



Advies

Engineering

Realisatie

Management

## Verkeersonderzoek bedrijventerrein Mijlpolder



gemeente  
**Binnenmaas**

# Verkeersonderzoek bedrijventerrein Mijlpolder

Status	definitief	Opdrachtgever	Gemeente Binnenmaas
Kenmerk	GBi1201	Contactpersoon	dhr. W. Bauer
Versie/revisie	2.0		
Datum	11 juli 2012		

## Samenvatting

### Inleiding

De gemeente Binnenmaas is voornemens om bedrijventerrein Mijlpolder in 's-Gravendeel te herstructureren. Het terrein is gedeeltelijk verouderd en er is sprake van een aantal knelpunten. De invulling van een groot stuk onbebouwd terrein aan de zuidwest zijde van het bedrijventerrein is mede de aanleiding om te komen tot een integrale aanpak. In samenwerking met de bestaande bedrijven en de grondeigenaren is de 'Toekomstvisie & Uitvoeringsprogramma Mijlpolder' (DHV, RBOI 10 maart 2011) opgesteld. Dit plan voorziet in een aantal ontwikkelscenario's. Deze scenario's (small, medium, medium-plus en large) kennen een verschillende tijdshorizon en volgen elkaar op. Binnen het meest omvangrijke scenario (large) is rekening gehouden met een nieuwe rechtstreekse verbindingsweg vanaf het bedrijventerrein naar de provincialeweg N217. Ten behoeve van de ontwikkelingen op het bedrijventerrein dient het vigerende bestemmingsplan te worden aangepast. In het bestemmingsplan zal uiteindelijk de realisatie van het scenario medium-plus mogelijk worden gemaakt.

Voor de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan is het noodzakelijk om inzichtelijk te maken welk ontwikkelscenario via de bestaande infrastructuur kan worden afgewikkeld en welke maatregelen er getroffen moeten worden om het volledige ontwikkelingsprogramma af te kunnen wikkelen. Daarom is in opdracht van de gemeente Binnenmaas door Megaborn een verkeersonderzoek uitgevoerd.

### Scenario's

Om te kunnen bepalen wat de verkeerseffecten zijn van de ontwikkelingen op het bedrijventerrein is in eerste instantie de huidige verkeerssituatie in beeld gebracht. Daarbij is gekeken naar de directe ontsluiting van het bedrijventerrein op de Maasdamseweg en de Molendijk maar ook naar de verkeerssituatie in de directe omgeving, de kruispunten op de Maasdamseweg richting de provincialeweg N217. Door het uitvoeren van classificatiemetingen (telslangen) en kruispunttellingen is bepaald hoeveel verkeer gebruik maakt van de huidige infrastructuur, hoe dit verkeer zich op de verschillende kruispunten verdeelt en wat de drukste (maatgevende) perioden zijn.

Vervolgens is bepaald hoeveel verkeer de ontwikkelscenario's, zoals beschreven in de 'Toekomstvisie & Uitvoeringsprogramma Mijlpolder', zullen genereren. Dit is gedaan middels een door het CROW (Nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) voorgeschreven berekeningsmethode op basis van het type bedrijventerrein en de hoeveelheid uit te geven terrein.

### Verkeersafwikkeling Mijlpolder

De huidige verkeersafwikkeling van de Mijlpolder, op basis van de gemeten verkeersintensiteiten, via het kruispunt Maasdamseweg - Mijlweg is theoretisch bepaald middels berekeningsmethode Harders waarmee een indruk wordt verkregen van de verliestijden op een kruispunt. Daaruit komt naar voren dat er op het kruispunt geen knelpunten bestaan met betrekking tot verkeersafwikkeling. Door het uitvoeren van een wachttijd- en wachtrijmeting is de werkelijke verkeersafwikkeling bekeken. De resultaten daarvan geven hetzelfde beeld.

Op basis van de huidige verkeersintensiteiten, autonome groei van het verkeer en de berekende verkeersgeneratie is per ontwikkelscenario de verkeersafwikkeling op het kruispunt Maasdamseweg - Mijlweg bepaald. Daaruit kan worden geconcludeerd dat het kruispunt zelfs na de ontwikkeling van scenario large voldoende restcapaciteit heeft en het toekomstige verkeer zonder problemen kan verwerken. Wel ontstaan er gedurende de spitsperioden korte wachttijden voor enkele rijrichtingen. De lengte van de huidige voorsorteerstrook voor linksafslaand verkeer op de Maasdamseweg is ook voor de toekomstige situatie toereikend. Gezien de te verwachten verkeersintensiteiten is de noodzaak voor de aanleg van een rechtstreekse verbinding naar de provincialeweg N217 niet aanwezig.

Een toename van het verkeer op de Molendijk is gezien de inrichting van de weg niet wenselijk. Het afsluiten van de aansluiting van het bedrijventerrein op de Molendijk kan plaatsvinden zonder dat er elders knelpunten ontstaan. Tevens is gekeken naar de tweede aansluiting van de Mijlweg op de Maasdamseweg, ten oosten van de hoofdontsluiting van het bedrijventerrein. Afsluiting van deze aansluiting zal geen problemen met betrekking tot verkeersafwikkeling opleveren. Wel dient er aandacht te zijn voor de routing van vrachtverkeer. Vanuit verkeerskundig oogpunt is er echter geen noodzaak tot het afsluiten van deze aansluiting.

#### Verkeersafwikkeling omgeving

De Maasdamseweg vormt de belangrijkste ontsluitingsroute voor het bedrijventerrein richting de provincialeweg N217. Daarom is voor de vijf kruispunten op de Maasdamseweg, tussen de N217 en het bedrijventerrein, de verkeersafwikkeling bepaald voor zowel de huidige als de toekomstige situatie.

In de huidige situatie is er op de verschillende kruispunten geen sprake van knelpunten met betrekking tot de verkeersafwikkeling. Alle kruispunten kunnen het huidige verkeersaanbod zonder problemen verwerken. Op een zelfde wijze als voor de directe verkeersafwikkeling van het bedrijventerrein is voor de kruispunten op de Maasdamseweg de toekomstige verkeersafwikkeling bepaald. Daaruit komt naar voren dat er vanaf de ontwikkeling van scenario medium-plus weliswaar sprake zal zijn van korte wachttijden maar dat er geen knelpunten op zullen treden. Er kan dan ook worden volstaan met de huidige vormgeving van de kruispunten. Gezien de aanwezige voorzieningen voor langzaam verkeer zal de bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor deze groep verkeersdeelnemers gewaarborgd zijn.

#### Oplossingsrichtingen

Uit de analyse van de toekomstige verkeersafwikkeling komt naar voren dat bij een volledige ontwikkeling van de Mijlpolder het verkeer kan worden afgewikkeld via de bestaande infrastructuur. Wel ontstaan er gedurende de spitsperioden korte wachttijden op het kruispunt Maasdamseweg - Mijlweg. Binnen het onderzoek is inzichtelijk gemaakt welke maatregelen getroffen kunnen worden om deze wachttijden te voorkomen. Voor elke oplossingsrichting is een budgetraming opgesteld.

Binnen het onderzoek is voor een tweetal kruispuntoplossingen een schetsontwerp opgesteld. De eerste oplossing betreft een kruispunt waarbij sprake is van een afbuigende voorrang vanaf de Maasdamseweg uit westelijke richting naar de Mijlweg. Gezien de verkeersstromen op dit kruispunt lijkt dit een logische oplossing. De tweede oplossing betreft een rotonde. Zowel de verkeersafwikkeling als de verkeersveiligheid worden middels deze kruispuntvorm geoptimaliseerd. Ook wordt de entree van het bedrijventerrein met een rotonde benadrukt. Naast deze kruispuntoplossingen is een indicatie gegeven van het tracé van de nieuwe rechtstreekse verbindingsweg naar de provincialeweg N217 en de maatregelen die nodig zijn om deze weg te kunnen realiseren.

#### Conclusies en aanbevelingen

Op basis van het uitgevoerde onderzoek kan worden geconcludeerd dat het te verwachten verkeer binnen ontwikkelscenario medium-plus (wat in het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt) kan worden afgewikkeld via de bestaande infrastructuur. Ook zullen er geen knelpunten optreden op de kruispunten op de Maasdamseweg. De aansluiting van het bedrijventerrein op de Molendijk kan worden afgesloten zonder dat er elders knelpunten ontstaan. Hoewel er op korte termijn geen noodzaak is om het kruispunt Maasdamseweg - Mijlweg aan te passen wordt aanbevolen om bij de verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein over te gaan tot de realisatie van een rotonde. Verder wordt aanbevolen om de aansluiting van het bedrijventerrein op de Molendijk af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer maar wel bereikbaar te houden voor hulpdiensten, zodat de bereikbaarheid tijdens calamiteiten gewaarborgd is. Een nieuwe ontsluitingsweg naar de provincialeweg N217 vormt een mooie en directe route naar het bedrijventerrein maar is gezien de beperkte verkeersintensiteiten een kostbare voorziening. Voor de bereikbaarheid van het bedrijventerrein is dit geen noodzakelijke investering.

## Inhoudsopgave

1	Inleiding .....	5
1.1	Aanleiding .....	5
1.2	Doelstelling .....	6
1.3	Leeswijzer .....	6
2	Beschrijving scenario's .....	7
2.1	Huidige situatie (0-variant) .....	7
2.1.1	Verkeersontsluiting bedrijventerrein Mijlpolder .....	7
2.1.2	Verkeerssituatie omgeving .....	10
2.2	Ontwikkelscenario's .....	14
2.2.1	Small .....	14
2.2.2	Medium .....	14
2.2.3	Large .....	15
2.3	Extra verkeersbewegingen ten gevolge van ontwikkelscenario's .....	15
3	Analyse verkeersafwikkeling Mijlpolder .....	18
3.1	Werkwijze .....	18
3.2	Huidige verkeersafwikkeling .....	19
3.2.1	Verkeersveiligheid .....	21
3.3	Toekomstige verkeersafwikkeling .....	22
3.4	Conclusies .....	24
4	Analyse verkeersafwikkeling omgeving .....	26
4.1	Werkwijze .....	26
4.2	Huidige verkeersafwikkeling .....	27
4.2.1	Verkeersveiligheid .....	28
4.3	Toekomstige verkeersafwikkeling .....	28
4.4	Conclusies .....	31
5	Oplossingsrichtingen .....	32
5.1	Beschrijving oplossingen .....	32
5.2	Globale kostenraming .....	33
6	Conclusies en aanbevelingen .....	35
6.1	Conclusies .....	35
6.2	Aanbevelingen .....	35

## 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

De gemeente Binnenmaas is voornemens om bedrijventerrein Mijlpolder in 's-Gravendeel te herstructureren. Het terrein is gedeeltelijk verouderd en er is sprake van een aantal knelpunten. De invulling van een groot stuk onbebouwd terrein aan de zuidwest zijde van het bedrijventerrein is mede de aanleiding om te komen tot een integrale aanpak. In samenwerking met de bestaande bedrijven en de grondeigenaren is de 'Toekomstvisie & Uitvoeringsprogramma Mijlpolder' (DHV, RBOI 10 maart 2011) opgesteld. Dit plan voorziet in een aantal ontwikkelscenario's.



Figuur 1.1: Bedrijventerrein Mijlpolder (bron: <http://www.bing.com/maps/>)

Voor de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan is een verkeersonderzoek noodzakelijk. Het onderzoek moet duidelijk maken of de gewenste ontwikkeling in de Toekomstvisie & Uitvoeringsprogramma Mijlpolder (per ontwikkelscenario) verkeerskundig mogelijk is en er geen knelpunten ontstaan op de belangrijkste bestaande routes binnen de kern. De gemeente Binnenmaas heeft Megaborn op 13 januari 2012 opdracht verleend voor de uitvoering van dit verkeerskundige onderzoek.

## 1.2 Doelstelling

Het uitvoeren van een verkeersonderzoek ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan, waarbij inzichtelijk wordt gemaakt welk ontwikkelscenario via bestaande aansluitingen op de Maasdamseweg afgewikkeld kan worden en welke maatregelen er getroffen moeten worden om het volledige (maximale) ontwikkelingsprogramma af te kunnen wikkelen. Daarbij dient beoordeeld te worden of de aansluiting van het bedrijventerrein op de Molendijk afgesloten zou kunnen worden. Tevens dient onderzocht te worden of er ten gevolge van de gewenste ontwikkelingen knelpunten ontstaan op de belangrijkste bestaande routes binnen de kern 's-Gravendeel.

## 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de verschillende ontwikkelscenario's binnen de ontwikkeling van de Mijlpolder en de extra verkeersbewegingen die de ontwikkelingen veroorzaken. De verkeersafwikkeling van het bedrijventerrein in de huidige en toekomstige situatie is geanalyseerd in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 is gekeken naar de verkeersafwikkeling van de kruispunten op de Maasdamseweg in zowel de huidige als de toekomstige situatie. Vervolgens worden in hoofdstuk 5 mogelijke oplossingsrichtingen voor geconstateerde knelpunten beschreven en nader uitgewerkt tot een verkeerskundig ontwerp en globale kostenraming. Tot slot worden in hoofdstuk 6 aanbevelingen gedaan voor de toekomstige verkeersafwikkeling van de Mijlpolder.

## 2 Beschrijving scenario's

### 2.1 Huidige situatie (0-variant)

In het kader van het bestemmingsplan dient inzichtelijk gemaakt te worden of de ontwikkelingen op het bedrijventerrein verkeerskundig mogelijk zijn en er geen knelpunten ontstaan op de belangrijkste bestaande routes binnen de kern. In deze paragraaf wordt daarom enerzijds ingegaan op de directe ontsluiting van het bedrijventerrein op de Maasdamseweg (paragraaf 2.1.1) en anderzijds op de verkeerssituatie in de directe omgeving van het bedrijventerrein waarbij wordt ingezoomd op de Maasdamseweg tussen het bedrijventerrein en de provincialeweg N217 (paragraaf 2.1.2).

#### 2.1.1 Verkeersontsluiting bedrijventerrein Mijlpolder

De verkeersontsluiting van bedrijventerrein Mijlpolder vindt in de huidige situatie via verschillende wegen plaats. De onderstaande aansluitingen op de wegenstructuur van 's-Gravendeel vormen de belangrijkste verkeersontsluitingen van het terrein. Figuur 2.1 geeft de ligging van de aansluitingen ten opzichte van het bedrijventerrein weer.

- Mijlweg - Maasdamseweg, ter hoogte van de woningen aan de Pasmanstraat. Deze aansluiting vormt de hoofdonsluiting van het bedrijventerrein. De bewegwijzering naar het bedrijventerrein loopt eveneens via deze aansluiting;
- Mijlweg - Maasdamseweg, ten oosten van de hoofdonsluiting;
- Mijlweg - Maasdamseweg, ter hoogte van de Nieuweweg;
- Mijlweg - Molendijk. Vanaf de Maasdamseweg geldt een inrijdverbod voor vrachtverkeer. Hetzelfde geldt voor vrachtverkeer vanaf Mijlweg richting de Molendijk.



Figuur 2.1: Huidige verkeersontsluiting Mijlpolder / locaties classificatiemetingen (bron: Google Maps)



Om te kunnen bepalen van welke wegen gebruik wordt gemaakt bij de huidige verkeersafwikkeling van het bedrijventerrein is inzicht in verkeerstromen noodzakelijk. Daarom zijn er in de periode van 23 januari 2012 tot en met 29 januari 2012 op de onderstaande locaties classificatiemetingen uitgevoerd middels telslangen. Deze locaties zijn tevens weergegeven op figuur 2.1.

1. Mijlweg tussen Viltweg en Maasdamseweg;
2. Maasdamseweg tussen Mijlweg en Molendijk;
3. Maasdamseweg tussen Mijlweg en Nieuweweg;
4. Mijlweg tussen Molendijk en Industrieweg.

Middels het uitvoeren van classificatiemetingen zijn per telpunt de volgende zaken in beeld gebracht:

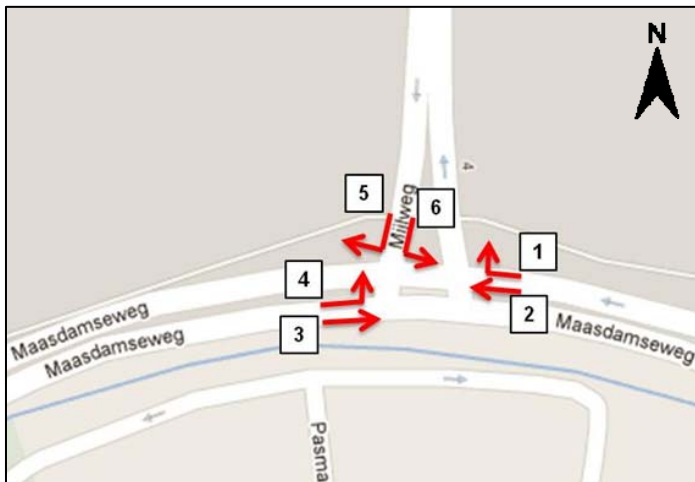
- Intensiteiten van gemotoriseerd verkeer per uur en per rijrichting, uitgesplitst in de volgende voertuigcategorieën:
  - lichte voertuigen;
  - middelzware voertuigen;
  - zware voertuigen.
- Gereden snelheden van het gemotoriseerde verkeer. Hierbij is gebruik gemaakt van snelheidsintervallen van 5 km/uur.

Een uitgebreide samenvatting van de telresultaten per locatie is opgenomen in bijlage 1 van de bijlagenrapportage. In figuur 2.2 zijn de etmaalintensiteiten van het gemotoriseerde verkeer per telpunt opgenomen. De weergegeven waarden zijn intensiteiten gedurende een gemiddelde werkdag (ma. t/m vr.).

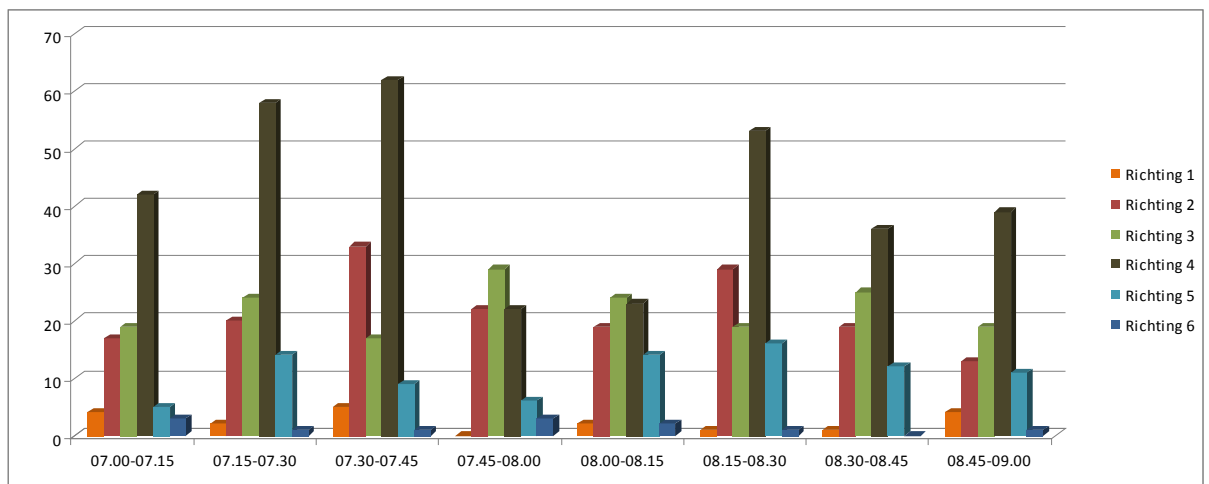
Tel-punt	Locatie	Richting	Intensiteiten (mvt/etmaal)	
			Per richting	Totaal
1	Mijlweg	Maasdamseweg	1200	2373
		Viltweg	1173	
2	Maasdamseweg	Mijlweg	2212	4567
		Molendijk	2355	
3	Maasdamseweg	Mijlweg	1104	2157
		Nieuweweg	1053	
4	Mijlweg	Industrieweg	430	863
		Molendijk	433	

Figuur 2.2: Etmaalintensiteiten per telpunt.

Het grootste deel van het verkeer van en naar het bedrijventerrein maakt gebruik van de hoofdentree, het kruispunt Mijlweg - Maasdamseweg. De aansluiting Mijlweg - Maasdamseweg, ten oosten van de hoofdontsluiting, wordt voornamelijk gebruikt door verkeer van en naar bedrijven aan de Dirk Barthweg en het zuidelijk deel van de Mijlweg. Ook in de toekomstige situatie zal dit het geval zijn. Om te kunnen bepalen of er op de hoofdentree in de huidige situatie sprake is van knelpunten met betrekking tot de afwikkeling van het verkeer en om uiteindelijk de toekomstige verkeersafwikkeling op dit kruispunt te kunnen bepalen is het van belang om inzicht te hebben in de verkeersbewegingen op het kruispunt. Daarom is er op donderdag 26 januari 2012 gedurende de ochtendspits, van 7.00 tot 9.00 uur, een visuele kruispunttelling uitgevoerd. Hierbij is per rijrichting de verkeersintensiteit en de voertuigcategorie bepaald. Figuur 2.3 geeft de rijrichtingen op het kruispunt weer. De resultaten van de telling zijn in de vorm van een staafdiagram weergegeven op figuur 2.4. De uitgebreide resultaten van de kruispunttelling zijn opgenomen in bijlage 2.



Figuur 2.3: Rijrichtingen kruispunt Mijlweg - Maasdamsesweg



Figuur 2.4: Resultaten kruispunttelling Mijlweg - Maasdamsesweg

Bij de analyse van een kruispunt dient te worden uitgegaan van het maatgevende spitsuur. Het maatgevende spitsuur wordt gevormd door de vier drukste aaneengesloten kwartieren. Uit de resultaten van de uitgevoerde (kruispunt) tellingen komen de volgende momenten als drukste uur naar voren:

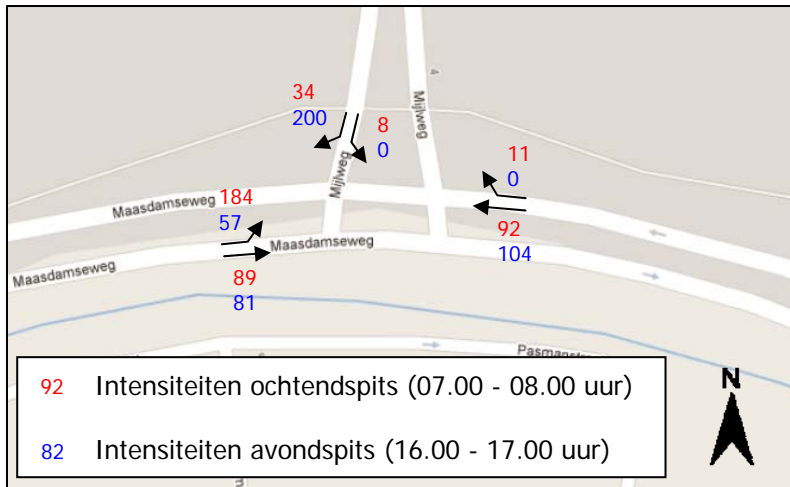
- Ochtendspits: 07.00 - 08.00 uur (o.b.v. kruispunttelling);
- Avondspits: 16.00 - 17.00 uur (o.b.v. classificatiemetingen).

De intensiteiten per rijrichting, overeenkomstig figuur 2.3, zijn voor de maatgevende spitsuren weergegeven in figuur 2.5. De intensiteiten per richting gedurende de ochtendspits volgen uit de resultaten uit de kruispunttellingen. De intensiteiten gedurende de avondspits zijn gebaseerd op de uitgevoerde classificatiemetingen. Omdat uit deze metingen alleen de totale intensiteiten per naderingsrichting zijn op te maken zijn de volgende aannames gedaan voor de verdeling per rijrichting:

- Alle voertuigen vanuit de Mijlweg slaan rechtsaf richting de Maasdamsesweg. Omdat er geen opstelstroken op de Mijlweg aanwezig zijn zal dit de berekening niet beïnvloeden. Zowel links- als rechtsafslaand verkeer moet immers wachten op rechtdoorgaand verkeer op de Maasdamsesweg;
- Uit de kruispunttellingen gedurende de ochtendspits komt naar voren dat er een beperkt aantal voertuigen op de Maasdamsesweg vanuit oostelijke richting de Mijlweg inrijdt. Omdat de intensiteiten van deze rijrichting voor de avondspits ontbreekt is deze op 0 gesteld. Alle voertuigen op de Maasdamsesweg vanuit oostelijke richting

(richting 1 en 2) gaan rechtdoor. Hierdoor is het conflict met verkeer vanuit de Mijlweg maximaal;

- Op de Maasdamsesweg vanuit westelijke richting rijden 138 voertuigen. 81 voertuigen gaan rechtdoor. Dit komt naar voren uit de resultaten van de classificatiemetingen. het restant, 57 voertuigen, slaat linksaf richting de Mijlweg.



Figuur 2.5: Motorvoertuigen per rijrichting gedurende de drukste spitsuren

### 2.1.2 Verkeerssituatie omgeving

De hoofdontsluiting van het bedrijventerrein Mijlpolder op de provincialeweg N217 wordt gevormd door de Maasdamsesweg. Voor de kern 's-Gravendeel is de Hendrik Hamerstraat de belangrijkste ontsluitingsweg. Naast het bedrijventerrein ontsluit tevens een deel van de kern 's-Gravendeel via de Maasdamsesweg op de provincialeweg N217. Figuur 2.6 geeft de ligging van de Maasdamsesweg tussen de Molendijk en de provincialeweg N217 weer.



Figuur 2.6: Huidige verkeerssituatie omgeving Mijlpolder / locaties classificatiemetingen (bron: Google Maps)

Om te kunnen bepalen wat het huidige gebruik is van de Maasdamseweg en de aansluitende wegen zijn er in de periode van 16 april 2012 tot en met 22 april 2012 op 11 locaties classificatiemetingen uitgevoerd middels telsingangen. Deze locaties zijn tevens weergegeven op figuur 2.6. Een uitgebreide samenvatting van de telresultaten per locatie is opgenomen in bijlage 3. In figuur 2.7 zijn de etmaalintensiteiten van het gemotoriseerde verkeer per telpunt opgenomen. De weergegeven waarden zijn intensiteiten gedurende een gemiddelde werkdag (ma. t/m vr.).

Tel-punt	Locatie	Richting	Intensiteiten (mvt/etmaal)	
			Per richting	Totaal
1	Maasdamseweg	Boezembaan Provincialeweg N217	4365 3957	8322
2	Boezembaan	Maasdamseweg Spuihof	392 831	1223
3	Maasdamseweg	Narcisstraat Boezembaan	3763 3652	7415
4	Narcisstraat	Maasdamseweg Leliestraat	501 525	1026
5	Maasdamseweg	Smidsweg Narcisstraat	3577 3277	6854
6	Smidsweg	Maasdamseweg Korte Smidsweg	1403 1391	2794
7	Maasdamseweg	Schuilingenweg Smidsweg	3468 3648	7116
8	Schuilingenweg	Maasdamseweg Kreekstraat	665 681	1346
9	Maasdamseweg	Molendijk Schuilingenweg	3090 3150	6240
10	Molendijk (westzijde)	Maasdamseweg Mijlweg	969 838	1807
11	Molendijk (oostzijde)	Maasdamseweg Onder de Molen	826 719	1545

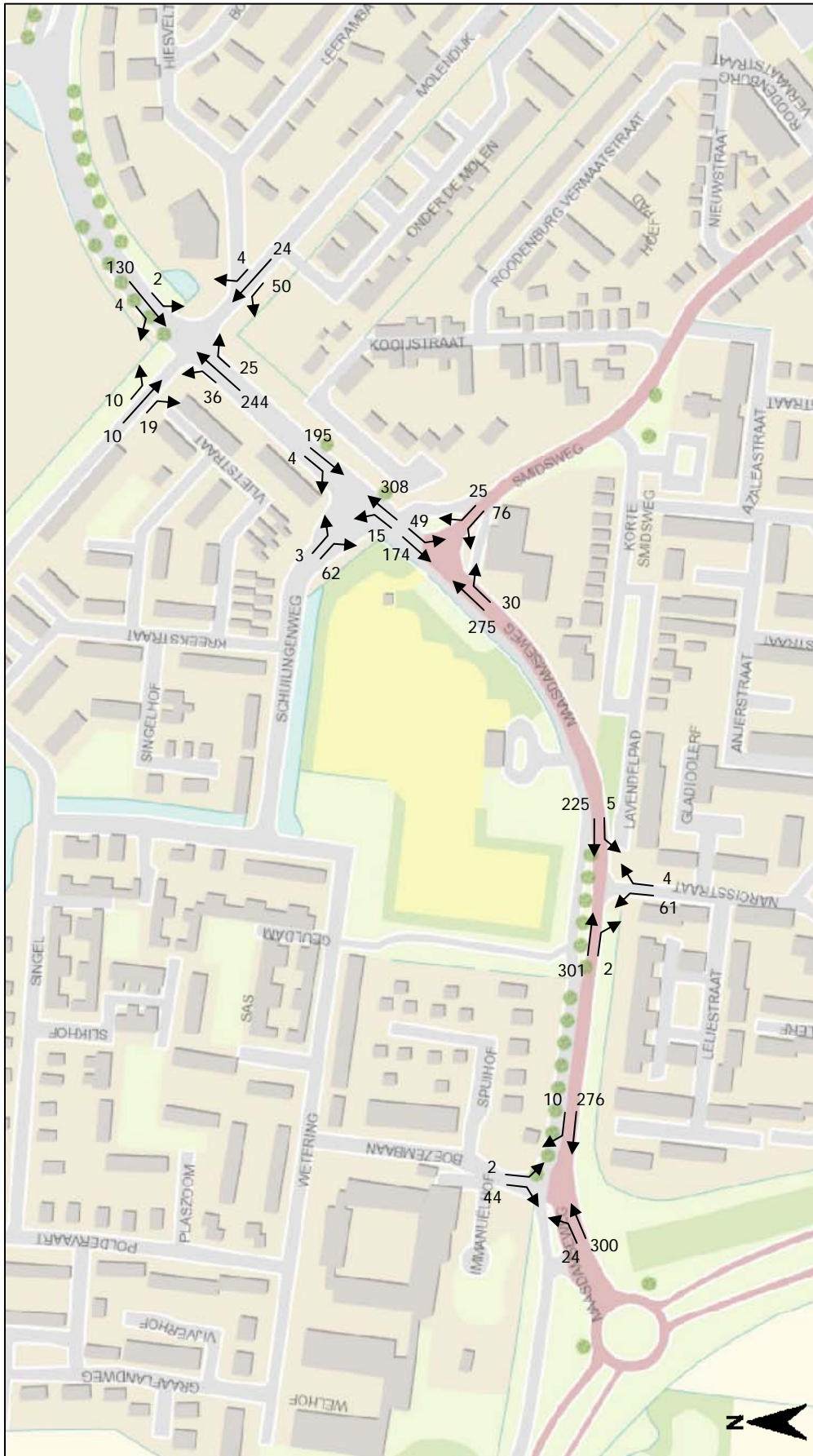
Figuur 2.7: Etmaalintensiteiten per telpunt.

Op basis van de uitgevoerde classificatiemetingen op de Maasdamseweg is eveneens het drukste uur bepaald. In tegenstelling tot de directe ontsluitingswegen van het bedrijventerrein valt het drukste spitsuur van de wegen die de kern 's-Gravendeel ontsluiten zowel in de ochtend- als avondspits een uur later:

- Ochtendspits: 08.00 - 09.00 uur;
- Avondspits: 17.00 - 18.00 uur.

Op basis van de resultaten van de kruispunttellingen is voor de drukste spitsuren per kruispunt bepaald wat de intensiteiten per rijrichting zijn. Daarbij is er van uitgegaan dat in de ochtendspits circa 95 procent van het verkeer vanuit de zijwegen van Maasdamseweg in westelijke richting naar de provinciale weg N217 rijdt. In de avondspits rijdt circa 95 procent van het verkeer op de Maasdamseweg in westelijke richting recht door richting de N217.

Per kruispunt zijn de intensiteiten per rijrichting gedurende de ochtendspits afgebeeld in figuur 2.8. De intensiteiten gedurende de avondspits zijn opgenomen in figuur 2.9.



Figuur 2.8: Motorvoertuigen per rijrichting gedurende het drukste ochtendspitsuur (8.00-9.00)





## 2.2 Ontwikkelscenario's

In het document Toekomstvisie & Uitvoeringsprogramma Mijlpolder komt een drietal ontwikkelscenario's aan de orde: Small, Medium en Large. De ruimtelijke ontwikkelingen kennen een verschillende tijdshorizon en volgen elkaar op. De verschillende scenario's worden hierna beschreven.

### 2.2.1 Small

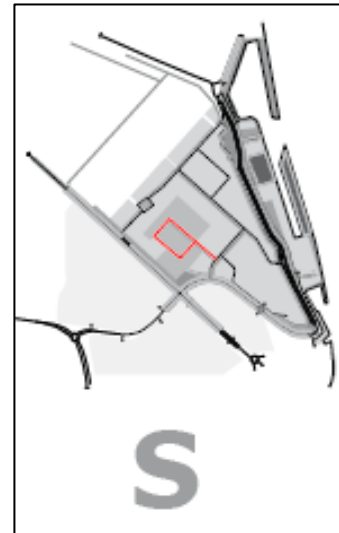
#### Ontwikkeling

Binnen dit ontwikkelscenario ligt de focus op het nieuw te ontwikkelen middengebied en een efficiënte verkaveling. De ontwikkelingen lopen van 2011 tot en met 2015. De volgende ingrepen komen uit de ontwikkelvisie naar voren:

- een kleine lus vanaf de Nijverheidsweg richting de nieuwe weg door het middengebied;
- een kleine lus voor de verkaveling van het middengebied.

#### Verkeersontsluiting

De ontwikkeling vormt een aanzet voor de versterking van de interne routing (afmaken lus Mijlweg). In het middengebied wordt een kleine verkeerslus gerealiseerd die aansluit op de bestaande verkeersstructuur. Extra verkeerbewegingen ten gevolge van de ontwikkelingen binnen dit scenario zullen worden afgewikkeld via de hoofdontsluiting van het bedrijventerrein, de aansluiting op de Maasdamseweg.



### 2.2.2 Medium

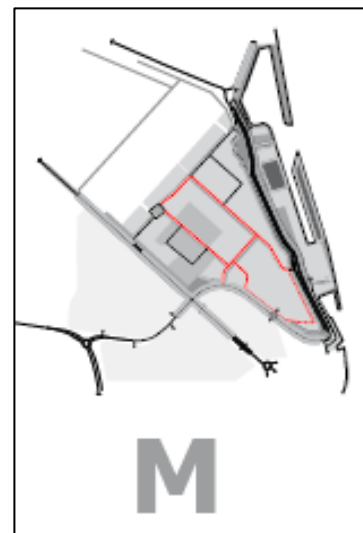
#### Ontwikkeling

Dit scenario borduurt voort op het scenario Small en is gericht op de versterking van de interne routing. Dit scenario loopt van 2015 tot en met 2023. De volgende ingrepen komen uit de ontwikkelingsvisie naar voren:

- aanpassen profiel Mijlweg en versterken van de openbare ruimte;
- aanleg nieuwe ontsluitingsweg industrieweg middengebied met doorsteek;
- afronden lus Viltweg op basis van private herontwikkeling;
- aanpassen kruisingen Maasdamseweg en Mijlweg;
- verbreden diverse watergangen.

#### Verkeersontsluiting

De verschillende wegen (lussen) worden aan elkaar gekoppeld waardoor er een nieuwe interne verkeersstructuur ontstaat. Daardoor vindt er mogelijk een verschuiving van interne verkeersbewegingen plaats. Extra verkeersbewegingen ten gevolge van de ontwikkelingen binnen dit scenario zullen voornamelijk ontsluiten via de aansluiting van de Mijlweg op de Maasdamseweg.



#### *Medium Plus*

Als mogelijke Plus-optie geldt de ontwikkelingen van het noordelijk deel van de randzone van circa 37.000 m<sup>2</sup> (ten noorden van het volkstuintencomplex).

### 2.2.3 Large

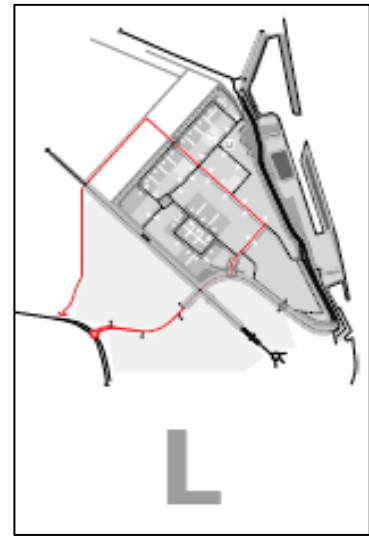
#### Ontwikkeling

Het bedrijventerrein wordt uitgebreid en afgerond aan de noordwestzijde (toename met circa 46.000 m<sup>2</sup>). De ontwikkelingen binnen dit scenario vinden plaats na 2020. De volgende ingrepen komen uit de ontwikkelingsvisie naar voren:

- versterken identiteit Griendweg;
- versterken identiteit Nijverheidsweg;
- aanleg nieuwe lus;
- aanleg duikers voor de verbinding tussen de watergangen;
- afsluiten van de aansluiting Molendijk op het bedrijventerrein.

#### Verkeersontsluiting

Het scenario Large heeft een hoog ambitieniveau vanwege de aanleg van een rechtstreekse verbinding met de N217 waardoor het terrein aan twee kanten bereikbaar wordt. Aan de noordzijde van het bedrijventerrein zal dan een nieuwe entree worden gerealiseerd. Binnen dit onderzoek wordt zowel de situatie met als zonder een rechtstreekse verbinding met de N217 bekeken.



### 2.3 Extra verkeersbewegingen ten gevolge van ontwikkelscenario's

#### Berekeningsmethode

Om een inschatting te kunnen maken van de consequenties van ruimtelijke ontwikkelingen voor het bestaande wegennet en de keuze van de aantakking op het bestaande wegennet is het van belang om inzicht te hebben in de te verwachten hoeveelheid verkeer. In CROW-publicatie 256, 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden' zijn twee methodes opgenomen om verkeersgeneratie van geplande ontwikkelingen te kunnen bepalen. Een globale- en een gedetailleerde berekeningsmethode. Het uitvoeren van een gedetailleerde berekening is alleen mogelijk als er informatie beschikbaar is over aantallen arbeidsplaatsen. Voor de uitbreiding van de Mijlpolder is op dit moment nog geen bedrijfsspecifieke informatie beschikbaar. Daarom wordt de verkeersgeneratie (op etmaalniveau) ten gevolge van de uitbreiding bepaald middels het uitvoeren van een globale berekening. De werkwijze daarbij is als volgt:

1. *Werkmilieutype vaststellen*  
De belangrijkste functies bij het berekenen van de verkeersgeneratie zijn wonen en werken. Binnen de functie werken worden twee gebiedstypologieën gebruikt, bedrijventerreinen en kantoorlocaties. Binnen deze typologieën worden verschillende typen terreinen onderscheiden;
2. *Vaststellen van de oppervlakte*  
Voor bedrijventerreinen in netto hectare en voor kantoorlocaties in bruto vloeroppervlakte;
3. *Hanteren van kengetallen*  
Op basis van het werkmilieutype kunnen kengetallen worden gekozen voor het gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per netto hectare bedrijventerrein per werkdagemaal. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in personenauto en vrachtauto. Voor vrachtverkeer kan nader onderscheid gemaakt worden naar licht en zwaar vrachtverkeer;
4. *Kengetal vermenigvuldigen met de oppervlakte*  
De verkeersgeneratie wordt berekend door het kengetal te vermenigvuldigen met de oppervlakte.



### Berekening verkeersgeneratie

In het document 'Toekomstvisie en Uitvoeringsprogramma Mijlpolder' (DHV & RBOI, 10 maart 2011) wordt uitgegaan van een drietal ontwikkelscenario's, small, medium en large. Voor het scenario medium geldt daarnaast nog een mogelijke plus-optie. De scenario's verschillen in ambitieniveau, complexiteit, aantal beoogde ingrepen en het uitbreidingsareaal. Met name de aard en omvang van het uitbreidingsareaal is van belang voor de berekening van de verkeersgeneratie. Hierna wordt voor elk scenario de verkeersgeneratie berekend op basis van de hiervoor beschreven methodiek.

### *Werkmilieutype vaststellen*

De geplande ontwikkelingen op de Mijlpolder zijn een completering en deels een uitbreiding van het bestaande terrein. Zoals ook is omschreven in de Toekomstvisie is de huidige Mijlpolder een gemengd bedrijventerrein. De binnen de Mijlpolder gevestigde bedrijven zijn vooral actief in de industrie, bouw en (groot)handel. Voor de berekening van de verkeersgeneratie wordt daarom gebruik gemaakt van de kengetallen die horen bij 'Bedrijventerrein type I, gemengd terrein'. Dit type terrein is als volgt omschreven:

*Terrein met een hindercategorie 1, 2, 3 of 4, bestemd voor reguliere bedrijvigheid en niet behorend tot de categorieën hoogwaardig bedrijvenpark of distributierrein. Gemengde terreinen kennen een gevarieerd aanbod aan bedrijvigheid, voornamelijk bestaande uit lichte moderne industrie en overige ('modale') industrie.*

### *Vaststellen van de oppervlakte*

Bij de berekeningsmethode wordt uitgegaan van het netto-oppervlak van het bedrijventerrein. Dit is het totale oppervlak van de uitbreiding verminderd met het oppervlak wat bestemd is voor openbare ruimte (infrastructuur, openbaar groen, water). Met andere woorden is dit de som van de uit te geven kaveloppervlakken. Als vuistregel voor het bepalen van het netto-oppervlak wordt doorgaans een percentage van 77% van het bruto-oppervlak gehanteerd.

In de toekomstvisie van de Mijlpolder is per ontwikkelscenario aangegeven wat de aard en omvang van het uitbreidingsareaal is. Daarbij is reeds aangegeven wat de omvang van het uit te geven gebied is. Door de gemeente Binnenmaas is deze informatie aangevuld op basis van de meest recente inzichten. Dit betreft direct het netto-oppervlak. Een en ander is samengevat in figuur 2.10.

Ontwikkelscenario	Omschrijving te ontwikkelen gebied	Uitgeefbaar gebied (ha)	Netto-oppervlak (ha)
Small	Middengebied	8,4	8,4
Medium	Middengebied	8,4	8,4
Medium -plus	Middengebied	8,4	11,6
	Noordelijk deel randzone	3,2	
Large	Middengebied	8,4	14,72
	Gehele randzone	6,32	

Figuur 2.10: Netto-oppervlak van de ontwikkelingen per ontwikkelscenario

### *Hanteren van kengetallen*

Op basis van het vastgestelde werkmilieutype kunnen de kengetallen worden gehanteerd zoals opgenomen in tabel 2.4. Deze getallen betreffen het gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per netto hectare bedrijventerrein per werkdagemaal, uitgesplitst in personenauto en vrachtauto.

Werkmilieu		Motorvoertuigbewegingen		
Type	Omschrijving	Personenauto	Vrachtauto	Totaal
I	Gemengd terrein	170	44	214

Figuur 2.11: Kengetallen voor motorvoertuigbewegingen / netto ha / werkdagemaal

Voor vrachtverkeer kan nader onderscheid gemaakt worden naar licht en zwaar vrachtverkeer. In tabel 2.12 zijn de kengetallen opgenomen voor de verdeling van het totale aantal vrachtautobewegingen naar lichte en zware vrachtauto's.

Type	Omschrijving	Percentage lichte vracht- auto's (<7,5 ton GVW)	Percentage zware vracht- auto's (>7,5 ton GVW)
I	Gemengd terrein	41	59

Figuur 2.12: Verdeling vrachtautobewegingen naar lichte en zware vrachtauto's

#### *Kengetal vermenigvuldigen met de oppervlakte*

De te verwachten hoeveelheid extra verkeersbewegingen, de verkeersgeneratie, ten gevolge van de ontwikkelingen op de Mijlpolder kan worden berekend door de oppervlakte per ontwikkelscenario te vermenigvuldigen met de gekozen kengetallen. In figuur 2.13 is deze berekening uitgevoerd. De berekende verkeersgeneratie betreft het aantal motorvoertuigen per werkdagemaal.

Ontwikkelscenario	Netto- oppervlak (ha)	Kengetal		Verkeersgeneratie		
		Pers.auto	Vr.auto	Pers.auto	Vr.auto	Totaal
Small	8,4	170	44	1428	370	1798
Medium	8,4	170	44	1428	370	1798
Medium -plus	12,1	170	44	2057	532	2589
Large	16,7	170	44	2839	735	3574

Figuur 2.13: Verkeersgeneratie per ontwikkelscenario in motorvoertuigen per werkdagemaal

Op basis van de kengetallen voor de verdeling van het totale aantal vrachtautobewegingen naar lichte en zware vrachtauto's is in figuur 2.14 de verdeling van het vrachtverkeer per ontwikkelscenario berekend.

Ontwikkelscenario	Vr.auto bewegingen	Kengetal percentage		Verdeling	
		Licht	Zwaar	Licht	Zwaar
Small	370	41	59	152	218
Medium	370	41	59	152	218
Medium -plus	510	41	59	209	301
Large	648	41	59	266	382

Figuur 2.14: Verdeling vrachtautobewegingen naar lichte en zware vrachtauto's per werkdagemaal

### 3 Analyse verkeersafwikkeling Mijlpolder

In dit hoofdstuk wordt per ontwikkelscenario de verkeersafwikkeling van het bedrijventerrein bepaald. Daarbij wordt gekeken of kan worden volstaan met de huidige infrastructuur of dat er verkeerskundige- of infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn.

#### 3.1 Werkwijze

##### Analyse verkeersafwikkeling

Voor de analyse van de verkeersafwikkeling, zowel in de huidige als de toekomstige situatie, is gebruik gemaakt van methode Harders. Dit is een berekeningsmethode waarmee een indruk kan worden verkregen van de wachttijden bij een gegeven verkeersbelasting op een kruispunt zonder verkeerslichten. De berekende wachttijden kunnen als criterium worden gebruikt voor het treffen van maatregelen zoals kruispuntaanpassingen of de aanleg van een rotonde. De invoer van deze methode bestaat uit pae/uur<sup>1</sup>. De berekening wordt uitgevoerd voor het maatgevende spitsuur. De wachttijd wordt bepaald op basis van restcapaciteit op de verschillende takken van een kruispunt. Figuur 3.1 geeft de classificatie en de grenswaarden van de wachttijden weer.

Grootte van de wachttijd		Restcapaciteit (pae)	
Kwalificatie	seconden	kenwaarde	grenzen
Overbelasting		< 0	< 0
Erg lange wachttijd		50	0-75
Lange wachttijd	> 20	100	76-125
Matige wachttijd	20	150	126-175
Kleine wachttijd	15	200	176-250
Bijna geen wachttijd	< 15	400	251-600
Geen wachttijd	0	>600	> 600

Figuur 3.1: Classificatie en grenswaarden van wachttijden

##### Toekomstige verkeersintensiteiten

In samenspraak met de gemeente Binnenmaas is een autonome groei van het gemotoriseerde verkeer van 1% per jaar vastgesteld. Per ontwikkelscenario worden op basis van de beschreven tijdshorizon de verkeersintensiteiten bepaald door bij de huidige verkeersintensiteiten de autonome groei en de extra verkeersbewegingen ten gevolge van de ontwikkelingen op te tellen. Een berekening van de autonome groei van het verkeer op het kruispunt Mijlweg - Maasdamsseweg, tot en met het jaar 2025, is opgenomen in bijlage 4.

Figuur 3.2 geeft de etmaalintensiteiten op de toeleidende wegen van het kruispunt Maasdamsseweg - Mijlweg weer tot en met het jaar 2023, op basis van autonome groei.

Wegvak	Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)											
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Maasdamsseweg (oostzijde)	2157	2179	2200	2222	2245	2267	2290	2313	2336	2359	2383	2406
Maasdamsseweg (westzijde)	4567	4613	4659	4705	4752	4800	4848	4896	4945	4995	5045	5095
Mijlweg	2373	2397	2421	2445	2469	2494	2519	2544	2570	2595	2621	2647

Figuur 3.2: Intensiteiten kruispunt Maasdamsseweg - Mijlweg op basis van autonome groei

<sup>1</sup> Vervoermiddelen die van de weg gebruik maken kunnen ten behoeve van berekeningen uitgedrukt worden in één rekeneenheid welke pae (personenauto-equivalent) wordt genoemd. Pae kan worden beschreven als dat deel van de capaciteit, wat door dat voertuig wordt verbruikt. Voor het berekenen van het aantal pae wordt doorgaans de volgende vuistregel gehanteerd: pae/etmaal = mvt/etmaal \* 1,1;

### Extra verkeer ten gevolge van ontwikkeling Mijlpolder

Een toename van de verkeersintensiteiten op de Molendijk is niet gewenst gezien de functie en inrichting van de weg. In de huidige situatie is er tevens sprake van een inrijdverbod voor vrachtverkeer. Uitgangspunt bij de analyse van het kruispunt Mijlweg - Maasdamseweg is daarom dat het extra verkeer ten gevolge van de ontwikkelingen op de Mijlpolder zal worden afgewikkeld via de hoofdentree van het bedrijventerrein. Dit is gezien de beoogde locaties van de geplande ontwikkelingen de meest logische en gerichte ontsluiting. Op het kruispunt Maasdamseweg - Mijlweg, ten oosten van de hoofdontsluiting, is ten gevolge van de geplande ontwikkelingen geen toename van het verkeer te verwachten. Het verkeer van en naar de Mijlpolder op het kruispunt Mijlweg - Maasdamseweg wordt gevormd door de rijrichtingen 1, 4, 5 en 6 overeenkomstig figuur 2.3. Als uitgangspunt is gehanteerd dat het extra verkeer zoals berekend in paragraaf 2.3 zich verhoudingsgewijs hetzelfde over de rijrichtingen zal verdelen als in de huidige situatie. Deze verhouding zijn voor zowel de ochtend- als de avondspits opgenomen in figuur 3.3.

Rijrichtingen kruispunt Mijlweg - Maasdamseweg		Ochtendspits 07.00 - 08.00 uur	Avondspits 16.00 - 17.00 uur
1	Maasdamseweg (1) - Mijlweg	5%	0%
2	Maasdamseweg (1) - Maasdamseweg (2)	0%	0%
3	Maasdamseweg (2) - Maasdamseweg (1)	0%	0%
4	Maasdamseweg (2) - Mijlweg	78%	22%
5	Mijlweg - Maasdamseweg (2)	14%	78%
6	Mijlweg - Maasdamseweg (1)	3%	0%

Figuur 3.3: Verdeling verkeer van en naar Mijlpolder op kruispunt Mijlweg - Maasdamseweg

Op basis van figuur 3.2 is in bijlage 5 bepaald hoe het extra verkeer vanuit de Mijlpolder zich over de verschillende rijrichtingen op het kruispunt zal verdelen. Dit is berekend per ontwikkelscenario waarbij eveneens een autonome groei van het verkeer van 1% per jaar is meegenomen. Hierbij zijn de volgende vuistregels, conform ASVV 2004 (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, CROW), gehanteerd:

- Het ochtendspitsuur heeft een aandeel van 10% van de dagintensiteit;
- Het avondspitsuur heeft een aandeel van 8,5% van de dagintensiteit.

