

Deventer  
Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
T +31 (0)570 666 222  
F +31 (0)570 666 888  
Postbus 161  
7400 AD Deventer

Den Haag  
Verheeskade 197  
2521 DD Den Haag

Eindhoven  
Flight Forum 92-94  
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden  
F. HaverSchmidtwei 2  
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam  
De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam

## Gemeente Oegstgeest

### Verkeerseffecten bestemmingsplan Oude Vaartweg

Datum  
Kenmerk  
Eerste versie

23 mei 2013  
OGT036/Jsk/0338

## 1 Inleiding

De gemeente Oegstgeest is voornemens een gebied langs de Oude Vaartweg te ontwikkelen. Hiertoe is een bestemmingsplan opgesteld. Het bestemmingsplan Oude Vaartweg maakt de ontwikkeling mogelijk van een zestal bedrijfspanden. Deze bedrijfspanden worden ontwikkeld in het gebied tussen de Haarlemmertrekvaart, de Haarlemmerstraatweg en de Leidse Vaart. Het gebied wordt ontsloten via de Oude Vaartweg op de Haarlemmerstraatweg. In figuur 1 is het studiegebied weergegeven. De gemeente Oegstgeest heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd de verkeerskundige effecten van de plannen inzichtelijk te maken. In deze notitie zijn deze effecten van de plannen beschreven en onderbouwd. Hierbij is gekeken naar de verkeerseffecten en de akoestische consequenties van de bouwplannen. Daarnaast zijn ook de verschillende netwerkvarianten onderzocht.



*Figuur 1: Plangebied (gele arcering) en ligging in de omgeving)*

## 2 Opzet

### *Onderzoeksaspecten*

De verkeerskundige effecten van de studie zijn onder te verdelen in drie aspecten: verkeerseffecten, het wegennet en de akoestische consequenties.

Het verkeerseffect van de bouwplannen is onder te verdelen in het extra verkeer dat wordt geproduceerd door nieuwe ontwikkelingen (verkeersgeneratie) en de effecten op de verkeersafwikkeling op het kruispunt Oude Vaartweg/Haarlemmerstraatweg. Voor de interne ontsluiting in het studiegebied is een aantal netwerkvarianten opgesteld. Deze netwerkvarianten zijn onderzocht en kwalitatief beoordeeld. Tot slot zijn de akoestische consequenties van de extra verkeersgeneratie van het studiegebied onderzocht.

### *Kruispuntobservatie*

In de huidige situatie is de Oude Vaartweg een doodlopende weg waarvan alleen geëigend bestemmingsverkeer gebruik maakt. Deze weg is niet opgenomen in het verkeersmodel van de gemeente Oegstgeest. Ook zijn geen telcijfers van de Oude Vaartweg beschikbaar. Om een beeld te krijgen van het huidige gebruik van de Oude Vaartweg is een kruispuntobservatie gehouden. Tijdens deze observatie is geteld hoeveel verkeer in de spitsperiodes over de Oude Vaartweg rijdt. Daarnaast is de omvang van de kruispuntstromen van en naar de Oude Vaartweg in de beide spitsperiodes in beeld gebracht.

De kruispuntobservatie is uitgevoerd op 13 mei 2013 tijdens de spitsperiodes (07.00-09.00 uur en 17.00-19.00 uur). Tijdens de observatieperiode was het afwisselend droog en regenachtig bij een temperatuur van circa 13 graden Celsius. De waargenomen intensiteiten zijn omgerekend naar verkeersintensiteiten voor een gemiddeld etmaal. Er is daarbij uitgegaan van de volgende omrekenfactoren:

- ochtendspits 10% per uur;
- avondspits 9% per uur.

Deze omrekenfactoren zijn gebaseerd op praktijkonderzoek en worden tevens als algemene verkeerskundige richtlijnen aangehouden<sup>1</sup>.

