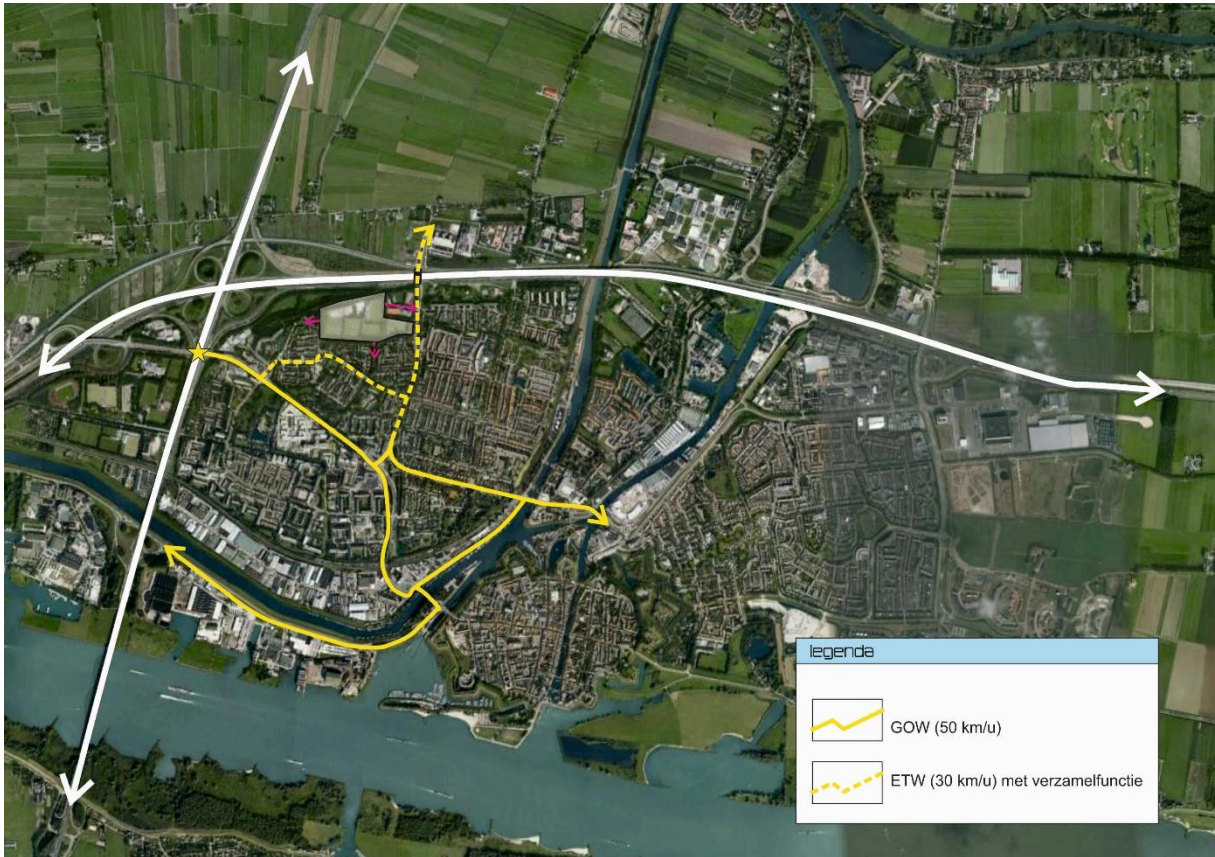


Afbeelding 2 | Stedenbouwkundig ontwerp en fasering

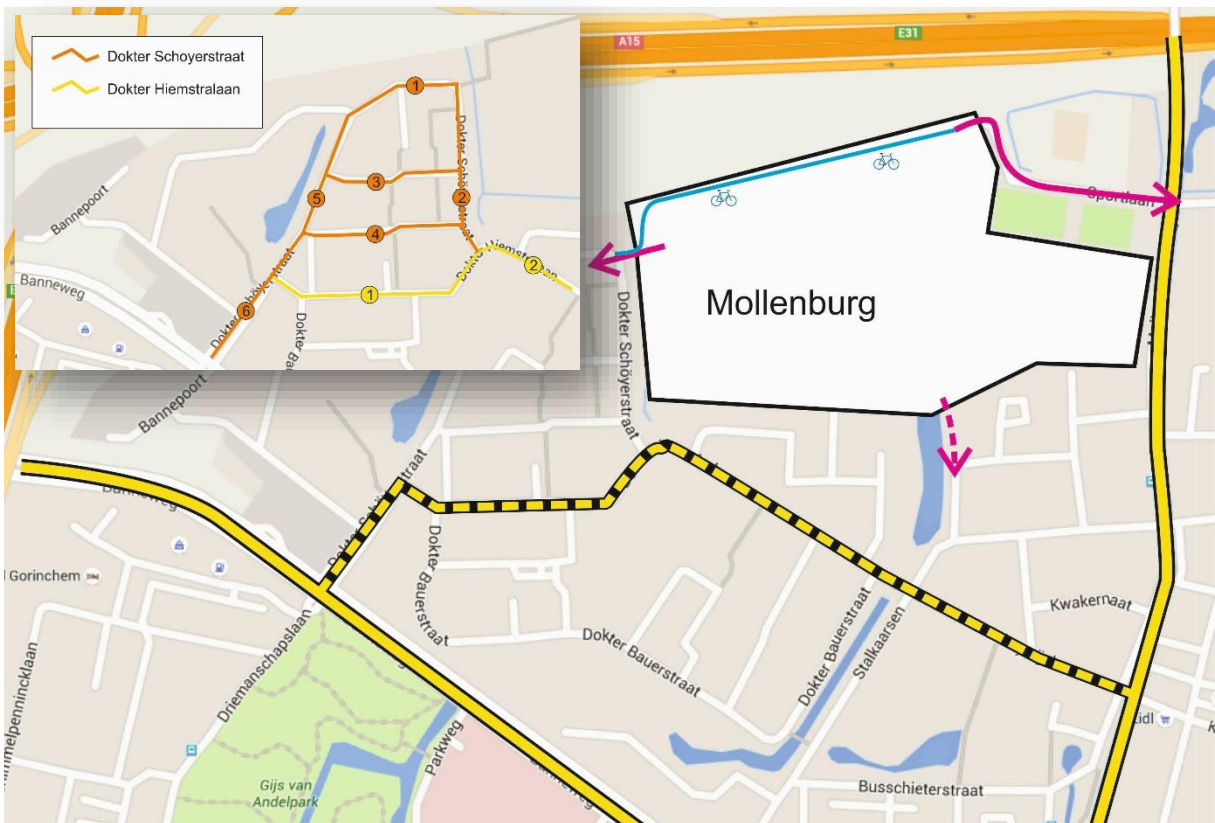
De ontsluiting van het plangebied verloopt via 3 zijden:

- Via de bestaande Sportlaan, welke aansluit op de Mollenburgseweg (oostzijde);
- Via een verbinding met de Dokter Schöyerstraat (westzijde);
- Via een langzaam verkeersverbinding (fietsers/voetgangers) welke aansluit op de Schotdeuren (zuidzijde).