In figuur 3.4 zijn de etmaalintensiteiten op de toeleidende wegen van het kruispunt Maasdamseweg - Mijlweg in het jaar 2023 opgenomen, uitgaande van de ontwikkeling van het scenario medium-plus.

Wegvak	Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)		
	Autonome groei	Extra verkeer t.g.v. ontwikkeling	Totaal
Maasdamseweg (oostzijde)	2406	144	2551
Maasdamseweg (westzijde)	5095	2744	7839
Mijlweg	2647	2888	5536

Figuur 3.4: Verdeling verkeer van en naar Mijlpolder op kruispunt Mijlweg - Maasdamseweg

### 3.2 Huidige verkeersafwikkeling

De berekening van de verkeersafwikkeling op het kruispunt in de huidige situatie is opgenomen in bijlage 6. Zowel in de ochtend- als in de avondspits kan het kruispunt het verkeersaanbod zonder problemen verwerken. Er is geen sprake van wachtrijen (wachtijd) en er is voldoende restcapaciteit.

Naast de theoretische verkeersafwikkeling is voor enkele verkeersstromen tevens de werkelijke verkeersafwikkeling bepaald. Hierbij zijn enkele verkeersstromen bekeken waarvoor in de toekomstige situatie mogelijk wachttijden kunnen optreden:

- Linksafslaand verkeer vanaf de Maasdamseweg richting de Mijlweg gedurende de ochtendspits (7.00-9.00 uur). Voor dit verkeer is een aparte opstelstrook aanwezig. Het is de vraag of deze strook in de toekomstige situatie lang genoeg is;
- Verkeer vanuit de Smidsweg richting de Maasdamseweg gedurende de ochtendspits (7.00-9.00 uur). De Smidsweg vormt de belangrijkste route vanaf de Maasdamseweg richting het centrum van 's-Gravendeel. Gedurende de ochtendspits is de hoeveelheid verkeer vanuit de Smidsweg het grootst. Het grootste deel van dit verkeer slaat linksaf en moet wachten voor doorgaand verkeer op de Maasdamseweg, vanuit twee richtingen;
- Verkeer vanuit de Boezembaan richting de Maasdamseweg gedurende de avondspits (16.00-18.00 uur). Uit de verkeerstellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer vanuit de Boezembaan gedurende de avondspits het grootst is.

Voor bovenstaande verkeersstromen is gedurende de beschreven periodes een wachttijd- en wachtrijmeting uitgevoerd op dinsdag 19 juni 2012. Bij een wachttijdmeting wordt per tijdsinterval het aantal voertuigen bepaald dat voor een kruispunt staat te wachten en het aantal voertuigen dat het kruisingsvlak oprijdt. De meting kan worden uitgevoerd voor elke rijrichting op een kruispunt. Voor elke opstelstrook moet een aparte meting worden uitgevoerd. Middels deze methode kunnen de volgende gegevens worden verzameld:

- Gemiddelde wachttijd;
- Percentage stoppende verkeersdeelnemers;
- Maximale wachtrijlengte.

De resultaten van deze methode kunnen worden gebruikt voor het evalueren van getroffen verkeersmaatregelen. Een meting wordt gestart in een situatie waarin geen sprake is van een wachtrij, op het moment dat het eerste voertuig tot stilstand komt. Dit moment wordt gemarkeerd door het starten van een stopwatch. Elke 5 seconden wordt het aantal verkeersdeelnemers dat in die periode tot stilstand is gekomen en het aantal dat is vertrokken en dus de wachtrij heeft verlaten geteld. Wanneer de wachtrij is opgelost wordt het aantal verkeersdeelnemers genoteerd dat het kruisingsvlak oprijdt zonder tot stilstand te zijn gekomen (passanten). Een uitgebreide beschrijving van de wachttijdmeting is opgenomen in CROW-publicatie 248, 'Handboek verkeersonderzoek'.

Figuur 3.5 geeft de resultaten van de uitgevoerde metingen weer. De uitgebreide resultaten en registratieformulieren zijn opgenomen in bijlage 23.

Rijstrook		verkeers- deelnemers	Gestopte verkeers- deelnemers	Percentage stops	Gemiddelde wachttijd	Maximale wachtrijlengte	
Van	Naar	mvt	mvt	%	sec	mvt	m
Ochtendspits (7.00-9.00 uur)							
Maasdamseweg	Mijlweg	317	15	5	0,3	3	18
Smidsweg	Maasdamseweg	199	78	39	1,6	2	12
Avondspits (16.00-18.00 uur)							
Boezembaan	Maasdamseweg	72	30	42	2,3	2	12

Figuur 3.5: Resultaten wachttijdmetingen

Op de Maasdamseweg richting de Mijlweg zijn de wachttijden verwaarloosbaar. Slechts 5 procent van het verkeer tijdens de ochtendspits moet een stop maken. Het grootste deel van het verkeer kan linksafslaan zonder te stoppen.

Voor verkeer vanuit de Smidsweg bedraagt de gemiddelde wachttijd 1,6 seconden. Dit is eveneens verwaarloosbaar. Wanneer sprake is van zowel links- als rechtsafslaand verkeer wordt in de praktijk naast elkaar opgesteld. Dit komt de wachttijden ten goede.

Op de Boezembaan ligt het percentage stops relatief hoog. De wachttijden zijn echter laag (zie kwalificatie van wachttijden in figuur 3.1). De maximale wachtrijlengte bedraagt 2 voertuigen.

### 3.2.1 Verkeersveiligheid

De gemeente heeft inzicht in de (geregistreerde) ongevallen op het wegennet op en rond het bedrijventerrein. Wanneer er sprake is van dominante ongevalskenmerken kan mogelijk een indicatie gegeven worden van verkeersveiligheidsknelpunten op een kruispunt of wegvak. Binnen de beschikbare ongevalgegevens zijn twee soorten databases met ongevallenregistraties te onderscheiden:

- *PV-waardige ongevallen*  
Dit zijn ongevallen waarvan de politie een Proces-Verbaal heeft opgesteld. In het algemeen zijn dit de zwaardere ongevallen;
- *Meldkamer ongevallen*  
Naast de PV-waardige ongevallen zijn in deze database ook de gemelde 'uitsluitend materiële schade' (ums) ongevallen opgenomen, de zogenaamde meldkamergegevens. Dit zijn de bij 112 gemelde ongevallen. Het aantal kenmerken van deze ongevallen is beperkt, namelijk: datum, tijdstip, gemeente en locatie. Van deze ongevallen zijn daarom geen partijgegevens bekend.

In figuur 3.6 zijn enkele kenmerken van alle geregistreerde ongevallen binnen het onderzoeksgebied in de periode 2007-2011 opgenomen.

Datum	Type ongeval	Botspartners	Toedracht
Mijlweg - Molendijk			
24-8-2007	ums	personenauto / bestelauto	geen voorrang verlenen
Maasdamseweg - Molendijk			
12-5-2007	ums	personenauto / bestelauto	geen voorrang verlenen
6-6-2007	ums	personenauto / fiets	geen voorrang verlenen
Maasdamseweg - Mijlweg			
12-1-2009	ums	personenauto / vrachtauto	geen voorrang verlenen
Maasdamseweg - Nieuweweg			
14-1-2010	slachtoffer	personenauto / voetganger	geen doorgang verlenen

Figuur 3.6: Geregistreerde ongevallen 2007-2011

#### Ongevallen

Door binnen de geregistreerde ongevallen te zoeken naar dominante ongevalskenmerken kan mogelijk een indicatie gegeven worden van verkeersveiligheidsknelpunten op kruispunt kruispunten.

De meeste ongevallen (2) zijn in de periode 2007-2011 geregistreerd op het kruispunt Maasdamseweg - Molendijk. In beide gevallen was de toedracht het niet verlenen van voorrang. Er vielen geen slachtoffers. Mogelijk veroorzaakt de vormgeving van het kruispunt onduidelijkheid bij de weggebruikers. Op de Molendijk is geen opstelruimte aanwezig tussen het fietspad en de rijbaan. Het zicht voor verkeer vanuit de smalle Molendijk is niet optimaal. Derhalve is voor verkeer vanuit de Molendijk een stopgebod ingesteld.

Op het kruispunt Mijlweg - Maasdamseweg, de hoofdentree, is in de periode 2007-2011 één ongeval geregistreerd. De toedracht van dat ongeval is het niet verlenen van voorrang. Er is geen sprake van slachtoffers. Daaruit kan worden geconcludeerd dat de vormgeving voor de weggebruiker voldoende duidelijk en herkenbaar is.

Binnen het onderzoeksgebied is in de periode 2007-2011 één ongeval geregistreerd waarbij sprake was van een slachtoffer. Dit ongeval vond plaats op het kruispunt Maasdamseweg - Nieuweweg. De toedracht was het niet verlenen van doorgang. Het slachtoffer betrof een voetganger.

### 3.3 Toekomstige verkeersafwikkeling

#### Ontwikkelscenario small

Bij de berekening van de verkeersafwikkeling binnen dit scenario is uitgegaan van het jaar 2015. Dit is de tijdshorizon voor dit scenario. Er treden, zowel in de ochtend- als avondspits geen knelpunten op met betrekking tot de verkeersafwikkeling. Er is geen sprake van wachttijden en er is sprake van voldoende restcapaciteit. Extra verkeer vanuit de Mijlpolder ten gevolge van ontwikkelscenario small kan zonder problemen worden afgewikkeld met de huidige kruispuntvorm. De berekeningen zijn opgenomen in bijlage 7.

#### Ontwikkelscenario medium

Hierbij is uitgegaan van de tijdshorizon 2020. Dit scenario is qua ontwikkeling hetzelfde als scenario small. Doordat de tijdshorizon vijf jaar verder ligt is het verkeersaanbod iets gegroeid ten opzichte van scenario small. Binnen scenario medium is er eveneens geen sprake wachttijden en is er voldoende restcapaciteit. Er kan worden volstaan met de huidige kruispuntvorm. In bijlage 8 zijn de resultaten van de berekeningen opgenomen.

#### Ontwikkelscenario medium-plus

Voor de verkeersafwikkeling binnen dit scenario is eveneens de tijdshorizon 2020 aangehouden. Gedurende de avondspits treden er geen wachttijden op en is er nog voldoende restcapaciteit aanwezig. Tijdens de ochtendspits treden er wel wachttijden op voor verkeer vanuit de Mijlweg (rijrichting 5 en 6) en verkeer richting de Mijlpolder op de Maasdamseweg vanuit westelijke richting (rijrichting 4). De wachttijden bedragen minder dan 15 seconden en vormen geen knelpunt voor de verkeersafwikkeling op het kruispunt. De berekeningen zijn opgenomen in bijlage 9.

#### Ontwikkelscenario large

De ontwikkeling van dit scenario vindt plaats na 2020. Bij de berekening van de verkeersafwikkeling is uitgegaan van het jaar 2025. Het totale extra verkeer ten gevolge van de ontwikkelingen is toegeedeeld op het kruispunt Mijlweg-Maasdamseweg. Tijdens de ochtendspits treden er wachttijden op voor verkeer vanuit de Mijlweg (rijrichting 5 en 6) en verkeer richting de Mijlpolder op de Maasdamseweg vanuit westelijke richting (rijrichting 4). Gedurende de avondspits treden er wachttijden op voor verkeer vanuit de Mijlweg. In alle gevallen, in zowel de ochtend- als avondspits, bedraagt de wachttijd minder dan 15 seconden. Er is geen sprake van problemen met betrekking tot de verkeersafwikkeling. Het huidige kruispunt heeft voldoende capaciteit om het verkeersaanbod te kunnen afwickelen. In bijlage 10 zijn de resultaten van de berekeningen opgenomen.



### Ontwikkelscenario large met rechtstreekse verbinding naar de N217

Binnen ontwikkelscenario large is rekening gehouden met een rechtstreekse verbinding met de N217 aan de noordwestzijde waardoor het bedrijventerrein aan twee kanten bereikbaar wordt. Aan de noordzijde zal dan een nieuwe entree worden gerealiseerd. Eerder is berekend dat het extra verkeer ten gevolge van ontwikkelscenario large (zonder rechtstreekse verbinding naar de N217) kan worden afgewikkeld via het bestaande kruispunt Mijlweg - Maasdamseweg. Voor de verkeersontsluiting van de Mijlpolder is er geen directe noodzaak voor de aanleg van de rechtstreekse verbinding met de N217. De aanleg van een dergelijke ontsluitingsweg zal echter wel een positieve invloed hebben op de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kern 's-Gravendeel omdat met name vrachtverkeer van en naar de Mijlpolder gebruik zal maken van de nieuwe ontsluitingsweg. Gezien de totale verkeersproductie van het bedrijventerrein en het gebruik van de huidige infrastructuur zal de hoeveelheid verkeer op de nieuwe ontsluitingsweg relatief beperkt zijn, naar schatting 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal.

### Afsluiting tweede aansluiting Mijlweg - Maasdamseweg

Ten oosten van de hoofdonsluiting van het bedrijventerrein is een tweede aansluiting van de Mijlweg op de Maasdamseweg gelegen. Via deze tweede aansluiting ontsluiten enkele bedrijven en woningen die zijn gevestigd aan de Dirk Barthweg en de Mijlweg ten oosten van de aansluiting. Uit de uitgevoerde verkeerstellingen komt niet naar voren wat de intensiteiten op het kruispunt zijn. Er is daarom niet bekend hoeveel verkeer het bedrijventerrein oprijdt en verlaat via deze aansluiting. Zoals eerder is aangegeven is op dit kruispunt geen toename van het verkeer te verwachten ten gevolge van de geplande ontwikkelingen.

Wanneer deze aansluiting wordt afgesloten zal het verkeer met een bestemming op de Dirk Barthweg en de Mijlweg ten oosten van de aansluiting een andere route kiezen. Afhankelijk van de bestemming zal dit verkeer rijden via de hoofdonsluiting van het bedrijventerrein of via de aansluiting van de Mijlweg op de Maasdamseweg ter hoogte van de Nieuweweg. De verwachting is dat dit voor beide aansluitingen geen problemen op zal leveren. Wel dient er aandacht te zijn voor de ontsluiting van vrachtverkeer. Ter hoogte van de Nieuweweg is het voor lange vrachtauto's vanaf de Maasdamseweg niet mogelijk om de parallelweg (Mijlweg) op te draaien in tegengestelde richting. Er dienen aanvullende maatregelen getroffen te worden om ervoor te zorgen dat vrachtverkeer met een bestemming op de Dirk Barthweg en de Mijlweg ten oosten van de aansluiting gebruik maakt van de hoofdonsluiting van het bedrijventerrein.

De ligging van de tweede aansluiting van de Mijlweg op de Maasdamseweg ten opzichte van de hoofdonsluiting van het bedrijventerrein vormt geen knelpunt met betrekking tot verkeersveiligheid of bereikbaarheid. Vanuit verkeerskundig oogpunt is er geen noodzaak tot het afsluiten van deze aansluiting.

### Afsluiting aansluiting Mijlweg - Molendijk

Binnen dit onderzoek is tevens gekeken naar de mogelijkheid om de aansluiting van het bedrijventerrein op de Molendijk af te sluiten. Om dit te kunnen onderzoeken is gekeken naar de hoeveelheid verkeer die in de huidige situatie en in de toekomstige situatie, op basis van autonome groei, gebruik maakt van de aansluiting. De huidige intensiteiten en de toekomstige intensiteiten in 2023 op basis van autonome groei zijn weergegeven in figuur 3.7.

Rijrichting	Verkeersintensiteiten (mvt)			
	Ochtendspitsuur		Avondspitsuur	
	2012	2023	2012	2023
Bedrijventerrein	49	55	30	33
Maasdamseweg	10	11	55	61

Figuur 3.7: Intensiteiten aansluiting Molendijk



De intensiteiten zoals weergegeven in figuur 3.7 zijn vervolgens toegedeeld op de kruising Maasdamseweg - Mijlweg, uitgaande van ontwikkelscenario medium-plus. De berekening van de verkeersafwikkeling voor zowel de ochtend- als avond spits is opgenomen in bijlage 11. Hieruit komt naar voren dat de afsluiting van de aansluiting op de Molendijk geen knelpunten zal opleveren voor het kruispunt Maasdamseweg - Mijlweg.

### 3.4 Conclusies

Op basis van de analyse van de verkeersafwikkeling binnen de verschillende ontwikkelscenario's en de geregistreeerde ongevallen binnen het onderzoeksgebied kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

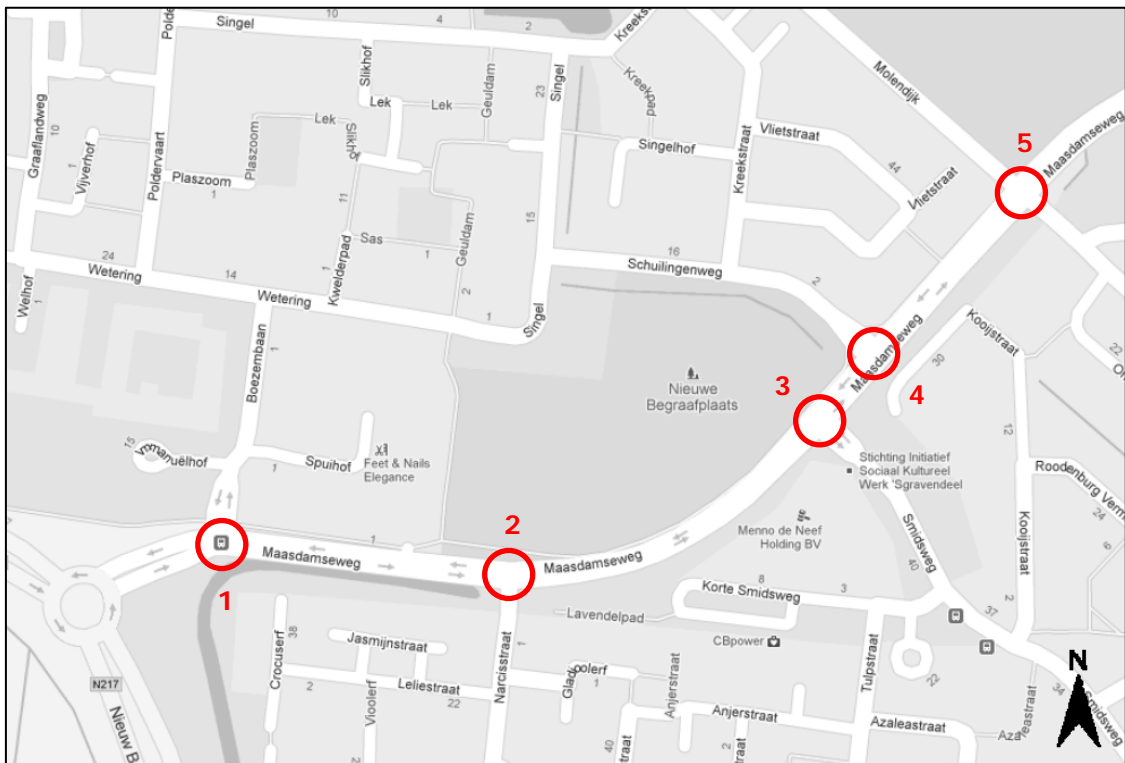
- Tot en met het ontwikkelscenario medium (2023) zal er op het kruispunt Mijlweg - Maasdamseweg geen sprake zijn van wachttijden. Het huidige kruispunt heeft ruim voldoende capaciteit om het verkeersaanbod op een juiste wijze te kunnen afwikkelen;
- Vanaf ontwikkelscenario medium-plus zullen er geringe wachttijden ontstaan voor enkele rijrichtingen op het kruispunt Mijlweg - Maasdamseweg. Deze wachttijden bedragen maximaal 15 seconden en vormen geen belemmering voor de verkeersafwikkeling op het kruispunt. Het huidige kruispunt heeft, zelfs na de realisatie van ontwikkelscenario large, voldoende restcapaciteit;
- Op de Molendijk zijn maatregelen getroffen ten behoeve van de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling. Er geldt een inrijdverbod voor vrachtauto's en voor verkeer op de Molendijk richting de Maasdamseweg is een stopgebod ingesteld. Daarnaast zijn er snelheidsremmende maatregelen getroffen op de Molendijk. Gezien de functie en inrichting van de Molendijk, de geregistreeerde ongevallen op het kruispunt Maasdamseweg - Molendijk en de vormgeving van het kruispunt is een toename van het verkeer op de Molendijk ongewenst;
- Op basis van verkeersafwikkeling is er geen noodzaak voor de aanleg van een rechtstreekse verbinding naar de N217. Het te verwachten verkeersaanbod is relatief beperkt. De aanleg van een dergelijke ontsluitingsweg betekent wel een kwaliteitsverbetering voor de kern 's-Gravendeel;
- Afsluiting van de aansluiting van het bedrijventerrein op de Molendijk levert geen knelpunten op voor andere kruispunten. Er zal een verschuiving plaatsvinden van verkeer richting het kruispunt Maasdamseweg - Mijlweg. Dit kruispunt heeft bij ontwikkelscenario medium-plus nog voldoende restcapaciteit om dit 'extra' verkeer te kunnen verwerken;
- Extra verkeer ten gevolge van de ontwikkelingen op het bedrijventerrein zal worden afgewikkeld via de hoofdentree van het bedrijventerrein, het kruispunt Maasdamseweg - Mijlweg. Dit is gezien de beoogde locaties van de geplande ontwikkelingen de meest logische en gerichte ontsluiting. Op het kruispunt Maasdamseweg - Mijlweg, ten oosten van de hoofdontsluiting, is ten gevolge van de geplande ontwikkelingen geen toename van het verkeer te verwachten;

- In de huidige situatie is de werkelijke wachttijd voor linksafslaand verkeer vanaf de Maasdamseweg richting de Mijlweg verwaarloosbaar. De wachtrijlengte bedraagt maximaal 3 voertuigen. Het grootste deel van deze verkeersstroom kan het bedrijventerrein oprijden zonder te stoppen. In de toekomstige situatie zal de rechtdoorgaande verkeersstroom op de Maasdamseweg vanuit Oostelijke richting alleen toenemen ten gevolge van autonome groei en niet ten gevolge van de ontwikkelingen op het bedrijventerrein. Deze groei is daarom beperkt. De wachttijden voor linksafslaand verkeer vanaf de Maasdamseweg richting de Mijlweg zullen in de toekomst wellicht iets toenemen maar zullen laag blijven. Ook de wachtrijlengte zal niet in grote mate toenemen. De lengte van de huidige voorsorteerstrook voor linksafslaand verkeer op de Maasdamseweg is ook voor de toekomstige situatie toereikend;
- Het afsluiten van de tweede aansluiting van de Mijlweg op de Maasdamseweg zal geen problemen opleveren voor de verkeersafwikkeling. Vanuit verkeerskundig oogpunt is er echter geen noodzaak tot het afsluiten van deze aansluiting. De ligging van de aansluiting van de Mijlweg op de Maasdamseweg ten opzichte van de hoofdonsluiting van het bedrijventerrein vormt geen knelpunt met betrekking tot verkeersveiligheid of bereikbaarheid.

## 4 Analyse verkeersafwikkeling omgeving

Zoals eerder beschreven vormt de Maasdamseweg de belangrijkste ontsluitingsweg voor bedrijventerrein Mijlpolder en de kern 's-Gravendeel richting de provinciale weg N217. In het kader van de geplande ontwikkelingen op het bedrijventerrein dient aangetoond te worden dat er ten gevolge van deze ontwikkelingen geen knelpunten ontstaan. Daarom wordt in dit hoofdstuk per ontwikkelscenario de verkeersafwikkeling van de kruispunten op de Maasdamseweg bekeken. Daarbij wordt gekeken of kan worden volstaan met de huidige infrastructuur of dat er verkeerskundige- of infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn. De onderstaande kruispunten zijn onderzocht. In figuur 4.1 is de ligging van deze kruispunten weergegeven.

1. Maasdamseweg - Boezembaan;
2. Maasdamseweg - Narcisstraat;
3. Maasdamseweg - Smidsweg;
4. Maasdamseweg - Schuilingenweg;
5. Maasdamseweg - Molendijk.



Figuur 4.1: Ligging kruispunten Maasdamseweg (Bron: Google Maps)

### 4.1 Werkwijze

#### Analyse verkeersafwikkeling

Voor de analyse van de verkeersafwikkeling, zowel in de huidige als de toekomstige situatie, is gebruik gemaakt van methode Harders. Deze methode is reeds beschreven in paragraaf 3.1.

### Toekomstige verkeersintensiteiten

Evenals bij de analyse van de verkeersafwikkeling van het bedrijventerrein in hoofdstuk 3 is een autonome groei van het gemotoriseerde verkeer van 1% per jaar toegepast. Per ontwikkelscenario zijn op basis van de beschreven tijdshorizon de verkeersintensiteiten van de verkeersstromen per kruispunt bepaald door bij de huidige verkeersintensiteiten de autonome groei en de extra verkeersbewegingen ten gevolge van de ontwikkelingen op het bedrijventerrein op te tellen. Een berekening van de autonome groei van het verkeer op de kruispunten op de Maasdamseweg, tot en met het jaar 2025, is opgenomen in bijlage 12. De toegepaste nummering van de rijrichtingen komt overeen met de rijrichtingen conform de toegepaste rekenmethode Harders.

### Extra verkeer ten gevolge van ontwikkeling Mijlpolder

In hoofdstuk 3 is bepaald hoeveel verkeer de ontwikkelingen op het bedrijventerrein zullen genereren en hoe dit verkeer zich zal verdelen gedurende de het drukste uur in de ochtend- en avondspits op het kruispunt Mijlweg - Maasdamseweg. Daarbij is berekend hoeveel verkeer er van en naar het bedrijventerrein rijdt via het westelijk deel van de Maasdamseweg. De hoeveelheid extra verkeer op het westelijk deel van de Maasdamseweg is per ontwikkelscenario en per rijrichting opgenomen in bijlage 13. Om de effecten van de ontwikkelingen op het bedrijventerrein op de kruispunten op de Maasdamseweg te kunnen bepalen worden deze aantallen per kruispunt opgeteld bij de huidige intensiteiten op de Maasdamseweg. Daarbij is er van uit gegaan dat dit extra verkeer de gehele Maasdamseweg afrijdt en dus een herkomst of bestemming heeft buiten de kern 's-Gravendeel.

## **4.2 Huidige verkeersafwikkeling**

De berekening van de verkeersafwikkeling van de verschillende kruispunten in de huidige situatie is opgenomen in bijlage 14.

- *Maasdamseweg - Boezembaan*  
Zowel in de ochtend- als in de avondspits kan het kruispunt het verkeersaanbod zonder problemen verwerken. Alleen tijdens de avondspits treden er minimale wachttijden op voor verkeer vanuit de Boezembaan maar er is voldoende restcapaciteit;
- *Maasdamseweg - Narcisstraat*  
Zowel in de ochtend- als in de avondspits treden er minimale wachttijden op voor verkeer vanuit de Narcisstraat. Er is voldoende restcapaciteit waardoor het kruispunt het verkeersaanbod zonder problemen kan verwerken;
- *Maasdamseweg - Smidsweg*  
Zowel in de ochtend- als in de avondspits treden er minimale wachttijden op voor verkeer vanuit de Smidsstraat. Er is voldoende restcapaciteit waardoor het kruispunt het verkeersaanbod zonder problemen kan verwerken;
- *Maasdamseweg - Schuilingenweg*  
Zowel in de ochtend- als in de avondspits kan het kruispunt het verkeersaanbod zonder problemen verwerken. Er is geen sprake van wachttijden;
- *Maasdamseweg - Molendijk*  
Zowel in de ochtend- als in de avondspits treden er minimale wachttijden op voor verkeer op de Molendijk vanuit zuidelijke richting. Er is voldoende restcapaciteit waardoor het kruispunt het verkeersaanbod zonder problemen kan verwerken.

#### 4.2.1 Verkeersveiligheid

Voor de kruispunten op de Maasdamseweg is eveneens gekeken naar de geregistreerde ongevallen in de periode 2007-2011. Enkele kenmerken van deze ongevallen zijn opgenomen in figuur 4.2. Het kruispunt Maasdamseweg - Molendijk is hierin niet opgenomen omdat dit kruispunt reeds is behandeld in paragraaf 3.2.1.

Datum	Type ongeval	Botspartners	Toedracht
<b>Maasdamseweg - Boezembaan</b>			
-	-	-	-
<b>Maasdamseweg - Narcisstraat</b>			
17-8-2007	ums	personenauto / personenauto	onvoldoende afstand
23-1-2008	ums	personenauto / landbouwvoertuig	geen voorrang verlenen
4-10-2009	ums	personenauto / lichtmast	fout door bocht
<b>Maasdamseweg - Smidsweg</b>			
12-5-2007	slachtoffer	bromfiets	slijpen
5-11-2008	ums	personenauto / personenauto	onvoldoende afstand
<b>Maasdamseweg - Schuilingenweg</b>			
1-8-2010	ums	personenauto / personenauto	geen voorrang verlenen

Figuur 4.2: Geregistreerde ongevallen Maasdamseweg 2006-2010

De meeste ongevallen (3) zijn in de periode 2007-2011 geregistreerd op het kruispunt Maasdamseweg - Narcisstraat. Bij elk van deze ongevallen was sprake van een andere toedracht. In twee gevallen (onvoldoende afstand / fout door bocht) was er sprake van verkeerd verkeersgedrag. Bij één ongeval was de toedracht het niet verlenen van voorrang. Er vielen geen slachtoffers.

Op het kruispunt Maasdamseweg - Smidsweg zijn in de periode 2007-2011 twee ongevallen geregistreerd. Bij één van deze ongevallen was er sprake van een slachtoffer. Dit betrof een eenzijdig ongeval waarbij een bromfiets door slijpen ten val is gekomen. Het andere ongeval betrof een kop-staart botsing tussen twee personenauto's op de Smidsweg, veroorzaakt door onvoldoende afstand houden.

Op het kruispunt Maasdamseweg - Schuilingenweg vond in de periode 2007-2011 één ongeval plaats. Daarbij was de toedracht het niet verlenen van voorrang. Er was daarbij geen sprake van slachtoffers.

In de periode 2007-2011 zijn geen ongevallen geregistreerd op het kruispunt Maasdamseweg - Boezembaan. De geregistreerde ongevallen op de verschillende kruispunten vormen geen aanleiding tot het treffen van maatregelen.

#### 4.3 Toekomstige verkeersafwikkeling

##### Ontwikkelingscenario small

De berekening van de verkeersafwikkeling van de verschillende kruispunten binnen ontwikkelingscenario small is opgenomen in bijlage 15.

- *Maasdamseweg - Boezembaan*  
Zowel in de ochtend- als in de avondspits kan het kruispunt het verkeersaanbod zonder problemen verwerken. Alleen tijdens de avondspits treden er minimale wachttijden op voor verkeer vanuit de Boezembaan maar er is voldoende restcapaciteit;

- *Maasdamseweg - Narcisstraat*  
Zowel in de ochtend- als in de avondspits treden er minimale wachttijden op voor verkeer vanuit de Narcisstraat. Er is voldoende restcapaciteit waardoor het kruispunt het verkeersaanbod zonder problemen kan verwerken;
- *Maasdamseweg - Smidsweg*  
Zowel in de ochtend- als in de avondspits treden er minimale wachttijden op voor verkeer vanuit de Smidsstraat. Er is voldoende restcapaciteit waardoor het kruispunt het verkeersaanbod zonder problemen kan verwerken;
- *Maasdamseweg - Schuilingenweg*  
Zowel in de ochtend- als in de avondspits kan het kruispunt het verkeersaanbod zonder problemen verwerken. Er is geen sprake van wachttijden;
- *Maasdamseweg - Molendijk*  
Zowel in de ochtend- als in de avondspits treden er minimale wachttijden op voor verkeer op de Molendijk, zowel vanuit noordelijke- als vanuit zuidelijke richting. Er is voldoende restcapaciteit waardoor het kruispunt het verkeersaanbod zonder problemen kan verwerken.

#### Ontwikkelscenario medium

De berekening van de verkeersafwikkeling van de verschillende kruispunten binnen ontwikkelscenario medium is opgenomen in bijlage 16.

- *Maasdamseweg - Boezembaan*  
Zowel in de ochtend- als in de avondspits kan het kruispunt het verkeersaanbod zonder problemen verwerken. Alleen tijdens de avondspits treden er minimale wachttijden op voor verkeer vanuit de Boezembaan en linksafslaand verkeer op de Maasdamseweg vanuit westelijke richting, maar er is voldoende restcapaciteit;
- *Maasdamseweg - Narcisstraat*  
In de ochtendspits is er sprake van korte wachttijden (15 sec.) voor verkeer vanuit de Narcisstraat. In de avondspits treden er minimale wachttijden op voor verkeer vanuit de Narcisstraat. Er is voldoende restcapaciteit waardoor kan worden volstaan met de huidige kruispuntvorm;
- *Maasdamseweg - Smidsweg*  
In de ochtendspits is er sprake van korte wachttijden (15 sec.) voor verkeer vanuit de Smidsstraat. In de avondspits treden er minimale wachttijden op voor verkeer vanuit de Smidsstraat. Er is voldoende restcapaciteit waardoor kan worden volstaan met de huidige kruispuntvorm;
- *Maasdamseweg - Schuilingenweg*  
Zowel in de ochtend- als in de avondspits kan het kruispunt het verkeersaanbod zonder problemen verwerken. Er is geen sprake van wachttijden;
- *Maasdamseweg - Molendijk*  
Zowel in de ochtend- als in de avondspits treden er minimale wachttijden op voor verkeer op de Molendijk, zowel vanuit noordelijke- als vanuit zuidelijke richting. Er is voldoende restcapaciteit waardoor het kruispunt het verkeersaanbod zonder problemen kan verwerken.

### Ontwikkelscenario medium-plus

De berekening van de verkeersafwikkeling van de verschillende kruispunten binnen ontwikkelscenario medium-plus is opgenomen in bijlage 17.

- *Maasdamseweg - Boezembaan*  
In de avondspits is er sprake van korte wachttijden (15 sec.) voor verkeer vanuit de Boezembaan, en minimale wachttijden voor linksafslaand verkeer op de Maasdamseweg vanuit westelijke richting. In de ochtendspits is er geen sprake van wachttijden. Er kan worden volstaan met de huidige kruispuntvorm;
- *Maasdamseweg - Narcisstraat*  
In de ochtendspits is er sprake van korte wachttijden (15 sec.) voor verkeer vanuit de Narcisstraat. In de avondspits treden er minimale wachttijden op voor verkeer vanuit de Narcisstraat. Er is voldoende restcapaciteit waardoor kan worden volstaan met de huidige kruispuntvorm;
- *Maasdamseweg - Smidsweg*  
Zowel in de ochtend- als in de avondspits treden er korte wachttijden (15 sec.) op voor verkeer vanuit de Smidsweg. Er is voldoende restcapaciteit waardoor kan worden volstaan met de huidige kruispuntvorm;
- *Maasdamseweg - Schuilingenweg*  
In de ochtendspits is er geen sprake van wachttijden. In de avondspits treden er minimale wachttijden op voor verkeer vanuit de Schuilingenweg en linksafslaand verkeer op de Maasdamseweg vanuit westelijke richting. Zowel in de ochtend- als in de avondspits kan het kruispunt het verkeersaanbod zonder problemen verwerken;
- *Maasdamseweg - Molendijk*  
In de ochtendspits is er sprake van korte wachttijden (15 sec.) voor verkeer op de Molendijk vanuit zuidelijke richting. Voor verkeer op de Molendijk vanuit noordelijke richting is de wachttijd minimaal. In de avondspits treden er minimale wachttijden op voor verkeer op de Molendijk, zowel vanuit noordelijke- als vanuit zuidelijke richting.

### Ontwikkelscenario large

De berekening van de verkeersafwikkeling van de verschillende kruispunten binnen ontwikkelscenario large is opgenomen in bijlage 18.

- *Maasdamseweg - Boezembaan*  
In de avondspits is er sprake van korte wachttijden (15 sec.) voor verkeer vanuit de Boezembaan, en minimale wachttijden voor linksafslaand verkeer op de Maasdamseweg vanuit westelijke richting. In de ochtendspits is er geen sprake van wachttijden. Er kan worden volstaan met de huidige kruispuntvorm;
- *Maasdamseweg - Narcisstraat*  
In de ochtendspits treden wachttijden op van 20 seconden voor verkeer vanuit de Narcisstraat. Dit wordt omschreven als matige wachttijd maar is nog wel acceptabel. In de avondspits ontstaan er korte wachttijden (15 sec.) op voor verkeer vanuit de Narcisstraat. Er kan worden volstaan met de huidige kruispuntvorm;
- *Maasdamseweg - Smidsweg*  
In de ochtendspits treden wachttijden op van 20 seconden voor verkeer vanuit de Smidsweg. Dit wordt omschreven als matige wachttijd maar is nog wel acceptabel. Tevens ontstaan minimale wachttijden voor linksafslaand verkeer op de Maasdamseweg vanuit oostelijke richting. In de avondspits is er sprake van korte wachttijden (15 sec.) voor verkeer vanuit de Smidsweg. Er kan worden volstaan met de huidige kruispuntvorm;

- *Maasdamseweg - Schuilingenweg*  
In de ochtendspits is er geen sprake van wachttijden. In de avondspits ontstaan er minimale wachttijden voor verkeer vanuit de Schuilingenweg en linksafslaand verkeer op de Maasdamseweg vanuit westelijke richting; Er is voldoende restcapaciteit waardoor volstaan kan worden met de huidige kruispuntvorm;
- *Maasdamseweg - Molendijk*  
In de ochtendspits is er sprake van korte wachttijden (15 sec.) voor verkeer op de Molendijk vanuit zuidelijke richting en minimale wachttijden voor verkeer op de Molendijk vanuit noordelijke richting. In de avondspits treden er minimale wachttijden op voor verkeer op de Molendijk, zowel vanuit noordelijke- als vanuit zuidelijke richting.

#### 4.4 Conclusies

Op basis van de analyse van de verkeersafwikkeling van de kruispunten op de Maasdamseweg binnen de verschillende ontwikkelscenario's kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Tot en met ontwikkelscenario medium-plus treden er op de verschillende kruispunten korte wachttijden op. Deze wachttijden bedragen maximaal 15 seconden. Er is geen sprake van knelpunten met betrekking tot de verkeersafwikkeling. Tot en met scenario medium-plus kan de huidige infrastructuur het verkeersaanbod zonder problemen verwerken;
- Na de realisatie van ontwikkelscenario large zullen de wachttijden op enkele kruispunten toenemen tot 20 seconden. Dit kan worden gekwalificeerd als matige wachttijd maar is nog wel acceptabel. Ook na realisatie van ontwikkelscenario large kan worden volstaan met de huidige infrastructuur;
- Langs het gehele traject van de Maasdamseweg zijn vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig. De toename van het verkeer op de Maasdamseweg en de daarmee samenhangende kruispuntbelasting zal daarom niet direct leiden tot een afname van de verkeersveiligheid van langzaam verkeer. Wel zal de oversteekbaarheid van met name de Maasdamseweg afnemen door de toenemende verkeersintensiteiten. Op verschillende locaties zijn oversteekvoorzieningen (VOP's) aanwezig waar gefaseerd kan worden overgestoken. Ook na de ontwikkelingen op het bedrijventerrein zal de oversteekbaarheid van de Maasdamseweg daarom gewaarborgd blijven.



## 5 Oplossingsrichtingen

Uit de conclusies in hoofdstuk 3 komt naar voren dat bij een volledige ontwikkeling van de Mijlpolder het verkeer kan worden afgewikkeld via de bestaande infrastructuur. Wel ontstaan er gedurende de spitsperioden korte wachttijden op het kruispunt Maasdamseweg - Mijlweg. In dit hoofdstuk wordt inzichtelijk gemaakt welke maatregelen getroffen kunnen worden om deze wachttijden te voorkomen.

### 5.1 Beschrijving oplossingen

#### Afbuigende voorrang kruispunt Mijlweg - Maasdamseweg

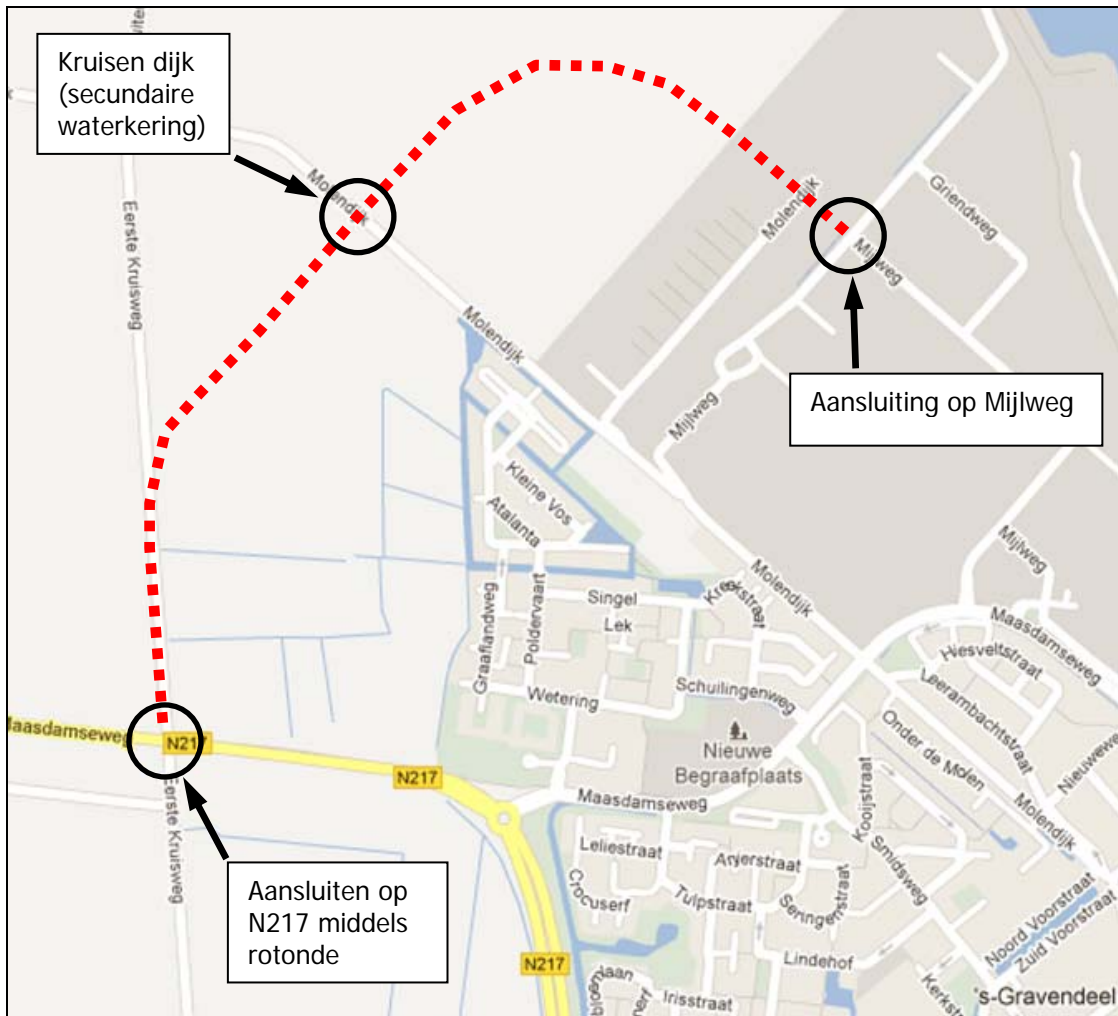
De grootste verkeersstroom op het kruispunt is die op de Maasdamseweg vanuit het westen richting de Mijlpolder (ochtendspits) en vice versa (avondspits). Dit zijn ook de richtingen waarvoor kleine wachttijden zijn berekend vanaf ontwikkelscenario medium-plus. Een kruispunt met een afbuigende voorrang van de Maasdamseweg naar de Mijlpolder lijkt daarom een logische kruispuntvorm. Door de toename van het (vracht)verkeer neemt de verkeersveiligheid af. De hiaten in de doorgaande verkeersstromen op het kruispunt worden kleiner waardoor de kans op risicovol verkeersgedrag groter wordt. Van deze kruispuntoplossing is een verkeerskundig schetsontwerp opgesteld. Deze is opgenomen in bijlage 19.

#### Rotonde kruispunt Mijlweg - Maasdamseweg

Overeenkomstig het beleid gericht op Duurzaam Veilig is een rotonde de meest gewenste kruispuntoplossing op kruispunten tussen gebiedsontsluitingswegen. Zowel de verkeerveiligheid als de verkeersafwikkeling worden daarmee geoptimaliseerd. Ook is een rotonde een kruispuntvorm die de entree van het bedrijventerrein het beste kan benadrukken. Een verkeerskundig schetsontwerp van de rotonde op het kruispunt Mijlweg - Maasdamseweg is opgenomen in bijlage 20.

#### Nieuwe ontsluitingsweg

Door de gemeente Binnenmaas is een indicatie gegeven van het tracé van de rechtstreekse verbinding naar de N217. Dit is weergegeven in figuur 5.1. De nieuwe ontsluitingsweg zal deels het bestaande tracé van de bestaande Eerste kruisweg volgen en sluit aan op de N217 middels een rotonde. De nieuwe ontsluitingsweg zal de Molendijk kruisen op dijkhoogte. Hierbij wordt uitgegaan van een voorrangskruispunt op de dijk. Er zal nader onderzoek noodzakelijk zijn naar de uiteindelijke verkeersoplossing. In dit hoofdstuk wordt een voorstel gedaan voor een mogelijk dwarsprofiel voor de nieuwe ontsluitingsweg, op basis van de functie gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Binnen dit profiel is rekening gehouden met de aanleg van een fietspad. Het profiel is opgenomen in bijlage 21.



Figuur 5.1: Globaal tracé nieuwe ontsluitingsweg

## 5.2 Globale kostenraming

Op basis van de uitgewerkte oplossingsrichtingen zijn budgetramingen opgesteld. De budgetramingen zijn uitgevoerd volgens de SSK-methode (Standaard Systematiek Kostenramingen). De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

### Algemeen

- Constructie-opbouw:
  - Asphalt bovenlaag, 3 cm;
  - Asphalt tussenlaag, 6 cm;
  - Asphalt onderlaag, 6 cm;
  - Fundering, 25 cm;
  - Zand, 50 cm.
- De volgende aspecten zijn niet opgenomen en vormen mogelijk een risico:
  - Vervuiling van grond en/of water;
  - Groencompensatie;
  - Watercompensatie.
- Fietspaden worden uitgevoerd in zwart asphalt.

#### Afbuigende voorrang

- De bestaande kruispunttakken worden volledig gereconstrueerd (alles eruit en nieuw);
- De informatiehaven op de Mijlweg komt te vervallen. De verplaatsing naar een andere locatie is niet meegenomen.

#### Rotonde

- De bestaande kruispunttakken worden volledig gereconstrueerd (alles eruit en nieuw);
- Vormgeving van de rotonde op basis van CROW-richtlijnen conform publicatie 126 'Eenheid in rotondes';
- De informatiehaven op de Mijlweg komt te vervallen. De verplaatsing naar een andere locatie is niet meegenomen.

#### Rechtstreekse verbinding N217

- Het is aannemelijk dat de ondergrond zal gaan zetten bij de aanleg van nieuwe wegen of bij verbreding van bestaande wegen. In de ramingen is daarom rekening gehouden met het voorbelasten van de ondergrond;
- De lengte van de nieuwe ontsluitingsweg bedraagt circa 1.800 meter;
- Over een lengte van circa 300 meter maakt de nieuwe ontsluitingsweg gebruik van het bestaande tracé van de Eerste Kruisweg;
- De verwervingsprijs bedraagt €20,= per vierkante meter, uitgaande van volledige schadeloosstelling (onteigeningswaarde);
- Voor de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg wordt uitgegaan van een profiel van 30 meter breed.

In bijlage 22 zijn de uitgewerkte ramingen opgenomen. De kosten voor de realisatie van de beschreven oplossingsrichtingen zijn als volgt geraamd:

Onderdeel	Geraamde kosten
Afbuigende voorrang kruispunt Mijlweg - Maasdamseweg	€ 391.000
Rotonde kruispunt Mijlweg - Maasdamseweg	€ 537.000
Aanleg rechtstreekse verbinding N217	€ 4.996.000

Figuur 5.2: Globale kostenraming oplossingsrichtingen

## 6 Conclusies en aanbevelingen

### 6.1 Conclusies

Op basis van het uitgevoerde verkeersonderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Binnen het bestemmingsplan wat wordt opgesteld om de ontwikkelingen op bedrijventerrein Mijlpolder mogelijk te maken wordt rekening gehouden met de ontwikkeling tot en met het scenario medium-plus. Binnen dit scenario kan het te verwachten verkeer worden afgewikkeld via de bestaande infrastructuur, zonder dat daarbij knelpunten ontstaan;
- Na realisatie van ontwikkelscenario medium-plus zullen er ten gevolge van extra verkeer vanuit bedrijventerrein Mijlpolder geen knelpunten ontstaan op de huidige kruispunten op de Maasdamseweg, tussen de provincialeweg N217 en het bedrijventerrein;
- Bij de realisatie van het scenario medium-plus kan de huidige aansluiting van het bedrijventerrein op de Molendijk worden afgesloten zonder dat daarbij knelpunten met betrekking tot verkeersafwikkeling ontstaan op andere locaties;
- Extra verkeer ten gevolge van de ontwikkelingen op het bedrijventerrein zal worden afgewikkeld via de hoofdentree van het bedrijventerrein, het kruispunt Maasdamseweg - Mijlweg. Dit is gezien de beoogde locaties van de geplande ontwikkelingen de meest logische en gerichte ontsluiting. Op het kruispunt Maasdamseweg - Mijlweg, ten oosten van de hoofdontsluiting, is ten gevolge van de geplande ontwikkelingen geen toename van het verkeer te verwachten;

Bovenstaande conclusies gelden eveneens voor het scenario large. Mocht in een later stadium worden overgegaan tot de realisatie van dit scenario dan kan worden volstaan met de bestaande infrastructuur.

### 6.2 Aanbevelingen

Naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek, de beschreven conclusies en de uitwerking van de mogelijke oplossingsrichtingen worden de volgende aanbevelingen richting de gemeente Binnenmaas gedaan:

- Uit het oogpunt van verkeersafwikkeling is er geen aanleiding om maatregelen te treffen op het kruispunt Maasdamseweg - Mijlweg. Wel zou een rotonde op dit kruispunt de meest ideale oplossing zijn uit het oogpunt van herkenbaarheid en uniformiteit. Een rotonde is de meest verkeersveilige oplossing die ook past binnen het beleid gericht op Duurzaam Veilig. Met deze oplossing ontstaat er eveneens een mooie en duidelijke entree van het bedrijventerrein. Hoewel er op korte termijn geen directe noodzaak is om het kruispunt aan te passen wordt aanbevolen om bij de verdere ontwikkeling van Mijlpolder het kruispunt Mijlpolder – Maasdamseweg als rotonde vorm te geven;
- Het afwikkelen van het verkeer via het kruispunt Maasdamseweg – Mijlweg verdient de voorkeur. De mogelijke toegang vanaf de Molendijk is gezien de vormgeving en de functie van de Molendijk geen wenselijke situatie. Aanbevolen wordt deze toegang uitsluitend toegankelijk te houden voor hulpdiensten, zodat de bereikbaarheid tijdens calamiteiten gewaarborgd is.