Tijdens de verkeerstelling was, door werkzaamheden rondom aansluiting 6 van de A44, sprake van een gewijzigde verkeerssituatie. Deze gewijzigde situatie heeft een effect op het verkeer op de Haarlemmerstraatweg. De Oude Vaartweg is een doodlopende weg. Hierdoor rijdt hier uitsluitend bestemmingsverkeer. De werkzaamheden hadden geen invloed op het verkeer van en naar de Oude Vaartweg.

Voor de kruispuntberekeningen is het noodzakelijk om inzicht te hebben op de doorgaande verkeersstromen op de Haarlemmerstraatweg. Ter hoogte van het kruispunt. De doorgaande verkeersstromen op de Haarlemmerstraatweg zijn bepaald aan de hand van gemeentelijke verkeerstellingen uit oktober 2011. Deze waarden achten wij representatief voor de huidige intensiteiten doordat de mobiliteit door de (landelijke) economische situatie nauwelijks tot niet is gegroeid.

---

<sup>1</sup> CROW-publicatie 256: Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden. Pagina 29.

### 3 Verkeerseffecten

#### *Verkeersgeneratie*

In de toekomstige situatie<sup>2</sup> wordt een zestal bedrijfspanden gerealiseerd. In het bestemmingsplan<sup>3</sup> is op basis van CROW-normen voor kantoren becijferd dat deze bedrijfspanden in totaal circa 258 motorvoertuigbewegingen per etmaal genereren (129 motorvoertuigen heen en terug).

Uit ervaringscijfers<sup>4</sup> blijkt dat bij kantoorpanden circa 10% van het etmaalverkeer in een ochtendspitsuur wordt gegenereerd. Hiervan is 91% aankomend verkeer en 9% vertrekkend verkeer. In de toekomstige situatie worden, ten opzichte van de huidige situatie, 26 motorvoertuigbewegingen extra gegenereerd. Hiervan zijn 24 motorvoertuigbewegingen richting de bedrijfspanden en 2 vertrekkende motorvoertuigbewegingen. In de avondspits wordt circa 9% van het etmaalverkeer gegenereerd. Hiervan is 10% aankomend verkeer en 90% vertrekkend verkeer (bron: CROW-publicatie 256). In de toekomstige situatie worden door de bouwplannen circa 23 motorvoertuigen gegenereerd; waarvan 2 aankomende en 21 vertrekkende motorvoertuigen. Al dit verkeer rijdt via de Oude Vaartweg en de Haarlemmerstraatweg.

#### *Verkeersafwikkeling*

Op basis van de kruispuntobservatie en de omrekenfactoren (zie hoofdstuk 2) rijden in de huidige situatie circa 278 mvt/etmaal. In de toekomstige situatie worden door de ontwikkeling van de bedrijfspanden circa 258 motorvoertuigbewegingen per etmaal gegenereerd. In totaal rijden in de toekomstige situatie circa 536 mvt/etmaal op het drukste gedeelte (ter hoogte van het kruispunt met de Haarlemmerstraatweg) van de Oude Vaartweg. Op erftoegangswegen zijn etmaalintensiteiten van 3.000 (binnen de bebouwde kom) en 6.000 (buiten de bebouwde kom) acceptabel. Hiermee past het toekomstige gebruik bij de functie van de Oude Vaartweg.

De oude Vaartweg is qua functie, inrichting en gebruik een erftoegangsweg. Momenteel ligt de weg buiten de bebouwde kom. De gemeente heeft aangegeven op korte termijn de komgrenzen te verschuiven waardoor de Oude Vaartweg binnen de bebouwde kom komt te liggen. Geadviseerd wordt dan ook dat de Oude Vaartweg en de nieuwe wegen in het studiegebied in de gemeentelijke wegcategorisering worden opgenomen als erftoegangswegen binnen de bebouwde kom.

---

<sup>2</sup> Onder de 'toekomstige situatie' wordt verstaan de situatie wanneer het totale bouwprogramma in het studiegebied is gerealiseerd

<sup>3</sup> Bestemmingsplan Oude Vaartweg, Gemeente Oegstgeest. Projectnr. 249336 d.d. 21 februari 2013

<sup>4</sup> CROW-publicatie 256: Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden. Pagina 29.