Afbeelding 3 | Ligging en ontsluiting schaal Gorinchem



Afbeelding 4 | Ligging en ontsluiting schaal directe omgeving (inclusief verdeling Dokter Schoyerstraat en Dokter Hienstralaan)



02 | Verkeerskundige achtergrond

Verkeersstructuur

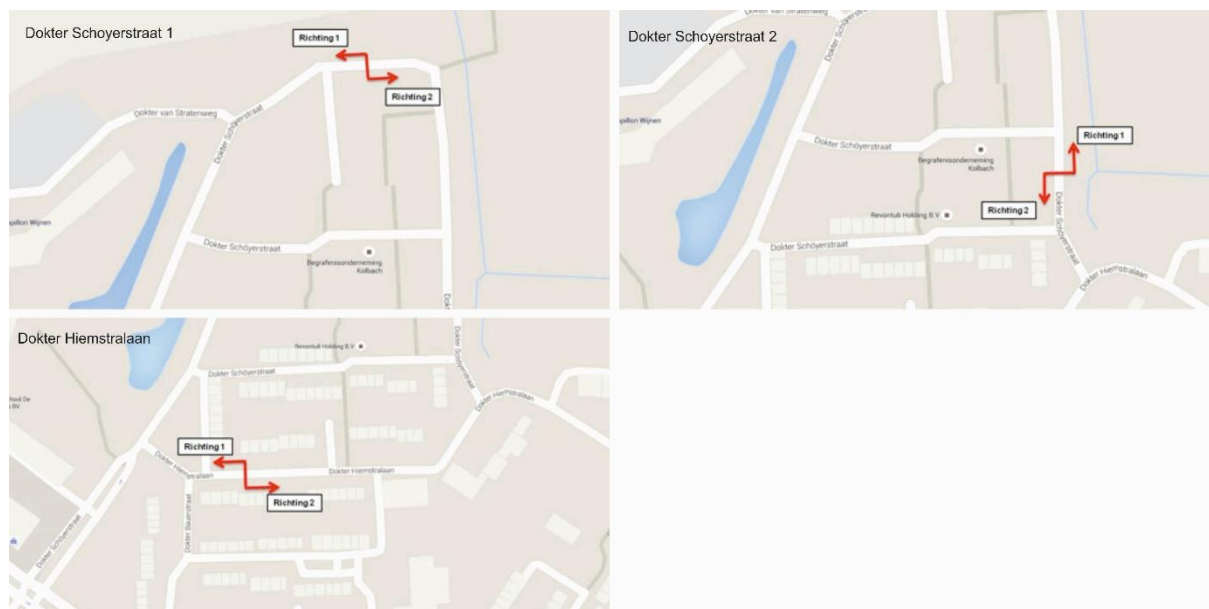
De gemeente Gorinchem beschikt niet over een actueel gemeentelijk verkeers- en vervoerplan. Het in dit (verouderde) plan opgenomen categoriseringsplan is inmiddels gerealiseerd. Voor de omgeving van Mollenburg betekent dit o.a. dat de Banneweg, Nieuwe Haven, Stationsweg en Concordiaweg als gebiedsontsluitingsweg functioneren. De Mollenburgseweg, Dokter Hiemstralaan en een deel van de Dokter Schöyerstraat (deel 6 zoals aangeduid in afbeelding 4) hebben een verzamel functie. Ze verzamelen verkeer uit de omliggende woonstraten en geleiden dit naar de gebiedsontsluitingswegen. Alle overige wegen zijn erftoegangsweg. Deze hebben een functie om woningen te ontsluiten. De nadruk hier ligt op verblijven, en minder/niet op stromen. De capaciteit van de gebiedsontsluitingswegen is (ruim) voldoende om de verkeersbewegingen van Mollenburg te verwerken. De route naar deze wegen toe werken we nader uit om te zien of deze wat capaciteit en verkeersveiligheid betreft voldoen. Tussen het plangebied en de A15 ligt ook een fietsroute. Deze verbindt de Dokter Schöyerstraat met de Sportlaan. Deze route wordt o.a. gebruikt als route van/naar de scholen ten noorden van de A15. Hiervoor gebruikt men het viaduct in het verlengde van de Mollenburgseweg.

Verkeersintensiteiten

In bijlage 1 staan de resultaten weergegeven van verkeerstellingen welke op 3 locaties aan de westzijde van het plangebied zijn uitgevoerd. Dit zijn erftoegangswegen welke als gevolg van de ontwikkelingen extra verkeer te verwerken krijgen. Op basis van deze recente tellingen hebben we een gedetailleerd beeld van het gebruik van deze wegen en kunnen we gedegen inschatten of de te verwachten toename verwerkt kan worden (zowel wat capaciteit als verkeersveiligheid betreft). In onderstaande tabel staan de gemeten intensiteiten weergegeven. In afbeelding 5 staat de locatie en de telrichtingen weergegeven.

Straat	Rijrichting 1	Rijrichting 2	Totaal beide ri.
Dokter Schöyerstraat (1)	172	155	333
Dokter Schöyerstraat (2)	240	203	446
Dokter Hiemstralaan	1073	849	1922

Tabel 1 | Etmaalintensiteiten (gemiddelde werkdag)



Afbeelding 5 | Locatie tellingen en aanduiding rijrichting

Weginrichting

De Banneweg is een ruim opgezette gebiedsontsluitingsweg. Met een snelheidsregime van 50 km/u, 2*2 rijstroken en een vrijliggende fietsvoorziening is de weg goed ingericht om verkeer te verzamelen en naar de snelwegen en/of centrum te geleiden. De aansluiting met de Dokter Schöyerstraat is met verkeerslichten geregeld.

De Mollenburgseweg kent een 30 km/u regime. De weg kent een klinkerbestrating en plateaus op de aansluiting met zijwegen. De kruispunten zijn gelijkwaardig en kennen geen voorrangregeling. Uitzondering hierop vormen een aantal woonstraten die met een inritconstructie aansluiten. Op de rijbaan wordt geparkeerd en ook de lijnbussen halteren op de rijbaan.

De Dokter Schöyerstraat is een 30 km/u straat met klinkerverharding. De straat vormt een verbinding tussen het plangebied en de Banneweg. Over het gehele traject wisselt het profiel. Nabij de Banneweg (deel 6) is er sprake van een brede groene middenberm. Het overige deel is een rijbaan zonder middenberm. Parkeren vindt op de rijbaan plaats, maar deels ook via aan de straat gelegen hofjes (deel 5). Op één deel (5) is sprake van haakspareervakken langs de straat. De aansluitende woonstraatjes en hofjes sluiten aan met een inritconstructie. Her en der zijn drempels aangebracht. Door de geparkeerde auto's ontstaat een versmalling waardoor slechts 1 voertuig gelijktijdig kan passeren.

De Dokter Hiemstralaan is een 30 km/u straat uitgevoerd in klinkers. Parkeren gebeurt op langspareervakken aan beide zijden van de straat. Nabij de kruising met de Dokter Schöyerstraat (deel 2) is ook haaksparkeren voorzien. Op locaties waar aan één zijde langspareervakken aanwezig zijn kan aan de andere zijde slechts gedeeltelijk op straat worden geparkeerd. Met een gele streep is op een gedeelte een parkeerverbod ingesteld. Her en der zijn snelheidsbeperkende voorzieningen aanwezig in de vorm van een versmalling of plateau. Zijstraten zijn een enkele keer gelijkwaardig, maar meestal met een inritconstructie vormgegeven.

Verkeersgegevens

In het bestemmingsplan is aangegeven dat minimaal 140 en maximaal 175 woningen worden gebouwd. Het stedenbouwkundig plan gaat vooralsnog uit van 158 woningen. Met behulp van CROW publicatie 317³ berekenen we welke verkeersgeneratie dit betekent. Als basis hanteren we de tabel voor koop, tussen/hoek woningen. We gaan uit van stedelijkheidsgraad sterk stedelijk (Gorinchem 1703 adressen per km²) en de ligging van het projectgebied in de rest bebouwde kom. Per woning dienen we in dit geval rekening te houden met een verkeersgeneratie van minimaal 6,7 en maximaal 7,5. In onderstaande tabel staat de verkeersgeneratie van de wijk weergegeven.