- De realisatie van een nieuwe ontsluitingsweg richting de provinciale weg vormt weliswaar een mooie en directe route richting het bedrijventerrein, maar is gezien de beperkte intensiteiten een kostbare voorziening. Voor de bereikbaarheid van het bedrijventerrein is dit geen noodzakelijke investering.

**Apeldoorn**

Kanaal Zuid 286

7364 AJ Lieren

Postbus 769

7301 BA Apeldoorn

T 055 711 3 711

F 055 711 3 710

E [apeldoorn@megaborn.com](mailto:apeldoorn@megaborn.com)**Breda**

Brieltjenspolder 28b

4921 PJ Made

Postbus 7013

4800 GA Breda

T 076 820 00 70

F 076 820 00 79

E [breda@megaborn.com](mailto:breda@megaborn.com)**Leiderdorp**

Sisalbaan 5H

2352 AZ Leiderdorp

Postbus 38

2350 AA Leiderdorp

T 071 820 09 80

F 071 820 09 81

E [leiderdorp@megaborn.com](mailto:leiderdorp@megaborn.com)**Waardenburg**

Steenweg 17b

4181 AJ Waardenburg

Postbus 56

4180 BB Waardenburg

T 0418 65 49 00

F 0418 65 49 10

E [info@megaborn.com](mailto:info@megaborn.com)[www.megaborn.com](http://www.megaborn.com)



Advies

Engineering

Realisatie

Management

Verkeersonderzoek  
bedrijventerrein Mijlpolder

Bijlagen



# Verkeersonderzoek bedrijventerrein Mijlpolder

## Bijlagen

Status	definitief	Opdrachtgever	Gemeente Binnenmaas
Kenmerk	GBi1201	Contactpersoon	dhr. W. Bauer
Versie/revisie	1.00		
Datum	11 juli 2012		

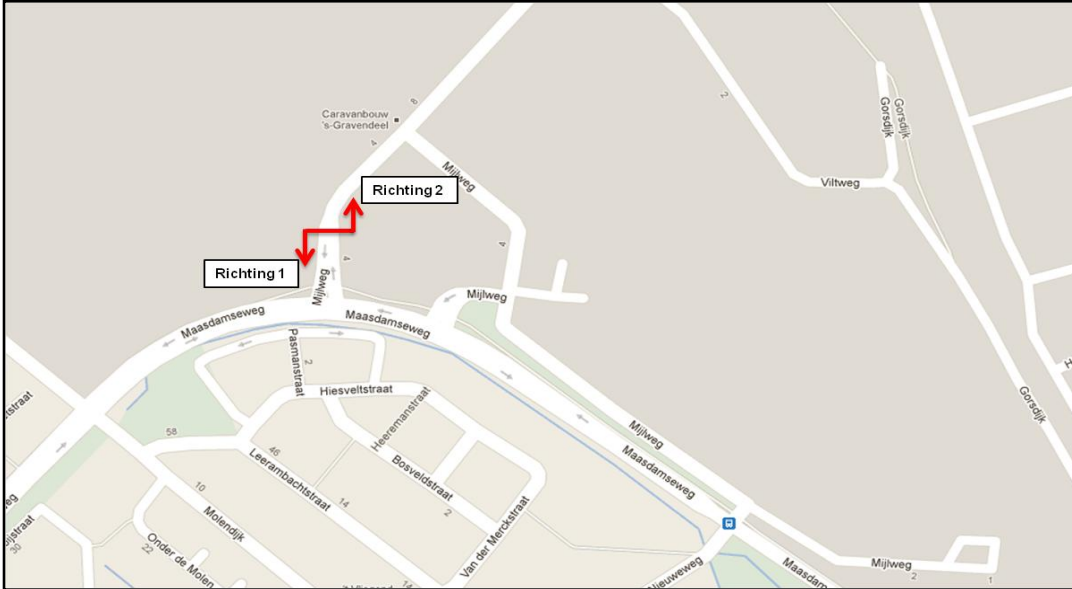


## Inhoudsopgave

- Bijlage 1: Samenvatting classificatiemetingen ontsluiting Mijlpolder
- Bijlage 2: Resultaten kruispunttelling Mijlweg - Maasdamsesweg
- Bijlage 3: Samenvatting classificatiemetingen Maasdamsesweg
- Bijlage 4: Autonome groei Mijlweg - Maasdamsesweg
- Bijlage 5: Verdeling extra verkeer Mijlweg - Maasdamsesweg
- Bijlage 6: Verkeersafwikkeling Mijlpolder huidige situatie (2012)
- Bijlage 7: Verkeersafwikkeling Mijlpolder ontwikkelscenario small (2015)
- Bijlage 8: Verkeersafwikkeling Mijlpolder ontwikkelscenario medium (2023)
- Bijlage 9: Verkeersafwikkeling Mijlpolder ontwikkelscenario medium-plus (2023)
- Bijlage 10: Verkeersafwikkeling Mijlpolder ontwikkelscenario large (2025)
- Bijlage 11: Berekening effecten afsluiting aansluiting Mijlweg - Molendijk
- Bijlage 12: Autonome groei kruispunten Maasdamsesweg
- Bijlage 13: Extra verkeer kruispunten Maasdamsesweg
- Bijlage 14: Verkeersafwikkeling kruispunten Maasdamsesweg huidige situatie (2012)
- Bijlage 15: Verkeersafwikkeling kruispunten Maasdamsesweg ontwikkelscenario small (2015)
- Bijlage 16: Verkeersafwikkeling kruispunten Maasdamsesweg ontwikkelscenario medium (2023)
- Bijlage 17: Verkeersafwikkeling kruispunten Maasdamsesweg ontwikkelscenario med.-plus (2023)
- Bijlage 18: Verkeersafwikkeling kruispunten Maasdamsesweg ontwikkelscenario large (2025)
- Bijlage 19: Verkeerskundig schetsontwerp afbuigende voorrang Maasdamsesweg - Mijlweg
- Bijlage 20: Verkeerskundig schetsontwerp rotonde Mijlweg - Maasdamsesweg
- Bijlage 21: Voorstel dwarsprofiel rechtstreekse verbinding N217
- Bijlage 22: Budgetramingen oplossingsrichtingen
- Bijlage 23: Resultaten wachttijd- en wachtrijmetingen

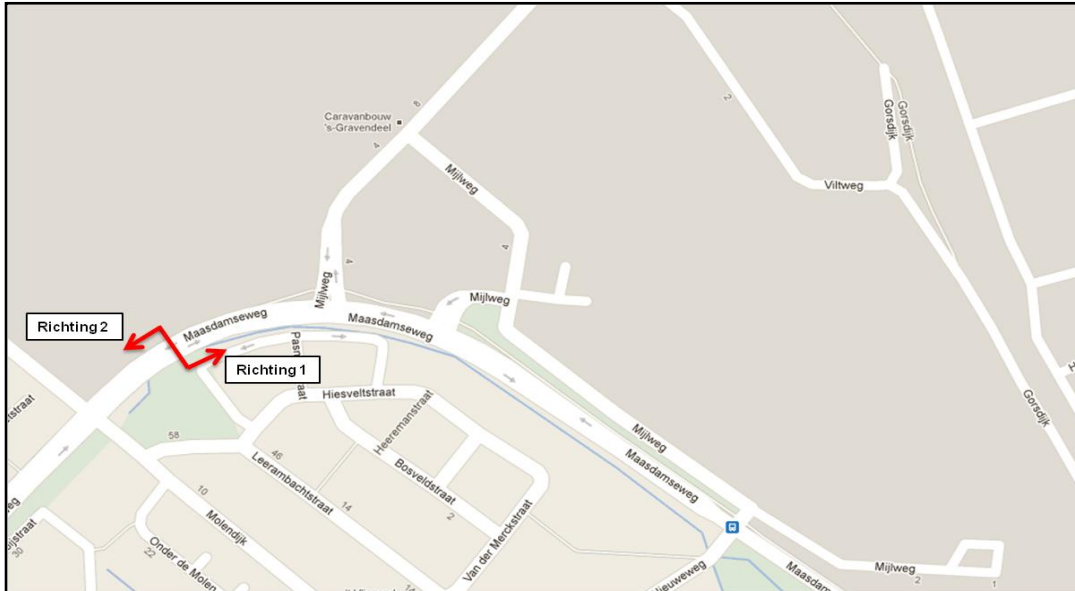
**Bijlage 1 - Samenvatting classificatiemetingen ontsluiting Mijlpolder**

## Telpunt 1 (Mijlweg)





## Telpunt 2 (Maasdamseweg)



Verkeerstellingen Maasdamsweg

Intensiteitenoverzicht

Weg: Maasdamsweg  
 Wegvak: Tussen Mijweg en Molendijk  
 Richting 1: Mijweg  
 Richting 2: Molendijk  
 Periode: 23 januari t/m 29 januari 2012

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
00:00 - 01:00	4	1	0	5	2	1	0	3	6	2	0	8	7	2	0	9	6	2	0	8	13	4	0	17	14	4	0	18	16	6	0	22	30	10	0	40
01:00 - 02:00	2	0	0	2	2	0	0	2	4	0	0	4	4	1	0	5	4	1	0	5	8	2	0	10	8	2	0	10	8	3	0	11	16	5	0	21
02:00 - 03:00	1	0	0	1	1	1	0	2	2	1	0	3	3	1	0	4	7	2	0	9	10	3	0	13	6	2	0	8	21	4	0	25	27	6	0	33
03:00 - 04:00	3	0	0	3	1	0	1	2	4	0	1	5	2	0	0	2	1	0	1	2	3	0	1	4	2	0	0	2	2	0	0	2	4	0	0	4
04:00 - 05:00	5	1	1	7	3	2	3	8	8	3	4	15	4	1	1	6	3	1	2	6	7	2	3	12	4	0	0	4	2	0	0	2	6	0	0	6
05:00 - 06:00	39	2	1	42	20	8	8	36	59	10	9	78	28	1	1	30	15	5	6	26	43	6	7	56	2	0	0	2	2	0	1	3	4	0	1	5
06:00 - 07:00	127	8	8	143	58	10	11	79	185	18	19	222	93	6	6	105	44	8	8	60	137	14	14	165	10	0	0	10	7	2	1	10	17	2	1	20
07:00 - 08:00	238	18	21	277	91	14	19	124	329	32	40	401	175	13	15	203	68	11	14	93	243	24	29	296	17	2	0	19	10	3	1	14	27	5	1	33
08:00 - 09:00	206	19	21	246	93	19	24	136	299	38	45	382	154	14	16	184	72	14	17	103	226	28	33	287	22	2	2	26	19	2	2	23	41	4	4	49
09:00 - 10:00	105	22	18	145	94	20	23	137	199	42	41	282	87	17	13	117	83	16	17	116	170	33	30	233	41	5	2	48	56	6	1	63	97	11	3	111
10:00 - 11:00	88	21	15	124	92	24	20	136	180	45	35	260	77	16	11	104	85	17	15	117	162	33	26	221	52	3	2	57	66	2	3	71	118	5	5	128
11:00 - 12:00	90	23	16	129	101	23	20	144	191	46	36	273	81	17	13	111	96	18	15	129	177	35	28	240	58	4	4	66	81	4	4	89	139	8	8	155
12:00 - 13:00	90	20	17	127	122	20	17	159	212	40	34	286	82	15	13	110	108	15	12	135	190	30	25	245	62	4	2	68	73	3	1	77	135	7	3	145
13:00 - 14:00	121	20	22	163	103	16	20	139	224	36	42	302	105	16	16	137	97	13	15	125	202	29	31	262	64	4	2	70	80	4	2	86	144	8	4	156
14:00 - 15:00	94	23	24	141	113	24	23	160	207	47	47	301	84	17	18	119	103	19	17	139	187	36	35	258	60	2	4	66	76	4	2	82	136	6	6	148
15:00 - 16:00	105	23	17	145	141	21	20	182	246	44	37	327	91	17	13	121	120	15	15	150	211	32	28	271	56	2	2	60	67	2	1	70	123	4	3	130
16:00 - 17:00	106	15	17	138	269	19	16	304	375	34	33	442	91	12	12	115	205	14	12	231	296	26	24	346	54	5	0	59	48	2	2	52	102	7	2	111
17:00 - 18:00	77	10	10	97	268	9	8	285	345	19	18	382	70	8	8	86	205	7	6	218	275	15	14	304	50	3	1	54	48	3	1	52	98	6	2	106
18:00 - 19:00	65	11	6	82	91	6	2	99	156	17	8	181	54	8	4	66	73	5	2	80	127	13	6	146	28	1	1	30	30	2	0	32	58	3	1	62
19:00 - 20:00	59	6	7	72	73	4	4	81	132	10	11	153	51	5	5	61	60	3	3	66	111	8	8	127	33	2	0	35	28	2	0	30	61	4	0	65
20:00 - 21:00	42	4	3	49	40	3	2	45	82	7	5	94	36	4	2	42	35	3	1	39	71	7	3	81	21	2	0	23	22	2	0	24	43	4	0	47
21:00 - 22:00	32	5	1	38	33	2	0	35	65	7	1	73	30	4	1	35	29	2	1	32	59	6	2	67	24	2	0	26	20	2	1	23	44	4	1	49
22:00 - 23:00	19	3	0	22	39	3	0	42	58	6	0	64	19	2	0	21	33	2	0	35	52	4	0	56	16	1	0	17	17	1	0	18	33	2	0	35
23:00 - 24:00	11	2	1	14	13	2	0	15	24	4	1	29	12	2	1	15	12	1	0	13	24	3	1	28	13	1	0	14	10	1	0	11	23	2	0	25
<b>Totaal</b>	<b>1.729</b>	<b>257</b>	<b>226</b>	<b>2.212</b>	<b>1.863</b>	<b>251</b>	<b>241</b>	<b>2.355</b>	<b>3.592</b>	<b>508</b>	<b>467</b>	<b>4.567</b>	<b>1.440</b>	<b>199</b>	<b>169</b>	<b>1.808</b>	<b>1.564</b>	<b>194</b>	<b>179</b>	<b>1.937</b>	<b>3.004</b>	<b>393</b>	<b>348</b>	<b>3.745</b>	<b>717</b>	<b>53</b>	<b>22</b>	<b>792</b>	<b>809</b>	<b>60</b>	<b>23</b>	<b>892</b>	<b>1.526</b>	<b>113</b>	<b>45</b>	<b>1.684</b>

Intensiteitenverloop per teldag

Teldag	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
maandag 23 januari 2012	1.697	235	214	2.146	1.863	250	241	2.354	3.560	485	455	4.500
dinsdag 24 januari 2012	1.697	249	232	2.178	1.806	247	228	2.281	3.503	496	460	4.459
woensdag 25 januari 2012	1.686	239	213	2.138	1.824	239	233	2.296	3.510	478	446	4.434
donderdag 26 januari 2012	1.761	251	230	2.242	1.908	230	256	2.394	3.669	481	486	4.636
vrijdag 27 januari 2012	1.799	303	243	2.345	1.925	281	252	2.458	3.724	584	495	4.803
zaterdag 28 januari 2012	945	85	42	1.072	1.119	93	43	1.255	2.064	178	85	2.327
zondag 29 januari 2012	484	22	3	509	499	25	6	530	983	47	9	1.039

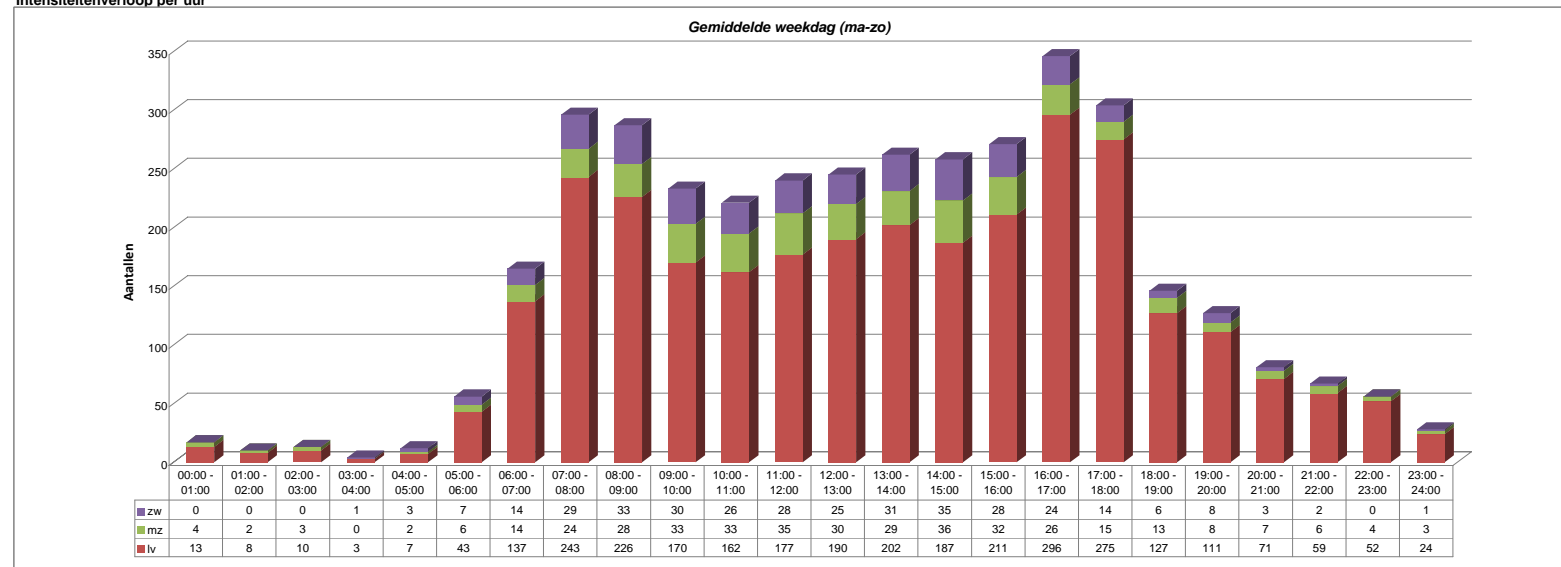
Totaalintensiteiten weekdag dag/avond/nacht

Tijd	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
Dag (07.00-19.00 uur)	1.150	170	152	1.472	1.314	164	157	1.635	2.464	334	309	3.107
Avond (19.00-23.00 uur)	136	14	8	158	157	10	5	172	293	24	13	330
Nacht (23.00-07.00 uur)	153	13	9	175	92	21	18	131	245	34	27	306

Weekdaggemiddelden snelheden

Tijd	< 50	50 - 55	55 - 60	60 - 65	65 - 70	70 - 75	75 - 80	> 80	Totaal	%>=50	V15	V50	V85	Gem. StdDv.
Tot. 0-24	2.272	635	472	218	82	29	16	19	3.743	0	50	50	58	5,2
Tot. 0-7	174	40	34	15	10	2	2	1	278	0	50	50	58	5,5
Tot. 7-19	1.929	526	375	171	60	21	11	13	3.106	0	50	50	57	5,0
Tot. 19-23	158	65	56	28	11	5	3	4	330	0	50	51	60	6,4
Tot. 23-7	185	44	41	19	11	3	2	1	306	0	50	50	59	5,6

Intensiteitenverloop per uur

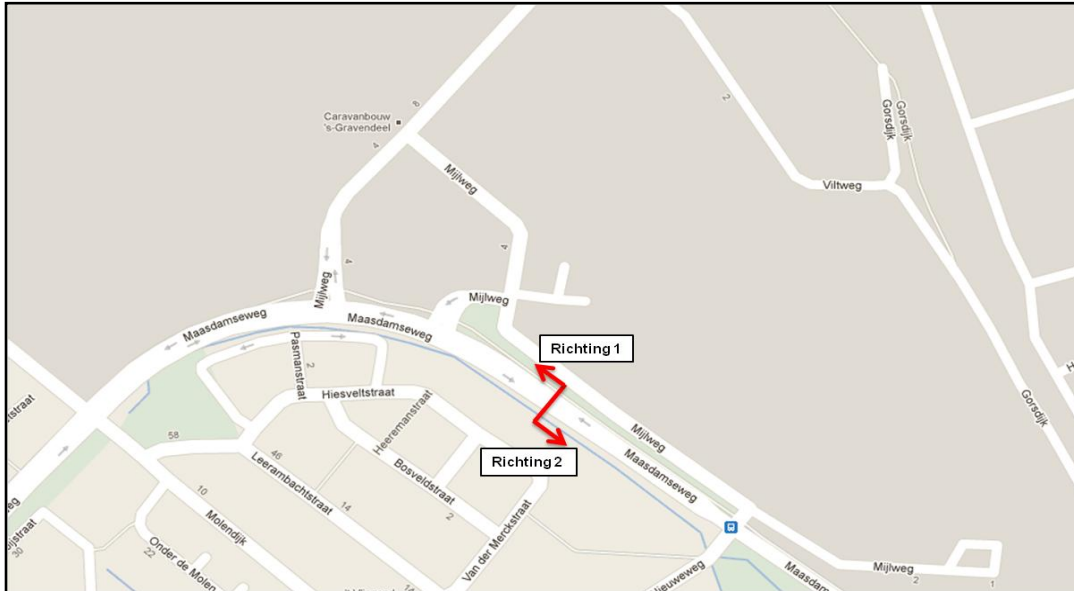


Legenda

lv = lichte motorvoertuigen  
 mz = middelzware motorvoertuigen  
 zw = zware motorvoertuigen



### Telpunt 3 (Maasdamseweg)



Verkeerstellingen Maasdamsweg

Intensiteitenoverzicht

Weg: Maasdamsweg  
 Wegvak: Tussen Mijweg en Nieuweweg  
 Richting 1: Mijweg  
 Richting 2: Nieuweweg  
 Periode: 23 januari t/m 29 januari 2012

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	1	0	2	3	0	0	3	4	1	0	5	3	1	0	4	6	1	0	7	9	2	0	11	9	2	0	11	13	1	0	14	22	3	0	25			
01:00 - 02:00	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	2	0	0	2	3	0	0	3	5	0	0	5	4	0	0	4	6	0	0	6	10	0	0	10			
02:00 - 03:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	4	0	0	4	3	0	0	3	7	0	0	7			
03:00 - 04:00	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	2	0	0	2	1	0	0	1	3	0	0	3			
04:00 - 05:00	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	4	0	0	4	6	0	0	6			
05:00 - 06:00	15	3	1	19	21	1	0	22	36	4	1	41	11	2	1	14	15	0	0	15	26	2	1	29	2	0	0	2	0	0	0	2	0	0	2				
06:00 - 07:00	43	6	3	52	34	4	5	43	77	10	8	95	32	4	2	38	25	3	4	32	57	7	6	70	3	0	0	3	2	0	0	2	5	0	0	5			
07:00 - 08:00	73	8	5	86	66	10	8	84	139	18	13	170	55	6	4	65	50	8	6	64	105	14	10	129	10	2	0	12	9	1	0	10	19	3	0	22			
08:00 - 09:00	64	10	7	81	75	11	7	93	139	21	14	174	50	7	5	62	57	8	5	70	107	15	10	132	15	1	1	17	11	2	0	13	26	3	1	30			
09:00 - 10:00	48	9	8	65	49	9	6	64	97	18	14	129	46	7	6	59	40	7	5	52	86	14	11	111	38	2	0	40	18	2	0	20	56	4	0	60			
10:00 - 11:00	44	10	6	60	41	10	8	59	85	20	14	119	44	7	4	55	39	8	6	53	83	15	10	108	42	2	0	44	34	2	0	36	76	4	0	80			
11:00 - 12:00	52	11	7	70	45	11	7	63	97	22	14	133	54	9	5	68	43	9	5	57	97	18	10	125	60	4	0	64	40	3	0	43	100	7	0	107			
12:00 - 13:00	56	12	5	73	44	8	9	61	100	20	14	134	51	9	4	64	44	7	6	57	95	16	10	121	40	2	0	42	42	2	0	44	82	4	0	86			
13:00 - 14:00	53	7	7	67	66	8	10	84	119	15	17	151	52	6	5	63	59	7	7	73	111	13	12	136	50	4	0	54	44	2	0	46	94	6	0	100			
14:00 - 15:00	61	12	11	84	51	12	10	73	112	24	21	157	57	9	8	74	49	9	7	65	106	18	15	139	48	2	0	50	44	2	0	48	92	4	2	98			
15:00 - 16:00	54	11	10	75	60	8	6	74	114	19	16	149	51	9	7	67	55	6	4	65	106	15	11	132	42	2	0	44	42	2	0	44	84	4	0	88			
16:00 - 17:00	91	8	5	104	70	7	4	81	161	15	9	185	73	6	3	82	62	5	3	70	135	11	6	152	29	2	0	31	44	2	0	46	73	4	0	77			
17:00 - 18:00	81	3	2	86	65	3	2	70	146	6	4	156	68	3	2	73	58	3	2	63	126	6	4	136	35	2	0	37	43	2	0	45	78	4	0	82			
18:00 - 19:00	45	2	0	47	42	3	1	46	87	5	1	93	38	2	0	40	37	3	1	41	75	5	1	81	20	2	0	22	22	1	0	23	42	3	0	45			
19:00 - 20:00	49	2	0	51	40	2	1	43	89	4	1	94	42	2	0	44	38	2	1	41	80	4	1	85	24	2	0	26	32	1	0	33	56	3	0	59			
20:00 - 21:00	24	1	0	25	30	1	1	32	54	2	1	57	23	1	0	24	27	1	1	29	50	2	1	53	21	2	0	23	19	1	0	20	40	3	0	43			
21:00 - 22:00	18	1	0	19	25	1	0	26	43	2	0	45	17	1	0	18	23	2	0	25	40	3	0	43	13	2	0	15	20	2	0	22	33	4	0	37			
22:00 - 23:00	22	1	0	23	16	1	1	18	38	2	1	41	19	1	0	20	14	1	0	15	33	2	0	35	12	1	0	13	12	1	0	13	24	2	0	26			
23:00 - 24:00	9	1	0	10	10	1	0	11	19	2	0	21	9	1	0	10	11	1	0	12	20	2	0	22	9	1	0	10	12	1	0	13	21	2	0	23			
<b>Totaal</b>	<b>908</b>	<b>119</b>	<b>77</b>	<b>1.104</b>	<b>856</b>	<b>111</b>	<b>86</b>	<b>1.053</b>	<b>1.764</b>	<b>230</b>	<b>163</b>	<b>2.157</b>	<b>801</b>	<b>93</b>	<b>56</b>	<b>950</b>	<b>759</b>	<b>91</b>	<b>63</b>	<b>913</b>	<b>1.560</b>	<b>184</b>	<b>119</b>	<b>1.863</b>	<b>534</b>	<b>37</b>	<b>1</b>	<b>572</b>	<b>517</b>	<b>30</b>	<b>2</b>	<b>549</b>	<b>1.051</b>	<b>67</b>	<b>3</b>	<b>1.121</b>			

Intensiteitenverloop per teldag

Tijd	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
maandag 23 januari 2012	899	126	67	1.092	835	105	78	1.018	1.734	231	145	2.110
dinsdag 24 januari 2012	847	118	87	1.052	805	118	82	1.005	1.652	236	169	2.057
woensdag 25 januari 2012	883	117	72	1.072	851	115	100	1.066	1.734	232	172	2.138
donderdag 26 januari 2012	935	118	92	1.145	876	115	89	1.080	1.811	233	181	2.225
vrijdag 27 januari 2012	969	123	76	1.168	908	117	86	1.111	1.877	240	162	2.279
zaterdag 28 januari 2012	702	54	10	766	638	47	9	694	1.340	101	19	1.460
zondag 29 januari 2012	368	20	0	388	398	17	0	415	766	37	0	803

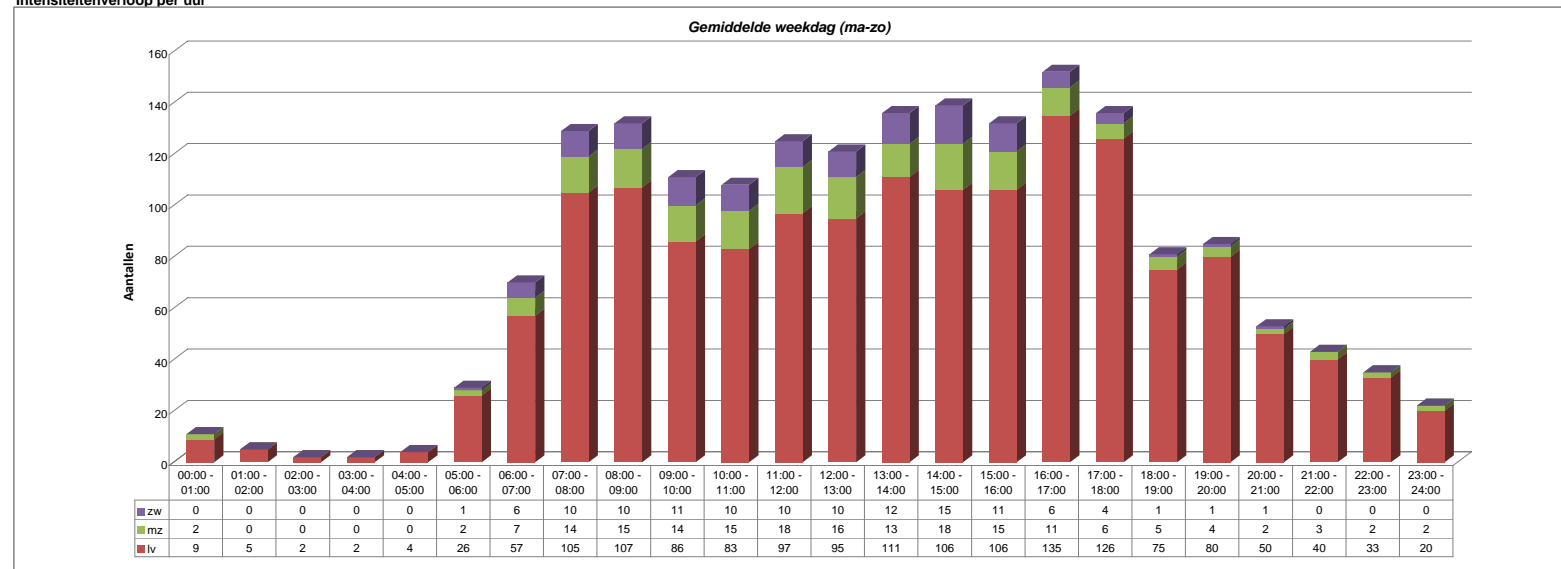
Totaalintensiteiten weekdag dag/avond/nacht

Tijd	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
Dag (07.00-19.00 uur)	638	82	53	773	593	79	57	729	1.231	161	110	1.502
Avond (19.00-23.00 uur)	101	5	1	107	102	6	2	110	203	11	3	217
Nacht (23.00-07.00 uur)	62	9	4	75	63	6	4	73	125	15	8	148

Weekdaggemiddelden snelheden

Tijd	< 50	50 - 55	55 - 60	60 - 65	65 - 70	70 - 75	75 - 80	> 80	Totaal	%>=50	V15	V50	V85	Gem. StdDv.
Tot. 0-24	872	382	303	165	75	31	17	21	1.866	0	50	51	61	6,5
Tot. 0-7	58	21	18	12	8	4	2	2	125	0	50	51	64	7,6
Tot. 7-19	727	315	242	125	52	19	10	12	1.502	0	50	50	60	6,0
Tot. 19-23	80	42	39	24	14	8	4	6	217	0	50	53	65	8,0
Tot. 23-7	65	25	22	16	10	5	3	3	149	0	50	52	65	7,9

Intensiteitenverloop per uur

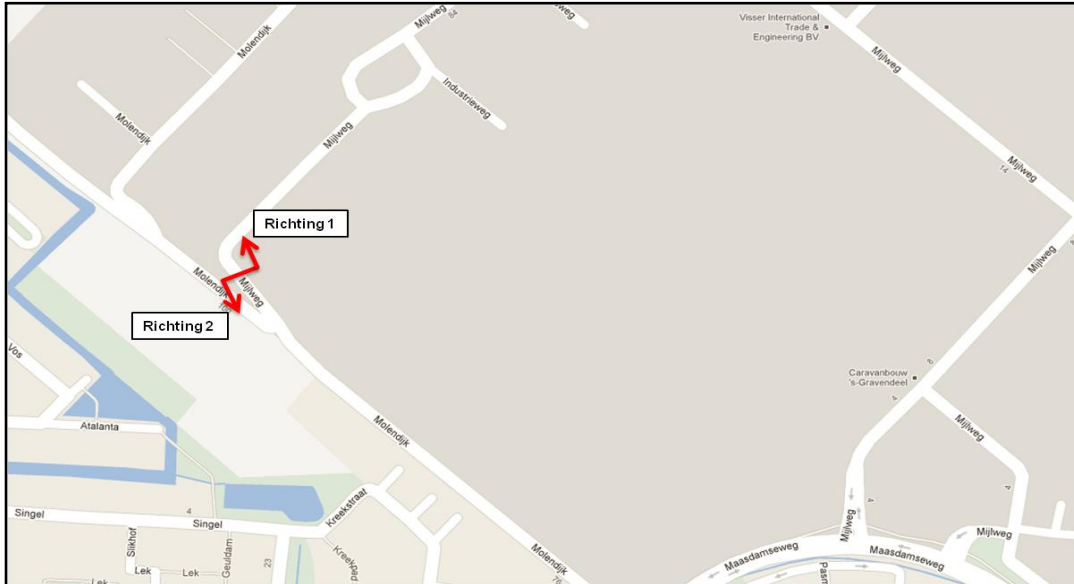


Legenda

lv = lichte motorvoertuigen  
 mz = middelzware motorvoertuigen  
 zw = zware motorvoertuigen



## Telpunt 4 (Mijlweg)





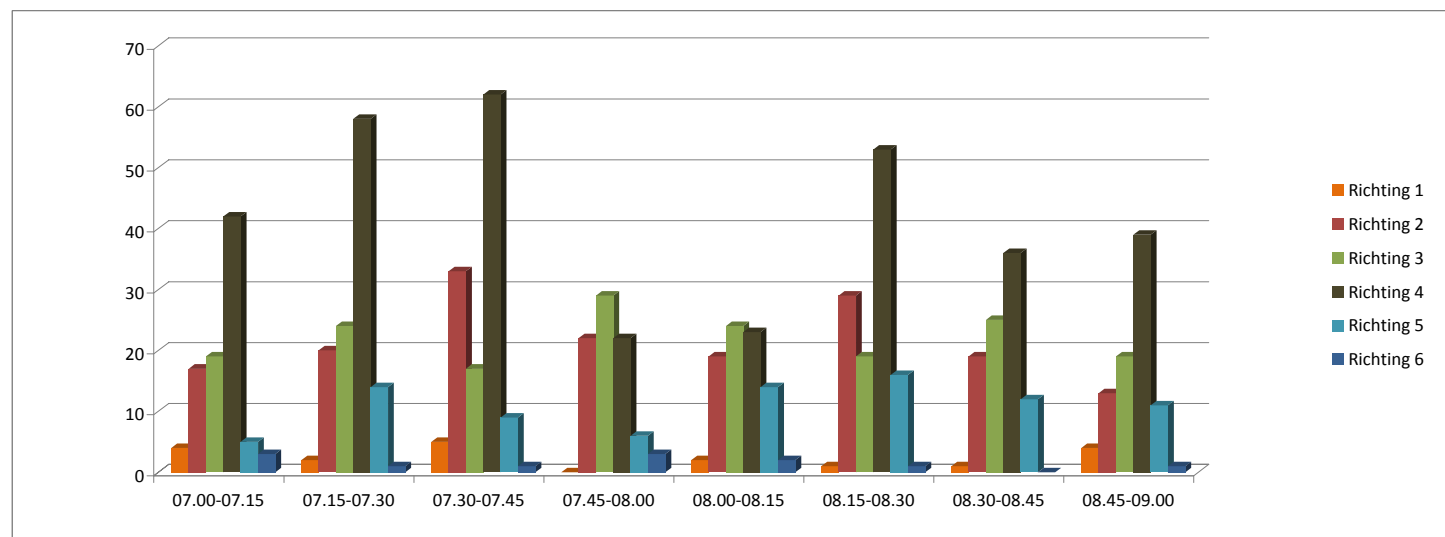
**Bijlage 2 - Resultaten kruispunttelling Mijlweg - Maasdamseweg**

### Kruispunt Mijlweg - Maasdamseweg



**Kruispunt Mijlweg - Maasdamsesweg**  
**donderdag 26 januari 2012**

tijd	richting 1				richting 2				richting 3				richting 4				richting 5				richting 6			
	lv	mv	zw	totaal	lv	mv	zw	totaal	lv	mv	zw	totaal	lv	mv	zw	totaal	lv	mv	zw	totaal	lv	mv	zw	totaal
07.00-07.15	4	0	0	4	13	2	2	17	14	2	3	19	40	1	1	42	5	0	0	5	1	2	0	3
07.15-07.30	2	0	0	2	19	0	1	20	21	0	3	24	56	2	0	58	11	1	2	14	0	0	1	1
07.30-07.45	4	1	0	5	27	4	2	33	11	3	3	17	55	2	5	62	3	3	3	9	1	0	0	1
07.45-08.00	0	0	0	0	19	2	1	22	23	4	2	29	21	0	1	22	5	0	1	6	2	0	1	3
08.00-08.15	2	0	0	2	17	1	1	19	22	2	0	24	16	2	5	23	7	1	6	14	2	0	0	2
08.15-08.30	1	0	0	1	22	1	6	29	18	0	1	19	48	2	3	53	9	2	5	16	1	0	0	1
08.30-08.45	1	0	0	1	17	1	1	19	20	4	1	25	33	0	3	36	8	2	2	12	0	0	0	0
08.45-09.00	4	0	0	4	10	3	0	13	13	2	4	19	38	0	1	39	10	1	0	11	1	0	0	1
<b>Totaal</b>	<b>18</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>19</b>	<b>144</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>172</b>	<b>142</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>176</b>	<b>307</b>	<b>9</b>	<b>19</b>	<b>335</b>	<b>58</b>	<b>10</b>	<b>19</b>	<b>87</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>12</b>



**Weersomstandigheden**

Zwaar bewolkt, droog en een gemiddelde temperatuur van 4,5 graden

**Bijzonderheden**

Tijdens het onderzoek hebben zich geen bijzonderheden voorgedaan

lv = lichte motorvoertuigen  
 mv = middelzware motorvoertuigen  
 zw = zware motorvoertuigen

**Bijlage 3 - Samenvatting classificatiemetingen Maasdamseweg**

### Telpunt 1 (Maasdamseweg)



Verkeerstellingen Maasdamseweg

Intensiteitenoverzicht

Weg: Maasdamseweg  
 Wegvak: Tussen N217 en Boezembaan  
 Richting 1: Boezembaan  
 Richting 2: N217  
 Periode: 16 april t/m 22 april 2012

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	lv	mz	zw	lv	mz	zw	lv	mz	zw	lv	mz	zw	lv	mz	zw	lv	mz	zw	lv	mz	zw	lv	mz	zw									
00:00 - 01:00	21	1	0	22	6	0	6	27	1	0	28	29	1	0	30	15	1	0	16	44	2	0	46	48	2	0	50	38	1	0	39	86	3	0	89	
01:00 - 02:00	5	0	0	5	2	0	1	3	7	0	1	8	10	0	0	10	9	0	1	10	19	0	1	20	22	0	0	22	28	0	0	28	50	0	0	50
02:00 - 03:00	4	0	1	5	3	0	1	4	7	0	2	9	7	0	1	8	8	0	0	8	15	0	1	16	12	0	0	12	21	0	0	21	33	0	0	33
03:00 - 04:00	3	0	0	3	2	0	1	3	5	0	1	6	6	0	0	6	4	0	1	5	10	0	1	11	14	0	0	14	8	0	0	8	22	0	0	22
04:00 - 05:00	6	0	1	7	13	1	3	17	19	1	4	24	7	0	1	8	11	1	3	15	18	1	4	23	7	0	0	7	7	0	1	8	14	0	1	15
05:00 - 06:00	52	1	1	54	78	3	6	87	130	4	7	141	39	1	1	41	59	2	5	66	98	3	6	107	6	0	0	6	12	0	0	12	18	0	0	18
06:00 - 07:00	130	6	12	148	209	7	11	227	339	13	23	375	96	5	9	110	158	5	8	171	254	10	17	281	12	1	0	13	31	2	0	33	43	3	0	46
07:00 - 08:00	257	21	19	297	341	10	20	371	598	31	39	668	195	16	14	225	257	7	15	279	452	23	29	504	40	4	2	46	46	0	0	46	86	4	2	92
08:00 - 09:00	276	27	21	324	303	15	22	340	579	42	43	664	212	21	15	248	240	12	17	269	452	33	32	517	52	5	2	59	84	4	2	90	136	9	4	149
09:00 - 10:00	201	22	18	241	178	18	22	218	379	40	40	459	174	17	13	204	171	14	16	201	345	31	29	405	105	4	2	111	152	4	3	159	257	8	5	270
10:00 - 11:00	176	24	22	222	169	15	19	203	345	39	41	425	163	18	17	198	166	12	15	193	329	30	32	391	130	4	4	138	159	4	4	167	289	8	8	305
11:00 - 12:00	176	29	22	227	178	13	15	206	354	42	37	433	181	23	16	220	184	11	11	206	365	34	27	426	194	8	2	204	201	6	2	209	395	14	4	413
12:00 - 13:00	214	21	19	254	185	14	19	218	399	35	38	472	208	16	14	238	184	11	14	209	392	27	28	447	194	4	2	200	184	4	0	188	378	8	2	388
13:00 - 14:00	211	23	22	256	203	13	20	236	414	36	42	492	206	17	16	239	196	10	15	221	402	27	31	460	195	4	2	201	180	2	1	183	375	6	3	384
14:00 - 15:00	230	25	21	276	215	14	22	251	445	39	43	527	226	19	16	261	211	10	16	237	437	29	32	498	214	4	2	220	201	1	2	204	415	5	4	424
15:00 - 16:00	274	30	20	324	223	13	20	256	497	43	40	580	259	22	15	296	209	10	15	234	468	32	30	530	222	2	2	226	173	0	4	177	395	2	6	403
16:00 - 17:00	342	23	14	379	314	11	19	344	656	34	33	723	302	17	11	330	267	8	14	289	569	25	25	619	202	2	3	207	152	2	2	156	354	4	5	363
17:00 - 18:00	388	18	13	419	312	5	8	325	700	23	21	744	335	13	10	358	272	4	6	282	607	17	16	640	202	0	2	204	170	2	2	174	372	2	4	378
18:00 - 19:00	265	11	9	285	197	3	5	205	462	14	14	490	224	8	7	239	170	2	4	176	394	10	11	415	122	1	2	125	102	0	2	104	224	1	4	229
19:00 - 20:00	172	5	6	183	175	2	4	181	347	7	10	364	160	4	4	168	153	1	3	157	313	5	7	325	132	2	0	134	98	0	2	100	230	2	2	234
20:00 - 21:00	145	4	4	153	92	1	2	95	237	5	6	248	133	3	3	139	90	1	1	92	223	4	4	231	104	0	0	104	85	0	0	85	189	0	0	189
21:00 - 22:00	116	3	3	122	73	1	1	75	189	4	4	197	110	2	2	114	71	1	1	73	181	3	3	187	94	1	1	96	66	0	0	66	160	1	1	162
22:00 - 23:00	100	2	1	103	58	0	1	59	158	2	2	162	92	2	0	94	56	0	1	57	148	2	1	151	71	0	0	71	52	0	0	52	123	0	0	123
23:00 - 24:00	54	2	0	56	26	1	0	27	80	3	0	83	55	1	0	56	28	0	0	28	83	1	0	84	59	0	0	59	32	0	0	32	91	0	0	91
<b>Totaal</b>	<b>3.818</b>	<b>298</b>	<b>249</b>	<b>4.365</b>	<b>3.555</b>	<b>160</b>	<b>242</b>	<b>3.957</b>	<b>7.373</b>	<b>458</b>	<b>491</b>	<b>8.322</b>	<b>3.429</b>	<b>226</b>	<b>185</b>	<b>3.840</b>	<b>3.189</b>	<b>123</b>	<b>182</b>	<b>3.494</b>	<b>6.618</b>	<b>349</b>	<b>367</b>	<b>7.334</b>	<b>2.453</b>	<b>48</b>	<b>28</b>	<b>2.529</b>	<b>2.282</b>	<b>32</b>	<b>27</b>	<b>2.341</b>	<b>4.735</b>	<b>80</b>	<b>55</b>	<b>4.870</b>

Intensiteitenverloop per teldag

Datum	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
maandag 16 april 2012	3.642	305	210	4.157	3.331	155	226	3.712	6.973	460	436	7.869
dinsdag 17 april 2012	3.787	278	264	4.329	3.420	176	246	3.842	7.207	454	510	8.171
woensdag 18 april 2012	3.810	311	237	4.358	3.604	174	239	4.017	7.414	485	476	8.375
donderdag 19 april 2012	3.855	280	262	4.397	3.606	147	245	3.998	7.461	427	507	8.395
vrijdag 20 april 2012	4.007	315	264	4.586	3.806	147	257	4.210	7.813	462	521	8.796
zaterdag 21 april 2012	3.192	79	54	3.325	2.918	57	31	3.006	6.110	136	85	6.331
zondag 22 april 2012	1.718	19	7	1.744	1.644	9	25	1.678	3.362	28	32	3.422

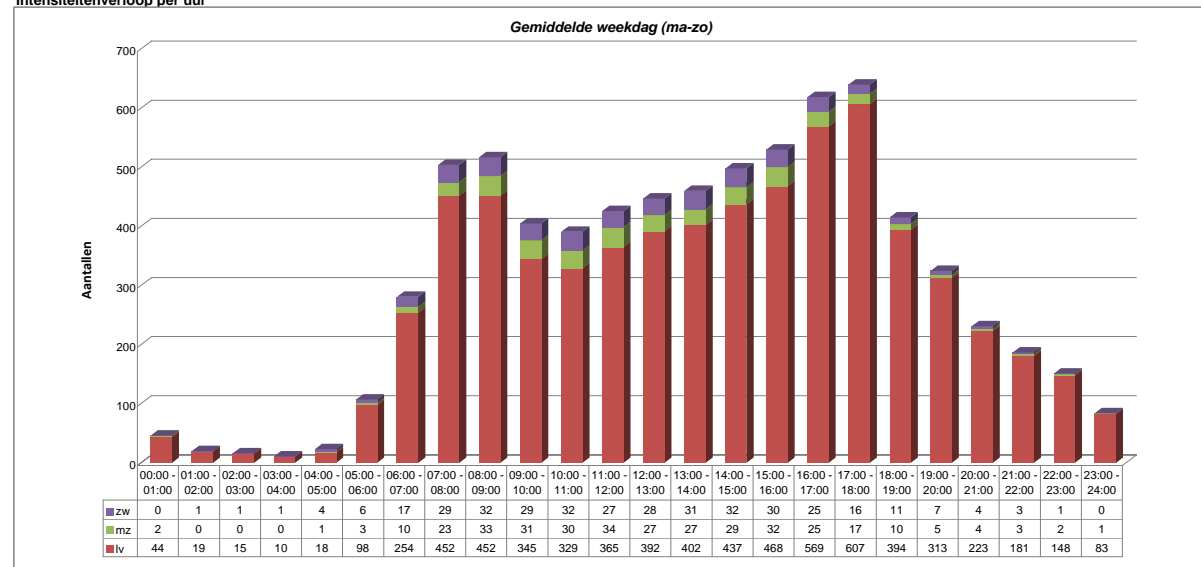
Totaalintensiteiten weekdag dag/avond/nacht

Tijd	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
Dag (07.00-19.00 uur)	2.685	207	164	3.056	2.528	111	158	2.797	5.213	318	322	5.853
Avond (19.00-23.00 uur)	496	11	10	517	370	3	6	379	866	14	16	896
Nacht (23.00-07.00 uur)	249	8	12	269	292	9	17	318	541	17	29	587

Weekdaggemiddelden snelheden

Tijd	< 50	50 - 55	55 - 60	60 - 65	65 - 70	70 - 75	75 - 80	> 80	Totaal	%>=50	V15	V50	V85	Gem. StdDv.
Tot. 0-24	1.595	1.979	2.010	1.242	377	89	28	17	7.337	2	30	35	43	5,7
Tot. 0-7	105	116	140	92	35	11	4	1	504	3	30	36	44	6,1
Tot. 7-19	1.327	1.603	1.587	961	278	65	18	14	5.853	2	30	35	42	5,6
Tot. 19-23	146	243	259	172	57	12	5	2	896	2	30	36	43	5,8
Tot. 23-7	122	132	165	110	42	12	4	1	588	3	30	36	44	6,1

Intensiteitenverloop per uur

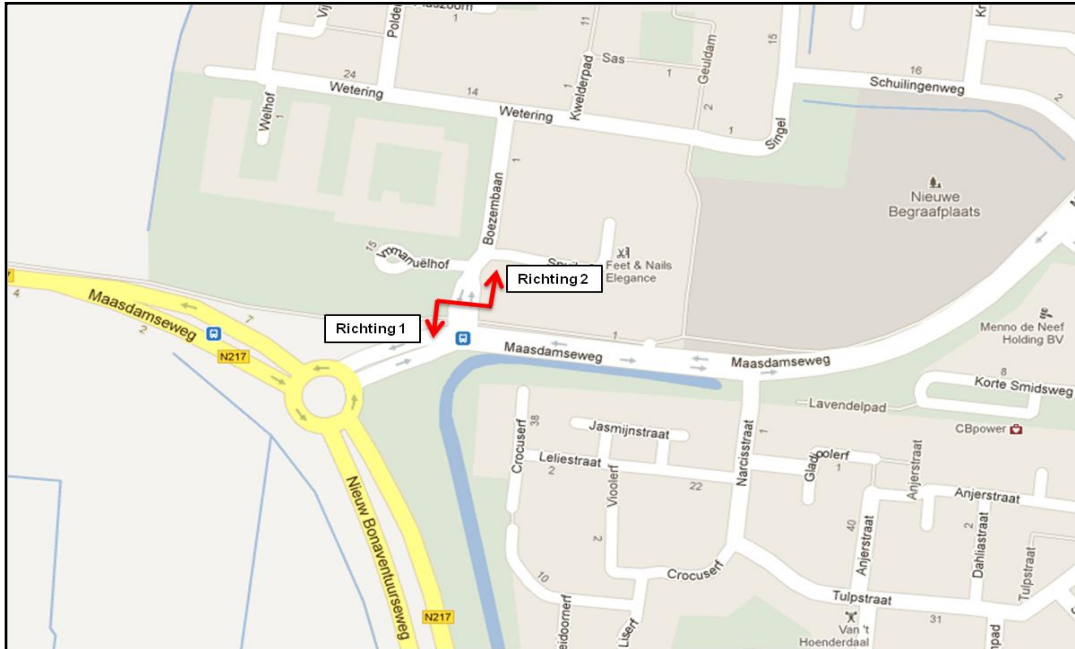


Legenda

lv = lichte motorvoertuigen  
 mz = middelzware motorvoertuigen  
 zw = zware motorvoertuigen



## Telpunt 2 (Boezembaan)



Verkeerstellingen Boezembaan

Intensiteitenoverzicht

Weg: Boezembaan  
 Wegvak: Tussen Maasdamsesweg en Spuihof  
 Richting 1: Maasdamsesweg  
 Richting 2: Spuihof  
 Periode: 16 april t/m 22 april 2012