Op basis van de kruispuntberekeningen en de gemeentelijke telcijfers is het kruispunt voor de toekomstige situatie doorgerekend. Uit de berekeningen blijkt dat in de toekomstige situatie geen problemen ontstaan met de verkeersafwikkeling op het kruispunt Haarlemmerstraatweg/Oude Vaartweg. De maximale kruispuntbelasting vindt plaats in de ochtendspits en is 17%. In de avondspits is de kruispuntbelasting circa 11%. In de berekeningen is geen rekening gehouden met fietsverkeer. Er is met dergelijke lage kruispuntbelastingen ruim voldoende restcapaciteit om het fietsverkeer en eventuele toekomstige extra verkeersstromen te kunnen verwerken. In bijlage 1 zijn de resultaten van de verkeersberekeningen weergegeven.

## 4 Akoestische consequenties

Het nieuwe bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van nieuwe, niet geluidsgevoelige bedrijfspanden mogelijk. Akoestisch onderzoek voor de nieuwe bebouwing is in voorliggende situatie dan ook niet noodzakelijk.

Ten gevolge van de voorgenomen ontwikkeling kan er langs wegen in de omgeving sprake zijn van een toenemende geluidsbelasting door gewijzigde verkeersstromen. In de Wet geluidhinder is sprake van gevolgen elders wanneer de geluidsbelasting toeneemt met 2 dB of meer in de plansituatie ten opzichte van de toekomstige situatie zonder ontwikkelingen. Van een dergelijke toename is sprake wanneer de verkeersintensiteit toeneemt met 40% of meer (bij een gelijkblijvende verkeersverdeling). In voorliggende situatie is een geluidsbelasting van 48 dB als ondergrens gehanteerd. Bij geluidsbelastingen die lager zijn dan 48 dB in de plansituatie is er geen sprake van zogenaamde gevolgen elders.

### 4.1 Uitgangspunten

#### *Rekenmethodiek*

Het onderzoek is uitgevoerd met behulp van Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG2012). Gerekend is met het programma GeoMilieu, V2.13. Conform artikel 110g van de Wet geluidhinder en artikel 3.4 van het RMG2012 is op de geluidsbelasting een correctie toegepast van -5 dB voor de wegdelen met een representatieve snelheid van minder dan 70 km/h.

#### *Verkeersgegevens*

De verkeersgegevens zijn bepaald aan de hand van de kruispuntobservatie (en daarbij behorende ophoogfactoren; zie hoofdstuk 2). In tabel 4.1 zijn de gehanteerde verkeersgegevens samengevat. Normaliter dienen de geluidsberekeningen uitgevoerd te worden met verkeerscijfers die representatief zijn voor een gemiddelde weekdag. Deze zijn over het algemeen circa 10% lager dan de verkeerscijfers voor een gemiddelde werkdag. In voorliggende situatie is echter uitgegaan van een gemiddelde werkdag en gesteld kan worden dat derhalve sprake is van een worstcase benadering.

### *Beschouwde varianten*

Er zijn verschillende verkeersvarianten onderzocht. In voorliggende analyse is een 'worst case'-benadering aangehouden waarbij op de gehele Oude Vaartweg, inclusief de oostelijke aantakking, uitgegaan van een volledige planbijdrage van de voorgenomen ontwikkeling. Als met deze situatie voldaan wordt, zal hiervan ook zeker sprake zijn bij een spreiding van de verkeersstromen.