Variant	Minimaal (140 woningen)	Sted. Plan (158 woningen)	Maximaal (175 woningen)
Min (6,7)	938	1059	1173
Gem. (7)	980	1106	1225
Max (7,5)	1050	1185	1313

Tabel 2 | Verkeersgeneratie (mvt/etm)

Het voorliggende plan leidt dus tot een verkeersgeneratie van maximaal 1185 motorvoertuigen per etmaal. Indien een plan wordt gerealiseerd waarbij het maximale aantal woningen van 175 zou worden gebouwd kan dit oplopen tot maximaal 1313.

Oorspronkelijk was het plangebied in gebruik als sportveld. Gaan we uit van 8 ha sportveld en een verkeersgeneratie van minimaal 13 en maximaal 27 per hectare (op basis van CROW publicatie 317) betekent dit minimaal 104 en maximaal 216 motorvoertuigen per etmaal. Ten opzichte van de oorspronkelijke functie dus een toename van zo'n 1000 motorvoertuigen per etmaal.

In deze mobiliteitstoets rekenen we met de maximale variant conform de kencijfers. In de praktijk is het aannemelijk om uit te gaan van de gemiddelde waarde. Door gebruik te maken van de maximale waarde bouwen we enige marge in. Dit is gewenst omdat we een aantal aannames moeten doen, o.a. over de routes die gevolgd gaan worden. Door in de berekeningen rekening te houden met de maximale aantallen bouwen we dus een correctie in voor eventuele afwijkingen ten opzichte van onze aannames.

³ CROW publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie



Ontsluiting

Zoals aangegeven komen er 2 aansluitingen voor het gemotoriseerd verkeer én 1 verbinding enkel toegankelijk voor fietsers en voetgangers. Het autoverkeer van en naar de wijk wordt verdeeld via de Dokter Schöyerstraat en de Sportlaan. De Banneweg vormt de meest directe en snelle ontsluiting naar de A15. De verwachting is dan ook dat route naar de Banneweg veel gebruikt zal worden. Dit is de route via de Dokter Schöyerstraat (delen 1,5 en 6) en Dokter Hiemstralaan (deel 1). Verkeer van en naar het centrum van Gorinchem heeft met de route via de Mollenburgseweg een goed en sneller alternatief. In die richting zal de route via de Sportlaan dan ook meer gebruikt worden. Op basis van deze inschatting nemen we aan dat de verdeling over de beide ontsluitingsopties nagenoeg gelijk zal zijn.

Verkeer dat gebruik maakt van de ontsluiting richting de Banneweg heeft 2 opties. De Dokter Schöyerstraat blijven volgen (via deel 1,5 en 6) of afbuigen naar de Dokter Hiemstralaan (deel 1) in westelijke richting. Deze eerste route is logischer en directer en zal dus meer gebruikt worden. We nemen aan dat hier 75% deze route volgt, en 25% via de Dokter Hiemstralaan.

Op basis van bovenstaande betekent dit de volgende toename van intensiteiten op genoemde routes:

Variant	Dokter Hiemstralaan	Dokter Schöyerstraat	Sportlaan
Minimaal: 140 won	131	394	525
Sted. Plan: 158 won	148	444	593
Maximaal: 175 won	164	492	657

Tabel 3 | Verkeersintensiteiten toekomstige situatie



03 | Verkeersafwikkeling

In hoofdstuk 2 staat weergegeven welke toename in intensiteiten de diverse straten in de directe omgeving te verwerken krijgen. Het is de vraag of dit, opgeteld bij de huidige intensiteiten, tot problemen leidt.

Allereerst moeten we dit bezien gedurende een volledige dag. Het effect van de totale toename per etmaal moet in zijn geheel verwerkt kunnen worden. Gemeente Gorinchem beschikt niet over een kader waar de maximale intensiteiten per wegtype/categorie zijn opgenomen. Voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom hanteert het CROW richtlijnen van maximaal 5000/6000 motorvoertuigen per etmaal. Dit betreft echt wel de maximale capaciteit van een dergelijk type weg, waarbij voldoende ruimte beschikbaar moet zijn en vaak ook al fietsvoorzieningen aanwezig zijn. In het geval van de Dokter Schöyerstraat en de Dokter Hiemstralaan is sprake van een beperkte breedte wanneer er op straat geparkeerd wordt. Op dit soort locaties is feitelijk sprake van (een stukje) eenrichtingsverkeer. Auto's moeten hier op elkaar wachten. Op basis van deze gegevens en de huidige inrichting hebben we een inschatting gemaakt van de maximale capaciteit. Hierbij houden we rekening met geparkeerde voertuigen op de straat. We gaan er wel van uit dat er, al dan niet door het treffen van aanvullende maatregelen, voldoende ruimte is om tussen de geparkeerde voertuigen elkaar te passeren.

Uit de verkeerstellingen op de Dokter Hiemstralaan blijkt dat in het drukste uur er wel een maatgevende richting is, maar beide rijrichtingen toch redelijk gebruikt worden. Dit betekent dat verkeer dat de wijk verlaat ook rekening dient te houden met tegemoet komend verkeer. Gelet op de versmallingen door geparkeerde voertuigen betekent dit in- en uitvoegen met vertraging tot gevolg. Een maximale capaciteit van 5000/6000 motorvoertuigen is hier dan ook absoluut niet haalbaar. Wij nemen als uitgangspunt dan ook een maximum aantal van 3000 motorvoertuigen per etmaal, uitgaande van een inrichting met voldoende mogelijkheden voor voertuigen om elkaar te passeren. Een dergelijk aantal betekent in het drukste uur een intensiteit van 300 motorvoertuigen. Wanneer we aannemen dat dit zich verdeelt in 200 rijrichting 1 en 100 rijrichting 2 is er ook op het drukste moment voldoende ruimte om elkaar te passeren. Deze verdeling is nu niet herkenbaar. Na toevoeging van de intensiteiten van de wijk Mollenburg zal er wel meer sprake zijn van een maatgevende richting in de spitsperiode.

Tellen we de intensiteiten als gevolg van project Mollenburg op bij de bestaande intensiteiten dan komen we op de resultaten zoals in onderstaande tabel opgenomen. Hierbij schatten we in dat de Sportlaan momenteel 250 motorvoertuigen per etmaal verwerkt.

Straat	Huidige situatie (2016)	Toename maximaal	Totaal intensiteit
Dokter Schöyerstraat	446	492	938
Dokter Hiemstralaan	1922	164	2086
Sportlaan	250	657	907

Tabel 4: Toekomstige intensiteiten

Op basis van de in tabel 4 opgenomen inschatting zijn geen problemen te verwachten in de Dokter Schöyerstraat en de Sportlaan. De intensiteit neemt weliswaar toe, maar zal wat capaciteit betreft geen knelpunten opleveren.

Naast de wegvakken zijn ook de kruispunten van belang. Ook deze moeten het verkeer kunnen verwerken. Om na te gaan of hier wat capaciteit betreft knelpunten te verwachten zijn is gekeken naar het drukste kruispunt in de woonwijk, namelijk de aansluiting van de Dokter Schöyerstraat (deel 2) op de Dokter Hiemstralaan (deel 1 en deel 2). In bijlage 2 staat de berekening weergegeven conform het intensiteitscriterium van Slop. Hieruit blijkt dat, zelfs bij deze maximale inschatting, geen problemen op capaciteitsgebied te verwachten zijn.

De fiets (en voetgangers) verbinding aan de zuidzijde van het plan welke aansluit op Schotdeuren zal zorgen voor een (beperkte) toename van fietsers op een aantal woonstraten in en om het plangebied. Gelet op de aanwezige intensiteit van het autoverkeer en de functie en inrichting van de wegen kan dit prima worden verwerkt. Gecombineerd gebruik van de rijloper is in dit geval acceptabel.



