

**SWOT analyse ontsluiting Vijfakkers-Noord
Gemeente Zuidplas
Definitief rapport**

projectnr. 0259654.00
revisie 01
22 februari 2013

Opdrachtgever

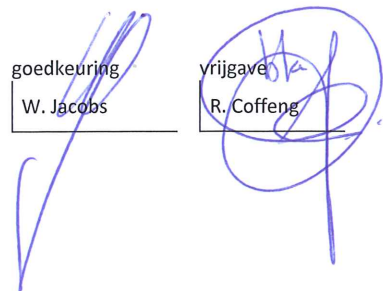
Gemeente Zuidplas
t.a.v. mevrouw A. Oosterlaan
Postbus 100
2910 AC Nieuwekerk aan den IJssel

datum vrijgave
22-02-2013

beschrijving revisie 01
Definitief rapport

goedkeuring
W. Jacobs

vrijgave
R. Coffeng



Projectgroep bestaande uit:

Annet Oosterlaan, Gemeente Zuidplas
Ruud Landa, Gemeente Zuidplas
Henk Verdonk, Gemeente Zuidplas
William Jacobs, Oranjewoud
Mark Heessels, Oranjewoud

Datum van uitgave:

22 februari 2013

Contactadres:

Beneluxweg 7
4904 SJ Oosterhout
Postbus 40
4900 AA Oosterhout

Copyright © 2013

Ingenieursbureau Oranjewoud

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Inhoud

	blz.
1	
Inleiding	2
2	
Huidige situatie.....	3
3	
Vaststellen ontsluitingsvarianten	4
3.1	
Omschrijving varianten	4
3.2	
Woonprogramma en Brede School	5
3.3	
Analyse ontsluitingsvarianten	6
4	
SWOT analyse ontsluitingsvarianten.....	8
5	
Advies.....	9

Bijlage 1: Berekening en inschatting intensiteiten Weidezoo

Bijlage 2: Verdeling van het verkeer per ontsluitingsvariant

1 Inleiding

De gemeente Zuidplas heeft de ambitie om de nieuwbouwwijk Vijfakkers-Noord in Moordrecht te ontwikkelen. Het te ontwikkelen gebied is gelegen tegen de huidige bebouwing van Moordrecht en bevat maximaal 350 woningen en een Brede School. De Brede School biedt ruimte aan maximaal 806 leerlingen.

Deze ambitie heeft zijn effect op de omgeving en dan vooral op de infrastructuur. Tijdens de bewonersbijeenkomst waarin de ambitie is gepresenteerd hebben de bewoners uit Moordrecht hun zorgen uitgesproken. Deze zorgen zijn van verkeerskundige aard, hogere intensiteiten en parkeeroverlast bij het halen en brengen van kinderen.

De nieuw te ontwikkelen wijk zorgt bij de diverse bewoners van Moordrecht voor vragen en bezorgdheden. Deze hebben voornamelijk betrekking op verkeerskundige aspecten. En dan specifiek op de ontsluiting van de nieuwe wijk in relatie tot de verkeersveiligheid. In dit rapport zijn daarom de kansen en bedreigingen alsmede de sterke en zwakke punten in beeld gebracht rond de ontsluitingsvarianten van de nieuwe wijk. Hierbij is vanuit het verkeerskundig oogpunt gekeken naar de beste oplossing.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de huidige situatie beschreven van de aansluitende wegen van het plangebied. Hierin zijn de capaciteit en intensiteiten behandeld. In hoofdstuk 3 komen de ontsluitingsvarianten aan bod, is het woonprogramma weergegeven en is de analyse per ontsluitingsvariant beschreven. In hoofdstuk 4 is een SWOT analyse per variant uitgevoerd. Tot slot is in hoofdstuk 5 het advies gegeven, voor de beste ontsluiting voor de nieuwbouwwijk.

2 Huidige situatie

In figuur 1.1 is de kern Moordrecht weergegeven met daarin gesitueerd de geplande woonwijk Vijfackers-Noord (rood). Aan de noordoostkant van het plangebied ligt de Middelweg en aan de zuidkant de Weidezoom.