|                            | huidige situatie<br>(mvt/etmaal) | planbijdrage<br>(mvt/etmaal) | plan<br>(mvt/etmaal) |
|----------------------------|----------------------------------|------------------------------|----------------------|
| Oude Vaartweg              | 280                              | 260                          | 540                  |
| aandeel vrachtverkeer      |                                  |                              |                      |
| middelzwaar                |                                  |                              | 1,0 %                |
| zwaar                      |                                  |                              | 1,0 %                |
| verdeling etmaal           |                                  |                              |                      |
| daguur (07.00-19.00 uur)   |                                  |                              | 7,0 %                |
| avonduur (19.00-23.00 uur) |                                  |                              | 2,8 %                |
| nachtuur (23.00-07.00 uur) |                                  |                              | 0,6 %                |

*Tabel 4.1: Overzicht van de gehanteerde verkeersgegevens*

### *Snelheden*

Op dit moment is er de Oude Vaartweg gelegen buiten de bebouwde kom en is in beginsel een maximum snelheid van 80 km/h van toepassing. Door het smalle wegprofiel is een dergelijke snelheid niet reëel en wordt er in de praktijk ook veel langzamer gereden. Voor de huidige situatie is derhalve uitgegaan van een representatieve rijsnelheid van 50 km/h. De gemeente is voornemens om de komgrenzen aan de passen zodat de Oude Vaart Weg binnen de bebouwde kom komt te liggen. Op basis van de wegcategorisering in het kader van Duurzaam Veilig is daarbij een maximum snelheid van 30 km/h gewenst. Voor de volledigheid is voor de plansituatie een doorkijk gegeven van de geluidssituatie bij een maximum snelheid van 30 en 50 km/h.

### *Omgevingskenmerken*

De omgevingskenmerken zijn ontleend aan de door de gemeente aangeleverde ondergronden en Cyclomedia.

### *Wegligging*

Voor de ontsluitingswegen is uitgegaan van de zelfde wegligging (as van de weg) als in de huidige situatie.

### *Wegdekverharding*

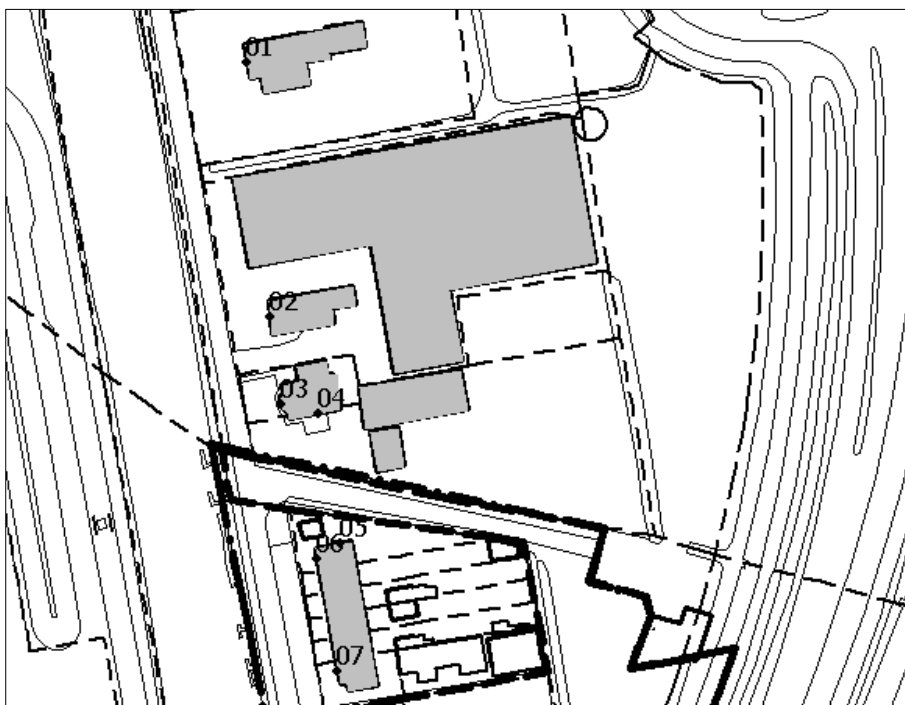
Bij de berekeningen is uitgegaan van conventionele asfaltverharding zonder geluidsreducerende werking.