04 | Verkeersveiligheid

Wegvakken

De Banneweg is een ruim opgezette gebiedsontsluitingsweg. Met een snelheidsregime van 50 km/u, 2*2. In hoofdstuk 3 is aangetoond dat er wat capaciteit betreft geen knelpunten te verwachten zijn. In ieder geval voor de Sportlaan en de Dokter Schöyerstraat. De Dokter Hiemstralaan (deel 1, westelijk) is qua intensiteit nu en zeker in de toekomst duidelijk maatgevend ten opzichte van de andere erftoegangswegen. Het verkeer moet hiervoor ook de ruimte krijgen, zonder dat de verkeersveiligheid in het gedrang komt. Conform de verwachte toename ontstaan er geen problemen. Monitoring van de verkeerstoename is aan te raden na realisatie van Mollenburg. Op basis hiervan kan indien nodig altijd nog bezien worden of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Denk hierbij aan een volledig parkeerverbod om meer passeerruimte voor voertuigen in te voeren. Zoals aangegeven is het niet aannemelijk dat dit zich direct na realisatie van Mollenburg zal voor doen.

Op erftoegangswegen parkeren we in principe op straat (conform CROW-richtlijnen). De parkeervakken langs de Dokter Hiemstralaan sluiten hier dus niet bij aan. Gelet op de intensiteit op deze weg stellen we toch voor om deze te behouden en waar mogelijk uit te breiden.

Extra optie kan zijn om de weg ook in hiërarchie belangrijker te maken en alle zijstraten met inritconstructies vorm te geven. De nadruk komt dan minder op verblijven te liggen. Vanuit verkeersveiligheid adviseren we om dit niet te doen.

Kruispunten

De bestaande kruispunten leiden niet tot capaciteitsproblemen. In de huidige situatie is ook sprake van een duidelijke inrichting, gelijkwaardig of met een inritconstructie. Omdat de starten in principe allemaal dezelfde functie hebben is het gewenst om in te zetten op een uniforme inrichting en alle kruisingen gelijkwaardig vorm te geven. Dit betekent ook direct dat ieder kruispunt fungeert als snelheidsbeperkende maatregel.

De aansluiting van Mollenburg op de Dokter Schöyerstraat (deel 2) ligt direct na een bocht. Dit vraagt om een goed overzicht en een passende maatregel. Wij stellen voor om dit kruispunt gelijkwaardig uit te voeren als plateau.

Fietsers

Aan de zuidzijde van Mollenburg wordt een fiets (en voetgangers) verbinding gevormd die aansluit op Schotdeuren. Hiermee sluit de nieuwe wijk (nog) beter aan op de bestaande bebouwing. Het is moeilijk in te schatten hoeveel fietsers en voetgangers hiervan gebruik gaan maken. Het zal met name op wijkniveau een functie vervullen en in beperkte mate voor de route van/naar de scholen aan de andere zijde van de A15. Vanuit verkeersveiligheid is het gewenst dat de aansluiting van de fietsdoorsteek op de woonstraten veilig wordt vormgegeven. Een duidelijke voorrangregeling is hierbij gewenst, bijvoorbeeld met een inritconstructie. Hier gaat tevens een remmend effect uit voor de fietsers. Voorkomen moet worden dat zij met hoge snelheid de woonstraten inrijden. Aanvullend kan met bebording aandacht gevraagd worden voor het aansluitende fietspad.

Langs de A15 loopt aan de noordzijde van het plangebied een fietsroute die aansluit op de Sportlaan. Er zijn geen gegevens bekend van het gebruik van deze route. Advies wordt gegeven om het gebruik te monitoren en op basis hiervan te bepalen of maatregelen op de Sportlaan en aansluitend het kruispunt met de Mollenburgseweg. De route loopt immers via de Sportlaan naar het viaduct over de A15. Vooralsnog zien wij geen aanleiding voor specifieke fietsmaatregelen. Vanuit comfort of stimulering van het fietsgebruik kan dit echter wel wenselijk zijn. Een dergelijke afweging hangt echter niet samen met de ontwikkeling van woonwijk Mollenburg en dient op hoger abstractieniveau te worden bepaald.

05 | Parkeren

Gemeente Gorinchem maakt gebruik van de CROW parkeerkencijfers om de parkeerbehoefte te bepalen. In deze mobiliteitstoets maken we hier ook gebruik van. In het huidige plan gaan we uit van 158 woningen. Op basis van CROW-publicatie 317 en de eerder genoemde uitgangspunten (tabel koop, tussen/hoek, sterk stedelijk en rest bebouwde kom) betekent dit rekening houden met minimaal 1,4 en maximaal 2,2 parkeerplaatsen per woning. Voor Mollenburg komen we dan op minimaal 222 en maximaal 348 parkeerplaatsen.

In het huidige inrichtingsplan zijn de volgende aantallen parkeerplaatsen per fase ingepast:

Fase	Parkeren openbare ruimte	Parkeren op erf
1	93	23
2	31	24
3	91	26
4	16	9
Totaal	231	82

Tabel 5: aantal parkeerplaatsen

In totaal dus 313 parkeerplaatsen (231 parkeerplaatsen in de openbare ruimte en 82 op eigen erf). Hiermee bevinden we ons tussen het minimale en maximale aantal dat de CROW-richtlijnen aangeven. In de aantallen is geen rekening gehouden met parkeren op straat, wat ook op diverse locaties tot de mogelijkheden behoort. Wanneer we dit meerekenen komen we indien nodig boven de maximale inschatting uit.

Het aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd is dan ook voldoende.



06 | Conclusie

Op basis van deze mobiliteitstoets kunnen we concluderen dat er sprake is van een ontwikkeling die op het gebied van parkeren, ontsluiting en verkeersveiligheid niet tot problemen leidt. Ten aanzien van verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling is wel sprake van enkele aandachtspunten. Deze zijn prima oplosbaar in de huidige situatie zodat deze de ontwikkeling niet belemmeren. Wij adviseren de volgende verbeterpunten door te voeren in het ontwerp/huidige situatie:

- Aansluiting woonwijk op Dokter Schöyerstraat uitvoeren als plateau;
- Aandacht voor aansluiting fietsdoorsteek op woonstraten (voorstel: vormgeven als inritconstructie en plaatsen attentieverhogende bebording).

Indien deze aanbevelingen niet worden uitgevoerd is er nog steeds sprake van een acceptabele situatie. De verkeersveiligheid van de wijk verbetert verder wanneer deze maatregelen wel worden opgepakt.

Buiten wel/geen realisatie van de wijk Mollenburg om komen uit deze studie nog 2 aanbevelingen voort:

- Uniforme inrichting kruispunten in 30 km/u zones. Concreet betekent dit de inritconstructies vervangen door gelijkwaardige kruispunten. Dit zorgt voor extra herkenbaarheid. Dit kan bijvoorbeeld goed meegenomen worden in regulier onderhoud van de wegen;
- Monitoring gebruik fietsroute A15.