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	5	0	0	5	6	0	0	6	2	0	0	2	7	0	0	7	9	0	0	9	6	0	0	6	12	0	0	12	18	0	0	18			
01:00 - 02:00	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	3	0	0	3	4	0	0	4	3	0	0	3	8	0	0	8	11	0	0	11			
02:00 - 03:00	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	3	0	0	3	2	0	0	2	4	0	0	4	6	0	0	6			
03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	2	0	0	2	2	0	0	2	4	0	0	4	6	0	0	6			
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	4	2	0	6	1	0	0	1	5	2	0	7	3	2	0	5	1	0	0	1	4	2	0	6	2	0	0	2	0	0	0	2	0	0	2				
06:00 - 07:00	14	4	1	19	6	0	0	6	20	4	1	25	10	3	1	14	5	0	0	5	15	3	1	19	0	0	0	3	0	0	3	3	0	0	3				
07:00 - 08:00	29	8	4	41	14	2	1	17	43	10	5	58	23	6	3	32	12	2	1	15	35	8	4	47	8	2	0	10	6	0	0	6	14	2	0	16			
08:00 - 09:00	35	5	6	46	32	1	1	34	67	6	7	80	28	4	4	36	26	1	1	28	54	5	5	64	12	2	0	14	13	0	0	13	25	2	0	27			
09:00 - 10:00	16	3	2	21	32	1	0	33	48	4	2	54	16	3	2	21	29	1	0	30	45	4	2	51	18	2	2	22	22	0	0	22	40	2	2	44			
10:00 - 11:00	16	3	1	20	31	3	1	35	47	6	2	55	15	3	1	19	29	2	2	33	44	5	3	52	14	3	2	19	26	0	2	28	40	3	4	47			
11:00 - 12:00	16	2	3	21	38	1	1	40	54	3	4	61	18	2	2	22	46	1	0	47	64	3	2	69	22	3	0	25	67	1	0	68	89	4	0	93			
12:00 - 13:00	19	3	3	25	52	2	1	55	71	5	4	80	18	3	3	24	50	1	1	52	68	4	4	76	17	1	2	20	44	0	2	46	61	1	4	66			
13:00 - 14:00	17	3	2	22	40	1	1	42	57	4	3	64	18	3	1	22	40	1	1	42	58	4	2	64	21	4	0	25	39	1	3	43	60	5	3	68			
14:00 - 15:00	19	3	2	24	40	1	1	42	59	4	3	66	19	3	2	24	42	1	1	44	61	4	3	68	18	2	2	22	50	2	1	53	68	4	3	75			
15:00 - 16:00	16	4	2	22	70	1	2	73	86	5	4	95	16	4	2	22	66	1	1	68	82	5	3	90	17	2	2	21	55	0	0	55	72	2	2	76			
16:00 - 17:00	15	3	1	19	73	0	2	75	88	3	3	94	15	2	1	18	67	0	2	69	82	2	3	87	14	0	2	16	52	1	2	55	66	1	4	71			
17:00 - 18:00	15	2	3	20	110	1	2	113	125	3	5	133	16	2	2	20	96	1	2	99	112	3	4	119	19	2	0	21	59	0	0	59	78	2	0	80			
18:00 - 19:00	20	3	1	24	75	1	1	77	95	4	2	101	19	2	1	22	66	1	1	68	85	3	2	90	18	0	0	18	44	0	0	44	62	0	0	62			
19:00 - 20:00	22	3	1	26	47	1	1	49	69	4	2	75	20	3	1	24	44	0	1	45	64	3	2	69	16	1	0	17	36	0	0	36	52	1	0	53			
20:00 - 21:00	9	3	1	13	44	0	1	45	53	3	2	58	9	2	1	12	41	0	1	42	50	2	2	54	8	2	0	10	34	0	0	34	42	2	0	44			
21:00 - 22:00	8	1	0	9	32	0	1	33	40	1	1	42	8	1	0	9	29	0	1	30	37	1	1	39	10	1	0	11	22	0	1	23	32	1	1	34			
22:00 - 23:00	8	0	1	9	38	0	0	38	46	0	1	47	8	0	1	9	33	0	0	33	41	0	1	42	7	0	0	7	20	0	0	20	27	0	0	27			
23:00 - 24:00	4	0	0	4	16	0	0	16	20	0	0	20	5	1	0	6	16	0	0	16	21	1	0	22	6	2	0	8	14	0	0	14	20	2	0	22			
<b>Totaal</b>	<b>303</b>	<b>55</b>	<b>34</b>	<b>392</b>	<b>798</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>831</b>	<b>1.101</b>	<b>71</b>	<b>51</b>	<b>1.223</b>	<b>288</b>	<b>49</b>	<b>28</b>	<b>365</b>	<b>752</b>	<b>13</b>	<b>16</b>	<b>781</b>	<b>1.040</b>	<b>62</b>	<b>44</b>	<b>1.146</b>	<b>260</b>	<b>29</b>	<b>12</b>	<b>301</b>	<b>634</b>	<b>5</b>	<b>11</b>	<b>650</b>	<b>894</b>	<b>34</b>	<b>23</b>	<b>951</b>			

Intensiteitenverloop per teldag

Datum	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
maandag 16 april 2012	301	62	24	387	780	14	11	805	1.081	76	35	1.192
dinsdag 17 april 2012	241	64	40	345	784	10	17	811	1.025	74	57	1.156
woensdag 18 april 2012	315	52	31	398	780	23	7	810	1.095	75	38	1.208
donderdag 19 april 2012	326	46	31	403	810	17	22	849	1.136	63	53	1.252
vrijdag 20 april 2012	327	65	45	437	839	23	21	883	1.166	88	66	1.320
zaterdag 21 april 2012	279	44	16	339	747	10	16	773	1.026	54	32	1.112
zondag 22 april 2012	233	17	15	265	522	6	11	539	755	23	26	804

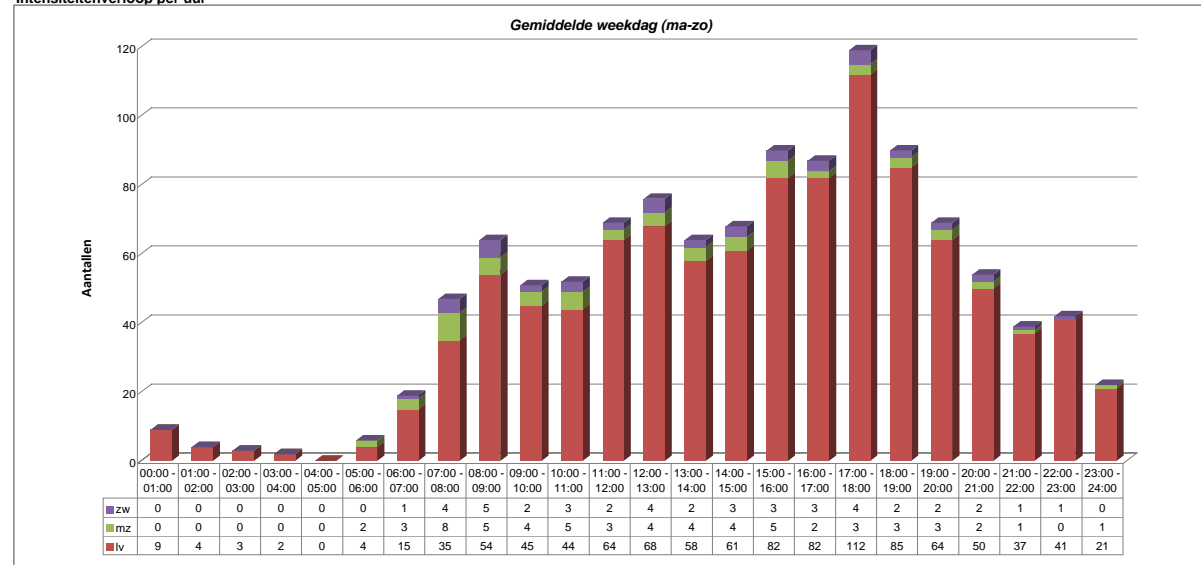
Totaalintensiteiten weekdag dag/avond/nacht

Tijd	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
Dag (07.00-19.00 uur)	222	38	25	285	569	14	13	596	791	52	38	881
Avond (19.00-23.00 uur)	45	6	2	53	147	1	2	150	192	7	4	203
Nacht (23.00-07.00 uur)	22	6	1	29	36	0	0	36	58	6	1	65

Weekdaggemiddelden snelheden

Tijd	< 30	30 - 35	35 - 40	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	> 60	Totaal	%>=50	V15	V50	V85	Gem. StdDv.	
Tot. 0-24	693	293	96	29	10	7	5	15	1.148	2	30	30	35	32	5,0
Tot. 0-7	24	12	3	2	1	0	1	1	44	5	30	30	37	33	6,8
Tot. 7-19	537	221	71	22	7	6	4	12	880	2	30	30	35	32	5,1
Tot. 19-23	122	53	19	5	2	1	1	2	205	2	30	30	35	32	4,8
Tot. 23-7	34	19	6	3	1	0	1	1	65	3	30	30	37	33	5,9

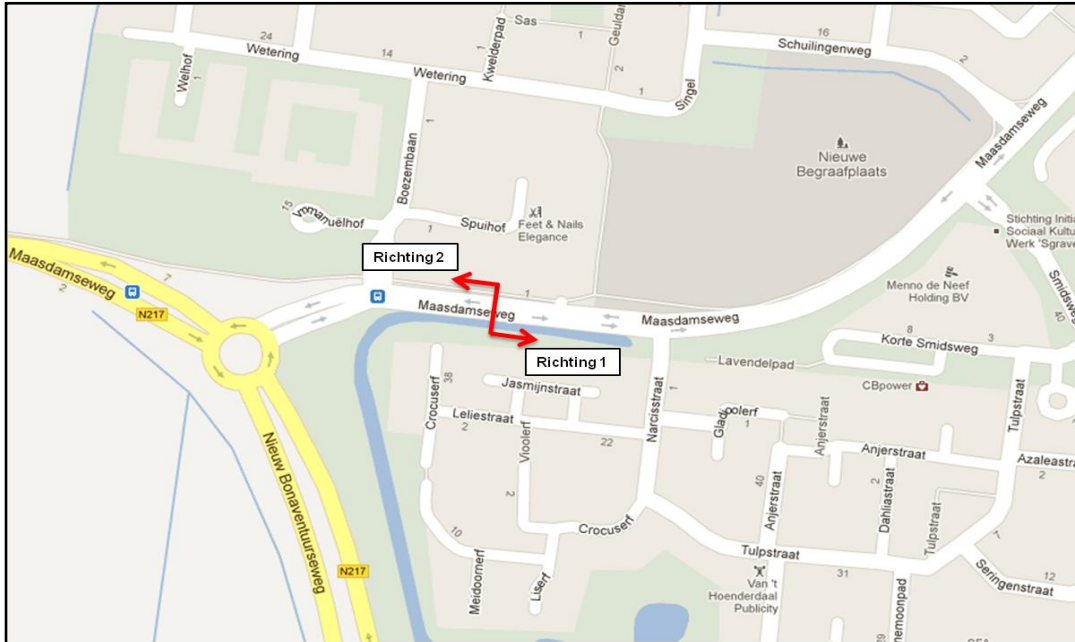
Intensiteitenverloop per uur



Legenda

lv = lichte motorvoertuigen  
 mz = middelzware motorvoertuigen  
 zw = zware motorvoertuigen

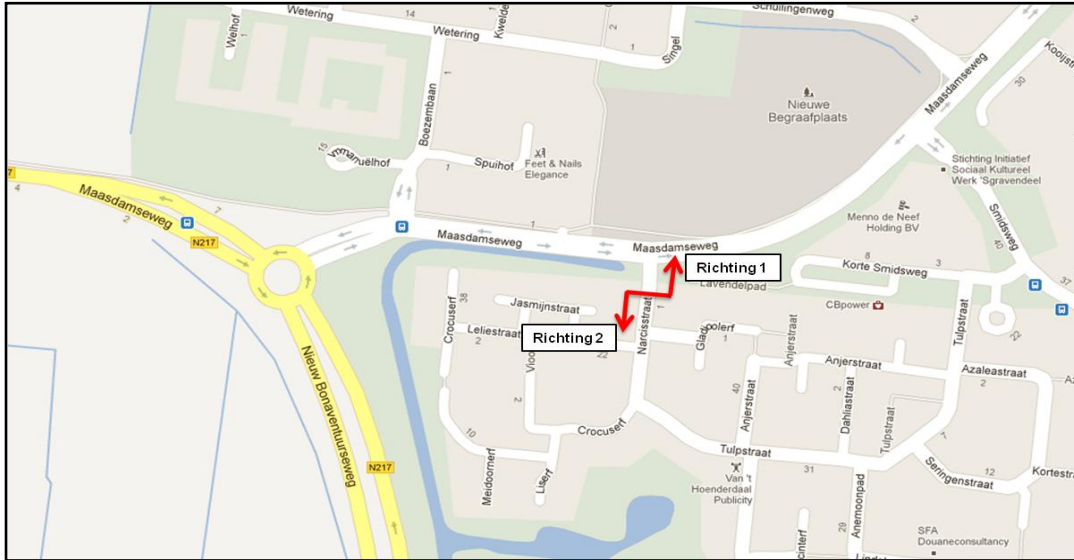
### Telpunt 3 (Maasdamseweg)







### Telpunt 4 (Narcisstraat)



Verkeerstellingen Narcisstraat

Intensiteitenoverzicht

Weg: Narcisstraat  
 Wegvak: Tussen Maasdamsseweg en Leliestraat  
 Richting 1: Maasdamsseweg  
 Richting 2: Leliestraat  
 Periode: 16 april t/m 22 april 2012

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	3	0	0	3	4	0	0	4	1	0	0	1	6	0	0	6	7	0	0	7	2	0	0	2	12	0	0	12	14	0	0	14			
01:00 - 02:00	1	0	0	1	2	0	0	2	3	0	0	3	2	0	0	2	2	0	0	2	4	0	0	4	6	0	0	6	4	0	0	4	10	0	0	10			
02:00 - 03:00	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	3	0	0	3	2	0	0	2	4	0	0	4	6	0	0	6			
03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	3	0	0	3				
04:00 - 05:00	2	0	0	2	0	0	0	2	2	0	0	2	2	0	0	2	1	0	0	1	3	0	0	3	1	0	0	1	4	0	0	4	5	0	0	5			
05:00 - 06:00	12	1	0	13	1	0	0	1	13	1	0	14	9	0	0	9	1	0	0	1	10	0	0	10	0	0	0	0	2	0	0	2	2	0	0	2			
06:00 - 07:00	37	1	1	39	6	0	0	6	43	1	1	45	28	0	1	29	5	0	0	5	33	0	1	34	4	0	1	5	2	0	0	2	6	0	1	7			
07:00 - 08:00	56	2	2	60	13	1	1	15	69	3	3	75	42	1	1	44	10	1	0	11	52	2	1	55	6	0	0	6	2	0	0	2	8	0	0	8			
08:00 - 09:00	61	2	2	65	15	0	1	16	76	2	3	81	47	1	2	50	13	0	1	14	60	1	3	64	12	1	2	15	8	0	0	8	20	1	2	23			
09:00 - 10:00	32	0	0	32	13	1	0	14	45	1	0	46	27	0	1	28	13	1	0	14	40	1	1	42	14	0	1	15	12	0	0	12	26	0	1	27			
10:00 - 11:00	20	1	0	21	19	0	0	19	39	1	0	40	19	1	0	20	17	0	0	17	36	1	0	37	19	1	1	21	12	0	0	12	31	1	1	33			
11:00 - 12:00	24	1	0	25	21	1	0	22	45	2	0	47	23	1	0	24	22	1	0	23	45	2	0	47	20	1	1	22	24	1	0	25	44	2	1	47			
12:00 - 13:00	24	0	0	24	32	1	1	34	56	1	1	58	22	1	0	23	32	0	1	33	54	1	1	56	16	1	0	17	30	0	1	31	46	1	1	48			
13:00 - 14:00	28	1	0	29	26	1	0	27	54	2	0	56	29	1	1	31	28	1	0	29	57	2	1	60	30	1	2	33	33	0	0	33	63	1	2	66			
14:00 - 15:00	16	2	1	19	23	2	0	25	39	4	1	44	24	1	1	26	25	1	0	26	49	2	1	52	43	1	0	44	32	0	0	32	75	1	0	76			
15:00 - 16:00	21	1	1	23	36	1	0	37	57	2	1	60	22	1	1	24	35	1	0	36	57	2	1	60	24	0	1	25	33	0	0	33	57	0	1	58			
16:00 - 17:00	23	1	0	24	57	1	1	59	80	2	1	83	23	1	0	24	52	1	0	53	75	2	0	77	22	0	0	22	40	0	0	40	62	0	0	62			
17:00 - 18:00	21	1	1	23	66	2	1	69	87	3	2	92	23	0	1	24	60	1	1	62	83	1	2	86	26	0	2	28	44	1	0	45	70	1	2	73			
18:00 - 19:00	26	1	1	28	48	0	0	48	74	1	1	76	23	0	1	24	41	0	0	41	64	0	1	65	17	0	0	17	23	0	0	23	40	0	0	40			
19:00 - 20:00	27	1	1	29	44	0	0	44	71	1	1	73	25	0	1	26	39	0	0	39	64	0	1	65	18	0	0	18	26	0	0	26	44	0	0	44			
20:00 - 21:00	14	0	0	14	32	0	0	32	46	0	0	46	14	0	0	14	28	0	0	28	42	0	0	42	14	0	0	14	20	0	0	20	34	0	0	34			
21:00 - 22:00	13	0	1	14	20	0	0	20	33	0	1	34	11	0	0	11	20	0	0	20	31	0	0	31	6	1	0	7	19	0	0	19	25	1	0	26			
22:00 - 23:00	9	0	1	10	20	0	0	20	29	0	1	30	8	0	1	9	18	0	0	18	26	0	1	27	6	0	0	6	15	0	0	15	21	0	0	21			
23:00 - 24:00	5	0	0	5	11	0	0	11	16	0	0	16	4	0	0	4	11	0	0	11	15	0	0	15	3	0	0	3	10	0	0	10	13	0	0	13			
<b>Totaal</b>	<b>473</b>	<b>16</b>	<b>12</b>	<b>501</b>	<b>509</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>525</b>	<b>982</b>	<b>27</b>	<b>17</b>	<b>1.026</b>	<b>429</b>	<b>9</b>	<b>12</b>	<b>450</b>	<b>482</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>493</b>	<b>911</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>943</b>	<b>312</b>	<b>7</b>	<b>11</b>	<b>330</b>	<b>413</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>416</b>	<b>725</b>	<b>9</b>	<b>12</b>	<b>746</b>			

Intensiteitenverloop per teldag

Datum	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
maandag 16 april 2012	493	18	13	524	493	13	10	516	986	31	23	1.040
dinsdag 17 april 2012	514	14	17	545	507	12	5	524	1.021	26	22	1.069
woensdag 18 april 2012	440	9	12	461	507	14	8	529	947	23	20	990
donderdag 19 april 2012	500	12	16	528	508	11	5	524	1.008	23	21	1.052
vrijdag 20 april 2012	425	20	11	456	518	13	11	542	943	33	22	998
zaterdag 21 april 2012	398	13	16	427	486	5	6	497	884	18	22	924
zondag 22 april 2012	222	4	10	236	339	5	1	345	561	9	11	581

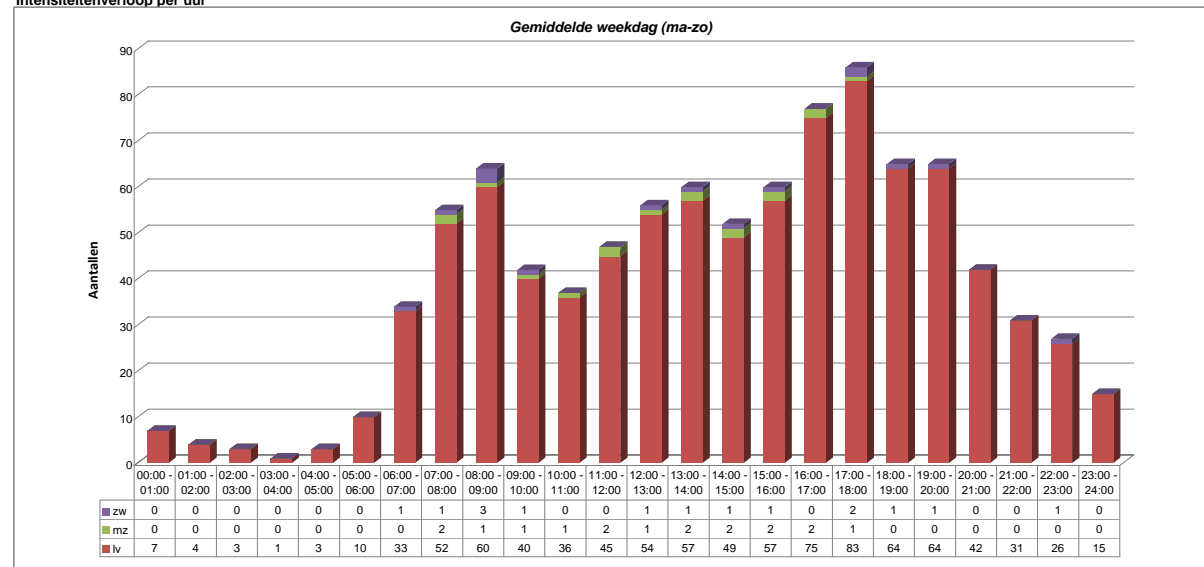
Totaalintensiteiten weekdag dag/avond/nacht

Tijd	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
Dag (07.00-19.00 uur)	323	11	10	344	346	9	6	361	669	20	16	705
Avond (19.00-23.00 uur)	57	1	2	60	106	1	1	108	163	2	3	168
Nacht (23.00-07.00 uur)	48	1	1	50	28	0	0	28	76	1	1	78

Weekdaggemiddelden snelheden

Tijd	< 30	30 - 35	35 - 40	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	> 60	Totaal	%>=50	V15	V50	V85	Gem. StdDv.
Tot. 0-24	838	90	18	2	1	1	0	1	951	0	30	30	30	1,9
Tot. 0-7	54	7	1	0	0	0	0	0	62	0	30	30	30	1,2
Tot. 7-19	620	69	13	2	0	0	0	1	705	0	30	30	30	1,8
Tot. 19-23	150	13	4	0	0	0	0	0	167	0	30	30	30	1,3
Tot. 23-7	68	8	1	0	0	0	0	0	77	0	30	30	30	1,1

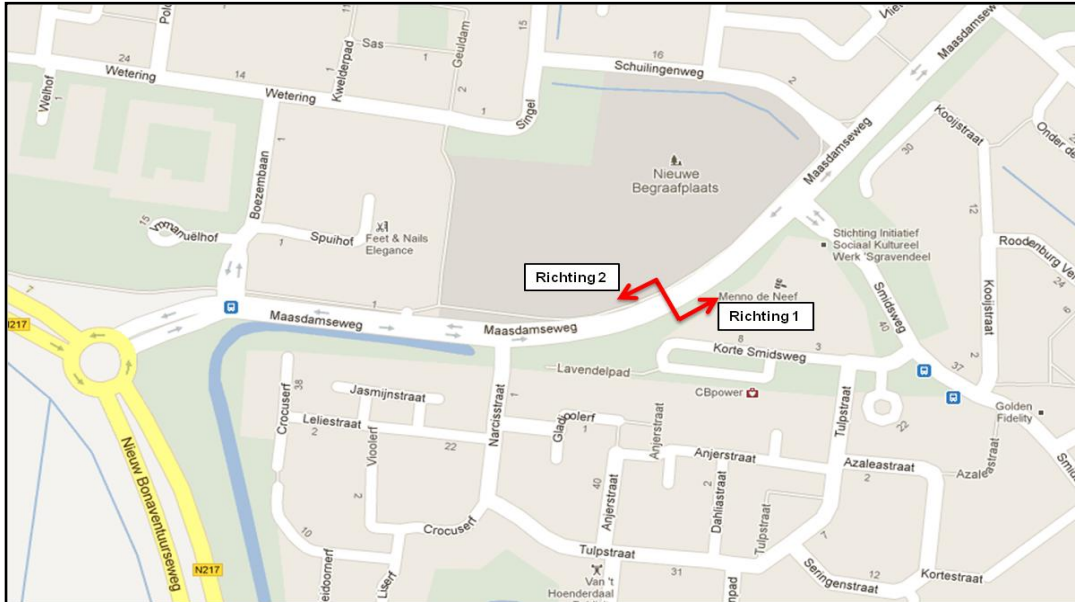
Intensiteitenverloop per uur



Legenda

lv = lichte motorvoertuigen  
 mz = middelzware motorvoertuigen  
 zw = zware motorvoertuigen

## Telpunt 5 (Maasdamseweg)



Verkeerstellingen Maasdamsweg

Intensiteitenoverzicht

Weg: Maasdamsweg  
 Wegvak: Tussen Narcisstraat en Smidsweg  
 Richting 1: Smidsweg  
 Richting 2: Narcisstraat  
 Periode: 16 april t/m 22 april 2012

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
00:00 - 01:00	15	1	0	16	5	1	0	6	20	2	0	22	20	2	0	22	12	1	0	13	32	3	0	35	32	2	0	34	30	2	0	32	62	4	0	66
01:00 - 02:00	4	0	0	4	3	0	0	3	7	0	0	7	7	0	0	7	8	0	0	8	15	0	0	15	14	0	0	14	23	0	0	23	37	0	0	37
02:00 - 03:00	2	0	1	3	2	0	0	2	4	0	1	5	3	0	1	4	7	0	0	7	10	0	1	11	8	0	0	8	19	0	0	19	27	0	0	27
03:00 - 04:00	3	0	0	3	1	0	1	2	4	0	1	5	4	0	0	4	2	0	2	3	6	0	1	7	8	0	0	8	5	0	0	5	13	0	0	13
04:00 - 05:00	7	0	1	8	9	0	3	12	16	0	4	20	7	0	1	8	8	0	2	10	15	0	3	18	6	0	0	6	6	0	0	6	12	0	0	12
05:00 - 06:00	49	1	1	51	51	5	8	64	100	6	9	115	36	1	1	38	39	4	6	49	75	5	7	87	4	0	0	4	8	0	0	8	12	0	0	12
06:00 - 07:00	119	9	15	143	134	8	11	153	253	17	26	296	88	6	11	105	102	6	8	116	190	12	19	221	12	1	0	13	21	0	0	21	33	1	0	34
07:00 - 08:00	231	24	28	283	203	19	23	245	434	43	51	528	175	18	20	213	153	13	17	183	328	31	37	396	35	4	1	40	28	0	0	28	63	4	1	68
08:00 - 09:00	249	26	30	305	183	22	25	230	432	48	55	535	192	20	22	234	145	16	18	179	337	36	40	413	50	5	2	57	50	2	2	54	100	7	4	111
09:00 - 10:00	178	20	23	221	131	27	23	181	309	47	46	402	156	15	18	189	118	20	18	156	274	35	36	345	102	4	4	110	86	4	5	95	188	8	9	205
10:00 - 11:00	141	28	23	192	131	23	22	176	272	51	45	368	134	22	17	173	125	18	17	160	259	40	34	333	114	6	4	124	109	4	4	117	223	10	8	241
11:00 - 12:00	142	32	25	199	136	20	22	178	278	52	47	377	141	24	20	185	138	15	18	171	279	39	38	356	138	5	8	151	144	4	6	154	282	9	14	305
12:00 - 13:00	156	22	21	199	145	20	25	190	301	42	46	389	154	17	17	188	143	16	18	177	297	33	35	365	149	6	5	160	138	4	2	144	287	10	7	304
13:00 - 14:00	175	25	27	227	156	20	22	198	331	45	49	425	171	19	21	211	145	15	17	177	316	34	38	388	162	6	6	174	118	4	6	128	280	10	12	302
14:00 - 15:00	186	26	28	240	168	21	26	215	354	47	54	455	182	20	21	223	161	15	20	196	343	35	41	419	170	5	4	179	144	2	4	150	314	7	8	329
15:00 - 16:00	196	33	26	255	183	21	24	228	379	54	50	483	186	25	19	230	166	17	19	202	352	42	38	432	158	4	2	164	122	6	7	135	280	10	9	299
16:00 - 17:00	233	25	25	283	289	20	22	331	522	45	47	614	206	19	19	244	241	15	16	272	447	34	35	516	137	4	3	144	121	3	3	127	258	7	6	271
17:00 - 18:00	236	23	25	284	299	14	18	331	535	37	43	615	209	17	19	245	251	10	13	274	460	27	32	519	142	2	6	150	131	2	1	134	273	4	7	284
18:00 - 19:00	185	14	9	208	152	7	9	168	337	21	18	376	161	11	7	179	132	5	7	144	293	16	14	323	100	3	2	105	82	2	2	86	182	5	4	191
19:00 - 20:00	136	8	8	152	128	4	6	138	264	12	14	290	125	6	6	137	112	4	5	121	237	10	11	258	97	2	1	100	71	2	3	76	168	4	4	176
20:00 - 21:00	101	5	5	111	80	3	3	86	181	8	8	197	93	4	4	101	74	3	2	79	167	7	6	180	72	2	1	75	61	2	1	64	133	4	2	139
21:00 - 22:00	81	3	3	87	62	2	2	66	143	5	5	153	78	3	2	83	58	2	2	62	136	5	4	145	72	2	0	74	48	1	1	50	120	3	1	124
22:00 - 23:00	63	3	0	66	51	2	1	54	114	5	1	120	58	2	0	60	47	1	1	49	105	3	1	109	46	1	0	47	36	0	1	37	82	1	1	84
23:00 - 24:00	35	2	0	37	19	1	0	20	54	3	0	57	37	2	0	39	19	1	0	20	56	3	0	59	41	1	0	42	20	0	0	20	61	1	0	62
<b>Totaal</b>	<b>2.923</b>	<b>330</b>	<b>324</b>	<b>3.577</b>	<b>2.721</b>	<b>260</b>	<b>296</b>	<b>3.277</b>	<b>5.644</b>	<b>590</b>	<b>620</b>	<b>6.854</b>	<b>2.623</b>	<b>253</b>	<b>246</b>	<b>3.122</b>	<b>2.406</b>	<b>197</b>	<b>225</b>	<b>2.828</b>	<b>5.029</b>	<b>450</b>	<b>471</b>	<b>5.950</b>	<b>1.869</b>	<b>65</b>	<b>49</b>	<b>1.983</b>	<b>1.621</b>	<b>44</b>	<b>48</b>	<b>1.713</b>	<b>3.480</b>	<b>109</b>	<b>97</b>	<b>3.686</b>

Intensiteitenverloop per teldag

Datum	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
maandag 16 april 2012	2.780	317	285	3.382	2.612	237	275	3.124	5.392	554	560	6.506
dinsdag 17 april 2012	2.872	316	324	3.512	2.605	265	313	3.183	5.477	581	637	6.695
woensdag 18 april 2012	2.948	342	336	3.626	2.775	268	294	3.337	5.723	610	630	6.963
donderdag 19 april 2012	2.884	315	334	3.533	2.684	263	303	3.250	5.568	578	637	6.783
vrijdag 20 april 2012	3.127	358	348	3.833	2.930	267	295	3.492	6.057	625	643	7.325
zaterdag 21 april 2012	2.538	104	90	2.732	2.173	71	73	2.317	4.711	175	163	5.049
zondag 22 april 2012	1.199	29	12	1.240	1.069	21	24	1.114	2.268	50	36	2.354

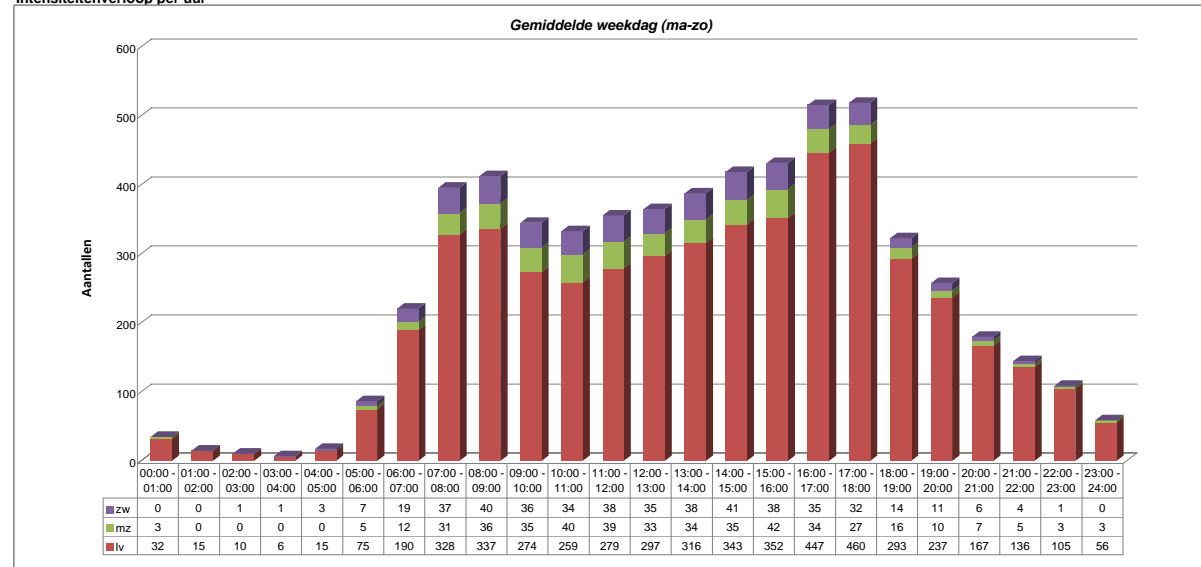
Totaalintensiteiten weekdag dag/avond/nacht

Tijd	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
Dag (07.00-19.00 uur)	2.066	228	221	2.515	1.918	177	198	2.293	3.984	405	419	4.808
Avond (19.00-23.00 uur)	354	15	12	381	291	9	10	310	645	24	22	691
Nacht (23.00-07.00 uur)	202	11	14	227	198	12	17	227	400	23	31	454

Weekdaggemiddelden snelheden

Tijd	< 50	50 - 55	55 - 60	60 - 65	65 - 70	70 - 75	75 - 80	> 80	Totaal	%>=50	V15	V50	V85	Gem. StdDV
Tot. 0-24	3.829	1.154	615	214	66	26	15	35	5.954	0	50	50	56	52,4,5
Tot. 0-7	224	72	57	25	10	4	1	2	395	0	50	50	58	53,5,3
Tot. 7-19	3.143	930	470	155	47	20	12	31	4.808	0	50	50	55	52,4,5
Tot. 19-23	426	141	80	31	8	2	1	2	691	0	50	50	56	52,4,3
Tot. 23-7	259	84	65	28	11	4	1	2	454	0	50	50	58	53,5,2

Intensiteitenverloop per uur

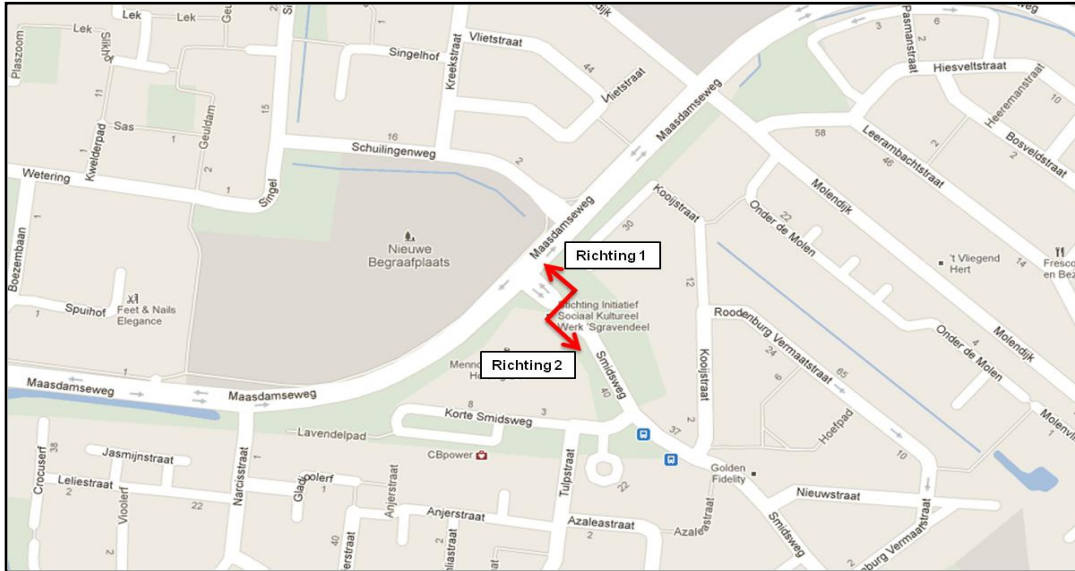


Legenda

lv = lichte motorvoertuigen  
 mz = middelzware motorvoertuigen  
 zw = zware motorvoertuigen



## Telpunt 6 (Smidsweg)



## Verkeerstellingen Smidsweg

Weg: Smidsweg  
 Wegvak: Tussen Korte Smidsweg en Maasdamsesweg  
 Richting 1: Maasdamsesweg  
 Richting 2: Korte Smidsweg  
 Periode: 16 april t/m 22 april 2012

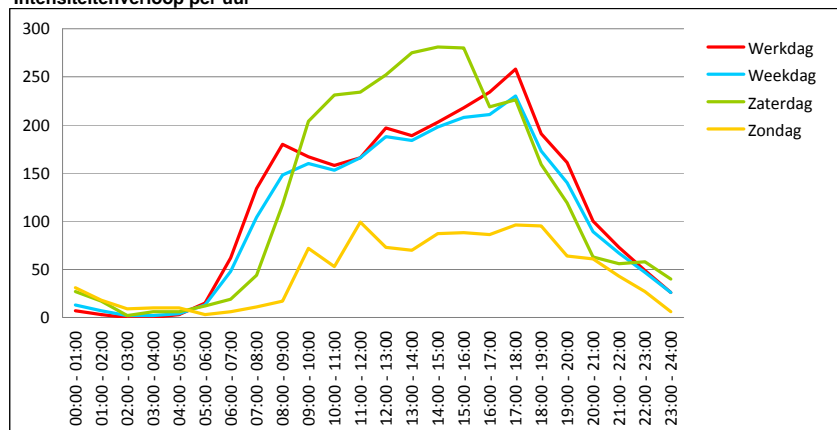
### Intensiteitenverloop per uur

	Gemiddelde werkdag (ma-vr)			Gemiddelde weekdag (ma-zo)			Zaterdag			Zondag		
	Ri. 1	Ri. 2	Totaal	Ri. 1	Ri. 2	Totaal	Ri. 1	Ri. 2	Totaal	Ri. 1	Ri. 2	Totaal
00:00 - 01:00	3	4	7	6	7	13	13	14	27	16	15	31
01:00 - 02:00	1	2	3	4	3	7	11	6	17	12	6	18
02:00 - 03:00	0	0	0	1	1	2	0	2	2	6	3	9
03:00 - 04:00	0	0	0	1	1	2	2	4	6	5	5	10
04:00 - 05:00	2	1	3	2	2	4	3	3	6	3	7	10
05:00 - 06:00	12	3	15	10	3	13	9	3	12	2	1	3
06:00 - 07:00	46	16	62	35	13	48	11	8	19	4	2	6
07:00 - 08:00	93	41	134	70	34	104	16	28	44	6	5	11
08:00 - 09:00	101	79	180	80	68	148	41	76	117	13	4	17
09:00 - 10:00	80	87	167	74	86	160	94	110	204	19	53	72
10:00 - 11:00	78	80	158	76	77	153	113	118	231	32	21	53
11:00 - 12:00	80	86	166	82	84	166	118	116	234	57	42	99
12:00 - 13:00	101	96	197	96	92	188	128	124	252	36	37	73
13:00 - 14:00	92	97	189	87	97	184	117	158	275	35	35	70
14:00 - 15:00	94	109	203	91	107	198	131	150	281	35	52	87
15:00 - 16:00	113	105	218	108	100	208	147	133	280	45	43	88
16:00 - 17:00	108	126	234	99	112	211	111	108	219	40	46	86
17:00 - 18:00	119	139	258	110	120	230	134	92	226	42	54	96
18:00 - 19:00	82	109	191	76	97	173	76	83	159	47	48	95
19:00 - 20:00	76	85	161	65	75	140	49	70	119	30	34	64
20:00 - 21:00	46	54	100	42	47	89	33	30	63	33	28	61
21:00 - 22:00	39	34	73	34	33	67	21	35	56	22	21	43
22:00 - 23:00	25	24	49	23	24	47	27	31	58	11	16	27
23:00 - 24:00	12	14	26	12	14	26	18	22	40	2	4	6
<b>Totaal</b>	<b>1.403</b>	<b>1.391</b>	<b>2.794</b>	<b>1.284</b>	<b>1.297</b>	<b>2.581</b>	<b>1.423</b>	<b>1.524</b>	<b>2.947</b>	<b>553</b>	<b>582</b>	<b>1.135</b>

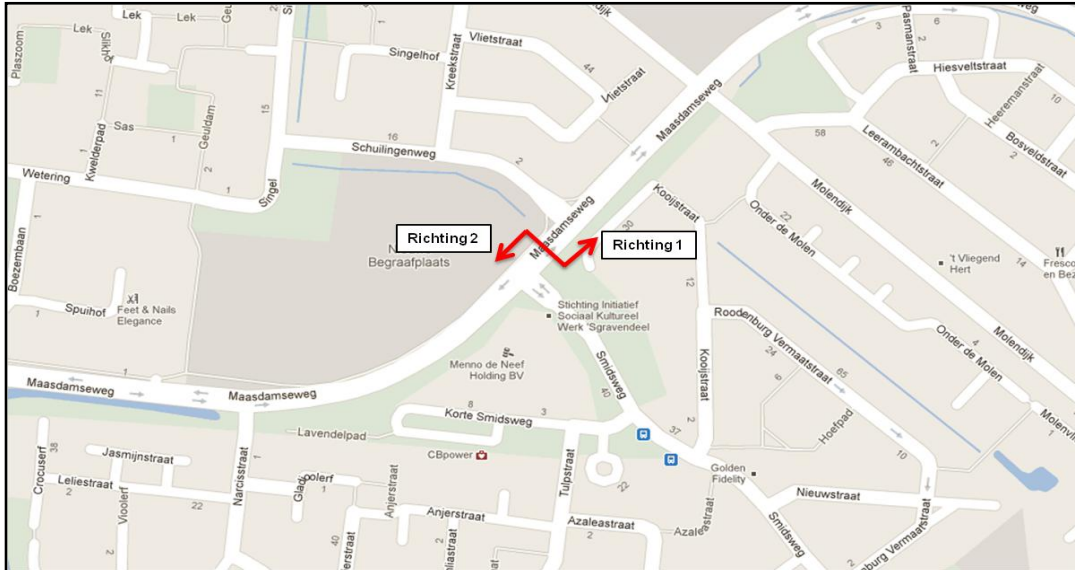
### Intensiteitenverloop per teldag

	Ri. 1	Ri. 2	Totaal
maandag 16 april 2012	1.303	1.303	2.606
dinsdag 17 april 2012	1.258	1.274	2.532
woensdag 18 april 2012	1.410	1.444	2.854
donderdag 19 april 2012	1.411	1.315	2.726
vrijdag 20 april 2012	1.632	1.628	3.260
zaterdag 21 april 2012	1.423	1.524	2.947
zondag 22 april 2012	553	582	1.135

### Intensiteitenverloop per uur



## Telpunt 7 (Maasdamseweg)



## Verkeerstellingen Maasdamseweg

Weg: Maasdamseweg  
 Wegvak: Tussen Smidsweg en Schuilingenweg  
 Richting 1: Schuilingenweg  
 Richting 2: Smidsweg  
 Periode: 18 april t/m 24 april 2012

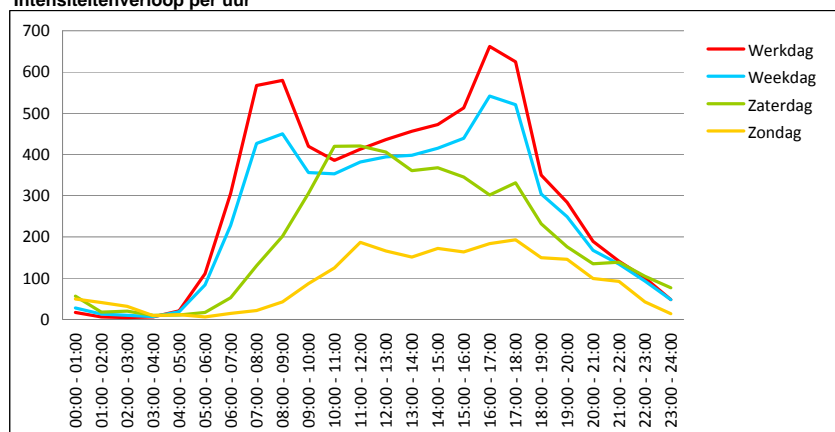
### Intensiteitenverloop per uur

	Gemiddelde werkdag (ma-vr)			Gemiddelde weekenddag (ma-zo)			Zaterdag			Zondag		
	Ri. 1	Ri. 2	Totaal	Ri. 1	Ri. 2	Totaal	Ri. 1	Ri. 2	Totaal	Ri. 1	Ri. 2	Totaal
00:00 - 01:00	11	6	17	16	12	28	28	29	57	24	26	50
01:00 - 02:00	3	3	6	6	7	13	7	11	18	18	23	41
02:00 - 03:00	3	2	5	4	6	10	6	14	20	10	22	32
03:00 - 04:00	4	2	6	4	3	7	7	3	10	4	5	9
04:00 - 05:00	7	14	21	7	12	19	4	7	11	6	6	12
05:00 - 06:00	54	57	111	41	43	84	10	7	17	2	4	6
06:00 - 07:00	164	142	306	121	107	228	21	32	53	7	8	15
07:00 - 08:00	318	249	567	238	189	427	67	63	130	9	13	22
08:00 - 09:00	323	257	580	246	204	450	90	112	202	16	27	43
09:00 - 10:00	209	211	420	171	185	356	130	176	306	24	63	87
10:00 - 11:00	189	197	386	172	181	353	204	216	420	55	70	125
11:00 - 12:00	191	222	413	176	206	382	186	235	421	87	100	187
12:00 - 13:00	209	227	436	188	206	394	193	213	406	75	91	166
13:00 - 14:00	223	233	456	194	204	398	170	191	361	75	76	151
14:00 - 15:00	226	247	473	198	217	415	164	204	368	91	81	172
15:00 - 16:00	252	261	513	218	221	439	172	173	345	96	68	164
16:00 - 17:00	271	391	662	229	313	542	157	145	302	92	92	184
17:00 - 18:00	255	370	625	220	301	521	167	164	331	99	94	193
18:00 - 19:00	168	182	350	146	158	304	109	123	232	77	73	150
19:00 - 20:00	132	152	284	118	131	249	97	79	176	72	74	146
20:00 - 21:00	91	98	189	82	86	168	66	69	135	52	47	99
21:00 - 22:00	82	59	141	76	58	134	65	74	139	55	37	92
22:00 - 23:00	53	48	101	48	45	93	58	47	105	18	25	43
23:00 - 24:00	30	18	48	30	18	48	52	25	77	8	6	14
<b>Totaal</b>	<b>3.468</b>	<b>3.648</b>	<b>7.116</b>	<b>2.949</b>	<b>3.113</b>	<b>6.062</b>	<b>2.230</b>	<b>2.412</b>	<b>4.642</b>	<b>1.072</b>	<b>1.131</b>	<b>2.203</b>

### Intensiteitenverloop per teldag

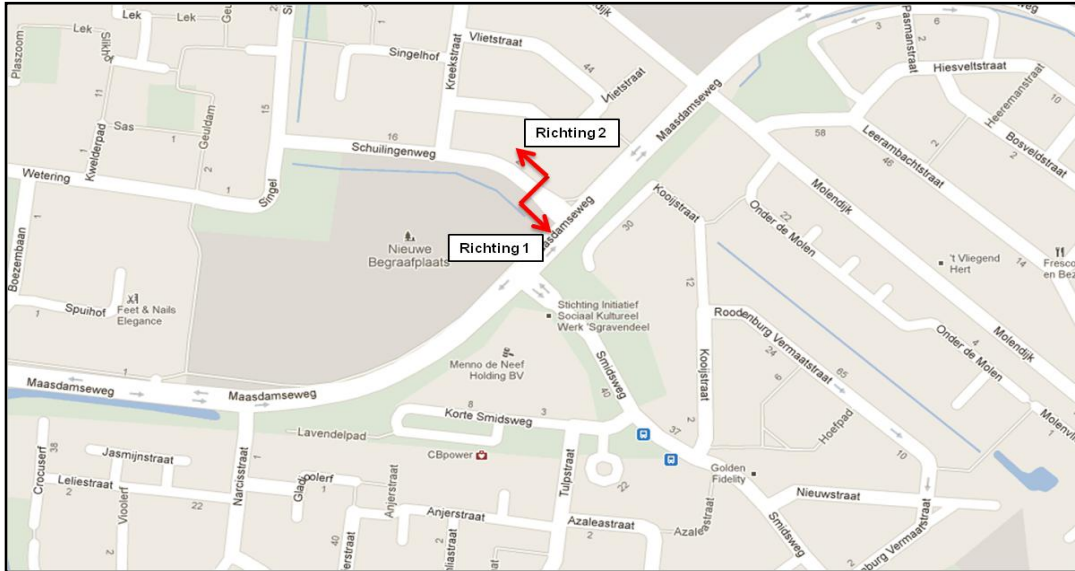
	Ri. 1	Ri. 2	Totaal
woensdag 18 april 2012	3.509	3.729	7.238
donderdag 19 april 2012	3.433	3.577	7.010
vrijdag 20 april 2012	3.652	3.876	7.528
zaterdag 21 april 2012	2.230	2.412	4.642
zondag 22 april 2012	1.072	1.131	2.203
maandag 23 april 2012	3.405	3.586	6.991
dinsdag 24 april 2012	3.349	3.474	6.823

### Intensiteitenverloop per uur





## Telpunt 8 (Schuilingenweg)



Verkeerstellingen Schuilingenweg

Intensiteitenoverzicht

Weg: Schuilingenweg  
 Wegvak: Tussen Maasdamsesweg en Kreekstraat  
 Richting 1: Maasdamsesweg  
 Richting 2: Kreekstraat  
 Periode: 18 april t/m 24 april 2012