#### *Afscherming, reflectie en overdrachtdemping*

De gevels van gebouwen binnen het plangebied hebben een geluidsreflecterende werking. De geluidsreflectie en -demping zijn doorgerekend conform de in het Reken- en Meetvoorschrift aangegeven wijze.

#### *Overzicht van de waarneempunten*

De geluidsbelastingen zijn berekend voor een aantal waarneempunten, die gesitueerd zijn op de maatgevende gevels van de omliggende woningen. De geluidsbelastingen zijn berekend voor een maatgevende waarneemhoogte van 4,5 m, representatief voor de eerste verdieping. In figuur 4.1 is een overzicht weergegeven van de waarneempunten.



*Figuur 4.1: Overzicht van de waarneempunten*

## **4.2 Resultaten**

De resultaten van de geluidsberekeningen zijn weergegeven in tabel 4.2. In de Wet geluidhinder is een voorkeursgrenswaarde opgenomen van 48 dB. Wanneer de geluidsbelasting lager is dan deze waarde, is nader onderzoek naar geluidsbepurende maatregelen niet noodzakelijk.

In de huidige situatie is sprake van een relatief lage verkeersintensiteit en daarmee een lage geluidsbelasting. In de plansituatie is sprake van een verdubbeling van het verkeer. Bij een gelijkblijvende maximum snelheid zorgt dit voor een geluidstoename van circa 3 dB. Wanneer uitgegaan wordt van een maximum snelheid van 30 km/h is sprake van een geringe afname van de geluidsbelasting.

In alle gevallen is echter sprake van een geluidsbelasting die lager is dan 48 dB. Aanvullend onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen is niet noodzakelijk en gesteld kan worden dat voor de aangrenzende woningen sprake is van een aanvaardbare geluidssituatie.

| waarneempunt | adres            | waarneemhoogte (m) | geluidsbelasting<br>huidig (dB) | geluidsbelasting<br>plan 50 km/h (dB) | geluidsbelasting<br>plan 30 km/h (dB) |
|--------------|------------------|--------------------|---------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| 01_A         | Oude Vaartweg 3  | 4,5                | 41                              | 44                                    | 40                                    |
| 02_A         | Oude Vaartweg 5  | 4,5                | 43                              | 46                                    | 42                                    |
| 03_A         | Oude Vaartweg 6  | 4,5                | 45                              | 47                                    | 43                                    |
| 04_A         | Oude Vaartweg 6  | 4,5                | 43                              | 45                                    | 41                                    |
| 05_A         | Oude Vaartweg 8  | 4,5                | 45                              | 47                                    | 43                                    |
| 06_A         | Oude Vaartweg 8  | 4,5                | 44                              | 47                                    | 43                                    |
| 07_A         | Oude Vaartweg 13 | 4,5                | 43                              | 46                                    | 42                                    |

Tabel 4.2: Overzicht van de geluidsbelastingen

#### Aandachtspunt

In voorliggende analyse zijn de wegen beschouwd conform de huidige wegligging. Wanneer de wegen opnieuw ingericht worden en er negatieve consequenties te verwachten zijn, is akoestisch onderzoek noodzakelijk of er sprake is van een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder. Hierbij is te denken aan het verschuiven van de weg-as waardoor deze bijvoorbeeld dichterbij de bestaande woningen komt te liggen.