Bijlage 1 | Verkeerstellingen

Telpunt 114 (Dokter Schöyerstraat)



Verkeerstellingen Dokter Schöyerstraat

Intensiteitenoverzicht

Weg: Dokter Schöyerstraat
 Wegvak: Tussen Dokter van Stratenweg en Dokter Hiemstralaan
 Richting 1: Dokter van Stratenwg
 Richting 2: Dokter Hiemstralaan
 Periode: 19 mei t/m 25 mei 2016

Intensiteitenverloop per uur

Tijd	Gemiddelde werkdag (ma-vr)												Gemiddelde weekdag (ma-zo)												Gemiddelde weekenddag (za-zo)														
	Ri. 1				Ri. 2				Totaal				Ri. 1				Ri. 2				Totaal				Ri. 1				Ri. 2				Totaal						
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw
00:00 - 01:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	3	0	0	3			
01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0	2			
02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	2	0	0	2				
03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	1				
04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
05:00 - 06:00	2	0	0	2	3	0	0	3	5	0	0	5	2	0	0	2	2	0	0	2	4	0	0	4	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0	2				
06:00 - 07:00	1	0	0	1	5	0	0	5	6	0	0	6	1	0	0	1	3	0	0	3	5	0	0	5	1	0	0	1	0	0	0	2	0	0	2				
07:00 - 08:00	4	0	0	4	9	0	0	9	13	0	0	13	3	0	0	3	7	0	0	7	10	0	0	10	0	0	0	4	0	0	4	4	0	0	4				
08:00 - 09:00	13	0	0	13	15	0	0	15	28	0	0	28	10	0	0	10	12	0	0	12	21	0	0	21	2	0	0	2	4	0	0	4	6	0	0	6			
09:00 - 10:00	5	0	0	5	8	0	0	8	13	1	1	15	5	0	0	5	7	0	0	7	13	0	0	13	7	0	0	7	6	0	0	6	12	0	0	12			
10:00 - 11:00	8	0	0	8	8	0	0	8	15	0	0	15	7	0	0	7	7	0	0	7	13	0	0	13	4	0	0	4	4	0	0	4	8	0	0	8			
11:00 - 12:00	10	0	0	10	12	1	0	13	22	1	0	23	8	0	0	8	10	1	0	11	19	1	0	20	5	0	0	5	6	0	0	6	12	0	0	12			
12:00 - 13:00	10	0	0	10	10	0	0	10	20	1	0	21	10	0	0	10	9	0	0	9	18	1	0	19	8	0	0	8	6	0	1	7	14	1	1	16			
13:00 - 14:00	9	0	0	9	10	0	0	10	19	1	0	20	8	0	0	8	10	0	0	10	18	0	0	18	4	0	0	4	12	0	0	12	15	0	1	16			
14:00 - 15:00	11	1	0	12	12	0	0	12	23	1	0	24	9	1	0	10	10	0	0	10	20	1	0	21	6	0	0	6	6	0	0	6	12	0	0	12			
15:00 - 16:00	14	1	0	15	10	0	0	10	24	1	1	26	14	0	0	14	9	0	0	9	23	0	0	23	13	0	0	13	7	0	0	7	20	0	0	20			
16:00 - 17:00	16	0	0	16	12	0	0	12	28	0	1	29	13	0	0	13	11	0	0	11	24	0	1	25	8	0	0	8	6	0	0	6	14	0	0	14			
17:00 - 18:00	21	1	0	22	11	0	0	11	32	1	1	34	17	1	0	18	10	0	0	10	28	1	1	30	9	0	0	9	10	0	0	10	18	0	0	18			
18:00 - 19:00	13	1	0	14	9	0	0	9	22	1	0	23	12	0	0	12	8	0	0	8	19	1	0	20	8	0	0	8	5	0	0	5	13	0	0	13			
19:00 - 20:00	10	0	0	10	7	0	0	7	17	0	0	17	8	0	0	8	6	0	0	6	15	0	0	15	4	0	0	4	4	0	0	4	9	0	0	9			
20:00 - 21:00	8	0	0	8	6	0	0	6	14	0	0	14	8	0	0	8	5	0	0	5	13	0	0	13	8	0	0	8	2	0	0	2	9	0	0	9			
21:00 - 22:00	5	0	0	5	3	0	0	3	8	0	0	8	5	0	0	5	3	0	0	3	8	0	0	8	5	0	0	5	4	0	0	4	8	0	0	8			
22:00 - 23:00	4	0	0	4	2	0	0	2	6	0	0	6	3	0	0	3	2	0	0	2	5	0	0	5	2	0	0	2	2	0	0	2	4	0	0	4			
23:00 - 24:00	3	0	0	3	2	0	0	2	5	0	0	5	3	0	0	3	2	0	0	2	4	0	0	4	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2			
Totaal	168	4	0	172	154	1	0	155	321	8	4	333	147	2	0	149	136	1	0	137	284	5	2	291	97	0	0	97	94	0	1	95	192	1	2	195			

Intensiteitenverloop per teldag

Datum	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
donderdag 19 mei 2016	168	4	3	175	147	2	5	154	315	6	8	329
vrijdag 20 mei 2016	159	5	2	166	146	2	3	151	305	7	5	317
zaterdag 21 mei 2016	124	2	3	129	134	3	2	139	258	5	5	268
zondag 22 mei 2016	74	2	3	79	51	3	1	55	125	5	4	134
maandag 23 mei 2016	181	7	1	189	179	1	2	182	360	8	3	371
dinsdag 24 mei 2016	154	6	2	162	142	5	2	149	296	11	4	311
woensdag 25 mei 2016	171	4	1	176	157	4	2	163	328	8	3	339

Totaalintensiteiten weekdag dag/avond/nacht

Tijd	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
Dag (07.00-19.00 uur)	116	4	2	122	111	2	2	115	227	6	4	237
Avond (19.00-23.00 uur)	24	0	0	24	16	0	0	16	40	0	0	40
Nacht (23.00-07.00 uur)	7	0	0	7	9	0	0	9	16	0	0	16

Weekdaggemiddelden snelheden

Tijd	< 20	20 - 30	30 - 35	35 - 40	40 - 50	50 - 60	60 - 70	> 70	Totaal	%>=50	V15	V50	V85	Gem.	StdDv.
Tot. 0-24	49	192	43	7	2	0	0	2	295	1	20	25	31	26	5,6
Tot. 0-7	1	9	2	1	0	0	0	0	13	0	21	26	33	27	4,6
Tot. 7-19	39	157	33	5	2	0	0	2	238	1	20	25	31	26	5,9
Tot. 19-23	9	25	6	1	0	0	0	0	41	0	20	25	31	25	4,2
Tot. 23-7	2	11	3	1	0	0	0	0	17	0	20	26	32	26	4,6

Telpunt 115 (Dokter Schöyerstraat)



Verkeerstellingen Dokter Schöyerstraat

Intensiteitenoverzicht

Weg: Dokter Schöyerstraat
 Wegvak: Tussen Dokter van Stratenweg en Dokter Hiemstralaan
 Richting 1: Doter van Stratenweg
 Richting 2: Dokter Hiemstraweg
 Periode: 19 mei t/m 25 mei 2016