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
00:00 - 01:00	2	0	0	2	3	0	0	3	5	0	0	5	3	0	0	3	5	0	0	5	8	0	0	8	6	0	0	6	8	0	0	8	14	0	0	14
01:00 - 02:00	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	3	0	0	3	4	0	0	4	6	0	0	6	10	0	0	10
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	0	0	0	0	3	0	0	3		
03:00 - 04:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1		
04:00 - 05:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	
05:00 - 06:00	6	0	0	6	2	0	0	2	8	0	0	8	5	0	0	5	2	0	0	2	7	0	0	7	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2
06:00 - 07:00	19	0	0	19	4	0	0	4	23	0	0	23	15	0	0	15	3	0	0	3	18	0	0	18	6	0	0	6	2	0	0	2	8	0	0	8
07:00 - 08:00	43	1	0	44	10	2	0	12	53	3	0	56	33	1	0	34	9	1	0	10	42	2	0	44	10	0	0	10	6	0	0	6	16	0	0	16
08:00 - 09:00	63	1	1	65	23	2	1	26	86	3	2	91	53	1	0	54	19	1	1	21	72	2	1	75	30	0	0	30	10	0	0	10	40	0	0	40
09:00 - 10:00	39	1	1	41	26	1	1	28	65	2	2	69	43	1	1	45	24	1	0	25	67	2	1	70	51	0	1	52	19	0	0	19	70	0	1	71
10:00 - 11:00	38	0	0	38	33	1	0	34	71	1	0	72	38	0	0	38	33	1	0	34	71	1	0	72	40	0	0	40	33	1	1	35	73	1	1	75
11:00 - 12:00	36	1	1	38	37	1	0	38	73	2	1	76	38	1	1	40	41	1	0	42	79	2	1	82	42	2	0	44	51	1	0	52	93	3	0	96
12:00 - 13:00	37	1	0	38	52	2	0	54	89	3	0	92	41	1	0	42	50	2	1	53	91	3	1	95	52	0	1	53	47	0	1	48	99	0	2	101
13:00 - 14:00	44	2	0	46	32	3	1	36	76	5	1	82	42	1	1	44	35	2	1	38	77	3	2	82	37	0	2	39	42	0	0	42	79	0	2	81
14:00 - 15:00	40	2	1	43	38	1	0	39	78	3	1	82	39	2	1	42	38	1	0	39	77	3	1	81	36	2	2	40	38	0	0	38	74	2	2	78
15:00 - 16:00	41	1	1	43	60	1	1	62	101	2	2	105	38	1	1	40	54	1	1	56	92	2	2	96	28	0	0	28	40	0	0	40	68	0	0	68
16:00 - 17:00	43	2	2	47	69	1	1	71	112	3	3	118	40	1	1	42	61	1	1	63	101	2	2	105	34	0	0	34	40	0	0	40	74	0	0	74
17:00 - 18:00	42	0	1	43	83	0	1	84	125	0	2	127	42	0	1	43	73	0	1	74	115	0	2	117	42	0	0	42	48	0	1	49	90	0	1	91
18:00 - 19:00	44	0	1	45	55	0	1	56	99	0	2	101	39	0	1	40	51	0	1	52	90	0	2	92	26	0	0	26	40	0	0	40	66	0	0	66
19:00 - 20:00	51	1	0	52	45	1	1	47	96	2	1	99	44	1	0	45	43	1	1	45	87	2	1	90	26	0	0	26	37	0	0	37	63	0	0	63
20:00 - 21:00	26	0	0	26	30	1	0	31	56	1	0	57	23	0	0	23	27	1	0	28	50	1	0	51	17	0	0	17	22	0	0	22	39	0	0	39
21:00 - 22:00	13	0	0	13	23	0	0	23	36	0	0	36	14	0	0	14	22	0	0	22	36	0	0	36	16	0	0	16	20	0	0	20	36	0	0	36
22:00 - 23:00	10	0	0	10	20	0	0	20	30	0	0	30	10	0	0	10	17	0	0	17	27	0	0	27	9	0	0	9	10	0	0	10	19	0	0	19
23:00 - 24:00	4	0	0	4	10	0	0	10	14	0	0	14	4	0	0	4	9	0	0	9	13	0	0	13	3	0	0	3	7	0	0	7	10	0	0	10
<b>Totaal</b>	<b>643</b>	<b>13</b>	<b>9</b>	<b>665</b>	<b>656</b>	<b>17</b>	<b>8</b>	<b>681</b>	<b>1.299</b>	<b>30</b>	<b>17</b>	<b>1.346</b>	<b>607</b>	<b>11</b>	<b>8</b>	<b>626</b>	<b>619</b>	<b>14</b>	<b>8</b>	<b>641</b>	<b>1.226</b>	<b>25</b>	<b>16</b>	<b>1.267</b>	<b>517</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>527</b>	<b>532</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>537</b>	<b>1.049</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>1.064</b>

Intensiteitenverloop per teldag

Datum	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
woensdag 18 april 2012	654	16	9	679	670	15	4	689	1.324	31	13	1.368
donderdag 19 april 2012	632	15	11	658	648	18	10	676	1.280	33	21	1.334
vrijdag 20 april 2012	706	14	7	727	735	20	11	766	1.441	34	18	1.493
zaterdag 21 april 2012	689	5	12	706	710	5	11	726	1.399	10	23	1.432
zondag 22 april 2012	346	3	3	352	353	4	1	358	699	7	4	710
maandag 23 april 2012	623	9	7	639	616	14	10	640	1.239	23	17	1.279
dinsdag 24 april 2012	599	14	12	625	610	20	9	639	1.209	34	21	1.264

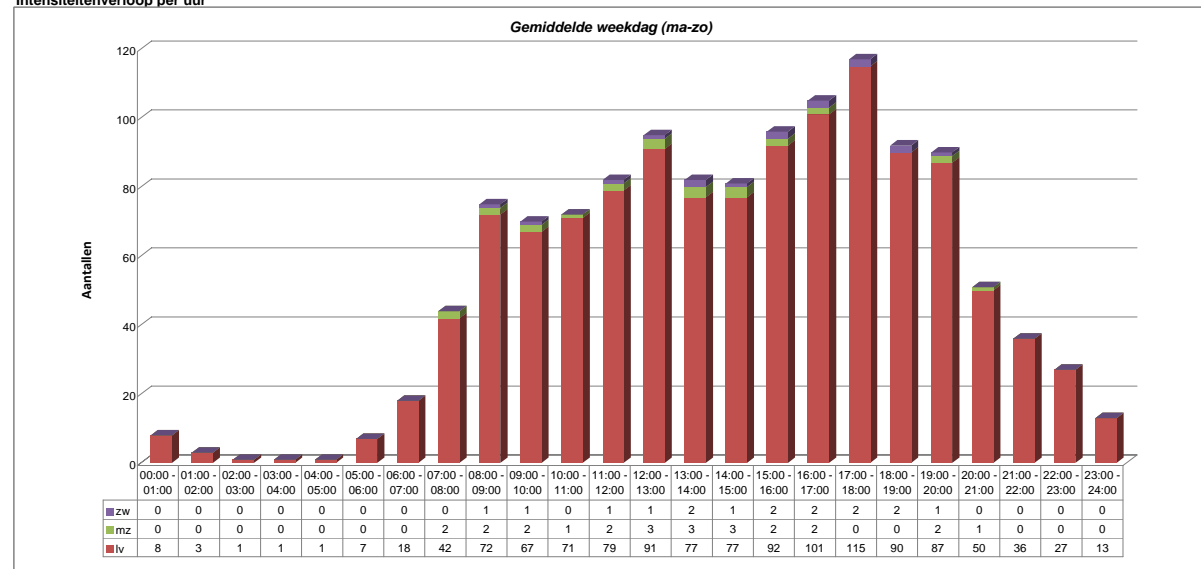
Totaalintensiteiten weekdag dag/avond/nacht

Tijd	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
Dag (07.00-19.00 uur)	485	10	8	503	489	12	7	508	974	22	15	1.011
Avond (19.00-23.00 uur)	91	1	1	93	109	1	1	111	200	2	2	204
Nacht (23.00-07.00 uur)	30	0	0	30	23	0	0	23	53	0	0	53

Weekdaggemiddelden snelheden

Tijd	< 30	30 - 35	35 - 40	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	> 60	Totaal	%>=50	V15	V50	V85	Gem. StdDv.
Tot. 0-24	219	441	412	164	26	4	1	2	1.269	1	30	35	40	35, 4,6
Tot. 0-7	9	14	11	5	1	0	0	0	40	0	30	34	40	35, 4,6
Tot. 7-19	177	354	326	128	20	3	1	2	1.011	1	30	35	40	35, 4,6
Tot. 19-23	31	68	71	29	4	0	0	1	204	0	30	35	41	36, 4,7
Tot. 23-7	11	18	15	7	1	0	0	0	52	0	30	34	40	35, 4,5

Intensiteitenverloop per uur



Legenda

lv = lichte motorvoertuigen  
 mz = middelzware motorvoertuigen  
 zw = zware motorvoertuigen



Verkeerstellingen Maasdamsesweg

Intensiteitenoverzicht

Weg: Maasdamsesweg  
 Wegvak: Tussen Schuilingenweg en Molendijk  
 Richting 1: Molendijk  
 Richting 2: Schuilingenweg  
 Periode: 16 april t/m 24 april 2012

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	10	1	0	11	5	1	0	6	15	2	0	17	13	1	0	14	10	1	0	11	23	2	0	25	20	2	1	23	23	0	0	23	43	2	1	46			
01:00 - 02:00	2	0	1	3	2	0	1	3	4	0	2	6	5	0	0	5	5	0	0	5	10	0	0	10	12	0	0	12	12	0	0	12	24	0	0	24			
02:00 - 03:00	1	0	1	2	2	0	0	2	3	0	1	4	3	0	1	4	6	0	0	6	9	0	1	10	6	0	0	6	16	0	0	16	22	0	0	22			
03:00 - 04:00	4	0	0	4	1	0	1	2	5	0	1	6	5	0	0	5	2	0	1	3	7	0	1	8	6	0	0	6	5	0	0	5	11	0	0	11			
04:00 - 05:00	7	0	1	8	7	1	4	12	14	1	5	20	6	0	1	7	6	0	3	9	12	0	4	16	3	0	0	3	4	0	0	4	7	0	0	7			
05:00 - 06:00	53	2	1	56	35	4	8	47	88	6	9	103	39	1	1	41	27	3	6	36	66	4	7	77	4	0	0	4	4	0	0	4	8	0	0	8			
06:00 - 07:00	137	9	13	159	112	9	12	133	249	18	25	292	103	7	9	119	84	6	9	99	187	13	18	218	16	1	0	17	16	0	0	16	32	1	0	33			
07:00 - 08:00	259	19	25	303	158	17	25	200	417	36	50	503	195	14	18	227	120	12	18	150	315	26	36	377	34	2	2	38	26	0	2	28	60	2	4	66			
08:00 - 09:00	261	28	27	316	155	21	23	199	416	49	50	515	199	21	20	240	124	16	18	158	323	37	38	398	45	4	2	51	48	4	3	55	93	8	5	106			
09:00 - 10:00	158	21	21	200	132	23	24	179	290	44	45	379	132	17	16	165	116	17	18	151	248	34	34	316	67	4	3	74	75	4	3	82	142	8	6	156			
10:00 - 11:00	128	23	25	176	131	19	23	173	259	42	48	349	119	18	19	156	122	15	18	155	241	33	37	311	96	4	6	106	100	6	6	112	196	10	12	218			
11:00 - 12:00	119	28	24	171	150	18	19	187	269	46	43	358	115	22	19	156	143	13	15	171	258	35	34	327	104	6	6	116	126	2	4	132	230	8	10	248			
12:00 - 13:00	136	22	22	180	155	21	22	198	291	43	44	378	127	17	17	161	143	17	17	177	270	34	34	338	104	6	6	116	114	5	4	123	218	11	10	239			
13:00 - 14:00	156	23	28	207	153	20	23	196	309	43	51	403	137	18	22	177	137	15	18	170	274	33	40	347	90	4	6	100	95	2	4	101	185	6	10	201			
14:00 - 15:00	144	21	28	193	171	18	28	217	315	39	56	410	132	16	21	169	156	14	21	191	288	30	42	360	104	4	4	112	116	3	3	122	220	7	7	234			
15:00 - 16:00	165	30	24	219	184	19	24	227	349	49	48	446	150	22	18	190	158	15	18	191	308	37	36	381	112	3	4	119	92	4	2	98	204	7	6	217			
16:00 - 17:00	178	18	21	217	311	18	23	352	489	36	44	569	154	14	16	184	250	14	17	281	404	28	33	465	94	4	4	102	98	4	2	104	192	8	6	206			
17:00 - 18:00	164	17	19	200	306	10	15	331	470	27	34	531	146	13	14	173	248	8	11	267	394	21	25	440	104	2	3	109	104	4	2	110	208	6	5	219			
18:00 - 19:00	128	11	8	147	148	4	7	159	276	15	15	306	111	9	7	127	129	3	6	138	240	12	13	265	70	4	2	76	82	2	2	86	152	6	4	162			
19:00 - 20:00	99	7	7	113	116	5	6	127	215	12	13	240	89	6	5	100	101	4	4	109	190	10	9	209	65	2	0	67	65	1	1	67	130	3	1	134			
20:00 - 21:00	64	4	4	72	72	2	2	76	136	6	6	148	59	3	3	65	67	2	2	71	126	5	5	136	46	2	0	48	54	1	0	55	100	3	0	103			
21:00 - 22:00	60	2	3	65	56	2	2	60	116	4	5	125	58	2	2	62	52	2	1	55	110	4	3	117	52	2	0	54	41	2	1	44	93	4	1	98			
22:00 - 23:00	42	2	0	44	46	1	1	48	88	3	1	92	39	2	0	41	42	1	1	44	81	3	1	85	32	1	0	33	31	0	1	32	63	1	1	65			
23:00 - 24:00	22	2	0	24	15	1	0	16	37	3	0	40	23	1	0	24	14	1	0	15	37	2	0	39	26	1	0	27	12	1	0	13	38	2	0	40			
<b>Totaal</b>	<b>2.497</b>	<b>290</b>	<b>303</b>	<b>3.090</b>	<b>2.823</b>	<b>234</b>	<b>293</b>	<b>3.150</b>	<b>5.120</b>	<b>524</b>	<b>596</b>	<b>6.240</b>	<b>2.159</b>	<b>224</b>	<b>229</b>	<b>2.612</b>	<b>2.262</b>	<b>179</b>	<b>222</b>	<b>2.663</b>	<b>4.421</b>	<b>403</b>	<b>451</b>	<b>5.275</b>	<b>1.312</b>	<b>58</b>	<b>49</b>	<b>1.419</b>	<b>1.359</b>	<b>45</b>	<b>40</b>	<b>1.444</b>	<b>2.671</b>	<b>103</b>	<b>89</b>	<b>2.863</b>			

Intensiteitenverloop per teldag

Datum	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
maandag 16 april 2012	2.451	291	281	3.023	2.548	241	273	3.062	4.999	532	554	6.085
dinsdag 17 april 2012	2.431	290	299	3.020	2.543	244	320	3.107	4.974	534	619	6.127
woensdag 18 april 2012	2.520	280	317	3.117	2.647	244	299	3.190	5.167	524	616	6.307
donderdag 19 april 2012	2.479	279	295	3.053	2.601	205	279	3.085	5.080	484	574	6.138
vrijdag 20 april 2012	2.611	309	324	3.244	2.765	239	295	3.299	5.376	548	619	6.543
zaterdag 21 april 2012	1.710	91	89	1.890	1.792	72	67	1.931	3.502	163	156	3.821
zondag 22 april 2012	910	26	9	945	924	21	14	959	1.834	47	23	1.904

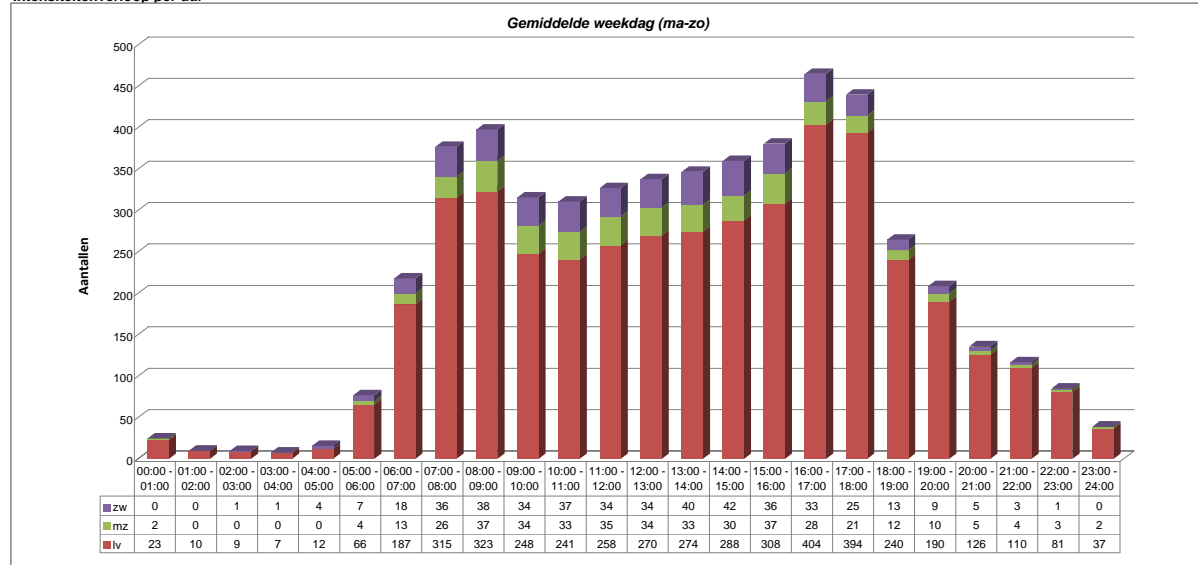
Totaalintensiteiten weekdag dag/avond/nacht

Tijd	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
Dag (07.00-19.00 uur)	1.719	200	207	2.126	1.844	160	194	2.198	3.563	360	401	4.324
Avond (19.00-23.00 uur)	245	13	10	268	262	9	8	279	507	22	18	547
Nacht (23.00-07.00 uur)	195	11	13	219	154	12	19	185	349	23	32	404

Weekdaggemiddelden snelheden

Tijd	< 50	50 - 55	55 - 60	60 - 65	65 - 70	70 - 75	75 - 80	> 80	Totaal	%>=50	V15	V50	V85	Gem. StdDv.
Tot. 0-24	3.332	955	557	215	75	25	22	95	5.276	0	50	57	53	5,6
Tot. 0-7	206	63	46	23	9	4	3	8	362	0	50	50	59	6,6
Tot. 7-19	2.752	787	446	167	56	18	16	82	4.324	0	50	57	53	5,6
Tot. 19-23	348	98	59	23	9	3	3	4	547	0	50	50	57	5,1
Tot. 23-7	232	70	52	25	10	4	4	8	405	0	50	50	59	6,5

Intensiteitenverloop per uur

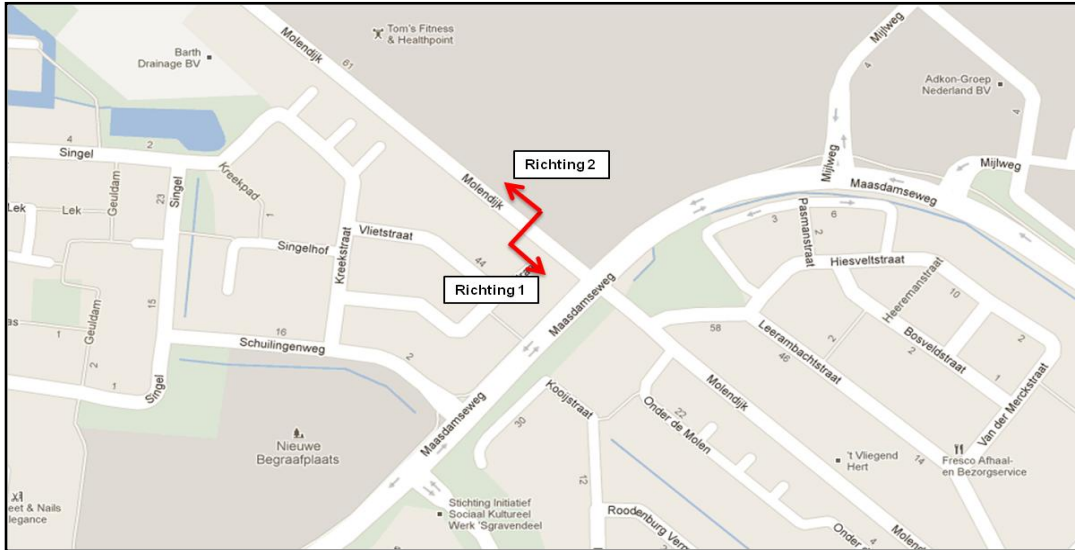


Legenda

lv = lichte motorvoertuigen  
 mz = middelzware motorvoertuigen  
 zw = zware motorvoertuigen



## Telpunt 10 (Molendijk)



Verkeerstellingen Molendijk westzijde

Intensiteitenoverzicht

Weg: Molendijk westzijde  
 Wegvak: Tussen Kreekstraat en Maasdamseweg  
 Richting 1: Maasdamseweg  
 Richting 2: Kreekstraat  
 Periode: 16 april t/m 22 april 2012

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				
00:00 - 01:00	1	0	0	1	3	0	3	4	0	0	4	3	0	0	3	3	0	0	3	6	0	0	6	8	0	0	8	4	0	0	4	12	0	0	12	
01:00 - 02:00	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	3	0	0	3	4	0	0	4	3	0	0	3	6	0	0	6	9	0	0	9	
02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	4	0	0	4	4	0	0	4	8	0	0	8	
03:00 - 04:00	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	2	0	0	2	0	0	0	2	0	0	2		
04:00 - 05:00	1	0	0	1	3	0	3	4	0	0	4	1	0	0	1	2	0	0	2	3	0	0	3	2	0	0	2	0	0	0	2	0	0	2		
05:00 - 06:00	5	1	0	6	15	0	15	20	1	0	21	4	0	0	4	12	0	0	12	16	0	0	16	0	0	0	3	0	0	3	3	0	0	3		
06:00 - 07:00	23	1	2	26	24	1	26	47	2	3	52	18	1	1	20	19	1	1	21	37	2	2	41	4	0	0	4	7	0	0	7	11	0	0	11	
07:00 - 08:00	36	1	1	38	51	1	53	87	2	2	91	28	1	1	30	40	1	1	42	68	2	2	72	10	0	0	10	12	0	0	12	22	0	0	22	
08:00 - 09:00	43	3	2	48	58	3	64	101	6	5	112	34	2	2	38	47	2	2	51	81	4	4	89	13	0	0	13	20	0	0	22	33	0	0	35	
09:00 - 10:00	55	3	2	60	56	2	60	111	5	4	120	48	2	2	52	50	2	2	54	98	4	4	106	30	0	0	30	34	1	0	35	64	1	2	67	
10:00 - 11:00	58	2	2	62	51	1	60	109	3	4	116	55	1	2	58	47	1	1	49	102	2	3	107	48	0	0	48	50	3	0	53	84	1	2	87	
11:00 - 12:00	66	4	2	72	50	3	54	116	7	3	126	63	3	2	68	51	3	2	56	114	6	4	124	56	1	0	57	52	2	2	56	108	3	2	113	
12:00 - 13:00	69	5	2	76	51	2	56	120	7	5	132	68	4	2	74	48	2	2	52	116	6	4	126	67	2	3	72	42	1	0	43	109	3	3	115	
13:00 - 14:00	67	2	3	72	58	2	63	125	4	6	135	59	2	2	63	53	2	3	58	112	4	5	121	40	0	0	40	40	2	1	43	80	2	1	83	
14:00 - 15:00	78	2	2	82	65	2	69	143	4	4	151	73	2	2	77	62	2	2	66	135	4	4	143	61	1	2	64	55	4	2	61	116	5	4	125	
15:00 - 16:00	77	3	2	82	63	4	71	140	7	6	153	72	2	1	75	59	4	3	66	131	6	4	141	60	2	0	62	49	2	1	52	109	4	1	114	
16:00 - 17:00	87	2	2	91	59	3	64	146	5	4	155	77	2	2	81	53	2	2	57	130	4	4	138	52	0	2	54	36	1	2	39	88	1	4	93	
17:00 - 18:00	84	1	3	88	58	2	62	142	3	5	150	70	1	2	73	49	1	2	52	119	2	4	125	36	2	0	38	26	0	0	26	62	2	0	64	
18:00 - 19:00	53	0	2	55	38	0	39	91	0	3	94	48	1	1	50	34	0	0	34	82	1	1	84	36	2	0	38	24	0	0	24	60	2	0	62	
19:00 - 20:00	44	1	1	46	35	1	37	79	2	2	83	39	1	1	41	29	1	1	31	68	2	2	72	26	0	0	26	16	0	0	16	42	0	0	42	
20:00 - 21:00	30	0	0	30	15	0	15	45	0	0	45	27	0	0	27	14	0	0	14	41	0	0	41	18	0	0	18	13	0	0	13	31	0	0	31	
21:00 - 22:00	15	1	0	16	13	0	13	28	1	0	29	14	0	0	14	12	0	0	12	26	0	0	26	10	0	0	10	9	0	0	9	19	0	0	19	
22:00 - 23:00	11	0	0	11	9	1	10	20	1	0	21	10	0	0	10	9	0	0	9	19	0	0	19	8	0	0	8	8	0	0	8	16	0	0	16	
23:00 - 24:00	6	0	0	6	5	0	5	11	0	0	11	6	0	0	6	5	0	0	5	11	0	0	11	6	0	0	6	6	0	0	6	12	0	0	12	
<b>Totaal</b>	<b>909</b>	<b>32</b>	<b>28</b>	<b>969</b>	<b>782</b>	<b>28</b>	<b>838</b>	<b>1.691</b>	<b>60</b>	<b>58</b>	<b>1.807</b>	<b>820</b>	<b>25</b>	<b>23</b>	<b>868</b>	<b>703</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>751</b>	<b>1.523</b>	<b>49</b>	<b>47</b>	<b>1.619</b>	<b>600</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>621</b>	<b>502</b>	<b>14</b>	<b>10</b>	<b>526</b>	<b>1.102</b>	<b>24</b>	<b>21</b>	<b>1.147</b>	

Intensiteitenverloop per teldag

Datum	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
maandag 16 april 2012	874	23	38	935	788	24	38	850	1.662	47	76	1.785
dinsdag 17 april 2012	833	34	23	890	731	36	26	793	1.564	70	49	1.683
woensdag 18 april 2012	936	39	32	1.007	771	27	33	831	1.707	66	65	1.838
donderdag 19 april 2012	888	25	25	938	782	24	19	825	1.670	49	44	1.763
vrijdag 20 april 2012	1.012	33	28	1.073	834	30	28	892	1.846	63	56	1.965
zaterdag 21 april 2012	846	17	20	883	714	27	18	759	1.560	44	38	1.642
zondag 22 april 2012	355	6	8	369	292	2	6	300	647	8	14	669

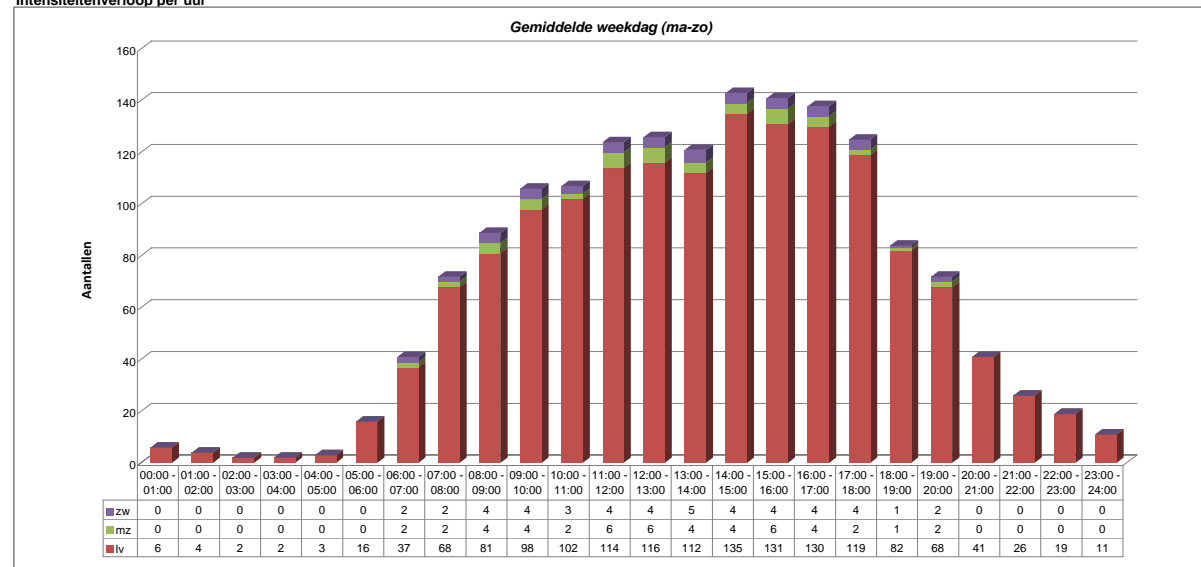
Totaalintensiteiten weekdag dag/avond/nacht

Tijd	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
Dag (07.00-19.00 uur)	696	23	22	741	592	22	22	636	1.288	45	44	1.377
Avond (19.00-23.00 uur)	90	1	2	93	64	2	1	67	154	3	3	160
Nacht (23.00-07.00 uur)	35	1	2	38	45	1	1	47	80	2	3	85

Weekdaggemiddelden snelheden

Tijd	< 30	30 - 35	35 - 40	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	> 60	Totaal	%>=50	V15	V50	V85	Gem. StdDv.
Tot. 0-24	1.025	416	141	29	5	1	0	4	1.621	0	30	30	34	3,2
Tot. 0-7	40	19	10	3	1	0	0	0	73	0	30	30	37	3,8
Tot. 7-19	879	353	115	22	4	1	0	3	1.377	0	30	30	34	3,1
Tot. 19-23	99	41	14	4	0	0	0	1	159	1	30	30	34	3,6
Tot. 23-7	47	22	11	3	1	0	0	0	84	0	30	30	36	3,6

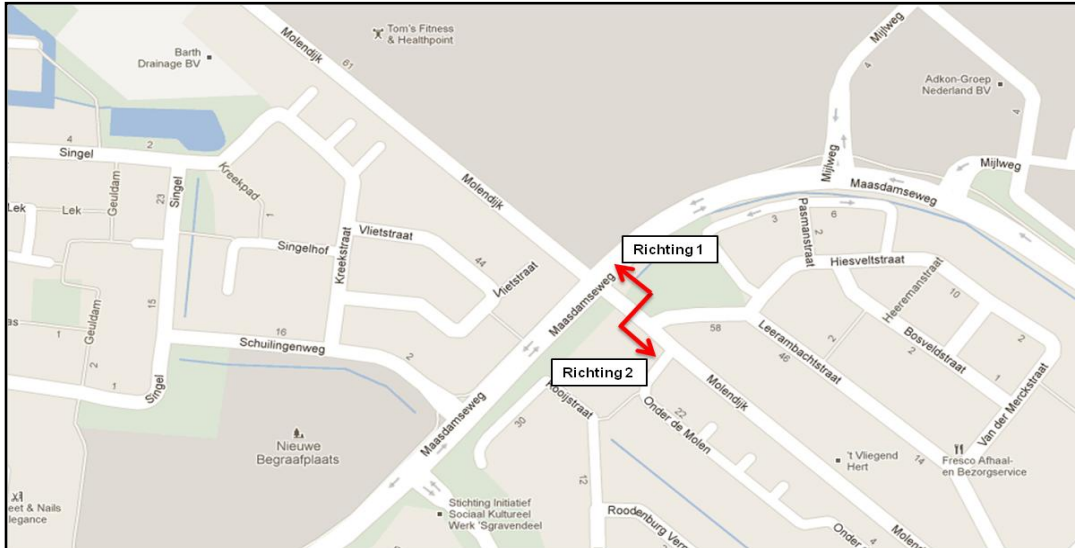
Intensiteitenverloop per uur



Legenda

lv = lichte motorvoertuigen  
 mz = middelzware motorvoertuigen  
 zw = zware motorvoertuigen

## Telpunt 11 (Molendijk)





**Bijlage 4 - Autonome groei Mijlweg - Maasdamseweg**



**Bijlage 5 - Verdeling extra verkeer Mijlweg - Maasdamseweg**



**Extra verkeersbewegingen van/naar Mijlpolder - OCHTENDSPITS (07.00 - 08.00 uur)**

Verdeling verkeer van/naar Mijlpolder  
Ochtendspitsuur

Rijrichtingen kruispunt Mijlweg - Maasdamseweg	Verdeling
1 Maasdamseweg (1) - Mijlweg	5%
2 Maasdamseweg (1) - Maasdamseweg (2)	0%
3 Maasdamseweg (2) - Maasdamseweg (1)	0%
4 Maasdamseweg (2) - Mijlweg	78%
5 Mijlweg - Maasdamseweg (2)	14%
6 Mijlweg - Maasdamseweg (1)	3%

Extra verkeersbewegingen  
ten gevolge van ontwikkelingen Mijlpolder

Scenario	mvt/ etm	mvt/ sp.uur	Tijdshorizon
Small	1798	180	2015
Medium	1798	180	2023
Medium-plus	2482	248	2023
Large	3150	315	-

Extra verkeersbewegingen per ontwikkelscenario

SMALL	2012	2013	2014	2015
1 Maasdamseweg (1) - Mijlweg	9	9	9	9
2 Maasdamseweg (1) - Maasdamseweg (2)	0	0	0	0
3 Maasdamseweg (2) - Maasdamseweg (1)	0	0	0	0
4 Maasdamseweg (2) - Mijlweg	140	142	143	144
5 Mijlweg - Maasdamseweg (2)	25	25	26	26
6 Mijlweg - Maasdamseweg (1)	5	5	6	6

MEDIUM	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
1 Maasdamseweg (1) - Mijlweg	9	9	9	9	9	9	10	10	10	10	10	10
2 Maasdamseweg (1) - Maasdamseweg (2)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 Maasdamseweg (2) - Maasdamseweg (1)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4 Maasdamseweg (2) - Mijlweg	140	142	143	144	146	147	149	150	152	153	155	156
5 Mijlweg - Maasdamseweg (2)	25	25	26	26	26	26	27	27	27	28	28	28
6 Mijlweg - Maasdamseweg (1)	5	5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6

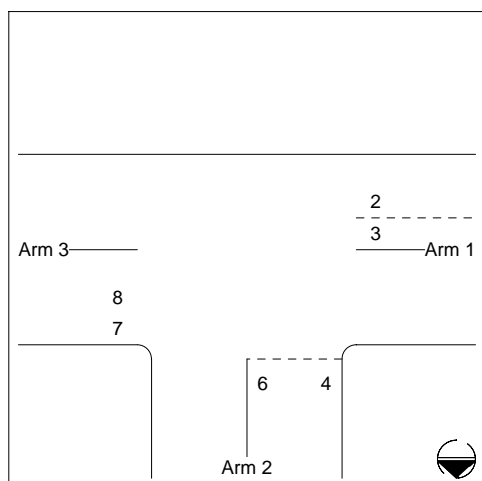
MEDIUM-PLUS	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
1 Maasdamseweg (1) - Mijlweg	12	13	13	13	13	13	13	13	13	14	14	14
2 Maasdamseweg (1) - Maasdamseweg (2)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 Maasdamseweg (2) - Maasdamseweg (1)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4 Maasdamseweg (2) - Mijlweg	194	196	197	199	201	203	206	208	210	212	214	216
5 Mijlweg - Maasdamseweg (2)	35	35	35	36	36	37	37	37	38	38	38	39
6 Mijlweg - Maasdamseweg (1)	7	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8

LARGE	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1 Maasdamseweg (1) - Mijlweg	16	16	16	16	16	17	17	17	17	17	17	18	18	18
2 Maasdamseweg (1) - Maasdamseweg (2)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 Maasdamseweg (2) - Maasdamseweg (1)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4 Maasdamseweg (2) - Mijlweg	246	248	251	253	256	258	261	263	266	269	271	274	277	280
5 Mijlweg - Maasdamseweg (2)	44	45	45	45	46	46	47	47	48	48	49	49	50	50
6 Mijlweg - Maasdamseweg (1)	9	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	11	11	11





**Bijlage 6 - Verkeersafwikkeling Mijlpolder huidige situatie (2012)**



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Mijlweg - Maasdamseweg

Arm 1: Maasdamseweg  
Arm 2: Mijlweg  
Arm 3: Maasdamseweg

INTENSITEITEN

donderdag 26-1-2012 van 07.00 tot 08.00 uur

Richting 2: 98 pae/uuur  
Richting 3: 202 pae/uuur  
Richting 4: 37 pae/uuur

Richting 6: 9 pae/uuur  
Richting 7: 12 pae/uuur  
Richting 8: 101 pae/uuur

DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs  
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u  
Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang  
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt  
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt  
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

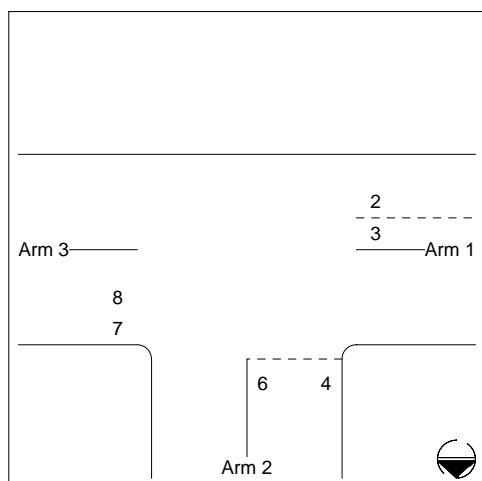
Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3  
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1  
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	202	1070	868	0 sec.	Ja
4	37	890	844	0 sec.	Ja
6	9	890	844	0 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Mijlweg - Maasdamsesweg

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Mijlweg
- Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

avondspits 2012 van 16.00 tot 17.00 uur

- Richting 2: 89 pae/uuur
- Richting 3: 63 pae/uuur
- Richting 4: 220 pae/uuur

- Richting 6: 0 pae/uuur
- Richting 7: 0 pae/uuur
- Richting 8: 114 pae/uuur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

- Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

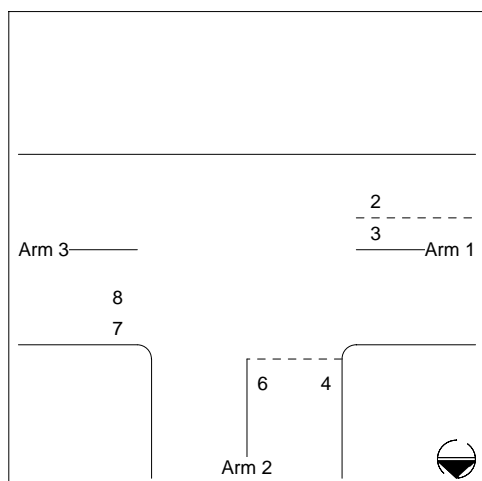
BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	63	1070	1007	0 sec.	Ja
4	220	1070	850	0 sec.	Ja
6	0	1070	850	0 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600

**Bijlage 7 - Verkeersafwikkeling Mijlpolder ontwikkelscenario small (2015)**



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Mijlweg - Maasdamsesweg

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Mijlweg
- Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

werkdag 2015 van 07.00 tot 08.00 uur

- Richting 2: 101 pae/uuur
- Richting 3: 367 pae/uuur
- Richting 4: 67 pae/uuur

- Richting 6: 15 pae/uuur
- Richting 7: 22 pae/uuur
- Richting 8: 105 pae/uuur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

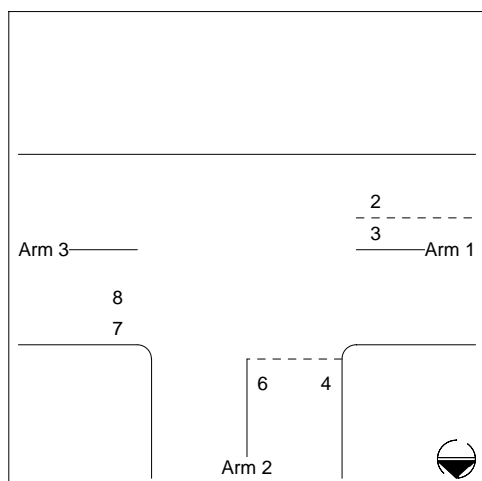
- Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	367	1070	703	0 sec.	Ja
4	67	753	671	0 sec.	Ja
6	15	753	671	0 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Mijlweg - Maasdamsesweg

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Mijlweg
- Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

werkdag 2015 van 16.00 tot 17.00 uur

- Richting 2: 91 pae/uur
- Richting 3: 103 pae/uur
- Richting 4: 362 pae/uur

- Richting 6: 0 pae/uur
- Richting 7: 0 pae/uur
- Richting 8: 118 pae/uur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

- Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

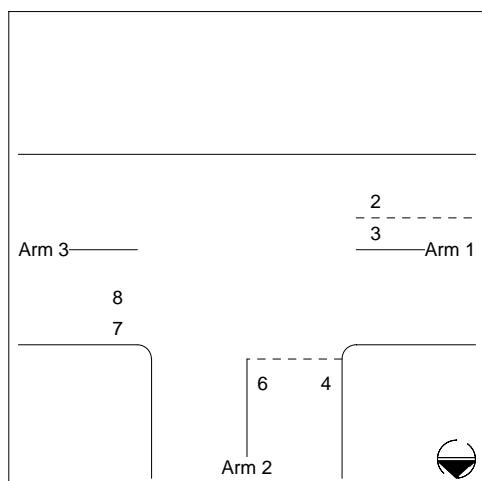
Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	103	1070	967	0 sec.	Ja
4	362	1070	708	0 sec.	Ja
6	0	1070	708	0 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600

**Bijlage 8 - Verkeersafwikkeling Mijlpolder ontwikkelscenario medium (2023)**





### Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Mijlweg - Maasdamseweg

Arm 1: Maasdamseweg  
Arm 2: Mijlweg  
Arm 3: Maasdamseweg

### INTENSITEITEN

werkdag 2023 van 07.00 tot 08.00 uur

Richting 2: 109 pae/uur  
Richting 3: 397 pae/uur  
Richting 4: 73 pae/uur

Richting 6: 17 pae/uur  
Richting 7: 24 pae/uur  
Richting 8: 113 pae/uur

### DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs  
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u  
Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang  
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt  
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt  
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

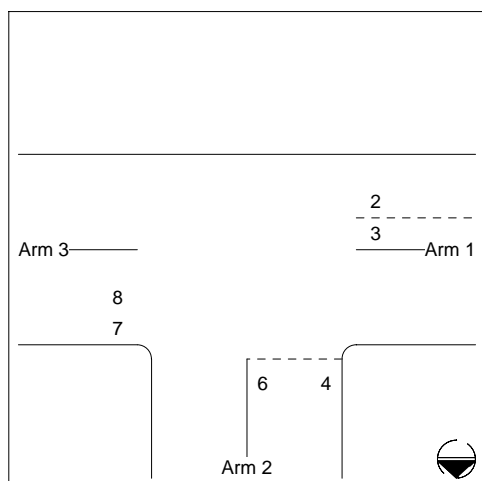
Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3  
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1  
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

### BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	397	1050	653	0 sec.	Ja
4	73	733	644	0 sec.	Ja
6	16	733	644	0 sec.	Ja

### GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Mijlweg - Maasdamsesweg

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Mijlweg
- Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

werkdag 2023 van 16.00 tot 17.00 uur

- Richting 2: 99 pae/uuur
- Richting 3: 112 pae/uuur
- Richting 4: 392 pae/uuur

- Richting 6: 0 pae/uuur
- Richting 7: 0 pae/uuur
- Richting 8: 128 pae/uuur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

- Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

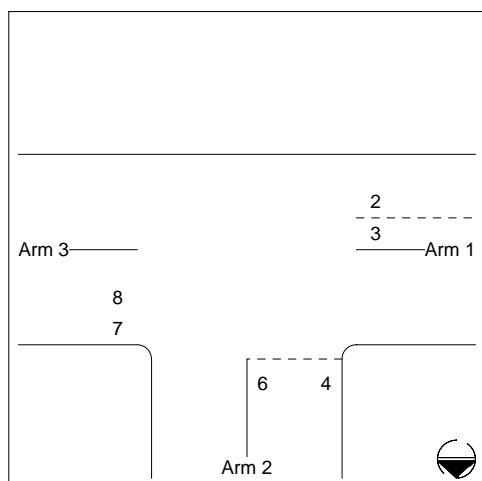
BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	112	1070	958	0 sec.	Ja
4	392	1070	678	0 sec.	Ja
6	0	1070	678	0 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600

**Bijlage 9 - Verkeersafwikkeling Mijlpolder  
ontwikkelscenario medium-plus (2023)**



### Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Mijlweg - Maasdamseweg

Arm 1: Maasdamseweg  
Arm 2: Mijlweg  
Arm 3: Maasdamseweg

### INTENSITEITEN

werkdag 2023 van 07.00 tot 08.00 uur

Richting 2: 109 pae/uur  
Richting 3: 463 pae/uur  
Richting 4: 85 pae/uur

Richting 6: 19 pae/uur  
Richting 7: 29 pae/uur  
Richting 8: 113 pae/uur

### DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs  
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u  
Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang  
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt  
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt  
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

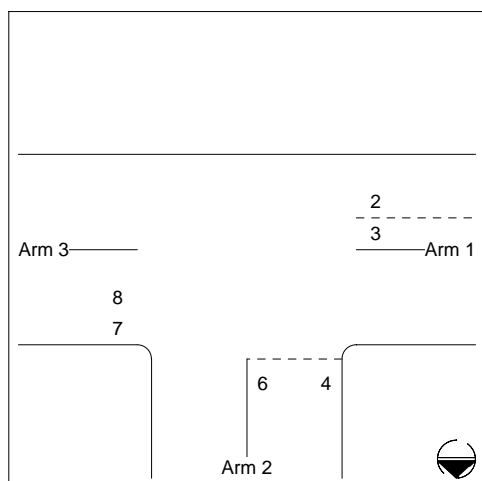
Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3  
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1  
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

### BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	463	1050	587	<15 sec.	Ja
4	85	664	560	<15 sec.	Ja
6	19	664	560	<15 sec.	Ja

### GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Mijlweg - Maasdamsesweg

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Mijlweg
- Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

werkdag 2023 van 16.00 tot 17.00 uur

- Richting 2: 99 pae/uuur
- Richting 3: 128 pae/uuur
- Richting 4: 448 pae/uuur

- Richting 6: 0 pae/uuur
- Richting 7: 0 pae/uuur
- Richting 8: 128 pae/uuur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

- Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

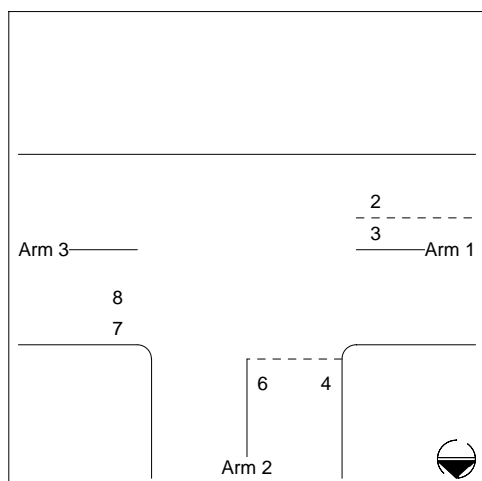
BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	128	1070	942	0 sec.	Ja
4	448	1070	622	0 sec.	Ja
6	0	1070	622	0 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600

**Bijlage 10 - Verkeersafwikkeling Mijlpolder ontwikkelscenario large (2025)**



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Mijlweg - Maasdamsesweg

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Mijlweg
- Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

werkdag 2025 van 07.00 tot 08.00 uur

- Richting 2: 111 pae/uur
- Richting 3: 538 pae/uur
- Richting 4: 98 pae/uur

- Richting 6: 22 pae/uur
- Richting 7: 34 pae/uur
- Richting 8: 116 pae/uur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

- Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

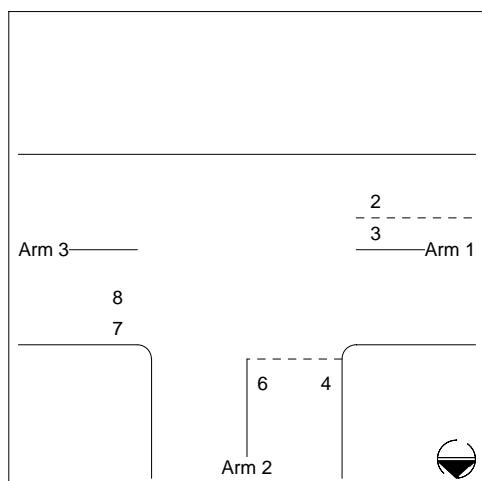
BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	538	1050	512	<15 sec.	Ja
4	98	589	469	<15 sec.	Ja
6	22	589	469	<15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600





Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Mijlweg - Maasdamsesweg

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Mijlweg
- Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

werkdag 2025 van 16.00 tot 17.00 uur

- Richting 2: 101 pae/uur
- Richting 3: 145 pae/uur
- Richting 4: 513 pae/uur

- Richting 6: 0 pae/uur
- Richting 7: 0 pae/uur
- Richting 8: 130 pae/uur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

- Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

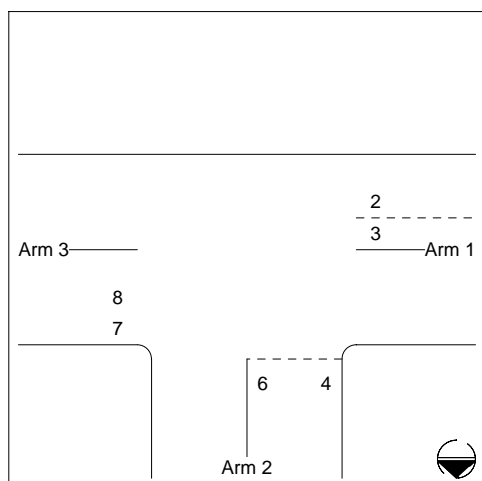
BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	145	1070	925	0 sec.	Ja
4	513	1070	557	<15 sec.	Ja
6	0	1070	557	0 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600

**Bijlage 11 - Berekening effecten afsluiting aansluiting Mijlweg - Molendijk**



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Mijlweg - Maasdamsesweg

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Mijlweg
- Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

werkdag 2023 van 07.00 tot 08.00 uur

- Richting 2: 109 pae/uur
- Richting 3: 517 pae/uur
- Richting 4: 96 pae/uur

- Richting 6: 19 pae/uur
- Richting 7: 29 pae/uur
- Richting 8: 113 pae/uur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

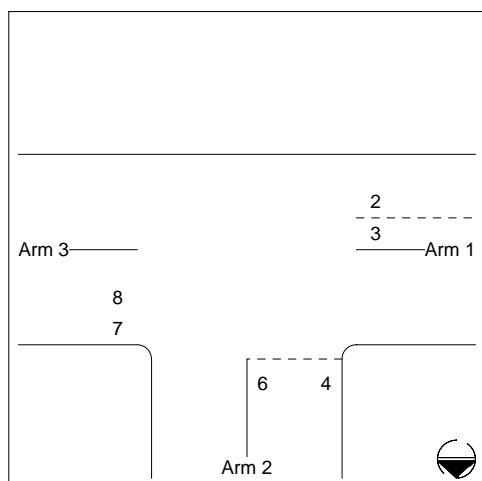
- Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	517	1050	533	<15 sec.	Ja
4	96	627	512	<15 sec.	Ja
6	19	627	512	<15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	76-125
Matige wachttijd	20 sec.	126-175
Kleine wachttijd	15 sec.	176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	251-600
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Mijlweg - Maasdamsesweg

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Mijlweg
- Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

werkdag 2023 van 16.00 tot 17.00 uur

- Richting 2: 99 pae/uur
- Richting 3: 161 pae/uur
- Richting 4: 509 pae/uur

- Richting 6: 0 pae/uur
- Richting 7: 0 pae/uur
- Richting 8: 128 pae/uur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

- Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	161	1070	909	0 sec.	Ja
4	509	1070	561	<15 sec.	Ja
6	0	1070	561	0 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600

**Bijlage 12 - Autonome groei kruispunten Maasdamseweg**







**Bijlage 13 - Extra verkeer kruispunten Maasdamseweg**

**Extra verkeersbewegingen van/naar Mijlpolder op kruispunten Maasdamseweg**

Maatgevend spitsuur ochtendspits

<b>SMALL</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Maasdamseweg in oostelijke richting (W-O)	140	141	143	144
Maasdamseweg in westelijke richting (O-W)	25	25	26	26

<b>MEDIUM</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Maasdamseweg in oostelijke richting (W-O)	140	141	143	144	146	147	149	150	152	153	155	156
Maasdamseweg in westelijke richting (O-W)	25	25	26	26	26	26	27	27	27	27	28	28

<b>MEDIUM-PLUS</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Maasdamseweg in oostelijke richting (W-O)	194	196	198	200	202	204	206	208	210	212	214	216
Maasdamseweg in westelijke richting (O-W)	35	35	36	36	36	37	37	38	38	38	39	39

<b>LARGE</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Maasdamseweg in oostelijke richting (W-O)	246	248	251	253	256	259	261	264	266	269	272	274	277	280
Maasdamseweg in westelijke richting (O-W)	44	44	45	45	46	46	47	47	48	48	49	49	50	50

Maatgevend spitsuur avondspits

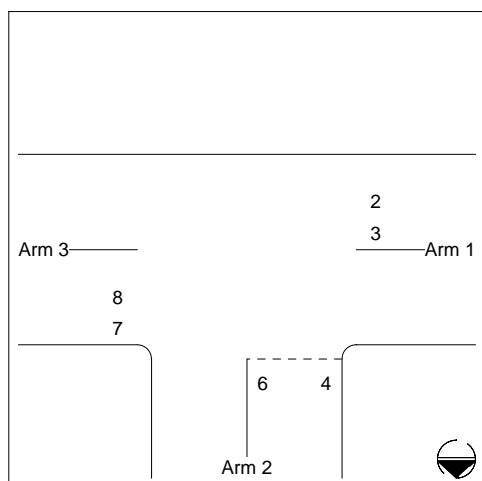
<b>SMALL</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Maasdamseweg in oostelijke richting (W-O)	34	34	35	35
Maasdamseweg in westelijke richting (O-W)	119	120	121	123

<b>MEDIUM</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Maasdamseweg in oostelijke richting (W-O)	34	34	35	35	35	36	36	36	37	37	38	38
Maasdamseweg in westelijke richting (O-W)	119	120	121	123	124	125	126	128	129	130	131	133

<b>MEDIUM-PLUS</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Maasdamseweg in oostelijke richting (W-O)	46	46	47	47	48	48	49	49	50	50	51	51
Maasdamseweg in westelijke richting (O-W)	165	167	168	170	172	173	175	177	179	180	182	184

<b>LARGE</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Maasdamseweg in oostelijke richting (W-O)	59	60	60	61	61	62	63	63	64	65	65	66	66	67
Maasdamseweg in westelijke richting (O-W)	209	211	213	215	217	220	222	224	226	229	231	233	236	238

**Bijlage 14 - Verkeersafwikkeling kruispunten Maasdamseweg  
huidige situatie (2012)**



### Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Boezembaan

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Boezembaan
- Arm 3: Maasdamsesweg

### INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2012 van 08.00 tot 09.00 uur

- Richting 2: 330 pae/uur
- Richting 3: 26 pae/uur
- Richting 4: 48 pae/uur

- Richting 6: 2 pae/uur
- Richting 7: 11 pae/uur
- Richting 8: 304 pae/uur

### DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

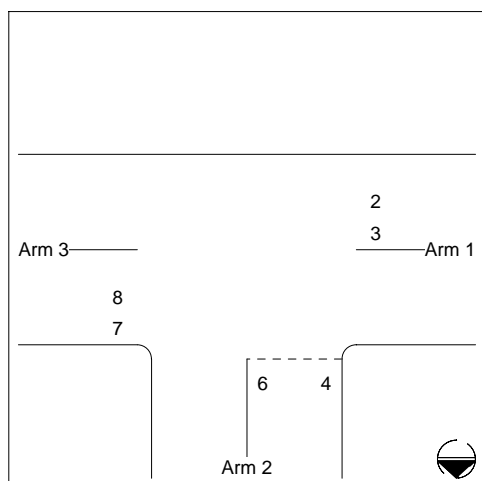
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

### BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	26	890	864	0 sec.	Ja
4	48	841	791	0 sec.	Ja
6	2	841	791	0 sec.	Ja

### GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Boezembaan

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Boezembaan
- Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2012 van 17.00 tot 18.00 uur

- Richting 2: 355 pae/uur
- Richting 3: 106 pae/uur
- Richting 4: 11 pae/uur

- Richting 6: 11 pae/uur
- Richting 7: 19 pae/uur
- Richting 8: 348 pae/uur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

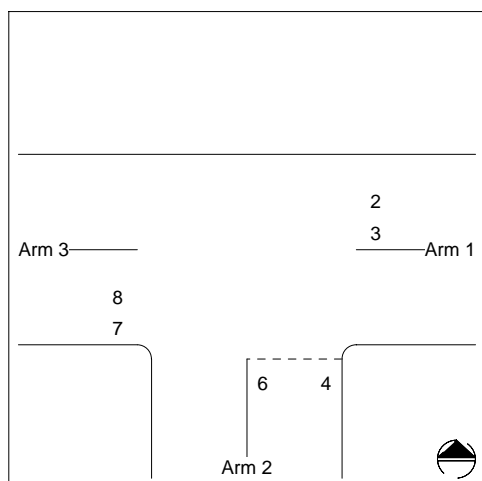
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	106	850	744	0 sec.	Ja
4	11	443	421	<15 sec.	Ja
6	11	443	421	<15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Narcisstraat

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Narcisstraat
- Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2012 van 08.00 tot 09.00 uur

- Richting 2: 281 pae/uur
- Richting 3: 6 pae/uur
- Richting 4: 4 pae/uur

- Richting 6: 67 pae/uur
- Richting 7: 2 pae/uur
- Richting 8: 331 pae/uur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

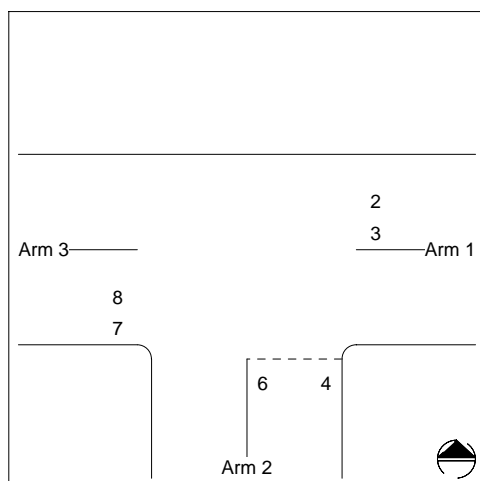
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	6	870	864	0 sec.	Ja
4	4	439	368	<15 sec.	Ja
6	67	439	368	<15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Narcisstraat

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Narcisstraat
- Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2012 van 17.00 tot 18.00 uur

- Richting 2: 347 pae/uur
- Richting 3: 18 pae/uur
- Richting 4: 6 pae/uur

- Richting 6: 20 pae/uur
- Richting 7: 58 pae/uur
- Richting 8: 304 pae/uur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

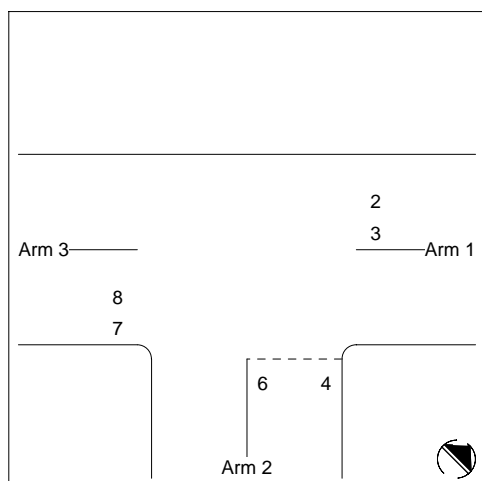
BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	18	850	832	0 sec.	Ja
4	6	439	413	<15 sec.	Ja
6	20	439	413	<15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600





Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Smidsweg

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Smidsweg
- Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2012 van 08.00 tot 09.00 uur

- Richting 2: 191 pae/uuur
- Richting 3: 54 pae/uuur
- Richting 4: 28 pae/uuur

- Richting 6: 84 pae/uuur
- Richting 7: 33 pae/uuur
- Richting 8: 303 pae/uuur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

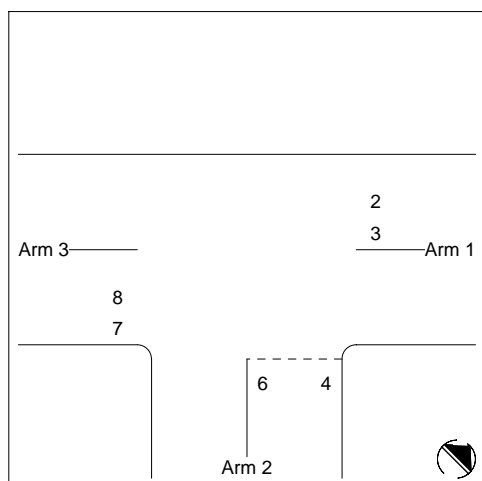
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	54	870	816	0 sec.	Ja
4	28	511	399	<15 sec.	Ja
6	84	511	399	<15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Smidsweg

Arm 1: Maasdamsesweg  
Arm 2: Smidsweg  
Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2012 van 17.00 tot 18.00 uur

Richting 2: 288 pae/uur  
Richting 3: 79 pae/uur  
Richting 4: 62 pae/uur

Richting 6: 69 pae/uur  
Richting 7: 94 pae/uur  
Richting 8: 219 pae/uur

DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs  
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u  
Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang  
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt  
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt  
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

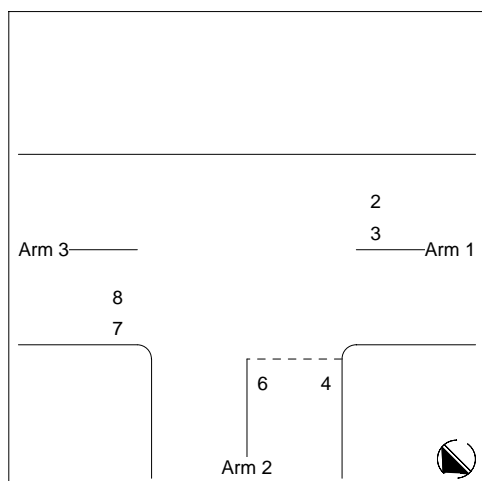
Geen richtingen met een eigen rijstrook  
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1  
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	79	890	811	0 sec.	Ja
4	62	536	405	<15 sec.	Ja
6	69	536	405	<15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Schuilingenweg

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Schuilingenweg
- Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2012 van 08.00 tot 09.00 uur

- Richting 2: 339 pae/uur
- Richting 3: 17 pae/uur
- Richting 4: 68 pae/uur

- Richting 6: 3 pae/uur
- Richting 7: 4 pae/uur
- Richting 8: 215 pae/uur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

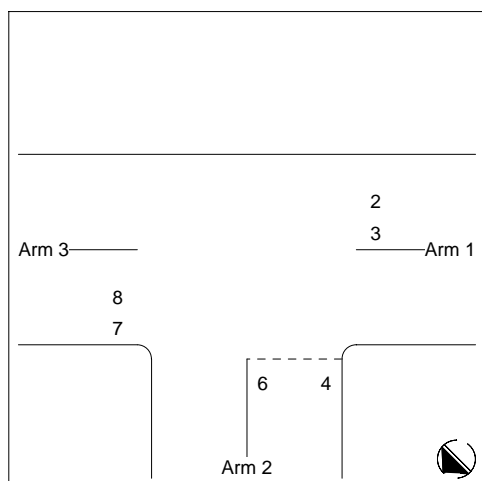
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	16	990	974	0 sec.	Ja
4	68	945	874	0 sec.	Ja
6	3	945	874	0 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



### Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:

Maasdamsesweg - Schuilingenweg

Arm 1: Maasdamsesweg

Arm 2: Schuilingenweg

Arm 3: Maasdamsesweg

### INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2012 van 17.00 tot 18.00 uur

Richting 2: 209 pae/uuur

Richting 3: 75 pae/uuur

Richting 4: 45 pae/uuur

Richting 6: 2 pae/uuur

Richting 7: 18 pae/uuur

Richting 8: 347 pae/uuur

### DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs

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

Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang

Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Geen richtingen met een eigen rijstrook

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1

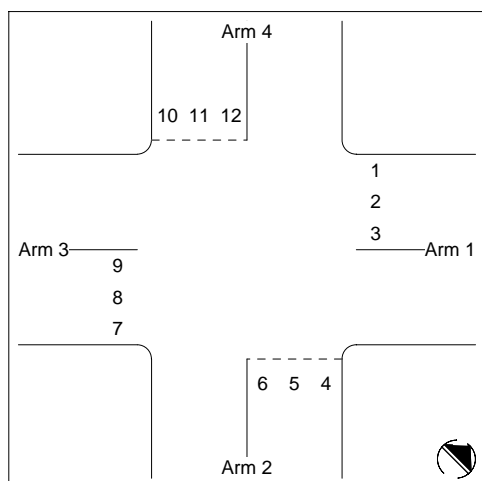
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

### BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	75	850	775	0 sec.	Ja
4	45	826	779	0 sec.	Ja
6	2	826	779	0 sec.	Ja

### GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamseweg - Molendijk

- Arm 1: Maasdamseweg
- Arm 2: Molendijk
- Arm 3: Maasdamseweg
- Arm 4: Molendijk

INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2012 van 08.00 tot 09.00 uur

- Richting 1: 4 pae/uuur
- Richting 2: 113 pae/uuur
- Richting 3: 2 pae/uuur
- Richting 4: 4 pae/uuur
- Richting 5: 26 pae/uuur
- Richting 6: 55 pae/uuur
- Richting 7: 28 pae/uuur
- Richting 8: 268 pae/uuur
- Richting 9: 40 pae/uuur
- Richting 10: 21 pae/uuur
- Richting 11: 11 pae/uuur
- Richting 12: 11 pae/uuur

DIMENSIE

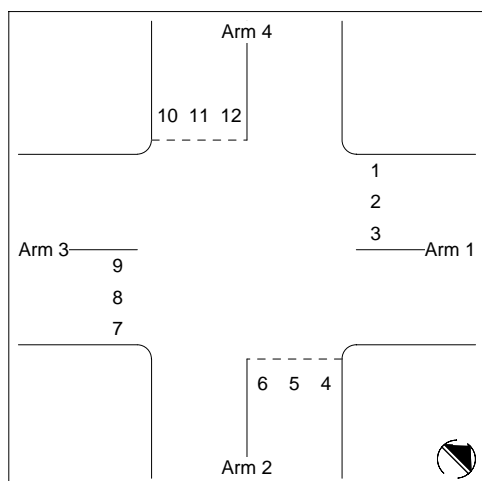
- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 4: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	2	930	928	0 sec.	Ja
4	4	521	436	<15 sec.	Ja
5	26	521	436	<15 sec.	Ja
6	55	521	436	<15 sec.	Ja
9	40	1070	1030	0 sec.	Ja
10	21	706	663	0 sec.	Ja
11	11	706	663	0 sec.	Ja
12	11	706	663	0 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamseweg - Molendijk

- Arm 1: Maasdamseweg
- Arm 2: Molendijk
- Arm 3: Maasdamseweg
- Arm 4: Molendijk

INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2012 van 17.00 tot 18.00 uur

- Richting 1: 2 pae/uuur
- Richting 2: 298 pae/uuur
- Richting 3: 13 pae/uuur
- Richting 4: 11 pae/uuur
- Richting 5: 32 pae/uuur
- Richting 6: 20 pae/uuur
- Richting 7: 88 pae/uuur
- Richting 8: 96 pae/uuur
- Richting 9: 36 pae/uuur
- Richting 10: 46 pae/uuur
- Richting 11: 11 pae/uuur
- Richting 12: 11 pae/uuur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 4: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

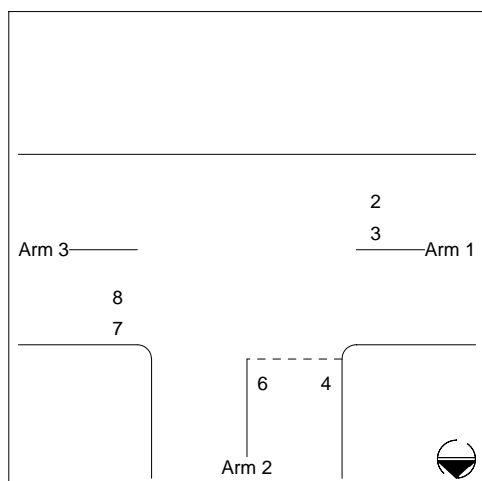
BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	13	1030	1017	0 sec.	Ja
4	11	567	504	<15 sec.	Ja
5	32	567	504	<15 sec.	Ja
6	20	567	504	<15 sec.	Ja
9	36	930	894	0 sec.	Ja
10	46	724	656	0 sec.	Ja
11	11	724	656	0 sec.	Ja
12	11	724	656	0 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600

**Bijlage 15 - Verkeersafwikkeling kruispunten Maasdamseweg  
ontwikkelscenario small (2015)**



### Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Boezembaan

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Boezembaan
- Arm 3: Maasdamsesweg

### INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2015 van 08.00 tot 09.00 uur

- Richting 2: 498 pae/uuur
- Richting 3: 28 pae/uuur
- Richting 4: 50 pae/uuur

- Richting 6: 2 pae/uuur
- Richting 7: 11 pae/uuur
- Richting 8: 341 pae/uuur

### DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

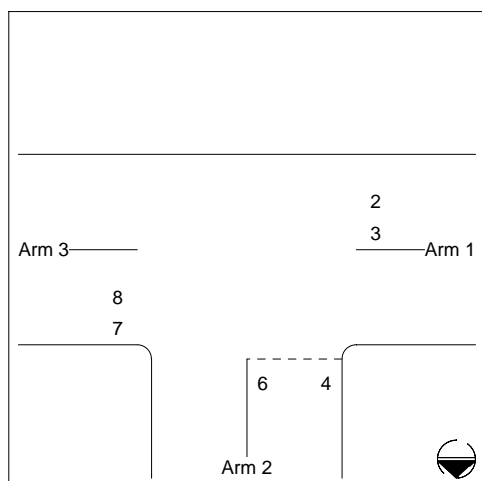
### BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	28	870	842	0 sec.	Ja
4	50	811	759	0 sec.	Ja
6	2	811	759	0 sec.	Ja

### GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600





Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Boezembaan

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Boezembaan
- Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2015 van 17.00 tot 18.00 uur

- Richting 2: 405 pae/uuur
- Richting 3: 109 pae/uuur
- Richting 4: 11 pae/uuur

- Richting 6: 11 pae/uuur
- Richting 7: 20 pae/uuur
- Richting 8: 494 pae/uuur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

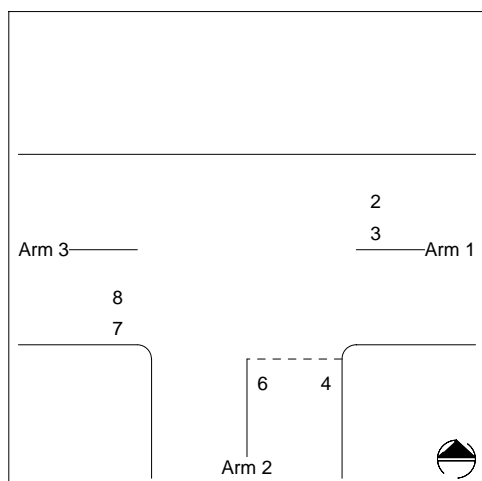
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	109	750	641	0 sec.	Ja
4	11	344	322	<15 sec.	Ja
6	11	344	322	<15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



### Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Narcisstraat

Arm 1: Maasdamsesweg  
Arm 2: Narcisstraat  
Arm 3: Maasdamsesweg

### INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2015 van 08.00 tot 09.00 uur

Richting 2: 318 pae/uur

Richting 3: 6 pae/uur

Richting 4: 4 pae/uur

Richting 6: 69 pae/uur

Richting 7: 2 pae/uur

Richting 8: 499 pae/uur

### DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs

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

Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang

Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Geen richtingen met een eigen rijstrook

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1

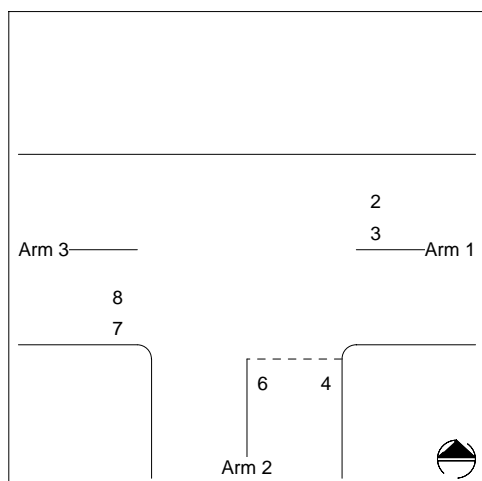
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

### BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	6	750	744	0 sec.	Ja
4	4	337	264	<15 sec.	Ja
6	69	337	264	<15 sec.	Ja

### GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Narcisstraat

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Narcisstraat
- Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2015 van 17.00 tot 18.00 uur

- Richting 2: 386 pae/uuur
- Richting 3: 18 pae/uuur
- Richting 4: 6 pae/uuur

- Richting 6: 21 pae/uuur
- Richting 7: 61 pae/uuur
- Richting 8: 471 pae/uuur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

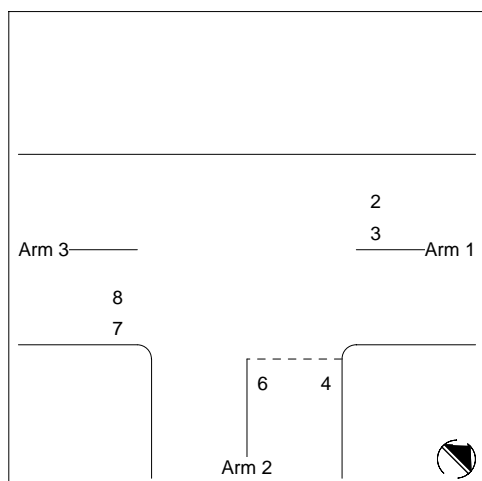
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	18	730	712	0 sec.	Ja
4	6	329	302	<15 sec.	Ja
6	21	329	302	<15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Smidsweg

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Smidsweg
- Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2015 van 08.00 tot 09.00 uur

- Richting 2: 224 pae/uuur
- Richting 3: 55 pae/uuur
- Richting 4: 29 pae/uuur

- Richting 6: 86 pae/uuur
- Richting 7: 34 pae/uuur
- Richting 8: 470 pae/uuur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

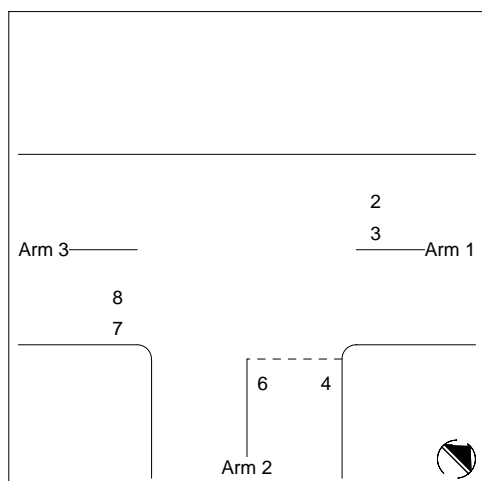
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	55	750	695	0 sec.	Ja
4	29	385	270	<15 sec.	Ja
6	86	385	270	<15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Smidsweg

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Smidsweg
- Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2015 van 17.00 tot 18.00 uur

- Richting 2: 432 pae/uuur
- Richting 3: 81 pae/uuur
- Richting 4: 64 pae/uuur

- Richting 6: 72 pae/uuur
- Richting 7: 97 pae/uuur
- Richting 8: 264 pae/uuur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

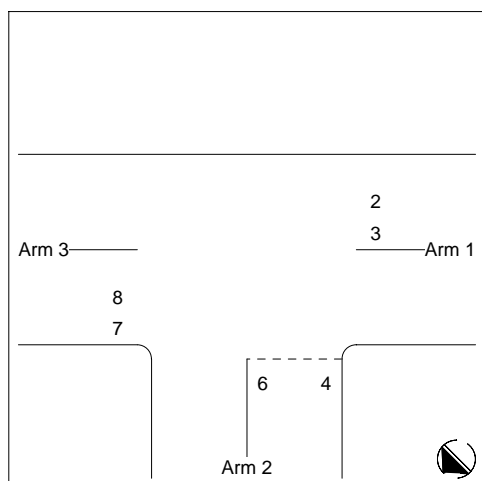
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	81	850	769	0 sec.	Ja
4	64	444	308	<15 sec.	Ja
6	72	444	308	<15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Schuilingenweg

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Schuilingenweg
- Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2015 van 08.00 tot 09.00 uur

- Richting 2: 507 pae/uur
- Richting 3: 17 pae/uur
- Richting 4: 70 pae/uur

- Richting 6: 3 pae/uur
- Richting 7: 4 pae/uur
- Richting 8: 250 pae/uur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

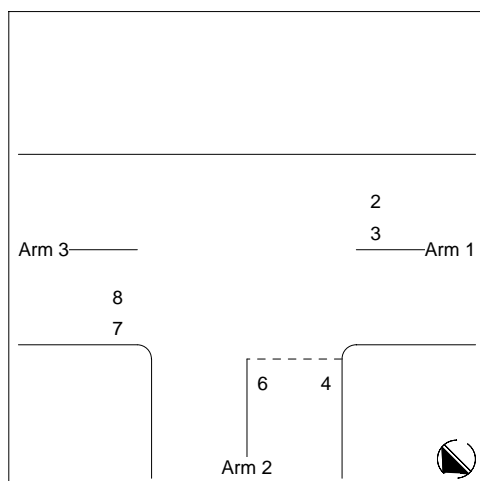
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	16	950	934	0 sec.	Ja
4	70	887	814	0 sec.	Ja
6	3	887	814	0 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



### Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:

Maasdamsesweg - Schuilingenweg

Arm 1: Maasdamsesweg

Arm 2: Schuilingenweg

Arm 3: Maasdamsesweg

### INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2015 van 17.00 tot 18.00 uur

Richting 2: 254 pae/uuur

Richting 3: 77 pae/uuur

Richting 4: 46 pae/uuur

Richting 6: 2 pae/uuur

Richting 7: 18 pae/uuur

Richting 8: 493 pae/uuur

### DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs

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

Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang

Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Geen richtingen met een eigen rijstrook

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1

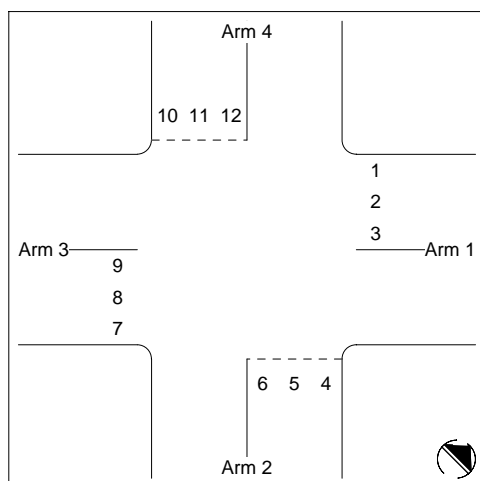
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

### BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	77	750	673	0 sec.	Ja
4	46	707	659	0 sec.	Ja
6	2	707	659	0 sec.	Ja

### GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Molendijk

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Molendijk
- Arm 3: Maasdamsesweg
- Arm 4: Molendijk

INTENSITEITEN

- gemiddelde werkdag 2015 van 08.00 tot 09.00 uur
- Richting 1: 4 pae/uuur
- Richting 2: 145 pae/uuur
- Richting 3: 2 pae/uuur
- Richting 4: 4 pae/uuur
- Richting 5: 28 pae/uuur
- Richting 6: 57 pae/uuur
- Richting 7: 29 pae/uuur
- Richting 8: 435 pae/uuur
- Richting 9: 41 pae/uuur
- Richting 10: 22 pae/uuur
- Richting 11: 11 pae/uuur
- Richting 12: 11 pae/uuur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 4: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

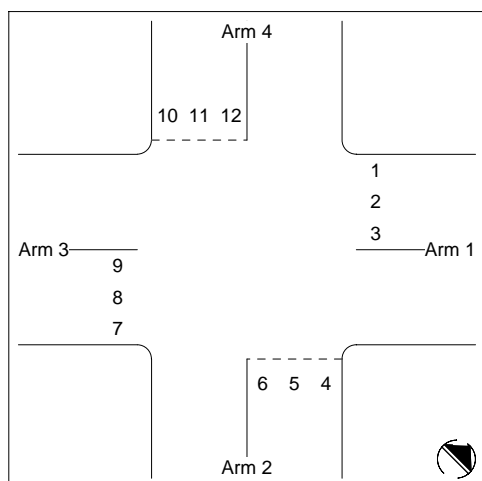
BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	2	790	788	0 sec.	Ja
4	4	380	291	<15 sec.	Ja
5	28	380	291	<15 sec.	Ja
6	57	380	291	<15 sec.	Ja
9	41	1050	1009	0 sec.	Ja
10	22	589	545	<15 sec.	Ja
11	11	589	545	<15 sec.	Ja
12	11	589	545	<15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600





Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Molendijk

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Molendijk
- Arm 3: Maasdamsesweg
- Arm 4: Molendijk

INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2015 van 17.00 tot 18.00 uur

- Richting 1: 2 pae/uuur
- Richting 2: 442 pae/uuur
- Richting 3: 13 pae/uuur
- Richting 4: 11 pae/uuur
- Richting 5: 33 pae/uuur
- Richting 6: 21 pae/uuur
- Richting 7: 90 pae/uuur
- Richting 8: 138 pae/uuur
- Richting 9: 37 pae/uuur
- Richting 10: 47 pae/uuur
- Richting 11: 11 pae/uuur
- Richting 12: 11 pae/uuur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 4: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

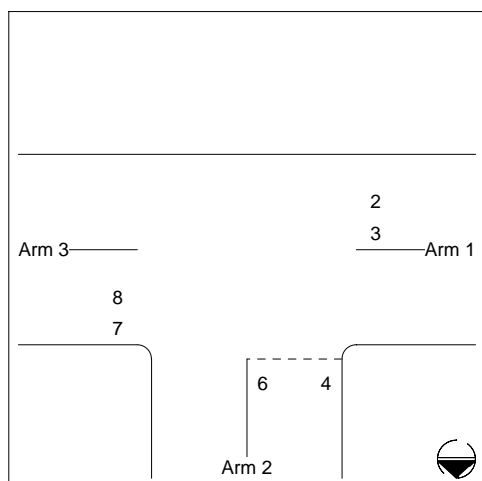
BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	13	970	957	0 sec.	Ja
4	11	443	378	<15 sec.	Ja
5	33	443	378	<15 sec.	Ja
6	21	443	378	<15 sec.	Ja
9	37	790	753	0 sec.	Ja
10	47	578	509	<15 sec.	Ja
11	11	578	509	<15 sec.	Ja
12	11	578	509	<15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	76-125
Matige wachttijd	20 sec.	126-175
Kleine wachttijd	15 sec.	176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	251-600
Geen wachttijd	0 sec.	>600

**Bijlage 16 - Verkeersafwikkeling kruispunten Maasdamseweg  
ontwikkelscenario medium (2023)**



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Boezembaan

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Boezembaan
- Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2023 van 08.00 tot 09.00 uur

- Richting 2: 540 pae/uur
- Richting 3: 30 pae/uur
- Richting 4: 55 pae/uur

- Richting 6: 2 pae/uur
- Richting 7: 12 pae/uur
- Richting 8: 373 pae/uur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

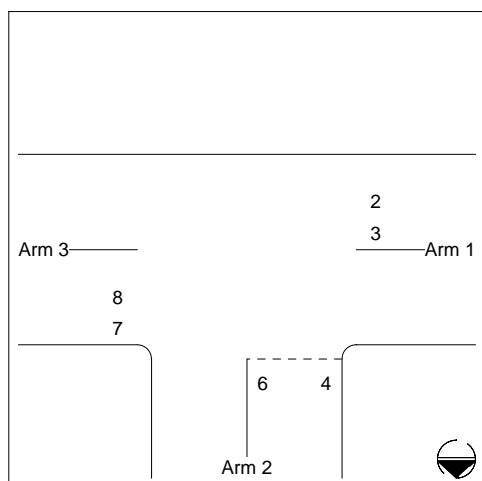
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	30	830	800	0 sec.	Ja
4	55	788	731	0 sec.	Ja
6	2	788	731	0 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



### Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamseweg - Boezembaan

- Arm 1: Maasdamseweg
- Arm 2: Boezembaan
- Arm 3: Maasdamseweg

### INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2023 van 17.00 tot 18.00 uur

- Richting 2: 438 pae/uur
- Richting 3: 118 pae/uur
- Richting 4: 12 pae/uur

- Richting 6: 12 pae/uur
- Richting 7: 21 pae/uur
- Richting 8: 535 pae/uur

### DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

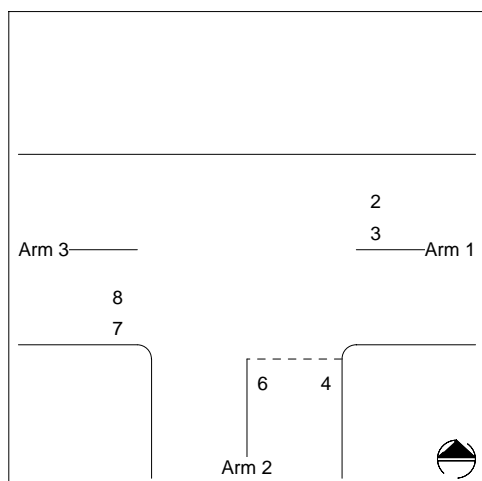
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

### BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	118	710	592	<15 sec.	Ja
4	12	295	271	<15 sec.	Ja
6	12	295	271	<15 sec.	Ja

### GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Narcisstraat

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Narcisstraat
- Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2023 van 08.00 tot 09.00 uur

- Richting 2: 343 pae/uuur
- Richting 3: 7 pae/uuur
- Richting 4: 4 pae/uuur

- Richting 6: 75 pae/uuur
- Richting 7: 2 pae/uuur
- Richting 8: 541 pae/uuur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

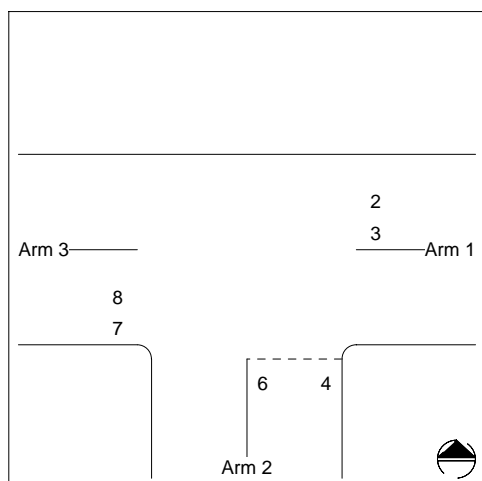
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	7	730	723	0 sec.	Ja
4	4	296	217	15 sec.	Ja
6	75	296	217	15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



### Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Narcisstraat

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Narcisstraat
- Arm 3: Maasdamsesweg

### INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2023 van 17.00 tot 18.00 uur

- Richting 2: 532 pae/uur
- Richting 3: 20 pae/uur
- Richting 4: 7 pae/uur

- Richting 6: 22 pae/uur
- Richting 7: 65 pae/uur
- Richting 8: 381 pae/uur

### DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

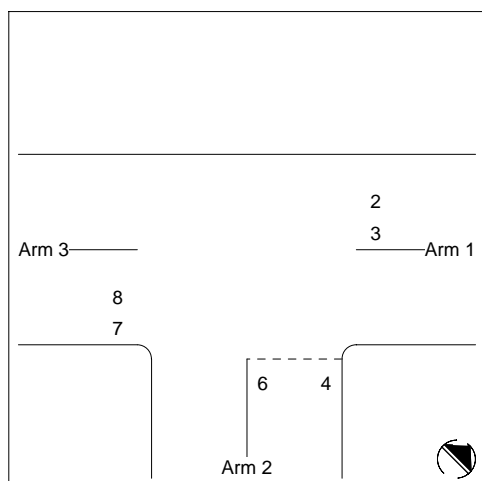
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

### BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	20	790	770	0 sec.	Ja
4	7	316	287	<15 sec.	Ja
6	22	316	287	<15 sec.	Ja

### GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Smidsweg

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Smidsweg
- Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2023 van 08.00 tot 09.00 uur

- Richting 2: 244 pae/uur
- Richting 3: 61 pae/uur
- Richting 4: 31 pae/uur

- Richting 6: 94 pae/uur
- Richting 7: 36 pae/uur
- Richting 8: 509 pae/uur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

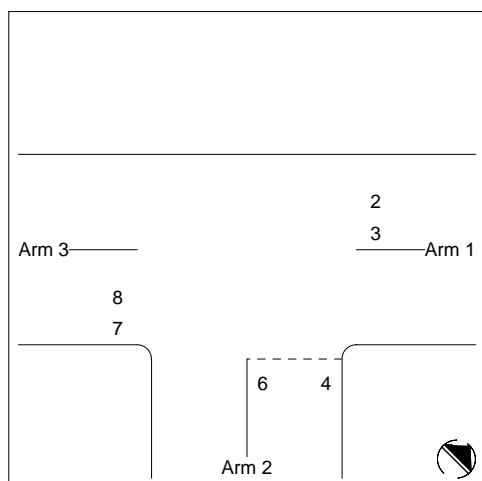
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	60	730	670	0 sec.	Ja
4	31	362	237	15 sec.	Ja
6	94	362	237	15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Smidsweg

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Smidsweg
- Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2023 van 17.00 tot 18.00 uur

- Richting 2: 468 pae/uur
- Richting 3: 88 pae/uur
- Richting 4: 68 pae/uur

- Richting 6: 77 pae/uur
- Richting 7: 105 pae/uur
- Richting 8: 286 pae/uur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

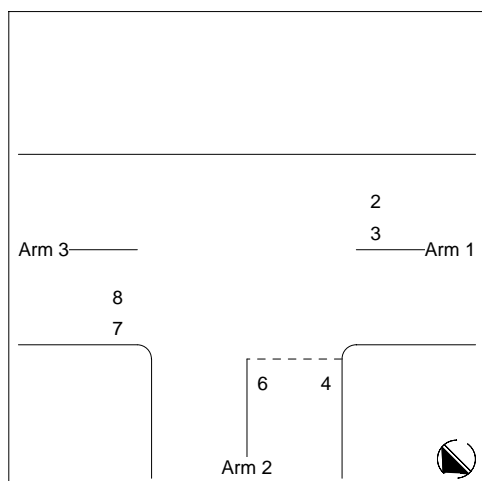
BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	88	830	742	0 sec.	Ja
4	68	399	254	<15 sec.	Ja
6	77	399	254	<15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600





### Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:

Maasdamseweg - Schuilingenweg

Arm 1: Maasdamseweg

Arm 2: Schuilingenweg

Arm 3: Maasdamseweg

### INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2023 van 08.00 tot 09.00 uur

Richting 2: 537 pae/uur

Richting 3: 19 pae/uur

Richting 4: 76 pae/uur

Richting 6: 3 pae/uur

Richting 7: 4 pae/uur

Richting 8: 271 pae/uur

### DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs

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

Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang

Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Geen richtingen met een eigen rijstrook

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1

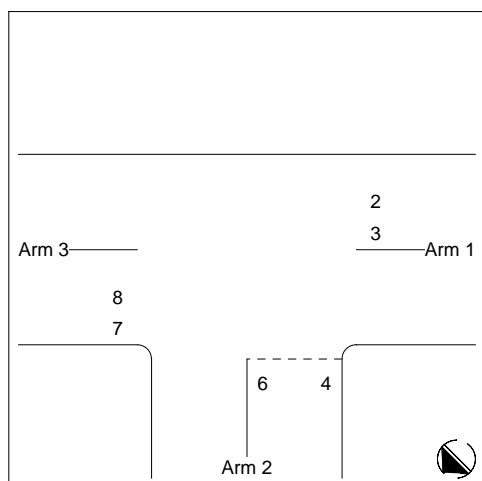
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

### BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	19	930	911	0 sec.	Ja
4	76	885	806	0 sec.	Ja
6	3	885	806	0 sec.	Ja

### GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



### Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:

Maasdamseweg - Schuilingenweg

Arm 1: Maasdamseweg

Arm 2: Schuilingenweg

Arm 3: Maasdamseweg

### INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2023 van 17.00 tot 18.00 uur

Richting 2: 275 pae/uur

Richting 3: 84 pae/uur

Richting 4: 51 pae/uur

Richting 6: 2 pae/uur

Richting 7: 20 pae/uur

Richting 8: 532 pae/uur

### DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs

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

Vorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang

Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Geen richtingen met een eigen rijstrook

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1

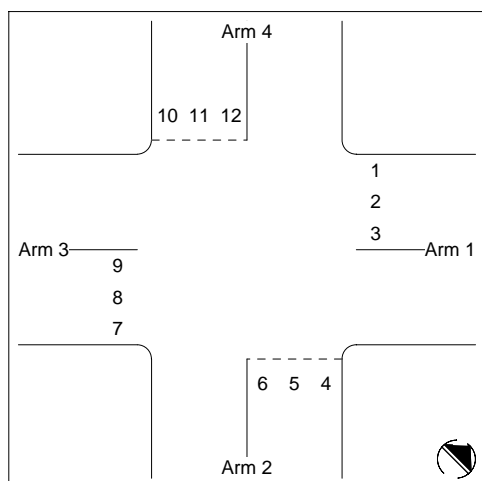
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

### BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	84	710	626	0 sec.	Ja
4	51	685	632	0 sec.	Ja
6	2	685	632	0 sec.	Ja

### GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamseweg - Molendijk

- Arm 1: Maasdamseweg
- Arm 2: Molendijk
- Arm 3: Maasdamseweg
- Arm 4: Molendijk

INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2023 van 08.00 tot 09.00 uur

- Richting 1: 4 pae/uur
- Richting 2: 155 pae/uur
- Richting 3: 2 pae/uur
- Richting 4: 4 pae/uur
- Richting 5: 30 pae/uur
- Richting 6: 62 pae/uur
- Richting 7: 31 pae/uur
- Richting 8: 471 pae/uur
- Richting 9: 44 pae/uur
- Richting 10: 23 pae/uur
- Richting 11: 12 pae/uur
- Richting 12: 12 pae/uur

DIMENSIE

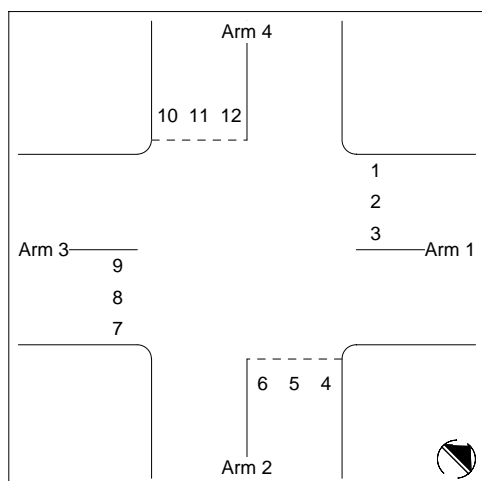
- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 4: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	2	750	748	0 sec.	Ja
4	4	374	278	<15 sec.	Ja
5	30	374	278	<15 sec.	Ja
6	62	374	278	<15 sec.	Ja
9	44	1050	1006	0 sec.	Ja
10	23	561	514	<15 sec.	Ja
11	12	561	514	<15 sec.	Ja
12	12	561	514	<15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



### Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Molendijk

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Molendijk
- Arm 3: Maasdamsesweg
- Arm 4: Molendijk

### INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2023 van 17.00 tot 18.00 uur

- Richting 1: 2 pae/uur
- Richting 2: 479 pae/uur
- Richting 3: 14 pae/uur
- Richting 4: 12 pae/uur
- Richting 5: 35 pae/uur
- Richting 6: 22 pae/uur
- Richting 7: 98 pae/uur
- Richting 8: 149 pae/uur
- Richting 9: 41 pae/uur
- Richting 10: 52 pae/uur
- Richting 11: 12 pae/uur
- Richting 12: 12 pae/uur

### DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 4: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

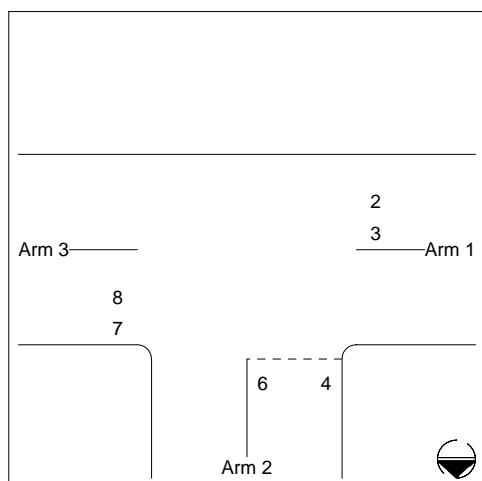
### BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	14	970	956	0 sec.	Ja
4	12	409	340	<15 sec.	Ja
5	35	409	340	<15 sec.	Ja
6	22	409	340	<15 sec.	Ja
9	41	770	729	0 sec.	Ja
10	52	563	487	<15 sec.	Ja
11	12	563	487	<15 sec.	Ja
12	12	563	487	<15 sec.	Ja

### GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600

**Bijlage 17 - Verkeersafwikkeling kruispunten Maasdamseweg  
ontwikkelscenario medium-plus (2023)**



### Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Boezembaan

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Boezembaan
- Arm 3: Maasdamsesweg

### INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2023 van 08.00 tot 09.00 uur

- Richting 2: 540 pae/uuur
- Richting 3: 30 pae/uuur
- Richting 4: 54 pae/uuur

- Richting 6: 2 pae/uuur
- Richting 7: 12 pae/uuur
- Richting 8: 382 pae/uuur

### DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

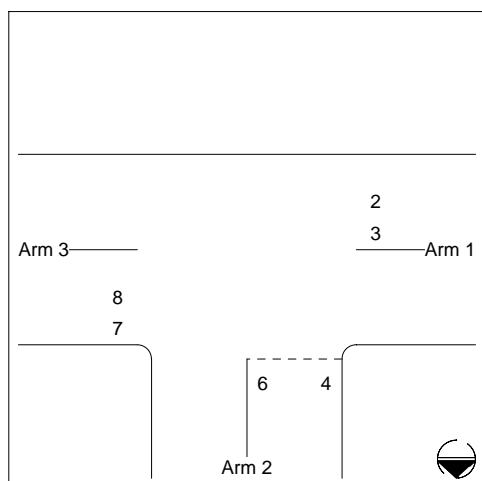
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

### BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	30	830	800	0 sec.	Ja
4	54	770	714	0 sec.	Ja
6	2	770	714	0 sec.	Ja

### GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



### Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Boezembaan

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Boezembaan
- Arm 3: Maasdamsesweg

### INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2023 van 17.00 tot 18.00 uur

- Richting 2: 452 pae/uur
- Richting 3: 118 pae/uur
- Richting 4: 12 pae/uur

- Richting 6: 12 pae/uur
- Richting 7: 21 pae/uur
- Richting 8: 591 pae/uur

### DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

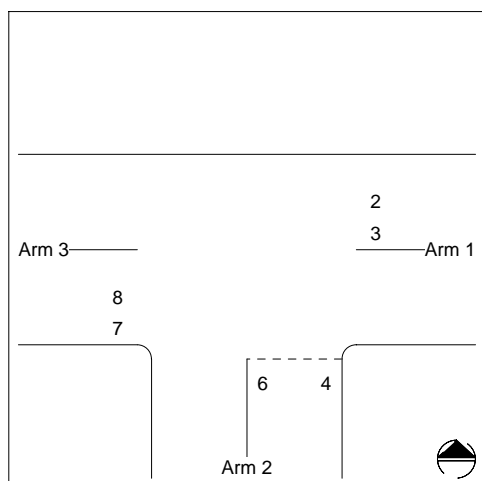
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

### BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	118	670	552	<15 sec.	Ja
4	12	266	242	15 sec.	Ja
6	12	266	242	15 sec.	Ja

### GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



### Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Narcisstraat

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Narcisstraat
- Arm 3: Maasdamsesweg

### INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2023 van 08.00 tot 09.00 uur

Richting 2: 355 pae/uur

Richting 3: 7 pae/uur

Richting 4: 4 pae/uur

Richting 6: 75 pae/uur

Richting 7: 2 pae/uur

Richting 8: 607 pae/uur

### DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs

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

Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang

Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Geen richtingen met een eigen rijstrook

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

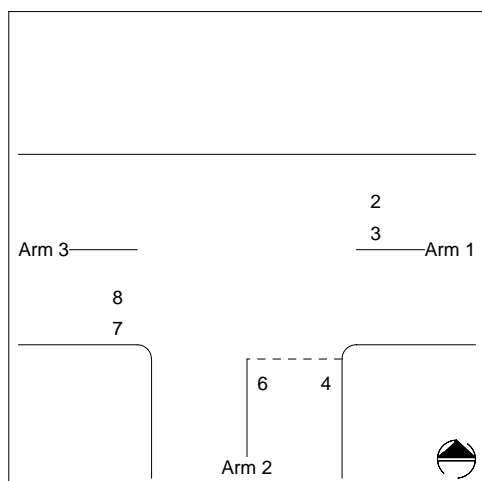
### BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	7	670	663	0 sec.	Ja
4	4	275	196	15 sec.	Ja
6	75	275	196	15 sec.	Ja

### GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600





Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Narcisstraat

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Narcisstraat
- Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2023 van 17.00 tot 18.00 uur

- Richting 2: 589 pae/uur
- Richting 3: 20 pae/uur
- Richting 4: 7 pae/uur

- Richting 6: 22 pae/uur
- Richting 7: 65 pae/uur
- Richting 8: 395 pae/uur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

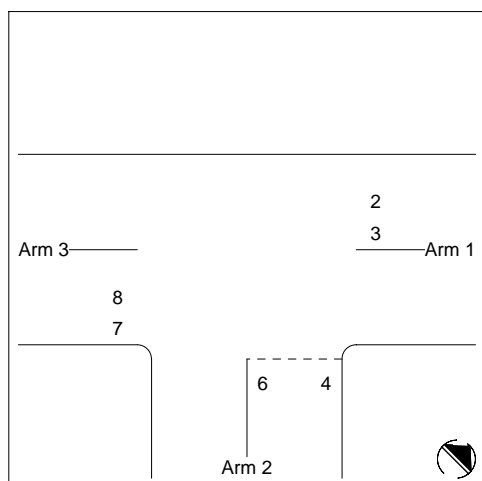
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	20	790	770	0 sec.	Ja
4	7	295	266	<15 sec.	Ja
6	22	295	266	<15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Smidsweg