## 5 Beoordeling netwerk

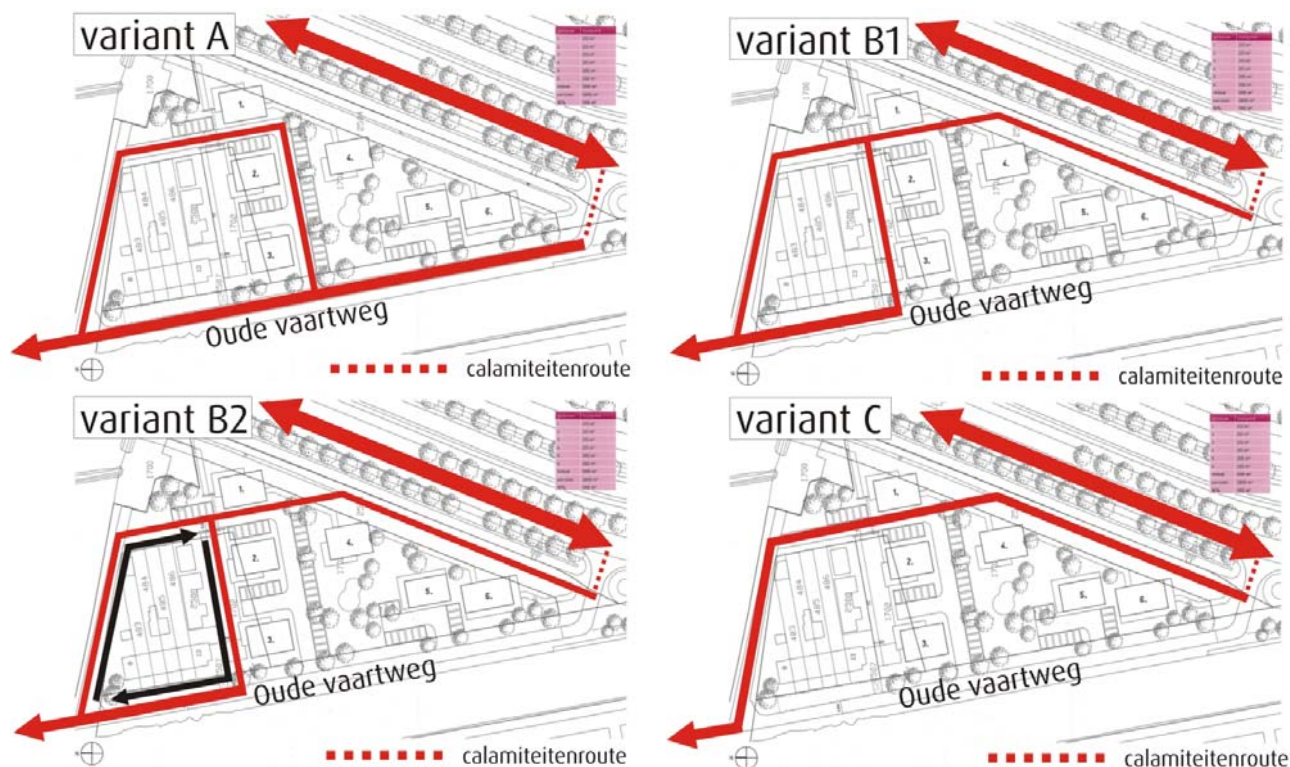
Voor de ontsluiting van het studiegebied is een viertal netwerkvarianten opgesteld. In figuur 5.1 zijn deze varianten weergegeven.

In variant 1A worden de bedrijfspanden ontsloten via de Oude Vaartweg en een nieuw te realiseren weg in het verlengde van de bestaande pad richting de houthandel. De Oude Vaartweg is in varianten B1, B2 en C niet (geheel) te gebruiken. In de variant B1 worden de bedrijfspanden ontsloten door een nieuw te realiseren weg parallel aan de Haarlemmertrekvaart. Variant B2 is gelijk aan B1 met als enig verschil een eenrichtingsregime in het kwadrant dat de woningen ontsluit. In variant C wordt de Oude Vaartweg vrijwel niet gebruikt en worden zowel de woningen als de bedrijfspanden ontsloten door nieuw te realiseren wegen. In alle varianten is rekening gehouden met een calamiteitsroute.

De varianten zijn op een aantal verkeerskundige aspecten kwalitatief beoordeeld. Het betreft hierbij de volgende aspecten:

- logica routing;
- robuustheid van het netwerk;
- spreiding verkeersstromen;
- verkeershinder voor bestaande woningbouwblok.