Intensiteitenverloop per uur

Tijd	Gemiddelde werkdag (ma-vr)												Gemiddelde weekdag (ma-zo)												Gemiddelde weekenddag (za-zo)														
	Ri. 1				Ri. 2				Totaal				Ri. 1				Ri. 2				Totaal				Ri. 1				Ri. 2				Totaal						
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw
00:00 - 01:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0	2	1	0	0	1	2	0	0	2	2	0	0	2	2	0	0	2	5	0	0	5			
01:00 - 02:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0	2			
02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1				
03:00 - 04:00	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1			
04:00 - 05:00	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1				
05:00 - 06:00	2	0	0	2	4	0	0	4	7	0	0	7	2	0	0	2	4	0	0	4	5	0	0	5	0	0	0	0	2	0	0	2	2	0	0	2			
06:00 - 07:00	2	0	0	2	7	0	0	7	9	0	0	9	2	0	0	2	6	0	0	6	7	0	0	7	0	0	0	0	2	0	0	2	2	0	0	2			
07:00 - 08:00	4	1	0	5	12	0	0	12	16	1	0	17	3	0	0	3	9	0	0	9	12	0	0	12	0	0	0	0	2	0	0	2	3	0	0	3			
08:00 - 09:00	13	0	0	13	20	0	0	20	33	1	0	34	10	0	0	10	16	0	0	16	26	0	0	26	2	0	0	2	5	0	0	5	7	0	0	7			
09:00 - 10:00	9	0	0	9	11	1	0	12	19	1	0	20	8	0	0	8	10	0	0	10	18	1	0	19	6	0	0	6	8	0	0	8	14	0	0	14			
10:00 - 11:00	11	0	0	11	10	0	0	10	21	0	0	21	9	0	0	9	9	0	0	9	19	0	0	19	6	0	0	6	8	0	0	8	14	0	0	14			
11:00 - 12:00	12	0	0	12	14	0	0	14	26	1	0	27	11	0	0	11	13	0	0	13	24	1	0	25	10	0	0	10	10	0	0	10	20	1	0	21			
12:00 - 13:00	16	1	0	17	11	1	0	12	27	1	0	28	16	1	0	17	10	1	0	11	26	1	0	27	15	1	0	16	8	0	0	8	24	2	0	26			
13:00 - 14:00	14	0	0	14	15	0	0	15	28	1	0	29	13	0	0	13	15	0	0	15	28	1	0	29	11	0	0	11	18	0	0	18	28	0	0	28			
14:00 - 15:00	17	1	0	18	15	0	0	15	32	1	0	33	15	1	0	16	14	0	0	14	29	1	0	30	11	0	0	11	10	0	0	10	22	0	0	22			
15:00 - 16:00	20	0	1	21	11	1	0	12	31	1	1	33	19	0	1	20	11	0	0	11	30	0	1	31	16	0	0	16	11	0	0	11	28	0	0	28			
16:00 - 17:00	25	0	0	25	14	0	0	14	40	0	0	40	22	0	0	22	13	0	0	13	35	0	0	35	12	0	0	12	10	0	0	10	22	0	0	22			
17:00 - 18:00	28	0	0	28	13	0	0	13	41	0	0	41	25	0	0	25	13	0	0	13	38	0	0	38	18	0	0	18	13	0	0	13	30	0	0	30			
18:00 - 19:00	19	0	0	19	11	0	0	11	29	0	0	29	18	0	0	18	10	0	0	10	28	0	0	28	16	0	0	16	8	0	0	8	24	0	0	24			
19:00 - 20:00	15	0	0	15	11	0	0	11	27	1	0	28	13	0	0	13	10	0	0	10	23	0	0	23	8	0	0	8	8	0	0	8	15	0	0	15			
20:00 - 21:00	11	0	0	11	8	0	0	8	19	0	0	19	11	0	0	11	7	0	0	7	18	0	0	18	11	0	0	11	4	0	0	4	15	0	0	15			
21:00 - 22:00	7	0	0	7	4	0	0	4	10	0	0	10	6	0	0	6	4	0	0	4	10	0	0	10	6	0	0	6	4	0	0	4	10	0	0	10			
22:00 - 23:00	5	0	0	5	4	0	0	4	9	0	0	9	5	0	0	5	3	0	0	3	8	0	0	8	3	0	0	3	3	0	0	3	6	0	0	6			
23:00 - 24:00	4	0	0	4	3	0	0	3	7	0	0	7	4	0	0	4	2	0	0	2	7	0	0	7	4	0	0	4	2	0	0	2	6	0	0	6			
Totaal	236	3	1	240	200	3	0	203	436	9	1	446	215	2	1	218	183	1	0	184	397	5	1	403	157	1	0	158	140	0	0	140	302	3	0	305			

Intensiteitenverloop per teldag

Datum	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
donderdag 19 mei 2016	234	6	3	243	189	4	2	195	423	10	5	438
vrijdag 20 mei 2016	220	6	3	229	186	5	0	191	406	11	3	420
zaterdag 21 mei 2016	194	2	2	198	188	2	1	191	382	4	3	389
zondag 22 mei 2016	126	2	2	130	93	2	0	95	219	4	2	225
maandag 23 mei 2016	265	9	0	274	228	2	2	232	493	11	2	506
dinsdag 24 mei 2016	233	2	1	236	194	5	2	201	427	7	3	437
woensdag 25 mei 2016	226	2	0	228	201	5	0	206	427	7	0	434

Totaalintensiteiten weekdag dag/avond/nacht

Tijd	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
Dag (07.00-19.00 uur)	168	4	1	173	144	3	1	148	312	7	2	321
Avond (19.00-23.00 uur)	35	0	0	35	25	0	0	25	60	0	0	60
Nacht (23.00-07.00 uur)	10	0	0	10	15	0	0	15	25	0	0	25

Weekdaggemiddelden snelheden

Tijd	< 20	20 - 30	30 - 35	35 - 40	40 - 50	50 - 60	60 - 70	> 70	Totaal	%>=50	V15	V50	V85	Gem.	StdDv.
Tot. 0-24	40	235	92	29	9	0	0	1	406	0	21	27	34	28	5,8
Tot. 0-7	2	11	3	2	1	0	0	0	19	0	21	27	35	28	6,5
Tot. 7-19	31	184	75	22	7	0	0	1	320	0	21	27	34	28	5,8
Tot. 19-23	7	35	12	5	1	0	0	0	60	0	21	27	34	27	5,4
Tot. 23-7	2	15	5	2	1	0	0	0	25	0	21	27	34	28	5,9

Telpunt 116 (Dokter Hiemstralaan)



Verkeerstellingen Dokter Hiemstralaan

Intensiteitenoverzicht

Weg: Dokter Hiemstralaan
 Wegvak: Tussen Dokter Bauerstraat en Dokter Schöyerstraat
 Richting 1: Dokter Bauerstraat
 Richting 2: Dokter Schöyerstraat
 Periode: 19 mei t/m 25 mei 2016