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Smidsweg
- Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2023 van 08.00 tot 09.00 uur

- Richting 2: 256 pae/uuur
- Richting 3: 61 pae/uuur
- Richting 4: 31 pae/uuur

- Richting 6: 94 pae/uuur
- Richting 7: 36 pae/uuur
- Richting 8: 575 pae/uuur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

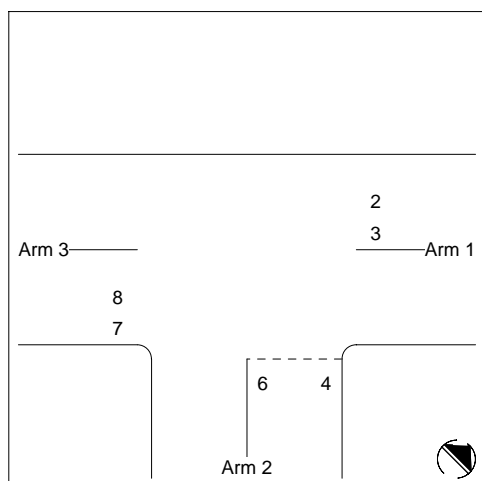
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	60	670	610	0 sec.	Ja
4	31	321	196	15 sec.	Ja
6	94	321	196	15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



### Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Smidsesweg

Arm 1: Maasdamsesweg  
Arm 2: Smidsesweg  
Arm 3: Maasdamsesweg

### INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2023 van 17.00 tot 18.00 uur

Richting 2: 524 pae/uur

Richting 3: 88 pae/uur

Richting 4: 68 pae/uur

Richting 6: 77 pae/uur

Richting 7: 105 pae/uur

Richting 8: 300 pae/uur

### DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs

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

Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang

Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Geen richtingen met een eigen rijstrook

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1

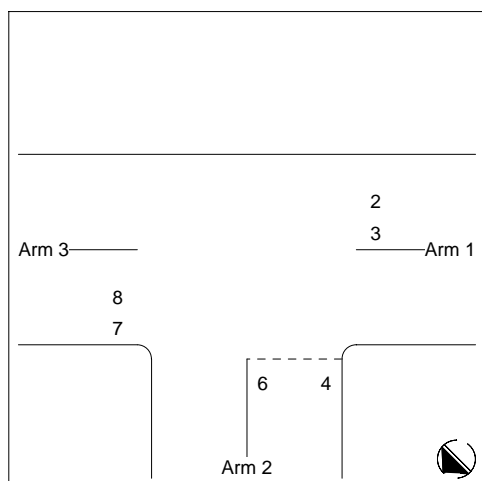
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

### BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	88	830	742	0 sec.	Ja
4	68	377	232	15 sec.	Ja
6	77	377	232	15 sec.	Ja

### GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



### Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:

Maasdamsesweg - Schuilingenweg

Arm 1: Maasdamsesweg

Arm 2: Schuilingenweg

Arm 3: Maasdamsesweg

### INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2023 van 08.00 tot 09.00 uur

Richting 2: 616 pae/uur

Richting 3: 19 pae/uur

Richting 4: 76 pae/uur

Richting 6: 3 pae/uur

Richting 7: 4 pae/uur

Richting 8: 283 pae/uur

### DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs

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

Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang

Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Geen richtingen met een eigen rijstrook

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1

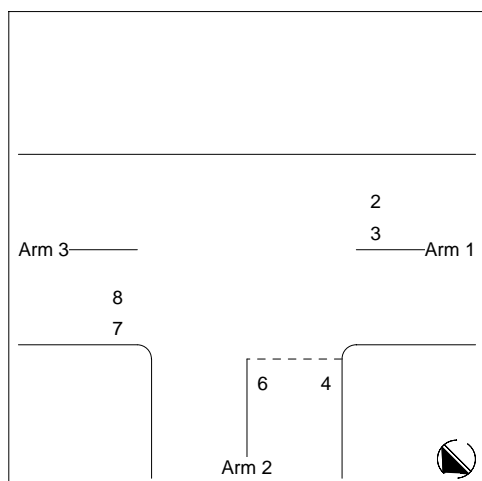
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

### BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	19	930	911	0 sec.	Ja
4	76	856	777	0 sec.	Ja
6	3	856	777	0 sec.	Ja

### GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:

Maasdamsesweg - Schuilingenweg

Arm 1: Maasdamsesweg

Arm 2: Schuilingenweg

Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2023 van 17.00 tot 18.00 uur

Richting 2: 289 pae/uuur

Richting 3: 84 pae/uuur

Richting 4: 51 pae/uuur

Richting 6: 2 pae/uuur

Richting 7: 20 pae/uuur

Richting 8: 589 pae/uuur

DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs

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

Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang

Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Geen richtingen met een eigen rijstrook

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1

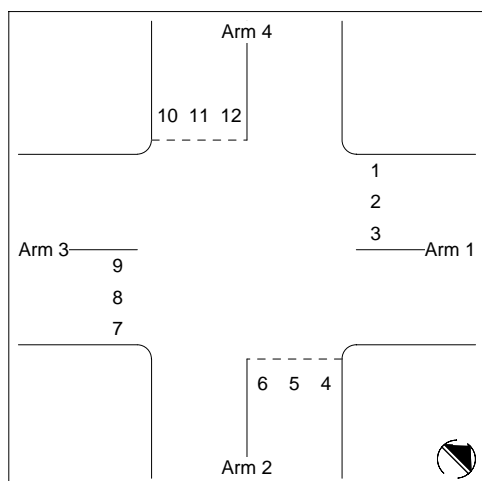
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	84	670	586	<15 sec.	Ja
4	51	645	592	<15 sec.	Ja
6	2	645	592	<15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamseweg - Molendijk

- Arm 1: Maasdamseweg
- Arm 2: Molendijk
- Arm 3: Maasdamseweg
- Arm 4: Molendijk

INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2023 van 08.00 tot 09.00 uur

- Richting 1: 4 pae/uur
- Richting 2: 169 pae/uur
- Richting 3: 2 pae/uur
- Richting 4: 4 pae/uur
- Richting 5: 30 pae/uur
- Richting 6: 62 pae/uur
- Richting 7: 31 pae/uur
- Richting 8: 537 pae/uur
- Richting 9: 44 pae/uur
- Richting 10: 23 pae/uur
- Richting 11: 12 pae/uur
- Richting 12: 12 pae/uur

DIMENSIE

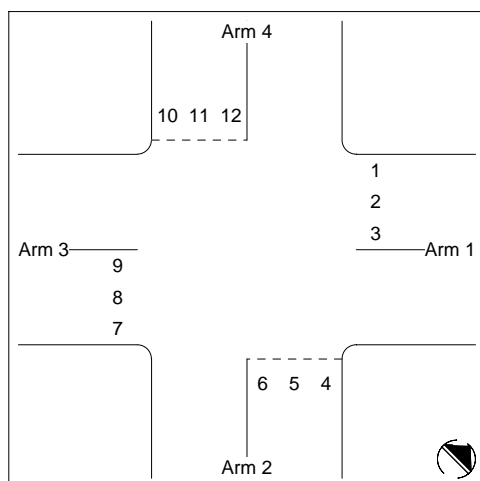
- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 4: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	2	710	708	0 sec.	Ja
4	4	336	240	15 sec.	Ja
5	30	336	240	15 sec.	Ja
6	62	336	240	15 sec.	Ja
9	44	1030	986	0 sec.	Ja
10	23	516	469	<15 sec.	Ja
11	12	516	469	<15 sec.	Ja
12	12	516	469	<15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	76-125
Matige wachttijd	20 sec.	126-175
Kleine wachttijd	15 sec.	176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	251-600
Geen wachttijd	0 sec.	>600



### Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamseweg - Molendijk

- Arm 1: Maasdamseweg
- Arm 2: Molendijk
- Arm 3: Maasdamseweg
- Arm 4: Molendijk

### INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2023 van 17.00 tot 18.00 uur

- Richting 1: 2 pae/uur
- Richting 2: 535 pae/uur
- Richting 3: 14 pae/uur
- Richting 4: 12 pae/uur
- Richting 5: 35 pae/uur
- Richting 6: 22 pae/uur
- Richting 7: 98 pae/uur
- Richting 8: 163 pae/uur
- Richting 9: 41 pae/uur
- Richting 10: 52 pae/uur
- Richting 11: 12 pae/uur
- Richting 12: 12 pae/uur

### DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 4: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

### BEREKENING

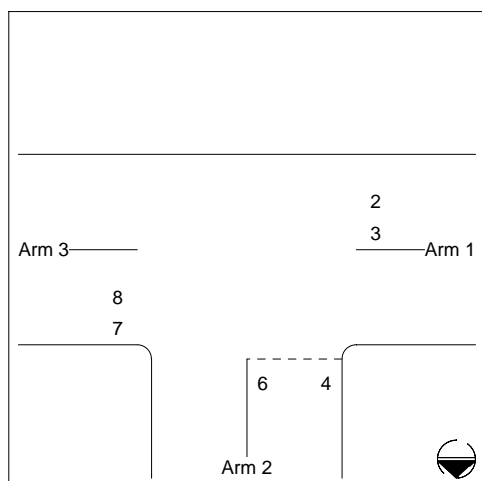
Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	14	950	936	0 sec.	Ja
4	12	367	298	<15 sec.	Ja
5	35	367	298	<15 sec.	Ja
6	22	367	298	<15 sec.	Ja
9	41	730	689	0 sec.	Ja
10	52	519	443	<15 sec.	Ja
11	12	519	443	<15 sec.	Ja
12	12	519	443	<15 sec.	Ja

### GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	76-125
Matige wachttijd	20 sec.	126-175
Kleine wachttijd	15 sec.	176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	251-600
Geen wachttijd	0 sec.	>600

**Bijlage 18 - Verkeersafwikkeling kruispunten Maasdamseweg  
ontwikkelscenario large (2025)**





### Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Boezembaan

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Boezembaan
- Arm 3: Maasdamsesweg

### INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2025 van 08.00 tot 09.00 uur

- Richting 2: 683 pae/uur
- Richting 3: 30 pae/uur
- Richting 4: 55 pae/uur

- Richting 6: 2 pae/uur
- Richting 7: 12 pae/uur
- Richting 8: 400 pae/uur

### DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

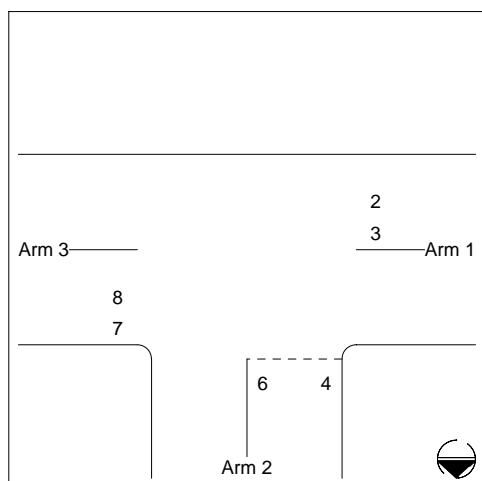
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

### BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	30	810	780	0 sec.	Ja
4	55	749	692	0 sec.	Ja
6	2	749	692	0 sec.	Ja

### GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



### Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Boezembaan

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Boezembaan
- Arm 3: Maasdamsesweg

### INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2025 van 17.00 tot 18.00 uur

- Richting 2: 479 pae/uur
- Richting 3: 120 pae/uur
- Richting 4: 12 pae/uur

- Richting 6: 12 pae/uur
- Richting 7: 21 pae/uur
- Richting 8: 658 pae/uur

### DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

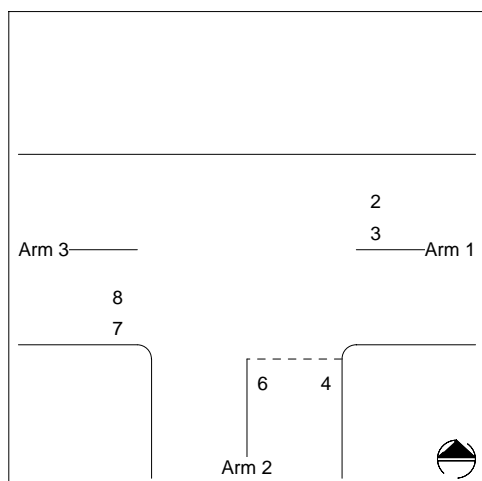
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

### BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	120	630	510	<15 sec.	Ja
4	12	259	235	15 sec.	Ja
6	12	259	235	15 sec.	Ja

### GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Narcisstraat

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Narcisstraat
- Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2025 van 08.00 tot 09.00 uur

- Richting 2: 374 pae/uur
- Richting 3: 7 pae/uur
- Richting 4: 6 pae/uur

- Richting 6: 76 pae/uur
- Richting 7: 2 pae/uur
- Richting 8: 685 pae/uur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

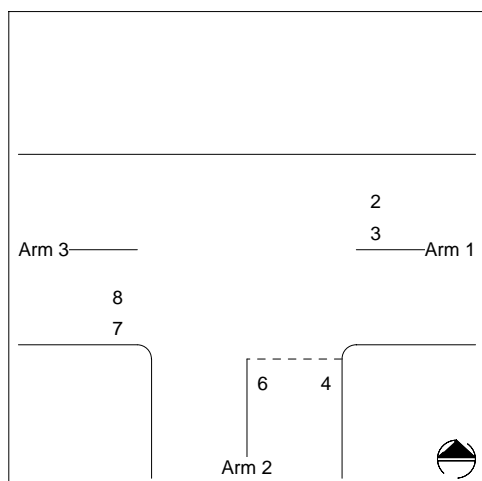
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	7	610	603	0 sec.	Ja
4	6	239	157	20 sec.	Ja
6	76	239	157	20 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Narcisstraat

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Narcisstraat
- Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2025 van 17.00 tot 18.00 uur

- Richting 2: 656 pae/uuur
- Richting 3: 20 pae/uuur
- Richting 4: 7 pae/uuur

- Richting 6: 22 pae/uuur
- Richting 7: 66 pae/uuur
- Richting 8: 419 pae/uuur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

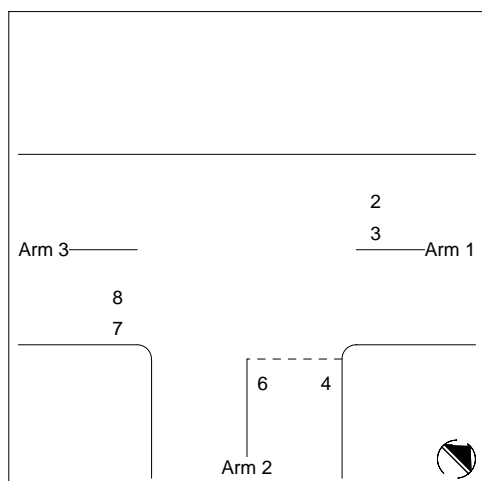
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	20	770	750	0 sec.	Ja
4	7	251	222	15 sec.	Ja
6	22	251	222	15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Smidsweg

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Smidsweg
- Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2025 van 08.00 tot 09.00 uur

- Richting 2: 273 pae/uur
- Richting 3: 62 pae/uur
- Richting 4: 31 pae/uur

- Richting 6: 95 pae/uur
- Richting 7: 37 pae/uur
- Richting 8: 652 pae/uur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Vorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

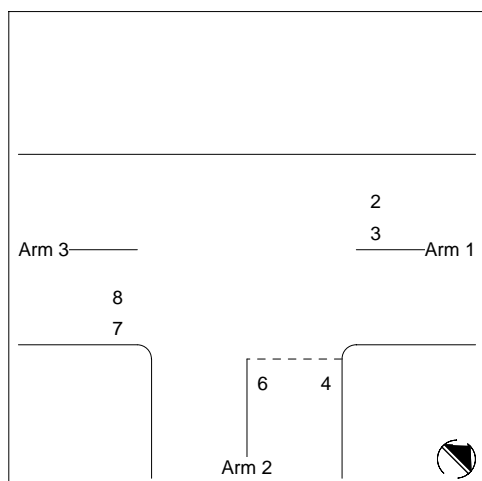
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	62	610	548	<15 sec.	Ja
4	31	276	150	20 sec.	Ja
6	95	276	150	20 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Smidsweg

Arm 1: Maasdamsesweg  
Arm 2: Smidsweg  
Arm 3: Maasdamsesweg

INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2025 van 17.00 tot 18.00 uur

Richting 2: 590 pae/uuur  
Richting 3: 90 pae/uuur  
Richting 4: 70 pae/uuur

Richting 6: 79 pae/uuur  
Richting 7: 107 pae/uuur  
Richting 8: 322 pae/uuur

DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs  
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u  
Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang  
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt  
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt  
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

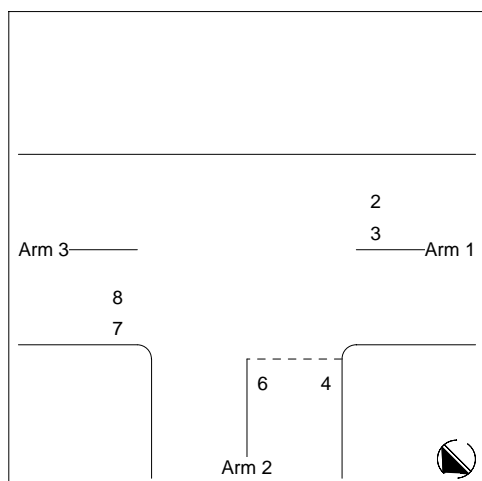
Geen richtingen met een eigen rijstrook  
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1  
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	90	810	720	0 sec.	Ja
4	70	327	178	15 sec.	Ja
6	79	327	178	15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



### Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:

Maasdamsesweg - Schuilingenweg

Arm 1: Maasdamsesweg

Arm 2: Schuilingenweg

Arm 3: Maasdamsesweg

### INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2025 van 08.00 tot 09.00 uur

Richting 2: 694 pae/uur

Richting 3: 19 pae/uur

Richting 4: 78 pae/uur

Richting 6: 3 pae/uur

Richting 7: 6 pae/uur

Richting 8: 299 pae/uur

### DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs

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

Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang

Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Geen richtingen met een eigen rijstrook

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1

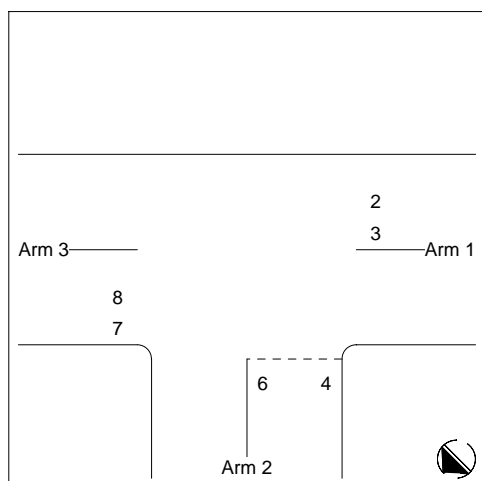
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

### BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	19	890	871	0 sec.	Ja
4	78	843	762	0 sec.	Ja
6	3	843	762	0 sec.	Ja

### GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamseweg - Schuilingenweg

- Arm 1: Maasdamseweg
- Arm 2: Schuilingenweg
- Arm 3: Maasdamseweg

INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2025 van 17.00 tot 18.00 uur

- Richting 2: 311 pae/uur
- Richting 3: 85 pae/uur
- Richting 4: 52 pae/uur

- Richting 6: 2 pae/uur
- Richting 7: 20 pae/uur
- Richting 8: 656 pae/uur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

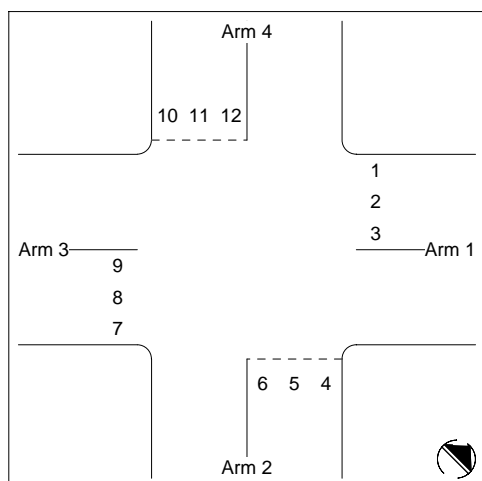
BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	85	630	545	<15 sec.	Ja
4	52	586	532	<15 sec.	Ja
6	2	586	532	<15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600





### Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Molendijk

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Molendijk
- Arm 3: Maasdamsesweg
- Arm 4: Molendijk

### INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2025 van 08.00 tot 09.00 uur

- Richting 1: 6 pae/uuur
- Richting 2: 184 pae/uuur
- Richting 3: 2 pae/uuur
- Richting 4: 6 pae/uuur
- Richting 5: 30 pae/uuur
- Richting 6: 63 pae/uuur
- Richting 7: 31 pae/uuur
- Richting 8: 614 pae/uuur
- Richting 9: 45 pae/uuur
- Richting 10: 24 pae/uuur
- Richting 11: 12 pae/uuur
- Richting 12: 12 pae/uuur

### DIMENSIE

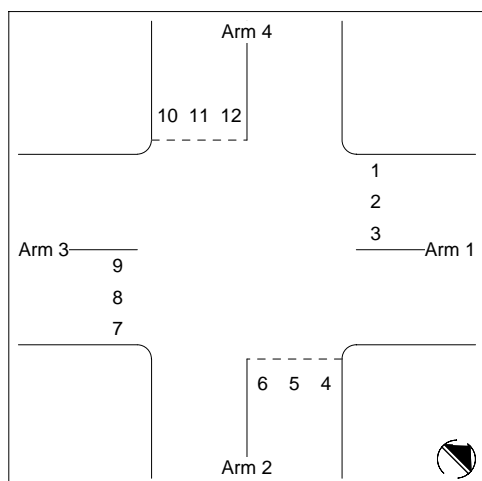
- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 4: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

### BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	2	650	648	0 sec.	Ja
4	6	299	200	15 sec.	Ja
5	30	299	200	15 sec.	Ja
6	63	299	200	15 sec.	Ja
9	45	1030	985	0 sec.	Ja
10	24	464	416	<15 sec.	Ja
11	12	464	416	<15 sec.	Ja
12	12	464	416	<15 sec.	Ja

### GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	76-125
Matige wachttijd	20 sec.	126-175
Kleine wachttijd	15 sec.	176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	251-600
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:  
Maasdamsesweg - Molendijk

- Arm 1: Maasdamsesweg
- Arm 2: Molendijk
- Arm 3: Maasdamsesweg
- Arm 4: Molendijk

INTENSITEITEN

gemiddelde werkdag 2025 van 17.00 tot 18.00 uur

- Richting 1: 2 pae/uuur
- Richting 2: 601 pae/uuur
- Richting 3: 15 pae/uuur
- Richting 4: 12 pae/uuur
- Richting 5: 36 pae/uuur
- Richting 6: 22 pae/uuur
- Richting 7: 100 pae/uuur
- Richting 8: 183 pae/uuur
- Richting 9: 42 pae/uuur
- Richting 10: 53 pae/uuur
- Richting 11: 12 pae/uuur
- Richting 12: 12 pae/uuur

DIMENSIE

- Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
- Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
- Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
- Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Helling arm 4: De weg ligt even hoog als het kruispunt
- Geen richtingen met een eigen rijstrook
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
- Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

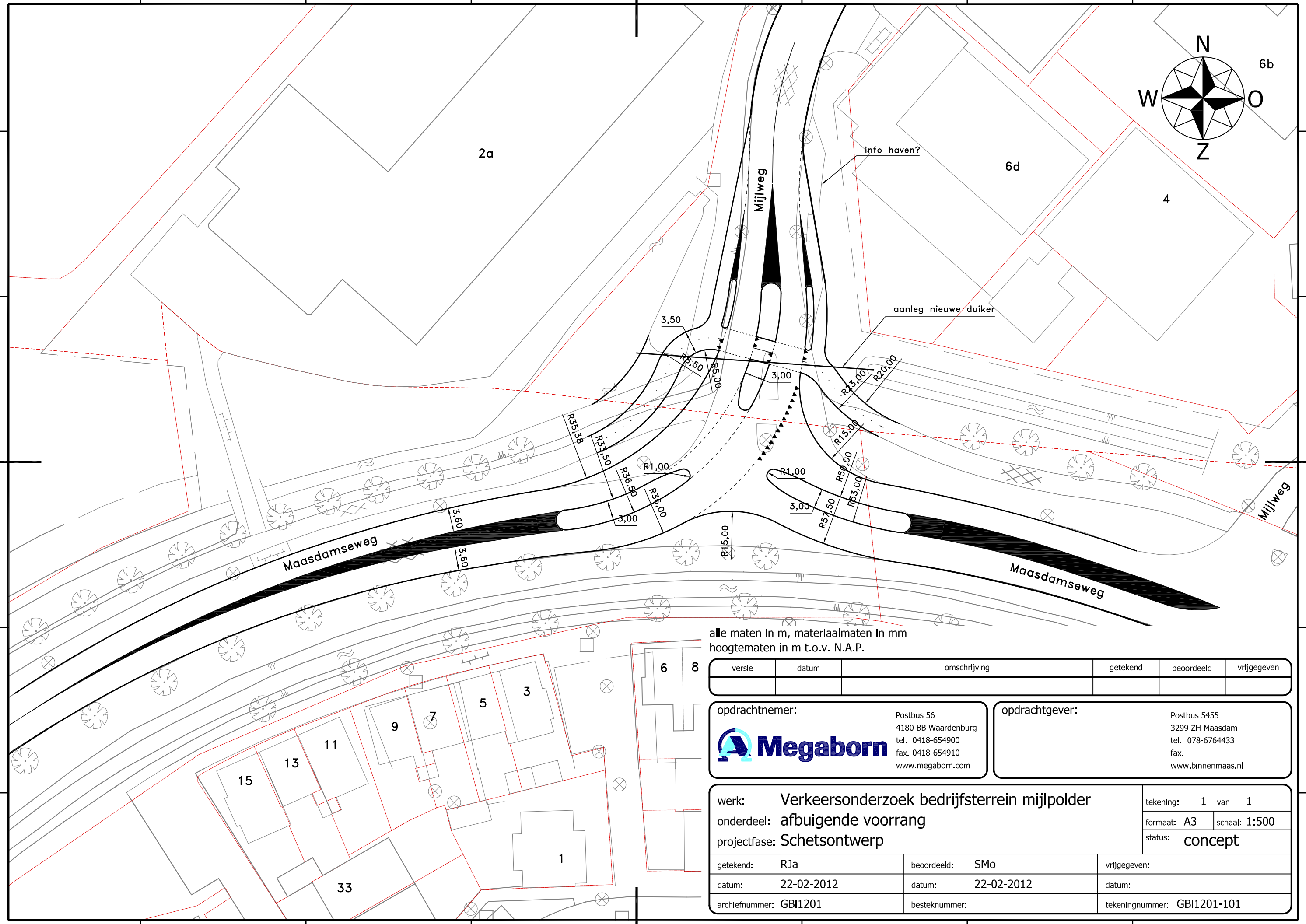
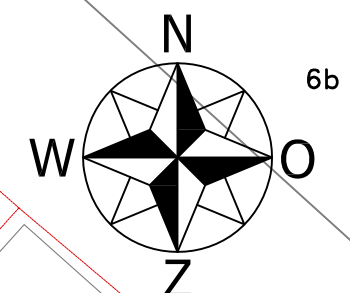
BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	15	930	915	0 sec.	Ja
4	12	323	253	<15 sec.	Ja
5	36	323	253	<15 sec.	Ja
6	22	323	253	<15 sec.	Ja
9	42	690	648	0 sec.	Ja
10	53	465	388	<15 sec.	Ja
11	12	465	388	<15 sec.	Ja
12	12	465	388	<15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	76-125
Matige wachttijd	20 sec.	126-175
Kleine wachttijd	15 sec.	176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	251-600
Geen wachttijd	0 sec.	>600

**Bijlage 19 - Verkeerskundig schetsontwerp afbuigende voorrang  
Maasdamseweg - Mijlweg**



alle maten in m, materiaalmaten in mm  
hoogtematen in m t.o.v. N.A.P.

versie	datum	omschrijving	getekend	beoordeeld	vrijgegeven

opdrachtnemer:



Postbus 56  
4180 BB Waardenburg  
tel. 0418-654900  
fax. 0418-654910  
www.megaborn.com

opdrachtgever:

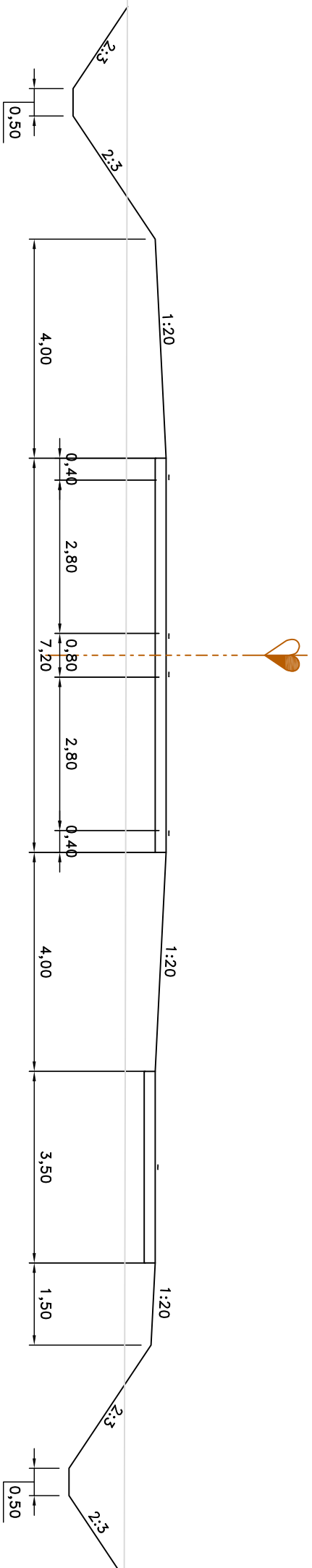
Postbus 5455  
3299 ZH Maasdam  
tel. 078-6764433  
fax.  
www.binnenmaas.nl

werk: Verkeersonderzoek bedrijfsterrein mijlpolder	tekening: 1 van 1	
onderdeel: afbuigende voorrang	formaat: A3 schaal: 1:500	
projectfase: Schetsontwerp	status: concept	
getekend: RJa	beoordeeld: SMO	vrijgegeven:
datum: 22-02-2012	datum: 22-02-2012	datum:
archiefnummer: GBi1201	besteknummer:	tekeningnummer: GBi1201-101

**Bijlage 20 - Verkeerskundig schetsontwerp rotonde Mijlweg - Maasdamseweg**



**Bijlage 21 - Voorstel dwarsprofiel rechtstreekse verbinding N217**




Principe dwarsprofiel

alle maten in m, materiaalmaten in mm  
hoogtematen in m t.o.v. N.A.P.

versie	datum	omschrijving	getekend	beoordeeld	vrijgegeven

**opdrachtnemer:**

 **Megaborn**

Postbus 56  
4180 BB Waardenburg  
tel. 0418-654900  
fax. 0418-654910  
www.megaborn.com

**opdrachtgever:**

Postbus 5455  
3299 ZH Maasdam  
tel. 078-6764433  
fax.  
www.binnenmaas.nl

**werk:** Verkeersonderzoek bedrijfsterrein mijlpolder  
**onderdeel:** dwarsprofiel ontsluitingsweg  
**projectfase:** Schetsontwerp

tekening: 1 van 1  
formaat: A3 schaal: 1:100  
status: **concept**

getekend: RJa	beoordeeld: SMO	vrijgegeven:
datum: 22-02-2012	datum: 22-02-2012	datum:
archiefnummer: GB11201	bestelnummer:	tekeningnummer: GB11201-103



**Bijlage 22 - Budgetramingen oplossingsrichtingen**

Kosten totaal

post	omschrijving	eenheid	hoeveelheid	prijs	totaal	totaal
<b>Bouwkosten object</b>						
	raming op basis SO, globale raming					
	asfalt schoon uit/asfalt in (fietspad zwart)					
	volledige reconstructie					
	niet: aanplant bomen, herplaatsen infohaven					
	Perceel: kruising compleet	eur				171.887,61
	subtotaal directe kosten					171.887,61
	verkeersvoorzieningen	eur	10,00%			17.188,76
	nader te detailleren	eur	10,00%			17.188,76
	totaal directe kosten	eur				206.265,14
	indirecte kosten					
	staartkosten en bijdragen:					
	eenmalige kosten	eur	5,00%	206.265,14		10.313,26
	uitvoeringskosten	eur	5,00%	216.578,39		10.828,92
	algemene kosten	eur	8,00%	227.407,31		18.192,58
	winst en risico	eur	4,00%	245.599,90		9.824,00
	bijdragen	eur	0,30%	255.423,89		766,27
	totaal indirecte kosten	eur				49.925,03
	objectonvoorzien:					
	benoemde objectrisico's:					
	- stortkosten vervuilde grond	eur				1.500,00
	- stortkosten teerhoudend asfalt	eur				6.250,00
	- extra kosten verkeersregeling/verkeersvoorzieningen	eur				500,00
	niet-benoemde objectrisico's	eur	10,00%			25.619,02
	totaal objectonvoorzien	eur				33.869,02
	<b>Totaal Bouwkosten</b>					<b>290.059,18</b>
						<b>291.000,00</b>
	bijkomende kosten VAT en Vastgoed					
	VAT	%	7,00%	290.059,18		20.304,14
	Vastgoed kosten	Eur				0,00
	grondverwervingskosten	m2				0,00
	totaal bijkomende kosten VAT en Vastgoed					20.304,14
	overige bijkomende kosten:					
	afstemming werkzaamheden en fasering	eur				1.450,30
	vergunningen	eur				2.900,59
	leges en precario	eur				2.900,59
	partijkeuringen	eur				5.000,00
	aanpassen bestaande nutsvoorzieningen	eur				20.000,00
	aanleg nieuwe nutsvoorzieningen	eur				200,00
	totaal overige bijkomende kosten:					32.451,48
	projectonvoorzien:					
	Benoemde projectrisico's:					
	- vertraging procedures, vandalisme	eur				13.000,00
	niet-benoemde project risico's	eur	10,00%			29.005,92
	totaal projectonvoorzien:					42.005,92
	<b>Totaal bijkomende kosten inclusief risico's</b>					<b>94.761,54</b>
						<b>95.000,00</b>
	<b>Projectkosten totaal prijspeil 2012</b>					<b>384.820,72</b>
	indexering bouwkosten van 2012 naar 2013	%	1,52%	384.820,72		5.830,62
	<b>Projectkosten totaal met indexering</b>					<b>390.651,34</b>
	onzekeursreserve	eur				PM
	reservering scope wijziging	eur				PM
	<b>Projectkosten totaal</b>					<b>390.651,34</b>
						<b>391.000,00</b>

Perceel: kruising compleet

post	omschrijving	eenheid	hoeveelheid	prijs	totaal	totaal
<b>Bouwkosten object</b>						
	opnemen groen- en ovl-voorzieningen	eur	1,00	2.500,00	2.500,00	
	opnemen verhardingen	m2	1.550,00	24,00	37.200,00	
	dempen retentievijver en afvoer slib	m2	100,00	21,00	2.100,00	
	hoofddwarsprofiel noordzijde	m	36,00	474,15	17.069,22	
	hoofddwarsprofiel westzijde	m	22,00	427,48	9.404,56	
	hoofddwarsprofiel kruising	m	30,00	539,98	16.199,25	
	hoofddwarsprofiel oostzijde	m	35,00	539,98	18.899,13	
	hoofddwarsprofiel fietspad	m	43,00	142,45	6.125,46	
	lev en aanbrengen eilanden	m2	180,00	32,00	5.760,00	
	opnemen kolken en kolkleiding	st	10,00	71,00	710,00	
	Lev en aanbrengen kolken	st	12,00	360,00	4.320,00	
	aanbrengen retentievijver	m2	100,00	18,00	1.800,00	
	verlengen duiker (dm 1000)	m	36,00	1.000,00	36.000,00	
	Aanbrengen markeringen en bebording	eur	1,00	5.000,00	5.000,00	
	Aanbrengen OVL	st	4,00	1.200,00	4.800,00	
	opruimwerkzaamheden, diversen	eur	1,00	4.000,00	4.000,00	
	<i>subtotaal directe kosten</i>				171.887,61	
	Bereikbaarheids/verkeersvoorzieningen	%	10,00%	171.887,61	17.188,76	
	nader te detailleren	%	10,00%	171.887,61	17.188,76	
	<i>totaal directe kosten</i>	eur			206.265,14	
	<i>indirecte kosten</i>					
	staartkosten en bijdragen:					
	eenmalige kosten	%	5,00%	206.265,14	10.313,26	
	uitvoeringskosten	%	5,00%	216.578,39	10.828,92	
	algemene kosten	%	8,00%	227.407,31	18.192,58	
	winst en risico	%	4,00%	245.599,90	9.824,00	
	bijdragen	%	0,30%	255.423,89	766,27	
	<i>totaal indirecte kosten</i>	eur			49.925,03	
	<i>objectonvoorzien</i>					
	benoemde objectrisico's:					
	- stortkosten vervuilde grond	eur	15,00%	10.000,00	1.500,00	
	- extra kosten teerhoudend asfalt	eur	25,00%	25.000,00	6.250,00	
	- extra kosten voorzieningen retentievijver	kxg	5,00%	10.000,00	500,00	
	niet-benoemde objectrisico's	%	10,00%	256.190,16	25.619,02	
	<i>totaal objectonvoorzien</i>				33.869,02	
	<b>Totaal Bouwkosten</b>				290.059,18	291.000,00
	<i>bijkomende kosten VAT en Vastgoed</i>					
	VAT	%	7,00%	290.059,18	20.304,14	
	Vastgoed kosten	Eur	0,00	0,00	0,00	
	grondverwervingskosten	m2	0,00	150,00	0,00	
	<i>totaal bijkomende kosten VAT en Vastgoed</i>				20.304,14	
	<i>overige bijkomende kosten:</i>					
	afstemming werkzaamheden en fasering	%	0,50%	290.059,18	1.450,30	
	vergunningen	%	1,00%	290.059,18	2.900,59	
	leges en precario	%	1,00%	290.059,18	2.900,59	
	partijkeuringen	eur	1,00	5.000,00	5.000,00	
	aanpassen bestaande nutsvoorzieningen	eur	1,00	20.000,00	20.000,00	
	aanleg nieuwe nutsvoorzieningen	%	1,00%	20.000,00	200,00	
	<i>totaal overige bijkomende kosten:</i>				32.451,48	
	<i>projectonvoorzien:</i>					
	benoemde projectrisico's:					
	- vertraging procedures, vandalisme	kxg	10,00%	130.000,00	13.000,00	
	niet-benoemde project risico's	%	10,00%	290.059,18	29.005,92	
	<i>totaal projectonvoorzien:</i>				42.005,92	
	<b>Totaal bijkomende kosten inclusief risico's</b>				94.761,54	95.000,00
	<b>Projectkosten totaal prijspeil 2011</b>				384.820,72	
	indexering bouwkosten van 2011 naar 2011	%	1,52%	384.820,72	5.830,62	
	<b>Projectkosten totaal met indexering</b>				390.651,34	
	onzekerheidsreserve	eur			PM	
	reservering scope wijziging	eur			PM	
	<b>Projectkosten totaal</b>				390.651,34	391.000,00

Gemeente Binnenmaas  
 Raming reconstructie ontsluiting  
 Projectnr: GBI1201  
 Variant nr: kruising  
 Versie dd.: 22 feb 2012  
 raming op basis SO, volledige reconstructie

opgesteld door: Niels van Amstel

Gemeente Binnenmaas  
 Raming reconstructie ontsluiting  
 Projectnr: GBI1201  
 Variant nr: kruising  
 Versie dd.: 22 feb 2012  
 raming op basis SO, volledige reconstructie

**Rotonde**

**wegvak west**

	eenheid	hoeveelheid per m1	p.p.e.	totaal per m1	
1	opn bss	m2	0,00	2,50	0,00
2	opn band	m2	0,00	2,50	0,00
3	ontgraven grond sleuf/cunet	m3	2,00	1,25	2,50
4	herstr banden	m1	2,00	2,50	5,00
5		m3	0,00	50,00	0,00
6		m3	0,00	75,00	0,00
7	aanbrengen zand sleuf/cunet	m3	1,00	6,00	6,00
8	lev en aanbr fundering dik 0,25 m	m2	12,00	8,00	96,00
9	lev en aanbr onderlaag asfalt dik 0,06 m	ton	1,80	50,00	90,00
10	lev en aanbr tussenlaag asfalt dik 0,06 m	ton	1,80	65,00	117,00
11		ton	0,00	65,00	0,00
12	lev en aanbr deklaag asfalt dik 0,03 m	ton	0,90	95,00	85,50
13	lev en aanbr kleeflaag	m2	36,00	0,18	6,48
15	afvoeren grond naar depot vervalt aannemer	m3	2,00	4,00	8,00
16	leveren zand sleuf	m3	1,00	11,00	11,00
17					
totaalbedrag per meter profiellengte				eur	427,48
lengte wegvak dwp				m	22,00
totaalbedrag				eur	9.404,56

**rotonde**

**wegvak oost**

	eenheid	hoeveelheid per m1	p.p.e.	totaal per m1	
1	opn bss	m2	0,00	2,50	0,00
2	opn band	m2	0,00	2,50	0,00
3	ontgraven grond sleuf/cunet	m3	3,00	1,25	3,75
4	herstr banden	m1	2,00	2,50	5,00
5		m3	0,00	50,00	0,00
6		m3	0,00	75,00	0,00
7	aanbrengen zand sleuf/cunet	m3	1,50	6,00	9,00
8	lev en aanbr fundering dik 0,25 m	m2	15,00	8,00	120,00
9	lev en aanbr onderlaag asfalt dik 0,06 m	ton	2,25	50,00	112,50
10	lev en aanbr tussenlaag asfalt dik 0,06 m	ton	2,25	65,00	146,25
11		ton	0,00	65,00	0,00
12	lev en aanbr deklaag asfalt dik 0,03 m	ton	1,13	95,00	106,88
13	lev en aanbr kleeflaag	m2	45,00	0,18	8,10
15	afvoeren grond naar depot vervalt aannemer	m3	3,00	4,00	12,00
16	leveren zand sleuf	m3	1,50	11,00	16,50
17					
totaalbedrag per meter profiellengte				eur	539,98
lengte wegvak dwp				m	35,00
totaalbedrag				eur	18.899,13

**wegvak noord**

	eenheid	hoeveelheid per m1	p.p.e.	totaal per m1	
1	opn bss	m2	0,00	2,50	0,00
2	opn band	m2	0,00	2,50	0,00
3	ontgraven grond sleuf/cunet	m3	3,00	1,25	3,75
4	herstr banden	m1	2,00	2,50	5,00
5		m3	0,00	50,00	0,00
6		m3	0,00	75,00	0,00
7	aanbrengen zand sleuf/cunet	m3	1,50	6,00	9,00
8	lev en aanbr fundering dik 0,25 m	m2	13,00	8,00	104,00
9	lev en aanbr onderlaag asfalt dik 0,06 m	ton	1,95	50,00	97,50
10	lev en aanbr tussenlaag asfalt dik 0,06 m	ton	1,95	65,00	126,75
11		ton	0,00	65,00	0,00
12	lev en aanbr deklaag asfalt dik 0,03 m	ton	0,98	95,00	92,63
13	lev en aanbr kleeflaag	m2	39,00	0,18	7,02
15	afvoeren grond naar depot vervalt aannemer	m3	3,00	4,00	12,00
16	leveren zand sleuf	m3	1,50	11,00	16,50
17					
totaalbedrag per meter profiellengte				eur	474,15
lengte wegvak dwp				m	36,00
totaalbedrag				eur	17.069,22

**wegvak kruising**

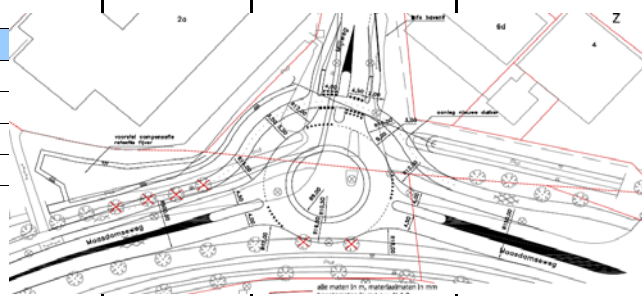
	eenheid	hoeveelheid per m1	p.p.e.	totaal per m1	
1	opn bss	m2	0,00	2,50	0,00
2	opn band	m2	0,00	2,50	0,00
3	ontgraven grond sleuf/cunet	m3	3,00	1,25	3,75
4	herstr banden	m1	2,00	2,50	5,00
5		m3	0,00	50,00	0,00
6		m3	0,00	75,00	0,00
7	aanbrengen zand sleuf/cunet	m3	1,50	6,00	9,00
8	lev en aanbr fundering dik 0,25 m	m2	15,00	8,00	120,00
9	lev en aanbr onderlaag asfalt dik 0,06 m	ton	2,25	50,00	112,50
10	lev en aanbr tussenlaag asfalt dik 0,06 m	ton	2,25	65,00	146,25
11		ton	0,00	65,00	0,00
12	lev en aanbr deklaag asfalt dik 0,03 m	ton	1,13	95,00	106,88
13	lev en aanbr kleeflaag	m2	45,00	0,18	8,10
15	afvoeren grond naar depot vervalt aannemer	m3	3,00	4,00	12,00
16	leveren zand sleuf	m3	1,50	11,00	16,50
17		m1			
totaalbedrag per meter profiellengte				eur	539,98
lengte wegvak dwp				m	30,00
totaalbedrag				eur	16.199,25

**fietspad**

	eenheid	hoeveelheid per m1	p.p.e.	totaal per m1	
1	opn bss	m2	0,00	2,50	0,00
2	opn band	m2	0,00	2,50	0,00
3	ontgraven grond sleuf/cunet	m3	1,00	1,25	1,25
4	herstr banden	m1	2,00	2,50	5,00
5		m3	0,00	50,00	0,00
6		m3	0,00	75,00	0,00
7	aanbrengen zand sleuf/cunet	m3	1,00	6,00	6,00
8	lev en aanbr fundering dik 0,25 m	m2	3,50	8,00	28,00
9	lev en aanbr onderlaag asfalt dik 0,06 m	ton	0,53	50,00	26,25
10	lev en aanbr tussenlaag asfalt dik 0,06 m	ton	0,53	65,00	34,13
11		ton	0,00	50,00	0,00
12	lev en aanbr deklaag asfalt dik 0,03 m	ton	0,26	95,00	24,94
13	lev en aanbr kleeflaag	m2	10,50	0,18	1,89
15	afvoeren grond naar depot vervalt aannemer	m3	1,00	4,00	4,00
16	leveren zand sleuf	m3	1,00	11,00	11,00
17					
totaalbedrag per meter profiellengte				eur	142,45
lengte wegvak dwp				m	43,00
totaalbedrag				eur	6.125,46

Kosten totaal

post	omschrijving	eenheid	hoeveelheid	prijs	totaal	totaal
<b>Bouwkosten object</b>						
	raming op basis SO, globale raming					
	asfalt schoon uit/asfalt in (fietspad zwart)					
	volledige reconstructie					
	niet: aanplant bomen, herplaatsen infohaven					
	Perceel: rotonde compeet	eur				229.111,58
	subtotaal directe kosten					229.111,58
	verkeersvoorzieningen	eur	10,00%			22.911,16
	nader te detailleren	eur	10,00%			22.911,16
	totaal directe kosten	eur				274.933,89
	indirecte kosten					
	staartkosten en bijdragen:					
	eenmalige kosten	eur	5,00%	274.933,89		13.746,69
	uitvoeringskosten	eur	5,00%	288.680,59		14.434,03
	algemene kosten	eur	8,00%	303.114,62		24.249,17
	winst en risico	eur	4,00%	327.363,79		13.094,55
	bijdragen	eur	0,30%	340.458,34		1.021,38
	totaal indirecte kosten	eur				66.545,82
	objectonvoorzien:					
	benoemde objectrisico's:					
	- stortkosten vervuilde grond	eur				2.500,00
	- stortkosten teerhoudend asfalt	eur				6.250,00
	- extra kosten verkeersregeling/verkeersvoorzieningen	eur				500,00
	niet-benoemde objectrisico's	eur	10,00%			34.147,97
	totaal objectonvoorzien	eur				43.397,97
	<b>Totaal Bouwkosten</b>					<b>384.877,68</b>
						<b>385.000,00</b>
	bijkomende kosten VAT en Vastgoed					
	VAT	%	7,00%	384.877,68		26.941,44
	Vastgoed kosten	Eur				0,00
	grondverwervingskosten	m2				0,00
	totaal bijkomende kosten VAT en Vastgoed					26.941,44
	overige bijkomende kosten:					
	afstemming werkzaamheden en fasering	eur				1.924,39
	vergunningen	eur				3.848,78
	leges en precario	eur				3.848,78
	partijkeuringen	eur				5.000,00
	aanpassen bestaande nutsvoorzieningen	eur				50.000,00
	aanleg nieuwe nutsvoorzieningen	eur				500,00
	totaal overige bijkomende kosten:					65.121,94
	projectonvoorzien:					
	Benoemde projectrisico's:					
	- vertraging procedures, vandalisme	eur				13.000,00
	niet-benoemde project risico's	eur	10,00%			38.487,77
	totaal projectonvoorzien:					51.487,77
	<b>Totaal bijkomende kosten inclusief risico's</b>					<b>143.551,15</b>
						<b>144.000,00</b>
	<b>Projectkosten totaal prijspeil 2012</b>					<b>528.428,83</b>
	indexering bouwkosten van 2012 naar 2013	%	1,52%	528.428,83		8.006,50
	<b>Projectkosten totaal met indexering</b>					<b>536.435,33</b>
	onzekerheidsreserve	eur				PM
	reservering scope wijziging	eur				PM
	<b>Projectkosten totaal</b>					<b>536.435,33</b>
						<b>537.000,00</b>