Bij de beoordeling is als uitgangspunt gehanteerd dat alle parkeerfaciliteiten direct worden ontsloten via de bestaande of nieuw te realiseren infrastructuur.



Figuur 5.1: Netwerkvarianten ontsluiting studiegebied

#### *Logica routing*

In geen van de varianten is een onlogische routing opgenomen. Er hoeven geen onnodige keer- of steekbewegingen gemaakt te worden. Ook worden geen onnodige omrijdbewegingen gemaakt. Op het gebied van de logica van de routing zijn dan ook geen verschillen tussen de verschillende varianten.

#### *Robuustheid netwerk*

Het aantal mogelijkheden om het studiegebied te ontsluiten is in alle varianten gelijk. De interne ontsluiting in het studiegebied is in variant C minder robuust dan de andere varianten. In deze variant is slechts één weg berijdbaar voor de werknemers van de toekomstige bedrijfspanden. Dit is in principe voldoende. In de varianten A, B1 en B2 zijn meerdere alternatieven (wegen) rondom de woningen en de kavels voor bedrijfspanden 2 en 3 in geval van calamiteiten of onderhoud. Derhalve hebben deze varianten een robuuster netwerk dan variant C.



### *Spreiding verkeersstromen*

De spreiding van het verkeer hangt voor een deel samen met de robuustheid van het netwerk. Derhalve worden de verkeersstromen in variant C dan ook het minst gespreid. In de varianten A en B1 vindt meer spreiding van het verkeer plaats. In variant B2 wordt het verkeer, door het eenrichtingscircuit, het meest gespreid.

### *Mate van verkeershinder voor bestaande woningbouwblok*

De bestaande woningen zijn gesitueerd aan de zijde van de Oude Vaartweg. In variant C is hierdoor weinig tot geen verkeershinder voor de woningen. In deze variant rijdt het verkeer van en naar de nieuwe bedrijfspanden achter de woningen langs. In variant B2 is de verkeershinder voor de woningen ook minimaal. In deze variant rijdt alleen het verkeer vanaf de bedrijfspanden langs de woningen. Verkeer naar de bedrijfspanden rijdt achter de woningen langs. In de varianten A en B1 vindt meer verkeershinder plaats. Ook in deze varianten zal de hinder beperkt zijn.

In tabel 5.1 is een totaal overzicht van de kwalitatieve beoordeling van de netwerkvarianten weergegeven.

|                   | variant A | variant B1 | variant B2 | variant C |
|-------------------|-----------|------------|------------|-----------|
| routing           | 0         | 0          | 0          | 0         |
| robuustheid       | +         | +          | +          | 0         |
| spreiding verkeer | +         | +          | ++         | 0         |
| verkeershinder    | 0         | 0          | +          | ++        |

*Tabel 5.1: Totaaloverzicht beoordeling netwerkvarianten*

Overal kan worden gesteld geen van de varianten leidt tot onacceptabele situaties. Alle vier de varianten zijn hierdoor mogelijk. Overall gezien scoort variant B2 licht beter ten opzichte van de andere varianten.

## 6 Resumé

De realisatie van de nieuwe bedrijfspanden leidt niet tot verkeerskundige problemen. De verkeersintensiteiten op de Oude Vaartweg blijven ook in de toekomstige situatie ruim onder de maximaal acceptabele grenswaarden. Alle verkeer van en naar het studiegebied rijdt via het kruispunt Oude Vaartweg/Haarlemmerstraatweg. In de toekomst leidt dit extra verkeer niet tot problemen met de verkeersafwikkeling op dit kruispunt. Het kruispunt heeft voldoende restcapaciteit om extra verkeer, naast het extra verkeer door de realisatie van de bedrijfspanden, in de toekomst te kunnen verwerken.

In zowel de huidige situatie als de plansituatie zijn geen geluidsbelastingen berekend die hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor de betreffende woningen is dan ook sprake van een aanvaardbare geluidssituatie en nader onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen is niet noodzakelijk.