Intensiteitenverloop per uur

Tijd	Gemiddelde werkdag (ma-vr)												Gemiddelde weekdag (ma-zo)												Gemiddelde weekenddag (za-zo)														
	Ri. 1				Ri. 2				Totaal				Ri. 1				Ri. 2				Totaal				Ri. 1				Ri. 2				Totaal						
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw
00:00 - 01:00	3	0	0	3	5	0	0	5	9	0	0	9	5	0	0	5	8	0	0	8	13	0	0	13	10	0	0	10	14	0	0	14	24	0	0	24			
01:00 - 02:00	2	0	0	2	3	0	0	3	5	0	0	5	3	0	0	3	4	0	0	4	7	0	0	7	6	0	0	6	8	0	0	8	14	0	0	14			
02:00 - 03:00	1	0	0	1	2	0	0	2	3	0	0	3	2	0	0	2	4	0	0	4	6	0	0	6	5	0	0	5	7	0	0	7	12	0	0	12			
03:00 - 04:00	2	0	0	2	1	0	0	1	3	0	0	3	2	0	0	2	2	0	0	2	4	0	0	4	2	0	0	2	5	0	0	5	7	0	0	7			
04:00 - 05:00	3	0	0	3	1	0	0	1	4	0	0	4	3	0	0	3	1	0	0	1	4	0	0	4	2	0	0	2	2	0	0	2	4	0	0	4			
05:00 - 06:00	11	0	0	11	4	0	0	4	15	0	0	15	9	0	0	9	3	0	0	3	13	0	0	13	4	0	0	4	2	0	0	2	6	0	0	6			
06:00 - 07:00	35	1	1	37	11	0	0	11	46	2	1	49	27	1	1	29	9	0	0	9	36	1	1	38	5	0	0	5	4	0	0	4	10	0	0	10			
07:00 - 08:00	56	1	1	58	29	1	1	31	85	2	2	89	45	1	1	47	22	0	1	23	67	2	1	70	18	2	0	20	4	0	0	4	22	2	0	24			
08:00 - 09:00	105	4	3	112	62	8	4	74	167	12	7	186	81	3	2	86	48	6	3	57	128	9	5	142	19	0	0	19	12	0	0	12	30	1	0	31			
09:00 - 10:00	53	3	1	57	37	2	1	40	89	5	2	96	49	2	1	52	31	2	1	34	80	4	2	86	38	0	0	38	18	2	1	21	56	2	1	59			
10:00 - 11:00	48	1	1	50	31	1	1	33	79	2	2	83	48	1	1	50	30	1	1	32	78	2	1	81	48	0	1	49	29	1	0	30	78	1	1	80			
11:00 - 12:00	52	1	2	55	36	2	1	39	88	3	3	94	52	1	2	55	37	1	1	39	88	2	2	92	50	1	1	52	39	0	0	39	89	2	1	92			
12:00 - 13:00	64	2	1	67	44	2	1	47	108	4	3	115	60	2	1	63	43	1	1	45	103	3	2	108	49	2	1	52	42	1	0	43	90	2	2	94			
13:00 - 14:00	55	2	1	58	38	1	2	41	93	2	3	98	61	1	1	63	45	1	2	48	105	2	3	110	76	0	0	76	60	1	1	62	136	2	2	140			
14:00 - 15:00	64	2	3	69	53	6	1	60	117	7	4	128	62	2	3	67	52	5	1	58	114	6	4	124	56	2	2	60	50	2	0	52	106	4	2	112			
15:00 - 16:00	79	4	2	85	55	2	2	59	134	6	4	144	70	3	2	75	52	2	1	55	121	5	3	129	47	2	1	50	42	1	1	44	89	2	2	93			
16:00 - 17:00	81	1	2	84	77	1	2	80	159	3	4	166	72	1	2	75	70	1	1	72	142	2	3	147	48	0	0	48	50	0	0	50	98	0	0	98			
17:00 - 18:00	76	1	1	78	77	0	2	79	153	1	3	157	68	1	1	70	68	0	2	70	136	2	3	141	48	1	1	50	46	1	2	49	95	2	3	100			
18:00 - 19:00	68	2	1	71	57	0	1	58	125	2	1	128	63	2	1	66	48	0	0	48	112	2	1	115	52	2	0	54	27	0	0	27	78	2	0	80			
19:00 - 20:00	64	1	1	66	57	1	2	60	121	2	2	125	54	1	1	56	50	0	1	51	103	1	2	106	29	0	0	29	30	0	0	30	59	0	0	59			
20:00 - 21:00	39	1	1	41	43	0	0	43	82	1	1	84	36	1	1	38	38	0	0	38	74	1	1	76	26	0	0	26	26	0	0	26	52	0	1	53			
21:00 - 22:00	27	0	1	28	37	0	1	38	65	0	1	66	25	0	0	25	34	0	1	35	59	0	1	60	20	0	0	20	26	0	0	26	46	0	0	46			
22:00 - 23:00	22	0	0	22	22	0	0	22	45	0	0	45	20	0	0	20	21	0	0	21	41	0	0	41	16	0	0	16	18	0	0	18	33	0	0	33			
23:00 - 24:00	13	0	0	13	18	0	0	18	30	0	0	30	13	0	0	13	16	0	0	16	29	0	0	29	14	0	0	14	13	0	0	13	27	0	0	27			
Totaal	1.023	27	23	1.073	800	27	22	849	1.825	54	43	1.922	930	23	21	974	736	20	17	773	1.663	44	35	1.742	688	12	7	707	574	9	5	588	1.261	22	15	1.298			

Intensiteitenverloop per teldag

Datum	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
donderdag 19 mei 2016	1.028	25	12	1.065	855	25	26	906	1.883	50	38	1.971
vrijdag 20 mei 2016	1.033	30	16	1.079	692	25	23	740	1.725	55	39	1.819
zaterdag 21 mei 2016	858	14	9	881	719	13	8	740	1.577	27	17	1.621
zondag 22 mei 2016	516	10	10	536	427	9	6	442	943	19	16	978
maandag 23 mei 2016	953	26	18	997	835	38	24	897	1.788	64	42	1.894
dinsdag 24 mei 2016	1.061	28	37	1.126	795	27	16	838	1.856	55	53	1.964
woensdag 25 mei 2016	1.054	33	26	1.113	823	18	18	859	1.877	51	44	1.972

Totaalintensiteiten weekdag dag/avond/nacht

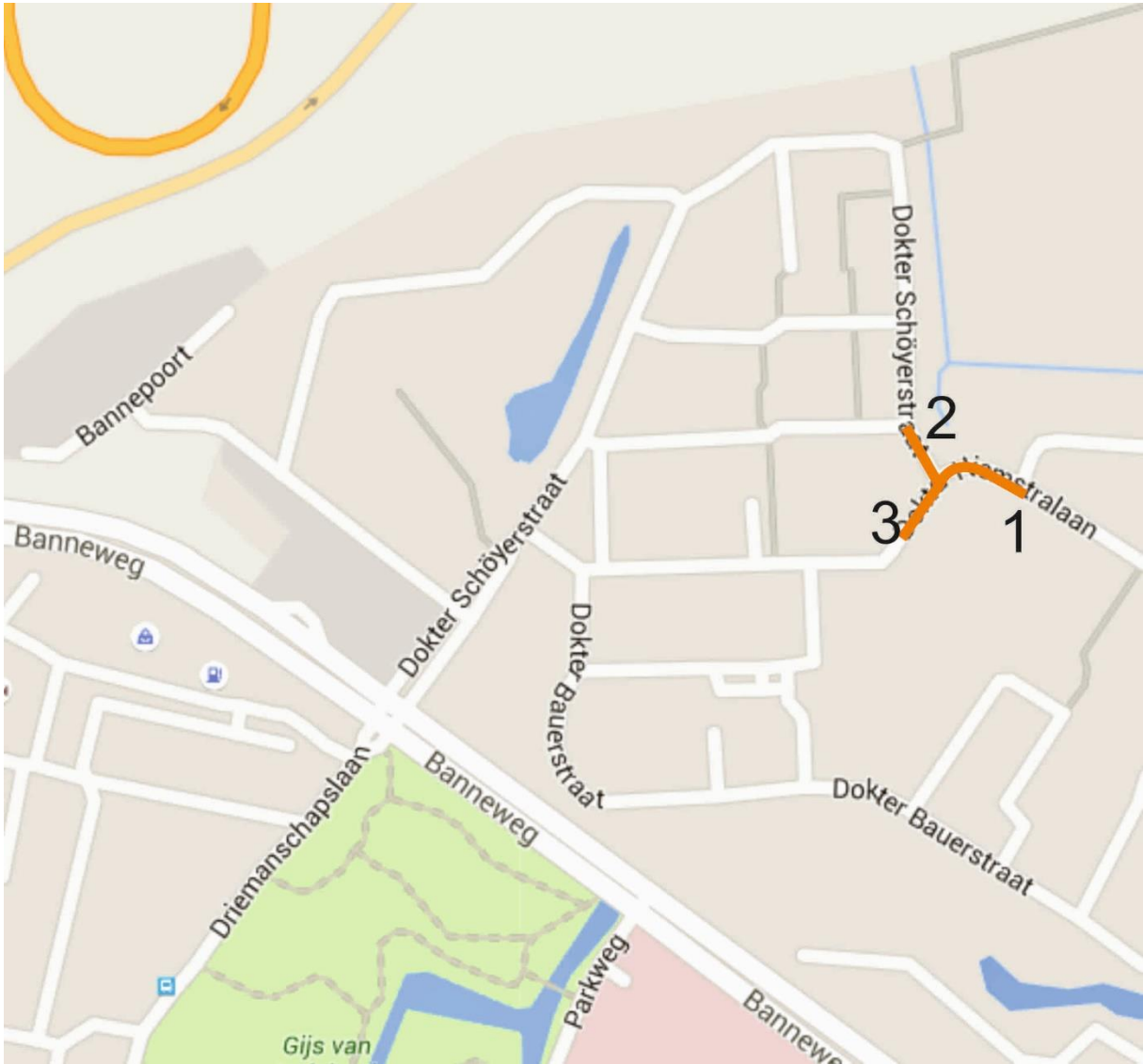
Tijd	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
Dag (07.00-19.00 uur)	730	21	16	767	545	21	15	581	1.275	42	31	1.348
Avond (19.00-23.00 uur)	135	2	2	139	142	1	2	145	277	3	4	284
Nacht (23.00-07.00 uur)	64	1	1	66	47	1	0	48	111	2	1	114