Perceel: rotonde compeet

post	omschrijving	eenheid	hoeveelheid	prijs	totaal	totaal
<b>Bouwkosten object</b>						
	opnemen groen- en ovl-voorzieningen	eur	1,00	5.000,00	5.000,00	
	opnemen verhardingen	m2	1.550,00	24,00	37.200,00	
	dempen retentievijver en afvoer slib	m2	250,00	21,00	5.250,00	
	hoofddwarsprofiel noordzijde	m	36,00	474,15	17.069,22	
	hoofddwarsprofiel westzijde	m	22,00	427,48	9.404,56	
	hoofddwarsprofiel rotonde	m	81,64	554,16	45.241,21	
	hoofddwarsprofiel oostzijde	m	35,00	539,98	18.899,13	
	hoofddwarsprofiel fietspad	m	43,00	142,45	6.125,46	
	lev en aanbrengen eilanden	m2	106,00	32,00	3.392,00	
	opnemen kolken en kolkleiding	st	10,00	71,00	710,00	
	Lev en aanbrengen kolken	st	12,00	360,00	4.320,00	
	aanbrengen retentievijver	m2	250,00	18,00	4.500,00	
	verlengen duiker (dm 1000)	m	40,00	1.000,00	40.000,00	
	aanbrengen middeneiland	eur	1,00	10.000,00	10.000,00	
	Aanbrengen markeringen en bebording	eur	1,00	5.000,00	5.000,00	
	Aanbrengen OVL	st	10,00	1.200,00	12.000,00	
	opruimwerkzaamheden, diversen	eur	1,00	5.000,00	5.000,00	
	<i>subtotaal directe kosten</i>				229.111,58	
	Bereikbaarheids/verkeersvoorzieningen	%	10,00%	229.111,58	22.911,16	
	nader te detailleren	%	10,00%	229.111,58	22.911,16	
	<i>totaal directe kosten</i>	eur			274.933,89	
	<i>indirecte kosten</i>					
	staartkosten en bijdragen:					
	eenmalige kosten	%	5,00%	274.933,89	13.746,69	
	uitvoeringskosten	%	5,00%	288.680,59	14.434,03	
	algemene kosten	%	8,00%	303.114,62	24.249,17	
	winst en risico	%	4,00%	327.363,79	13.094,55	
	bijdragen	%	0,30%	340.458,34	1.021,38	
	<i>totaal indirecte kosten</i>	eur			66.545,82	
	<i>objectonvoorzien</i>					
	benoemde objectrisico's:					
	- stortkosten vervuilde grond	eur	25,00%	10.000,00	2.500,00	
	- extra kosten teerhoudend asfalt	eur	25,00%	25.000,00	6.250,00	
	- extra kosten voorzieningen retentievijver	kxg	5,00%	10.000,00	500,00	
	niet-benoemde objectrisico's	%	10,00%	341.479,71	34.147,97	
	<i>totaal objectonvoorzien</i>				43.397,97	
	<b>Totaal Bouwkosten</b>				<b>384.877,68</b>	<b>385.000,00</b>
	<i>bijkomende kosten VAT en Vastgoed</i>					
	VAT	%	7,00%	384.877,68	26.941,44	
	Vastgoed kosten	Eur	0,00	0,00	0,00	
	grondverwervingskosten	m2	0,00	150,00	0,00	
	<i>totaal bijkomende kosten VAT en Vastgoed</i>				26.941,44	
	<i>overige bijkomende kosten:</i>					
	afstemming werkzaamheden en fasering	%	0,50%	384.877,68	1.924,39	
	vergunningen	%	1,00%	384.877,68	3.848,78	
	leges en precario	%	1,00%	384.877,68	3.848,78	
	partijkeuringen	eur	1,00	5.000,00	5.000,00	
	aanpassen bestaande nutsvoorzieningen	eur	1,00	50.000,00	50.000,00	
	aanleg nieuwe nutsvoorzieningen	%	1,00%	50.000,00	500,00	
	<i>totaal overige bijkomende kosten:</i>				65.121,94	
	<i>projectonvoorzien:</i>					
	benoemde projectrisico's:					
	- vertraging procedures, vandalisme	kxg	10,00%	130.000,00	13.000,00	
	niet-benoemde project risico's	%	10,00%	384.877,68	38.487,77	
	<i>totaal projectonvoorzien:</i>				51.487,77	
	<b>Totaal bijkomende kosten inclusief risico's</b>				<b>143.551,15</b>	<b>144.000,00</b>
	<b>Projectkosten totaal prijspeil 2011</b>				<b>528.428,83</b>	
	indexering bouwkosten van 2011 naar 2011	%	1,52%	528.428,83	8.006,50	
	<b>Projectkosten totaal met indexering</b>				<b>536.435,33</b>	
	onzekerheidsreserve	eur			<b>PM</b>	
	reservering scope wijziging	eur			<b>PM</b>	
	<b>Projectkosten totaal</b>				<b>536.435,33</b>	<b>537.000,00</b>

**Rotonde  
 wegvak west**

		eenheid	hoeveelheid	p.p.e.	totaal
			per m1		per m1
1	opn bss	m2	0,00	2,50	0,00
2	opn band	m2	0,00	2,50	0,00
3	ontgraven grond sleuf/cunet	m3	2,00	1,25	2,50
4	herstr banden	m1	2,00	2,50	5,00
5		m3	0,00	50,00	0,00
6		m3	0,00	75,00	0,00
7	aanbrengen zand sleuf/cunet	m3	1,00	6,00	6,00
8	lev en aanbr fundering dik 0,25 m	m2	12,00	8,00	96,00
9	lev en aanbr onderlaag asfalt dik 0,06 m	ton	1,80	50,00	90,00
10	lev en aanbr tussenlaag asfalt dik 0,06 m	ton	1,80	65,00	117,00
11		ton	0,00	65,00	0,00
12	lev en aanbr deklaag asfalt dik 0,03 m	ton	0,90	95,00	85,50
13	lev en aanbr kleeflaag	m2	36,00	0,18	6,48
15	afvoeren grond naar depot vervalt aannemer	m3	2,00	4,00	8,00
16	leveren zand sleuf	m3	1,00	11,00	11,00
17					
totaalbedrag per meter profiellengte		eur			427,48
lengte wegvak dwp		m	22,00		
totaalbedrag		eur			9.404,56

**rotonde  
 wegvak oost**

		eenheid	hoeveelheid	p.p.e.	totaal
			per m1		per m1
1	opn bss	m2	0,00	2,50	0,00
2	opn band	m2	0,00	2,50	0,00
3	ontgraven grond sleuf/cunet	m3	3,00	1,25	3,75
4	herstr banden	m1	2,00	2,50	5,00
5		m3	0,00	50,00	0,00
6		m3	0,00	75,00	0,00
7	aanbrengen zand sleuf/cunet	m3	1,50	6,00	9,00
8	lev en aanbr fundering dik 0,25 m	m2	15,00	8,00	120,00
9	lev en aanbr onderlaag asfalt dik 0,06 m	ton	2,25	50,00	112,50
10	lev en aanbr tussenlaag asfalt dik 0,06 m	ton	2,25	65,00	146,25
11		ton	0,00	65,00	0,00
12	lev en aanbr deklaag asfalt dik 0,03 m	ton	1,13	95,00	106,88
13	lev en aanbr kleeflaag	m2	45,00	0,18	8,10
15	afvoeren grond naar depot vervalt aannemer	m3	3,00	4,00	12,00
16	leveren zand sleuf	m3	1,50	11,00	16,50
17					
totaalbedrag per meter profiellengte		eur			539,98
lengte wegvak dwp		m	35,00		
totaalbedrag		eur			18.899,13

**wegvak noord**

		eenheid	hoeveelheid	p.p.e.	totaal
			per m1		per m1
1	opn bss	m2	0,00	2,50	0,00
2	opn band	m2	0,00	2,50	0,00
3	ontgraven grond sleuf/cunet	m3	3,00	1,25	3,75
4	herstr banden	m1	2,00	2,50	5,00
5		m3	0,00	50,00	0,00
6		m3	0,00	75,00	0,00
7	aanbrengen zand sleuf/cunet	m3	1,50	6,00	9,00
8	lev en aanbr fundering dik 0,25 m	m2	13,00	8,00	104,00
9	lev en aanbr onderlaag asfalt dik 0,06 m	ton	1,95	50,00	97,50
10	lev en aanbr tussenlaag asfalt dik 0,06 m	ton	1,95	65,00	126,75
11		ton	0,00	65,00	0,00
12	lev en aanbr deklaag asfalt dik 0,03 m	ton	0,98	95,00	92,63
13	lev en aanbr kleeflaag	m2	39,00	0,18	7,02
15	afvoeren grond naar depot vervalt aannemer	m3	3,00	4,00	12,00
16	leveren zand sleuf	m3	1,50	11,00	16,50
17					
totaalbedrag per meter profiellengte		eur			474,15
lengte wegvak dwp		m	36,00		
totaalbedrag		eur			17.069,22

**wegvak rotonde**

		eenheid	hoeveelheid	p.p.e.	totaal
			per m1		per m1
1		m2	0,00	2,50	0,00
2		m1	0,00	2,50	0,00
3		m3	0,00	1,25	0,00
4	ontgraven grond sleuf/cunet	m3	7,00	2,50	17,50
5		m3	0,00	50,00	0,00
6		m3	0,00	75,00	0,00
7	aanbrengen zand sleuf/cunet	m3	3,50	2,00	7,00
8	lev en aanbr fundering dik 0,25 m	m2	7,00	6,00	42,00
9	lev en aanbr onderlaag asfalt dik 0,06 m	ton	1,05	50,00	52,50
10	lev en aanbr tussenlaag asfalt dik 0,06 m	ton	1,05	65,00	68,25
11		ton	0,00	65,00	0,00
12	lev en aanbr deklaag asfalt dik 0,03 m (zwart)	ton	0,53	105,00	55,13
13	lev en aanbr kleeflaag	m2	21,00	0,18	3,78
15	afvoeren grond naar depot vervalt aannemer	m3	7,00	4,00	28,00
16	leveren en aanbrengen band buitenkant	m1	1,00	55,00	55,00
17	leveren en aanbrengen rammelstrook/binnenkant	m1	1,50	150,00	225,00
totaalbedrag per meter profiellengte		eur			554,16
lengte wegvak dwp		m	81,64		
totaalbedrag		eur			45.241,21

**fietspad**

		eenheid	hoeveelheid	p.p.e.	totaal
			per m1		per m1
1	opn bss	m2	0,00	2,50	0,00
2	opn band	m2	0,00	2,50	0,00
3	ontgraven grond sleuf/cunet	m3	1,00	1,25	1,25
4	herstr banden	m1	2,00	2,50	5,00
5		m3	0,00	50,00	0,00
6		m3	0,00	75,00	0,00
7	aanbrengen zand sleuf/cunet	m3	1,00	6,00	6,00
8	lev en aanbr fundering dik 0,25 m	m2	3,50	8,00	28,00
9	lev en aanbr onderlaag asfalt dik 0,06 m	ton	0,53	50,00	26,25
10	lev en aanbr tussenlaag asfalt dik 0,06 m	ton	0,53	65,00	34,13
11		ton	0,00	50,00	0,00
12	lev en aanbr deklaag asfalt dik 0,03 m	ton	0,26	95,00	24,94
13	lev en aanbr kleeflaag	m2	10,50	0,18	1,89
15	afvoeren grond naar depot vervalt aannemer	m3	1,00	4,00	4,00
16	leveren zand sleuf	m3	1,00	11,00	11,00
17					
totaalbedrag per meter profiellengte		eur			142,45
lengte wegvak dwp		m	43,00		
totaalbedrag		eur			6.125,46



Gemeente Binnenmaas  
 Raming reconstructie ontsluiting  
 Projectnr. GBi1201

Variant nr: ontsluitingsweg, met verschoven aansluiting

opgesteld door: Niels van Amstel

Versie dd.: 12 juni 2012

raming op basis SO, volledige reconstructie

VERZAMELSTAAT

Kosten totaal

post	omschrijving	eenheid	hoeveelheid	prijs	totaal	totaal
<b>Bouwkosten object</b>						
	<i>raming op schets, zeer globale raming, 1800 m aanleg in vrije veld, verschoven ivm trafohuis en duiker incl grondverwerving a 20 euro /m2 (prijs volgens INBO) niet: aanplant bomen</i>					
	Perceel: rotonde compeet	eur			244.611,05	
	Perceel: ontsluitingsweg	eur			1.705.286,00	
	<i>subtotaal directe kosten</i>				1.949.897,05	
	verkeersvoorzieningen	eur	10,00%		194.989,70	
	nader te detailleren	eur	10,00%		194.989,70	
	<i>totaal directe kosten</i>	eur			2.339.876,46	
	<i>indirecte kosten</i>					
	staartkosten en bijdragen:					
	eenmalige kosten	eur	5,00%	293.533,26	116.993,82	
	uitvoeringskosten	eur	5,00%	308.209,92	122.843,51	
	algemene kosten	eur	8,00%	323.620,42	206.377,10	
	winst en risico	eur	4,00%	349.510,05	111.443,64	
	bijdragen	eur	0,30%	363.490,45	8.692,60	
	<i>totaal indirecte kosten</i>	eur			566.350,68	
	<i>objectonvoorzien:</i>					
	benoemde objectrisico's:					
	- stortkosten vervuilde grond	eur			15.000,00	
	- stortkosten teerhoudend asfalt	eur			12.500,00	
	- extra kosten verkeersregeling/verkeersvoorzieningen	eur			500,00	
	niet-benoemde objectrisico's	eur	10,00%		290.622,71	
	<i>totaal objectonvoorzien</i>	eur			318.622,71	
	<b>Totaal Bouwkosten</b>				<b>3.224.849,85</b>	<b>3.225.000,00</b>
	<i>bijkomende kosten VAT en Vastgoed</i>					
	VAT	%	7,00%	3.224.849,85	225.739,49	
	Vastgoed kosten	Eur			0,00	
	grondverwervingskosten	m2			920.000,00	
	<i>totaal bijkomende kosten VAT en Vastgoed</i>				1.145.739,49	
	<i>overige bijkomende kosten:</i>					
	afstemming werkzaamheden en fasering	eur			16.124,25	
	vergunningen	eur			32.248,50	
	leges en precario	eur			32.248,50	
	partijkeuringen	eur			20.000,00	
	aanpassen bestaande nutsvoorzieningen	eur			100.000,00	
	aanleg nieuwe nutsvoorzieningen	eur			1.000,00	
	<i>totaal overige bijkomende kosten:</i>				201.621,25	
	<i>projectonvoorzien:</i>					
	Benoeemde projectrisico's:					
	- vertraging procedures, vandalisme	eur			26.000,00	
	niet-benoemde project risico's	eur	10,00%		322.484,99	
	<i>totaal projectonvoorzien:</i>				348.484,99	
	<b>Totaal bijkomende kosten inclusief risico's</b>				<b>1.695.845,72</b>	<b>1.696.000,00</b>
	<b>Projectkosten totaal prijspeil 2012</b>				<b>4.920.695,57</b>	
	indexering bouwkosten van 2012 naar 2013	%	1,52%	4.920.695,57	74.555,99	
	<b>Projectkosten totaal met indexering</b>				<b>4.995.251,57</b>	
	onzekerheidsreserve	eur			<b>PM</b>	
	reservering scope wijziging	eur			<b>PM</b>	
	<b>Projectkosten totaal</b>				<b>4.995.251,57</b>	<b>4.996.000,00</b>



Perceel: ontsluitingsweg

post	omschrijving	eenheid	hoeveelheid	prijs	totaal	totaal
<b>Bouwkosten object</b>						
	opnemen groen- en ovl-voorzieningen	eur	1,00	5.000,00	5.000,00	
	opnemen verhardingen	m2	4.000,00	24,00	96.000,00	
	dempen watergangen	m1	400,00	21,00	8.400,00	
	wegvak gewoon	m	1.600,00	546,07	873.712,00	
	wegvak ophoging	m	200,00	723,41	144.681,00	
	aanbrengen fietspad	m	1.800,00	230,91	415.638,00	
	lev en aanbrengen eilanden	m2	25,00	32,00	800,00	
	opnemen kolken en kolkleiding	st	5,00	71,00	355,00	
	Lev en aanbrengen kolken	st	30,00	360,00	10.800,00	
	aanbrengen watergang, beide kanten	m1	1.600,00	18,00	28.800,00	
	aanbrengen duiker (dm 1000)	m	30,00	1.000,00	30.000,00	
	afwerken middenberm en zijbermen	m2	17.100,00	1,00	17.100,00	
	Aanbrengen markeringen en bebording	eur	1,00	10.000,00	10.000,00	
	Aanbrengen OVL	st	45,00	1.200,00	54.000,00	
	opruimwerkzaamheden, diversen	eur	1,00	10.000,00	10.000,00	
	<i>subtotaal directe kosten</i>				1.705.286,00	
	Bereikbaarheids/verkeersvoorzieningen	%	10,00%	1.705.286,00	170.528,60	
	nader te detailleren	%	10,00%	1.705.286,00	170.528,60	
	<i>totaal directe kosten</i>	eur			2.046.343,20	
	<i>indirecte kosten</i>					
	staartkosten en bijdragen:					
	eenmalige kosten	%	5,00%	2.046.343,20	102.317,16	
	uitvoeringskosten	%	5,00%	2.148.660,36	107.433,02	
	algemene kosten	%	8,00%	2.256.093,38	180.487,47	
	winst en risico	%	4,00%	2.436.580,85	97.463,23	
	bijdragen	%	0,30%	2.534.044,08	7.602,13	
	<i>totaal indirecte kosten</i>	eur			495.303,01	
	<i>objectievoorzien</i>					
	benoemde objectrisico's:					
	- stortkosten vervuilde grond	eur	25,00%	50.000,00	12.500,00	
	- extra kosten teerhoudend asfalt	eur	25,00%	25.000,00	6.250,00	
	niet-benoemde objectrisico's	%	10,00%	2.541.646,21	254.164,62	
	<i>totaal objectievoorzien</i>				272.914,62	
	<b>Totaal Bouwkosten</b>				<b>2.814.560,84</b>	<b>2.815.000,00</b>
	<i>bijkomende kosten VAT en Vastgoed</i>					
	VAT	%	7,00%	2.814.560,84	197.019,26	
	Vastgoed kosten	Eur	0,00	0,00	0,00	
	grondverwervingskosten	m2	45.000,00	20,00	900.000,00	
	<i>totaal bijkomende kosten VAT en Vastgoed</i>				1.097.019,26	
	<i>overige bijkomende kosten:</i>					
	afstemming werkzaamheden en fasering	%	0,50%	2.814.560,84	14.072,80	
	vergunningen	%	1,00%	2.814.560,84	28.145,61	
	leges en precario	%	1,00%	2.814.560,84	28.145,61	
	partijkeuringen	eur	1,00	15.000,00	15.000,00	
	aanpassen bestaande nutsvoorzieningen	eur	1,00	50.000,00	50.000,00	
	aanleg nieuwe nutsvoorzieningen	%	1,00%	50.000,00	500,00	
	<i>totaal overige bijkomende kosten:</i>				135.864,02	
	<i>projectievoorzien:</i>					
	benoemde projectrisico's:					
	- vertraging procedures, vandalisme	kxg	10,00%	130.000,00	13.000,00	
	niet-benoemde project risico's	%	10,00%	2.814.560,84	281.456,08	
	<i>totaal projectievoorzien:</i>				294.456,08	
	<b>Totaal bijkomende kosten inclusief risico's</b>				<b>1.527.339,36</b>	<b>1.528.000,00</b>
	<b>Projectkosten totaal prijspeil 2011</b>				<b>4.341.900,20</b>	
	indexering bouwkosten van 2012 naar 2015	%	2,50%	4.341.900,20	108.547,50	
	<b>Projectkosten totaal met indexering</b>				<b>4.450.447,70</b>	
	onzekerheidsreserve	eur			<b>PM</b>	
	reservering scope wijziging	eur			<b>PM</b>	

1.800,00 m totaal

Projectkosten totaal				4.450.447,70	4.451.000,00
----------------------	--	--	--	--------------	--------------

Gemeente Binnenmaas  
 Raming reconstructie ontsluiting  
 Projectnr. GB11201  
 Variant nr: ontsluitingsweg, met verschoven aansluiting opgesteld door: Niels van Amstel  
 Versie dd.: 12 juni 2012  
 raming op basis SO, volledige reconstructie

### Rotonde wegvak west

		eenheid	hoeveelheid per m1	p.p.e.	totaal per m1
1	opn bss	m2	0,00	2,50	0,00
2	opn band	m2	0,00	2,50	0,00
3	ontgraven grond sleuf/cunet	m3	2,00	1,25	2,50
4	herstr banden	m1	2,00	2,50	5,00
5		m3	0,00	50,00	0,00
6		m3	0,00	75,00	0,00
7	aanbrengen zand sleuf/cunet	m3	1,00	6,00	6,00
8	lev en aanbr fundering dik 0,25 m	m2	12,00	8,00	96,00
9	lev en aanbr onderlaag asfalt dik 0,06 m	ton	1,80	50,00	90,00
10	lev en aanbr tussenlaag asfalt dik 0,06 m	ton	1,80	65,00	117,00
11		ton	0,00	65,00	0,00
12	lev en aanbr deklaag asfalt dik 0,03 m	ton	0,90	95,00	85,50
13	lev en aanbr kleeflaag	m2	36,00	0,18	6,48
15	afvoeren grond naar depot vervalt aannemer	m3	2,00	4,00	8,00
16	leveren zand sleuf	m3	1,00	11,00	11,00
17					
	totaalbedrag per meter profiellengte	eur			427,48
	lengte wegvak dwp	m	35,00		
	totaalbedrag	eur			14.961,80

### wegvak noord

		eenheid	hoeveelheid per m1	p.p.e.	totaal per m1
1	opn bss	m2	0,00	2,50	0,00
2	opn band	m2	0,00	2,50	0,00
3	ontgraven grond sleuf/cunet	m3	3,00	1,25	3,75
4	herstr banden	m1	2,00	2,50	5,00
5		m3	0,00	50,00	0,00
6		m3	0,00	75,00	0,00
7	aanbrengen zand sleuf/cunet	m3	1,50	6,00	9,00
8	lev en aanbr fundering dik 0,25 m	m2	13,00	8,00	104,00
9	lev en aanbr onderlaag asfalt dik 0,06 m	ton	1,95	50,00	97,50
10	lev en aanbr tussenlaag asfalt dik 0,06 m	ton	1,95	65,00	126,75
11		ton	0,00	65,00	0,00
12	lev en aanbr deklaag asfalt dik 0,03 m	ton	0,98	95,00	92,63
13	lev en aanbr kleeflaag	m2	39,00	0,18	7,02
15	afvoeren grond naar depot vervalt aannemer	m3	3,00	4,00	12,00
16	leveren zand sleuf	m3	1,50	11,00	16,50
17					
	totaalbedrag per meter profiellengte	eur			474,15
	lengte wegvak dwp	m	35,00		
	totaalbedrag	eur			16.595,08

### fietspad

		eenheid	hoeveelheid per m1	p.p.e.	totaal per m1
1	opn bss	m2	0,00	2,50	0,00
2	opn band	m2	0,00	2,50	0,00
3	ontgraven grond sleuf/cunet	m3	1,00	1,25	1,25
4	herstr banden	m1	2,00	2,50	5,00
5		m3	0,00	50,00	0,00
6		m3	0,00	75,00	0,00
7	aanbrengen zand sleuf/cunet	m3	1,00	6,00	6,00
8	lev en aanbr fundering dik 0,25 m	m2	3,50	8,00	28,00
9	lev en aanbr onderlaag asfalt dik 0,06 m	ton	0,53	50,00	26,25
10	lev en aanbr tussenlaag asfalt dik 0,06 m	ton	0,53	65,00	34,13
11		ton	0,00	50,00	0,00
12	lev en aanbr deklaag asfalt dik 0,03 m	ton	0,26	95,00	24,94
13	lev en aanbr kleeflaag	m2	10,50	0,18	1,89
15	afvoeren grond naar depot vervalt aannemer	m3	1,00	4,00	4,00
16	leveren zand sleuf	m3	1,00	11,00	11,00
17					
	totaalbedrag per meter profiellengte	eur			142,45
	lengte wegvak dwp	m	45,00		
	totaalbedrag	eur			6.410,36

Gemeente Binnenmaas  
 Raming reconstructie ontsluiting  
 Projectnr. GB11201  
 Variant nr: ontsluitingsweg, met verschoven aansluiting  
 Versie dd.: 12 juni 2012  
 raming op basis SO, volledige reconstructie

**rotonde  
 wegvak oost**

	eenheid	hoeveelheid	p.p.e.	totaal	
		per m1		per m1	
1	opn bss	m2	0,00	2,50	0,00
2	opn band	m2	0,00	2,50	0,00
3	ontgraven grond sleuf/cunet	m3	3,00	1,25	3,75
4	herstr banden	m1	2,00	2,50	5,00
5		m3	0,00	50,00	0,00
6		m3	0,00	75,00	0,00
7	aanbrengen zand sleuf/cunet	m3	1,50	6,00	9,00
8	lev en aanbr fundering dik 0,25 m	m2	15,00	8,00	120,00
9	lev en aanbr onderlaag asfalt dik 0,06 m	ton	2,25	50,00	112,50
10	lev en aanbr tussenlaag asfalt dik 0,06 m	ton	2,25	65,00	146,25
11		ton	0,00	65,00	0,00
12	lev en aanbr deklaag asfalt dik 0,03 m	ton	1,13	95,00	106,88
13	lev en aanbr kleeflaag	m2	45,00	0,18	8,10
15	afvoeren grond naar depot vervalt aannemer	m3	3,00	4,00	12,00
16	leveren zand sleuf	m3	1,50	11,00	16,50
17					
totaalbedrag per meter profiellengte					539,98
lengte wegvak dwp				m	45,00
totaalbedrag				eur	24.298,88

**wegvak rotonde**

	eenheid	hoeveelheid	p.p.e.	totaal	
		per m1		per m1	
1		m2	0,00	2,50	0,00
2		m1	0,00	2,50	0,00
3		m3	0,00	1,25	0,00
4	ontgraven grond sleuf/cunet	m3	7,00	2,50	17,50
5		m3	0,00	50,00	0,00
6		m3	0,00	75,00	0,00
7	aanbrengen zand sleuf/cunet	m3	3,50	2,00	7,00
8	lev en aanbr fundering dik 0,25 m	m2	7,00	6,00	42,00
9	lev en aanbr onderlaag asfalt dik 0,06 m	ton	1,05	50,00	52,50
10	lev en aanbr tussenlaag asfalt dik 0,06 m	ton	1,05	65,00	68,25
11		ton	0,00	65,00	0,00
12	lev en aanbr deklaag asfalt dik 0,03 m (zwart)	ton	0,53	105,00	55,13
13	lev en aanbr kleeflaag	m2	21,00	0,18	3,78
15	afvoeren grond naar depot vervalt aannemer	m3	7,00	4,00	28,00
16	leveren en aanbrengen band buitenkant	m1	1,00	55,00	55,00
17	leveren en aanbrengen rammelstrook/binnenkant	m1	1,50	150,00	225,00
totaalbedrag per meter profiellengte					554,16
lengte wegvak dwp				m	96,56
totaalbedrag				eur	53.506,44

**ontsluitingsweg****wegvak gewoon**

	eenheid	hoeveelheid per m1	p.p.e.	totaal per m1	
1	m2	0,00	2,50	0,00	
2	m2	0,00	2,50	0,00	
3	ontgraven grond sleuf/cunet	m3	15,00	1,25	18,75
4		m1	0,00	2,50	0,00
5		m3	0,00	50,00	0,00
6		m3	0,00	75,00	0,00
7	aanbrengen zand sleuf/cunet	m3	12,00	6,00	72,00
8	lev en aanbr fundering dik 0,25 m	m2	8,00	8,00	64,00
9	lev en aanbr onderlaag asfalt dik 0,06 m	ton	1,20	50,00	60,00
10	lev en aanbr tussenlaag asfalt dik 0,06 m	ton	1,20	65,00	78,00
11		ton	0,00	65,00	0,00
12	lev en aanbr deklaag asfalt dik 0,03 m	ton	0,60	95,00	57,00
13	lev en aanbr kleeflaag	m2	24,00	0,18	4,32
15	afvoeren grond naar depot vervalt aannemer	m3	15,00	4,00	60,00
16	leveren zand sleuf	m3	12,00	11,00	132,00
17					
totaalbedrag per meter profiellengte				eur	546,07
lengte wegvak dwp				m	1.600,00
totaalbedrag				eur	873.712,00

**wegvak tpv ophoging**

	eenheid	hoeveelheid per m1	p.p.e.	totaal per m1	
1	m2	0,00	2,50	0,00	
2	m1	0,00	2,50	0,00	
3	m3	0,00	1,25	0,00	
4	ontgraven grond sleuf/cunet	m3	18,00	2,50	45,00
5		m3	0,00	50,00	0,00
6		m3	0,00	75,00	0,00
7	aanbrengen zand sleuf/cunet	m3	30,00	2,00	60,00
8	lev en aanbr fundering dik 0,25 m	m2	7,00	6,00	42,00
9	lev en aanbr onderlaag asfalt dik 0,06 m	ton	1,05	50,00	52,50
10	lev en aanbr tussenlaag asfalt dik 0,06 m	ton	1,05	65,00	68,25
11		ton	0,00	65,00	0,00
12	lev en aanbr deklaag asfalt dik 0,03 m	ton	0,53	95,00	49,88
13	lev en aanbr kleeflaag	m2	21,00	0,18	3,78
15	afvoeren grond naar depot vervalt aannemer	m3	18,00	4,00	72,00
16	leveren zand sleuf	m3	30,00	11,00	330,00
17					
totaalbedrag per meter profiellengte				eur	723,41
lengte wegvak dwp				m	200,00
totaalbedrag				eur	144.681,00

**fietspad**

	eenheid	hoeveelheid per m1	p.p.e.	totaal per m1	
1	opn bss	m2	0,00	2,50	0,00
2	opn band	m2	0,00	2,50	0,00
3	ontgraven grond sleuf/cunet	m3	5,00	1,25	6,25
4		m1	2,00	2,50	5,00
5		m3	0,00	50,00	0,00
6		m3	0,00	75,00	0,00
7	aanbrengen zand sleuf/cunet	m3	4,00	6,00	24,00
8	lev en aanbr fundering dik 0,25 m	m2	4,00	8,00	32,00
9	lev en aanbr onderlaag asfalt dik 0,06 m	ton	0,60	50,00	30,00
10	lev en aanbr tussenlaag asfalt dik 0,06 m	ton	0,60	65,00	39,00
11		ton	0,00	50,00	0,00
12	lev en aanbr deklaag asfalt dik 0,03 m	ton	0,30	95,00	28,50
13	lev en aanbr kleeflaag	m2	12,00	0,18	2,16
15	afvoeren grond naar depot vervalt aannemer	m3	5,00	4,00	20,00
16	leveren zand sleuf	m3	4,00	11,00	44,00
17					
totaalbedrag per meter profiellengte				eur	230,91
lengte wegvak dwp				m	1.800,00
totaalbedrag				eur	415.638,00

Gemeente Binnenmaas  
 Raming reconstructie ontsluiting  
 Projectnr. GB1201  
 Variant nr: ontsluitingsweg, met verschoven aansluiting opgesteld door: Niels van Amstel  
 Versie dd.: 12 juni 2012  
 raming op basis SO, volledige reconstructie

Perceel: rotonde compeet

post	omschrijving	eenheid	hoeveelheid	prijs	totaal	totaal
<b>Bouwkosten object</b>						
	opnemen groen- en ovl-voorzieningen	eur	1,00	5.000,00	5.000,00	
	opnemen verhardingen	m2	1.550,00	24,00	37.200,00	
	grondverbetering tpv weiland	m2	254,34	25,00	6.358,50	
	hoofddwarsprofiel noordzijde	m	35,00	474,15	16.595,08	
	hoofddwarsprofiel westzijde	m	35,00	427,48	14.961,80	
	hoofddwarsprofiel rotonde	m	96,56	554,16	53.506,44	
	hoofddwarsprofiel oostzijde	m	45,00	539,98	24.298,88	
	hoofddwarsprofiel fietspad	m	45,00	142,45	6.410,36	
	lev en aanbrengen eilanden	m2	106,00	32,00	3.392,00	
	opnemen kolken en kolkleiding	st	8,00	71,00	568,00	
	Lev en aanbrengen kolken	st	12,00	360,00	4.320,00	
	verlengen duiker (dm 1000)	m	40,00	1.000,00	40.000,00	
	aanbrengen middeneiland	eur	1,00	10.000,00	10.000,00	
	Aanbrengen markeringen en bebording	eur	1,00	5.000,00	5.000,00	
	Aanbrengen OVL	st	10,00	1.200,00	12.000,00	
	opruimwerkzaamheden, diversen	eur	1,00	5.000,00	5.000,00	
	<i>subtotaal directe kosten</i>				244.611,05	
	Bereikbaarheids/verkeersvoorzieningen	%	10,00%	244.611,05	24.461,10	
	nader te detailleren	%	10,00%	244.611,05	24.461,10	
	<i>totaal directe kosten</i>	eur			293.533,26	
	<i>indirecte kosten</i>					
	staarkosten en bijdragen:					
	eenmalige kosten	%	5,00%	293.533,26	14.676,66	
	uitvoeringskosten	%	5,00%	308.209,92	15.410,50	
	algemene kosten	%	8,00%	323.620,42	25.889,63	
	winst en risico	%	4,00%	349.510,05	13.980,40	
	bijdragen	%	0,30%	363.490,45	1.090,47	
	<i>totaal indirecte kosten</i>	eur			71.047,67	
	<i>objectvoorzien</i>					
	benoemde objectrisico's:					
	- stortkosten vervuilde grond	eur	25,00%	10.000,00	2.500,00	
	- extra kosten teerhoudend asfalt	eur	25,00%	25.000,00	6.250,00	
	- extra kosten voorzieningen retentievijver	kxg	5,00%	10.000,00	500,00	
	niet-benoemde objectrisico's	%	10,00%	364.580,92	36.458,09	
	<i>totaal objectvoorzien</i>				45.708,09	
	<b>Totaal Bouwkosten</b>				410.289,02	411.000,00
	<i>bijkomende kosten VAT en Vastgoed</i>					
	VAT	%	7,00%	410.289,02	28.720,23	
	Vastgoed kosten	eur	0,00	0,00	0,00	
	grondverwervingskosten	m2	1.000,00	20,00	20.000,00	
	<i>totaal bijkomende kosten VAT en Vastgoed</i>				48.720,23	
	<i>overige bijkomende kosten:</i>					
	afstemming werkzaamheden en fasering	%	0,50%	410.289,02	2.051,45	
	vergunningen	%	1,00%	410.289,02	4.102,89	
	leges en precario	%	1,00%	410.289,02	4.102,89	
	partijkeuringen	eur	1,00	5.000,00	5.000,00	
	aanpassen bestaande nutsvoorzieningen	eur	1,00	50.000,00	50.000,00	
	aanleg nieuwe nutsvoorzieningen	%	1,00%	50.000,00	500,00	
	<i>totaal overige bijkomende kosten:</i>				65.757,23	
	<i>projectvoorzien:</i>					
	benoemde projectrisico's:					
	- vertraging procedures, vandalisme	kxg	10,00%	130.000,00	13.000,00	
	niet-benoemde project risico's	%	10,00%	410.289,02	41.028,90	
	<i>totaal projectvoorzien:</i>				54.028,90	
	<b>Totaal bijkomende kosten inclusief risico's</b>				168.506,36	169.000,00
	<b>Projectkosten totaal prijspeil 2011</b>				578.795,37	
	indexering bouwkosten van 2011 naar 2011	%	1,52%	578.795,37	8.769,63	
	<b>Projectkosten totaal met indexering</b>				587.565,00	
	onzekerheidsreserve	eur			PM	
	reservering scope wijziging	eur			PM	
	<b>Projectkosten totaal</b>				587.565,00	588.000,00

**Bijlage 23 - Resultaten wachttijd- en wachtrijmetingen**

WACHTTIJDMETING  
Resultaten

Kruispunt: <b>Maasdamseweg - Mijlweg</b>	Waarnemer: <b>Rick van der Velden</b>
Straatnaam: <b>Maasdamseweg</b>	Datum: <b>19 juni 2012</b>
Rijrichting: <b>Mijlweg</b>	Meetperiode: <b>7.00 - 9.00</b>

Totaal aantal verkeersdeelnemers	:	317	mvt
Gestopte verkeersdeelnemers	:	15	mvt
Percentage stops	:	5	%
Gemiddelde wachttijd	:	0,3	sec
Maximale wachtrijlengte	:	3	mvt
		18	m



**WACHTTIJDMETING**  
Registratieformulier en verzamelstaat

<b>Kruispunt:</b> Maasdamseweg - Mijlweg	<b>Waarnemer:</b> Rick van der Velden
<b>Straatnaam:</b> Maasdamseweg	<b>Datum:</b> 19 juni 2012
<b>Rijrichting:</b> Mijlweg	<b>Meetperiode:</b> 7.00 - 8.28

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek		1																							1	
passant			5																						5	6
wachtenden	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek			1																						1	
passant				85																					85	86
wachtenden	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek		1																							1	
passant			31																						31	32
wachtenden	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1	1	2																						4	int.
vertrek			1	3																					4	
passant					30																				30	34
wachtenden	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek		1																							1	
passant			12																						12	13
wachtenden	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek		1																							1	
passant			30																						30	31
wachtenden	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek		1																							1	
passant			34																						34	35
wachtenden	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	x 5s

**WACHTTIJDMETING**  
Registratieformulier en verzamelstaat

<b>Kruispunt:</b> Maasdamseweg - Mijlweg	<b>Waarnemer:</b> Rick van der Velden
<b>Straatnaam:</b> Maasdamseweg	<b>Datum:</b> 19 juni 2012
<b>Rijrichting:</b> Mijlweg	<b>Meetperiode:</b> 8.28 - 9.00

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	2																								2	int.
vertrek		2																							2	
passant			9																						9	11
wachtenden	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek		1																							1	
passant			20																						20	21
wachtenden	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek		1																							1	
passant			44																						44	45
wachtenden	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek		1																							1	
passant			2																						2	3
wachtenden	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop																									0	int.
vertrek																									0	
passant																									0	0
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop																									0	int.
vertrek																									0	
passant																									0	0
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop																									0	int.
vertrek																									0	
passant																									0	0
wachtenden	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	x 5s

WACHTTIJDMETING  
Resultaten

Kruispunt: <b>Maasdamseweg - Smidsweg</b>	Waarnemer: <b>Niels Moerenhout</b>
Straatnaam: <b>Smidsweg</b>	Datum: <b>19 juni 2012</b>
Rijrichting: <b>Maasdamseweg</b>	Meetperiode: <b>7.00 - 9.00</b>

Totaal aantal verkeersdeelnemers	:	199	mvt
Gestopte verkeersdeelnemers	:	78	mvt
Percentage stops	:	39	%
Gemiddelde wachttijd	:	1,6	sec
Maximale wachtrijlengte	:	2	mvt
		12	m

**WACHTTIJDMETING**  
Registratieformulier en verzamelstaat

<b>Kruispunt:</b> Maasdamseweg - Smidsweg	<b>Waarnemer:</b> Niels Moerenhout
<b>Straatnaam:</b> Smidsweg	<b>Datum:</b> 19 juni 2012
<b>Rijrichting:</b> Maasdamseweg	<b>Meetperiode:</b> 7.00 - 7.11

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant		1																							1	2
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant																									0	1
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	2																								2	int.
vertrek	2																								2	
passant																									0	2
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	2																								2	int.
vertrek		2																							2	
passant																									0	2
wachtenden	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	2	1																							3	int.
vertrek		2	1																						3	
passant																									0	3
wachtenden	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek		1																							1	
passant			7																						7	8
wachtenden	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek		1																							1	
passant																									0	1
wachtenden	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	x 5s

**WACHTTIJDMETING**  
Registratieformulier en verzamelstaat

<b>Kruispunt:</b> Maasdamsesweg - Smidsweg	<b>Waarnemer:</b> Niels Moerenhout
<b>Straatnaam:</b> Smidsweg	<b>Datum:</b> 19 juni 2012
<b>Rijrichting:</b> Maasdamsesweg	<b>Meetperiode:</b> 7.11 - 7.29

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant		3																							3	4
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant		2																							2	3
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant		5																							5	6
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant		4																							4	5
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant																									0	1
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant		2																							2	3
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant		3																							3	4
wachtenden	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	x 5s

**WACHTTIJDMETING**  
Registratieformulier en verzamelstaat

<b>Kruispunt:</b> Maasdamseweg - Smidsweg	<b>Waarnemer:</b> Niels Moerenhout
<b>Straatnaam:</b> Smidsweg	<b>Datum:</b> 19 juni 2012
<b>Rijrichting:</b> Maasdamseweg	<b>Meetperiode:</b> 7.29 - 7.38

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant		1																							1	2
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek			1																						1	
passant				2																					2	3
wachtenden	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek		1																							1	
passant			3																						3	4
wachtenden	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek		1																							1	
passant			1																						1	2
wachtenden	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant		1																							1	2
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant		1																							1	2
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	2																								2	int.
vertrek		2																							2	
passant			1																						1	3
wachtenden	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	x 5s

**WACHTTIJDMETING**  
Registratieformulier en verzamelstaat

<b>Kruispunt:</b> Maasdamseweg - Smidsweg	<b>Waarnemer:</b> Niels Moerenhout
<b>Straatnaam:</b> Smidsweg	<b>Datum:</b> 19 juni 2012
<b>Rijrichting:</b> Maasdamseweg	<b>Meetperiode:</b> 7.38 - 7.49

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek		1																							1	
passant			2																						2	3
wachtenden	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek			1																						1	
passant																									0	1
wachtenden	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek			1																						1	
passant				1																					1	2
wachtenden	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek		1																							1	
passant																									0	1
wachtenden	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek		1																							1	
passant			2																						2	3
wachtenden	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant		1																							1	2
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant		1																							1	2
wachtenden	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	x 5s

**WACHTTIJDMETING**  
Registratieformulier en verzamelstaat

<b>Kruispunt:</b> Maasdamsesweg - Smidsweg	<b>Waarnemer:</b> Niels Moerenhout
<b>Straatnaam:</b> Smidsweg	<b>Datum:</b> 19 juni 2012
<b>Rijrichting:</b> Maasdamsesweg	<b>Meetperiode:</b> 7.49 - 8.01

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant		1																							1	2
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant		4																							4	5
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant		4																							4	5
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek			1																						1	
passant				5																					5	6
wachtenden	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant																									0	1
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	2																								2	int.
vertrek		2																							2	
passant	1		1																						2	4
wachtenden	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek				1																					1	
passant																									0	1
wachtenden	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	x 5s



**WACHTTIJDMETING**  
Registratieformulier en verzamelstaat

<b>Kruispunt:</b> Maasdamsesweg - Smidsweg	<b>Waarnemer:</b> Niels Moerenhout
<b>Straatnaam:</b> Smidsweg	<b>Datum:</b> 19 juni 2012
<b>Rijrichting:</b> Maasdamsesweg	<b>Meetperiode:</b> 8.01 - 8.19

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant		1																							1	2
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant																									0	1
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant		1																							1	2
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1	1																							2	int.
vertrek			1			1																			2	
passant						3																			3	5
wachtenden	1	2	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant		7																							7	8
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek			1																						1	
passant				3																					3	4
wachtenden	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek			1																						1	
passant				2																					2	3
wachtenden	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	x 5s

**WACHTTIJDMETING**  
Registratieformulier en verzamelstaat

<b>Kruispunt:</b> Maasdamsesweg - Smidsweg	<b>Waarnemer:</b> Niels Moerenhout
<b>Straatnaam:</b> Smidsweg	<b>Datum:</b> 19 juni 2012
<b>Rijrichting:</b> Maasdamsesweg	<b>Meetperiode:</b> 8.19 - 8.32

verstrekten tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek		1																							1	
passant			1																						1	2
wachtenden	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	x 5s

verstrekten tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek		1																							1	
passant																									0	1
wachtenden	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	x 5s

verstrekten tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek		1																							1	
passant			2																						2	3
wachtenden	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	x 5s

verstrekten tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek		1																							1	
passant			6																						6	7
wachtenden	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	x 5s

verstrekten tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	2	1																							3	int.
vertrek		1	2																						3	
passant																									0	3
wachtenden	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	x 5s

verstrekten tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek		1																							1	
passant			2																						2	3
wachtenden	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	x 5s

verstrekten tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek			1																						1	
passant				2																					2	3
wachtenden	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	x 5s

**WACHTTIJDMETING**  
Registratieformulier en verzamelstaat

<b>Kruispunt:</b> Maasdamsesweg - Smidsweg	<b>Waarnemer:</b> Niels Moerenhout
<b>Straatnaam:</b> Smidsweg	<b>Datum:</b> 19 juni 2012
<b>Rijrichting:</b> Maasdamsesweg	<b>Meetperiode:</b> 8.32 - 8.43

verstrekten tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek		1																							1	
passant			1																						1	2
wachtenden	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	x 5s

verstrekten tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1			1																					2	int.
vertrek			1			1																			2	
passant							12																		12	14
wachtenden	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	x 5s

verstrekten tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant		2																							2	3
wachtenden	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	x 5s

verstrekten tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant																									0	1
wachtenden	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	x 5s

verstrekten tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant		2																							2	3
wachtenden	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	x 5s

verstrekten tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant		2																							2	3
wachtenden	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	x 5s

verstrekten tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant		1																							1	2
wachtenden	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	x 5s

**WACHTTIJDMETING**  
Registratieformulier en verzamelstaat

<b>Kruispunt:</b> Maasdamsesweg - Smidsweg	<b>Waarnemer:</b> Niels Moerenhout
<b>Straatnaam:</b> Smidsweg	<b>Datum:</b> 19 juni 2012
<b>Rijrichting:</b> Maasdamsesweg	<b>Meetperiode:</b> 8.43 - 8.53

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant		1																							1	2
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek		1																							1	
passant			4																						4	5
wachtenden	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	2																								2	int.
vertrek		2																							2	
passant			2																						2	4
wachtenden	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek			1																						1	
passant				1																					1	2
wachtenden	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant																									0	1
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	2																								2	int.
vertrek		2																							2	
passant																									0	2
wachtenden	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	2																								2	int.
vertrek	1	1																							2	
passant																									0	2
wachtenden	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	x 5s

**WACHTTIJDMETING**  
Registratieformulier en verzamelstaat

<b>Kruispunt:</b> Maasdamsesweg - Smidsweg	<b>Waarnemer:</b> Niels Moerenhout
<b>Straatnaam:</b> Smidsweg	<b>Datum:</b> 19 juni 2012
<b>Rijrichting:</b> Maasdamsesweg	<b>Meetperiode:</b> 8.53 - 9.00

verstrekten tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek		1																							1	
passant			1																						1	2
wachtenden	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	x 5s

verstrekten tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek					1																				1	
passant						2																			2	3
wachtenden	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	x 5s

verstrekten tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop																									0	int.
vertrek																									0	
passant																									0	0
wachtenden	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	x 5s

verstrekten tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop																									0	int.
vertrek																									0	
passant																									0	0
wachtenden	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	x 5s

verstrekten tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop																									0	int.
vertrek																									0	
passant																									0	0
wachtenden	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	x 5s

verstrekten tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop																									0	int.
vertrek																									0	
passant																									0	0
wachtenden	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	x 5s

verstrekten tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop																									0	int.
vertrek																									0	
passant																									0	0
wachtenden	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	x 5s

WACHTTIJDMETING  
Resultaten

Kruispunt: <b>Boezembaan - Maasdamseweg</b>	Waarnemer: <b>Rick van der Velden</b>
Straatnaam: <b>Boezembaan</b>	Datum: <b>19 juni 2012</b>
Rijrichting: <b>Maasdamseweg</b>	Meetperiode: <b>16:00 - 18:00</b>

Totaal aantal verkeersdeelnemers	:	72	mvt
Gestopte verkeersdeelnemers	:	30	mvt
Percentage stops	:	42	%
Gemiddelde wachttijd	:	2,3	sec
Maximale wachtrijlengte	:	2	mvt
		12	m

**WACHTTIJDMETING**  
Registratieformulier en verzamelstaat

<b>Kruispunt:</b> Boezembaan - Maasdamseweg	<b>Waarnemer:</b> Rick van der Velden
<b>Straatnaam:</b> Boezembaan	<b>Datum:</b> 19 juni 2012
<b>Rijrichting:</b> Maasdamseweg	<b>Meetperiode:</b> 16:00 - 16:47

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek			1																						1	
passant				1																					1	2
wachtenden	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant		7																							7	8
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek			1																						1	
passant																									0	1
wachtenden	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	2	1	1																						4	int.
vertrek		1	2	1																					4	
passant																									0	4
wachtenden	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	2																								2	int.
vertrek	1	1																							2	
passant			1																						1	3
wachtenden	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	2																								2	int.
vertrek		2																							2	
passant			1																						1	3
wachtenden	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant																									0	1
wachtenden	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	x 5s

**WACHTTIJDMETING**  
Registratieformulier en verzamelstaat

<b>Kruispunt:</b> Boezembaan - Maasdamseweg	<b>Waarnemer:</b> Rick van der Velden
<b>Straatnaam:</b> Boezembaan	<b>Datum:</b> 19 juni 2012
<b>Rijrichting:</b> Maasdamseweg	<b>Meetperiode:</b> 16:47 - 17:13

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant																									0	1
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant		7																							7	8
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek		1																							1	
passant			3																						3	4
wachtenden	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant																									0	1
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek				1																					1	
passant																									0	1
wachtenden	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant		1																							1	2
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant		2																							2	3
wachtenden	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	x 5s



**WACHTTIJDMETING**  
Registratieformulier en verzamelstaat

<b>Kruispunt:</b> Boezembaan - Maasdamseweg	<b>Waarnemer:</b> Rick van der Velden
<b>Straatnaam:</b> Boezembaan	<b>Datum:</b> 19 juni 2012
<b>Rijrichting:</b> Maasdamseweg	<b>Meetperiode:</b> 17:13 - 17:48

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant		3																							3	4
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant																									0	1
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek			1																						1	
passant																									0	1
wachtenden	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek		1																							1	
passant			6																						6	7
wachtenden	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1	1																							2	int.
vertrek		1		1																					2	
passant					1																				1	3
wachtenden	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek	1																								1	
passant		3																							3	4
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek				1																					1	
passant					3																				3	4
wachtenden	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	x 5s

**WACHTTIJDMETING**  
Registratieformulier en verzamelstaat

<b>Kruispunt:</b> Boezembaan - Maasdamseweg	<b>Waarnemer:</b> Rick van der Velden
<b>Straatnaam:</b> Boezembaan	<b>Datum:</b> 19 juni 2012
<b>Rijrichting:</b> Maasdamseweg	<b>Meetperiode:</b> 17:48 - 18:00

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek		1																							1	
passant																									0	1
wachtenden	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek				1																					1	
passant					3																				3	4
wachtenden	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop	1																								1	int.
vertrek			1																						1	
passant																									0	1
wachtenden	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop																									0	int.
vertrek																									0	
passant																									0	0
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop																									0	int.
vertrek																									0	
passant																									0	0
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop																									0	int.
vertrek																									0	
passant																									0	0
wachtenden	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	x 5s

verstreken tijd	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	totaal	blok
stop																									0	int.
vertrek																									0	
passant																									0	0
wachtenden	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	x 5s

**Apeldoorn**

Kanaal Zuid 286

7364 AJ Lieren

Postbus 769

7301 BA Apeldoorn

T 055 711 3 711

F 055 711 3 710

E [apeldoorn@megaborn.com](mailto:apeldoorn@megaborn.com)**Breda**

Brieltjenspolder 28b

4921 PJ Made

Postbus 7013

4800 GA Breda

T 076 820 00 70

F 076 820 00 79

E [breda@megaborn.com](mailto:breda@megaborn.com)**Leiderdorp**

Sisalbaan 5H

2352 AZ Leiderdorp

Postbus 38

2350 AA Leiderdorp

T 071 820 09 80

F 071 820 09 81

E [leiderdorp@megaborn.com](mailto:leiderdorp@megaborn.com)**Waardenburg**

Steenweg 17b

4181 AJ Waardenburg

Postbus 56

4180 BB Waardenburg

T 0418 65 49 00

F 0418 65 49 10

E [info@megaborn.com](mailto:info@megaborn.com)[www.megaborn.com](http://www.megaborn.com)