Voor de interne ontsluiting van het studiegebied is een viertal varianten opgesteld. Vanuit verkeerskundig oogpunt is geen van de varianten onwenselijk. Variant B2 scoort verkeerskundig gezien overall licht gunstiger dan de andere varianten.

Gezien de vormgeving, functie en het (toekomstige) gebruik van de Oude Vaartweg en de overige wegen in het studiegebied, wordt aanbevolen deze wegen in de gemeentelijke wegcategorisering op te nemen als een erftoegangsweg.

## Bijlage 1 Kruispuntberekeningen

In figuur B1.1 zijn de resultaten van de kruispuntberekeningen weergegeven. In de berekeningen is rekening gehouden met vrachtverkeer. Voor vrachtverkeer is een omrekenfactor aangehouden van 2 pae.

Voor de kruispuntstromen is uitgegaan van de maatgevende spitsperiode op de Haarlemmerstraatweg. Hiervoor is gekozen omdat deze weg de drukste weg is en hierdoor de minste hiaten in de verkeersstromen aanwezig zijn. Daarnaast zit deze weg in de voorrang en is derhalve bepalend voor de verkeersafwikkeling op de Oude Vaartweg.

### Omni-X (afwikkeling per periode)

Project: OGT036

Kruispunt: toekomstig - standaard

Datum: 14-5-2013

Goudappel Coffeng



| Strook                            | Intensiteit<br>[pae/h] | Capaciteit<br>[pae/h] | I/C ratio<br>toerit | Reserve-<br>capaciteit<br>[pae/h] | Gem.<br>wachtrij<br>[pae] | Max.<br>wachtrij<br>[pae] | Overst.<br>pae's<br>[%] | Gem.<br>wachttijd<br>[s] |
|-----------------------------------|------------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------|--------------------------|
| <b>Periode: 08:00 - 09:00 uur</b> |                        |                       |                     |                                   |                           |                           |                         |                          |
| tak 1/strook 1 li/rd              | 181                    | 1439                  | 0,13                | 1258                              | 0                         | 0                         | 0,1                     | 3                        |
| tak 2/strook 1 li/re              | 6                      | 804                   | 0,01                | 798                               | 0                         | 0                         | 0,1                     | 5                        |
| tak 3/strook 1 rd/re              | 301                    | 1500                  | 0,20                | 1199                              | 0                         | 0                         | 0,1                     | 3                        |
| Totaal gem.                       | 163                    | 1469                  | 0,17                | 1216                              | 0                         | 0                         | 0,1                     | 3                        |
| <b>Periode: 17:00 - 18:00 uur</b> |                        |                       |                     |                                   |                           |                           |                         |                          |
| tak 1/strook 1 li/rd              | 208                    | 1499                  | 0,14                | 1291                              | 0                         | 0                         | 0,1                     | 3                        |
| tak 2/strook 1 li/re              | 49                     | 975                   | 0,05                | 926                               | 0                         | 0                         | 0,1                     | 4                        |
| tak 3/strook 1 rd/re              | 155                    | 1500                  | 0,10                | 1345                              | 0                         | 0                         | 0,1                     | 3                        |
| Totaal gem.                       | 137                    | 1437                  | 0,11                | 1268                              | 0                         | 0                         | 0,1                     | 3                        |

*Figuur B1.1: Resultaten kruispuntberekeningen voor de toekomstige situatie op het kruispunt Oude Vaartweg/Haarlemmerstraatweg*

Door de werkzaamheden aan aansluiting 6 is de afrit van de aansluiting tijdelijk gelegen ten westen van de Oude Vaartweg. Hierdoor kan het zijn dat een deel van het verkeer dat tijdens de kruispuntobservatie vanuit westelijke richting de Oude Vaartweg in reed, normaliter vanuit oostelijke richting komt (locatie afrit in de normale situatie). Hiervoor is een worstcase berekening uitgevoerd waarin al het verkeer uit oostelijke richting komt. De verschillen tussen resultaten van de beide berekeningen zijn verwaarloosbaar.