Weekdaggemiddelden snelheden

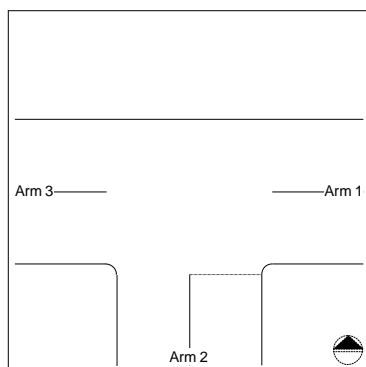
Tijd	< 20	20 - 30	30 - 35	35 - 40	40 - 50	50 - 60	60 - 70	> 70	Totaal	%>=50	V15	V50	V85	Gem.	StdDv.
Tot. 0-24	61	603	529	347	184	16	2	3	1.745	1	23	32	39	32	7,4
Tot. 0-7	2	26	24	18	12	2	0	0	84	2	24	33	41	33	7,8
Tot. 7-19	46	469	414	268	135	10	2	3	1.347	1	23	32	39	32	7,3
Tot. 19-23	12	101	80	56	31	3	0	1	284	1	23	32	39	32	7,7
Tot. 23-7	3	33	34	24	17	2	0	0	113	2	24	33	41	33	7,6



Bijlage 2 | Kruispuntberekening



Toelichting kruispuntberekening: op kaart staan de armen (1,2,3) aangeduid



Intensiteitscriterium van Slop

Omschrijving kruispunt:
Dokter Schoyerstraat-Dokter Hiemstralaan

Arm 1: Dokter Hiemstralaan
Arm 2: Dokter Schoyerstraat
Arm 3: Dokter Hiemstralaan

INTENSITEITEN

gem werkdag

8e drukste uur is 6,30% van etmaalintensiteit

Arm 1: 938 pae/etmaal

Arm 2: 610 pae/etmaal

Arm 3: 2086 pae/etmaal

DIMENSIE

Geen deekruispunten

Aantal rechtdoorgaande rijstroken op de
hoofdweg over grotere afstand:

- Van arm 1 naar arm 3: 1

- Van arm 3 naar arm 1: 1

Aantal opstelvakken op de zijweg(en):

- Arm 2: 1

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): ≤ 50 km/u

BEREKENING

Op basis van de snelheid, de intensiteiten en de vormgeving wordt een waarde voor a berekend.

Deze waarde bepaald of verkeerskundige maatregelen noodzakelijk zijn om het verkeer te kunnen afwikkelen.

$a = 0,33$: Geen maatregel noodzakelijk

GRENSWAARDEN voor a

$a < 1,33$	Geen maatregel noodzakelijk
$1,33 \leq a \leq 1,67$	Noodzaak maatregel twijfelachtig
$a > 1,67$	Maatregel noodzakelijk



adviseurs | ingenieurs | oeverbare ruimte

JUUST
daarom!

Juust BV
Goessestraatweg 19
4421 AD Kapelle
085-9020222
info@juustdaarom.nl
www.juustdaarom.nl

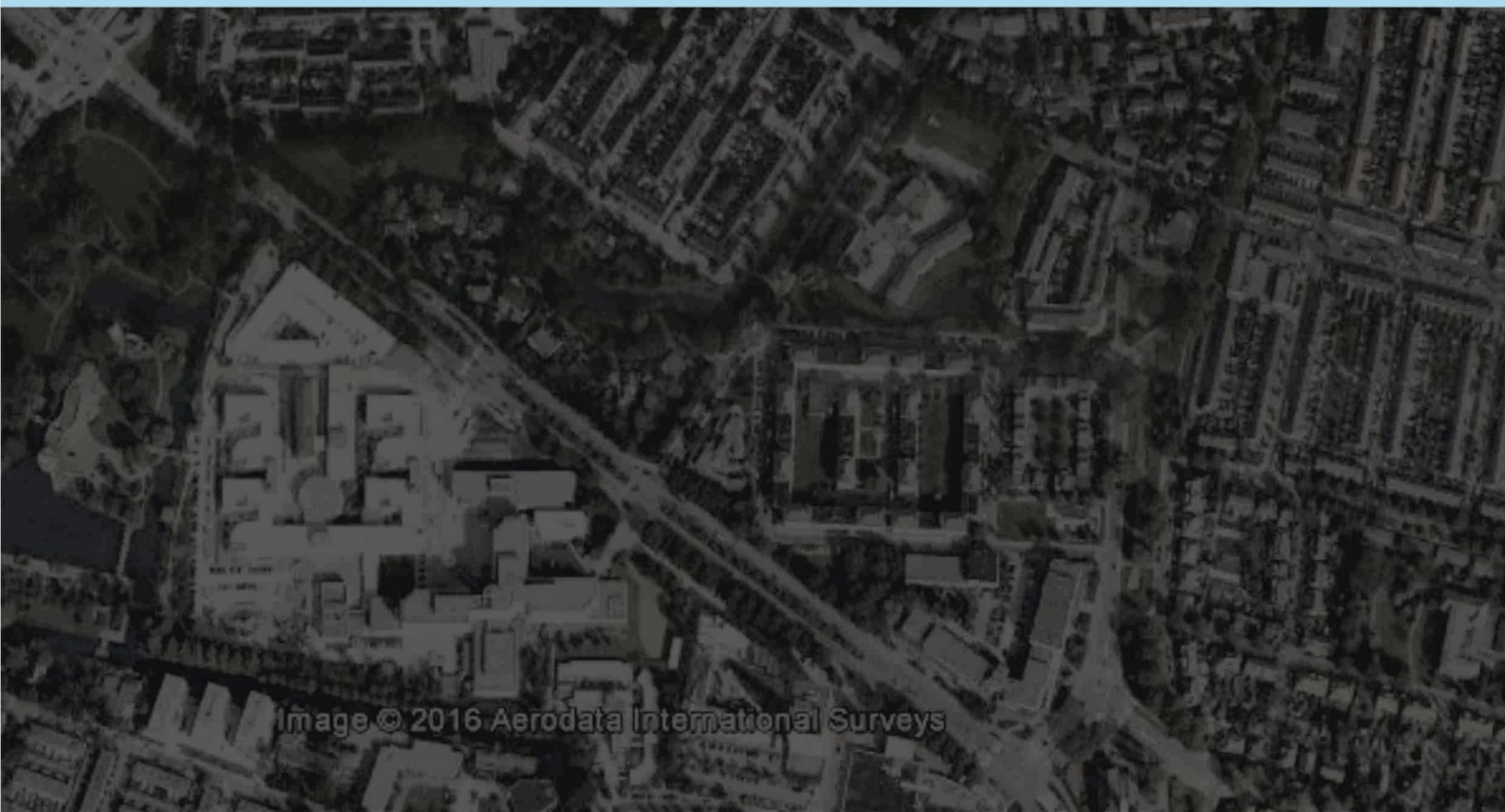


Image © 2016 Aerodata International Surveys