Figuur 2.1 Moordrecht en plangebied (rood).

Capaciteit

De Middelweg heeft een ontsluitende functie in Moordrecht en is vrij breed in vergelijking met standaard 50 km/u wegen. De capaciteit van deze weg wordt geschat op maximaal 15.000 mvt per etmaal.

De Weidezoom is een 30 km/h straat met een ontsluitende functie voor een woonwijk en een sportcentrum. De capaciteit van deze straat wordt geschat op maximaal 6.000 mvt per etmaal.

Hieronder zijn de capaciteitsklassen weergegeven voor de twee wegen:

Intensiteit 50 km/h (per etmaal)	Intensiteit 30 km/h (per etmaal)	Toelichting op de klassen
< 10.000 mvt	< 4.000 mvt	groen: zeer acceptabele intensiteit
10.000 - 15.000 mvt	4.000 - 6.000 mvt	oranje: acceptabele intensiteit, maar kan in specifieke gevallen tot overlast zorgen over het algemeen te hoge intensiteit, maar kan in sommige gevallen met de juiste inrichting toch wel acceptabel zijn
> 15.000 mvt	> 6.000 mvt	rood:
Middelweg	Weidezoom	

Tabel 2.1 capaciteitsklassen per type weg

Huidige intensiteiten

Op basis van telgegevens uit december 2012 (Middelweg) en een inschatting van de verkeersgeneratie voor de Weidezoom (zie bijlage 1), zijn de volgende intensiteiten vastgesteld:

Intensiteiten mvt etmaal huidige situatie	
Straatnaam:	Intensiteiten
Middelweg	7.832
Weidezoom	3.368

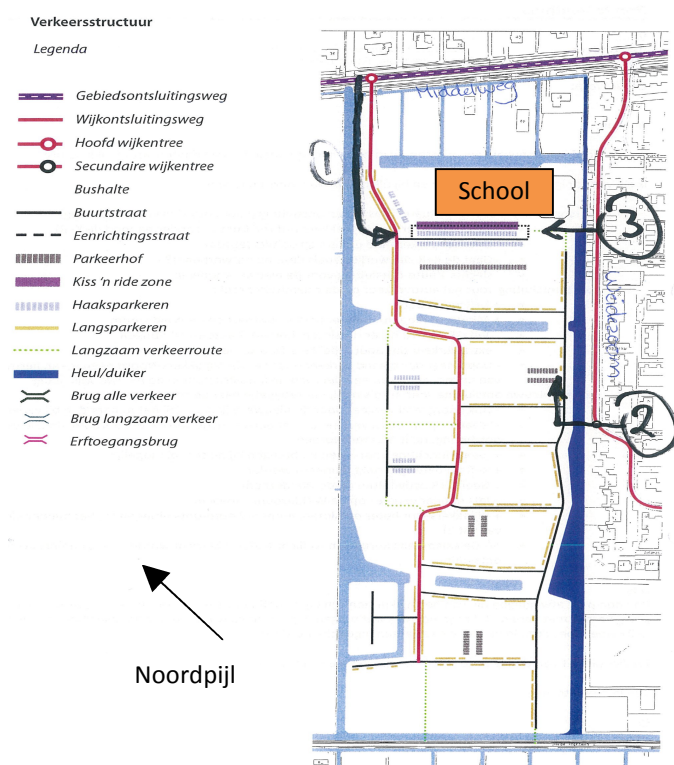
Tabel 2.2 huidige intensiteiten mvt/etmaal

De huidige intensiteiten op zowel de Middelweg als Weidezoom zijn acceptabel in de huidige situatie, omdat deze ruim onder de maximale intensiteit zitten.

3 Vaststellen ontsluitingsvarianten

3.1 Omschrijving varianten

In totaal zijn vier ontsluitingsvarianten opgesteld. Uit de analyse blijkt welke variant zorgt voor een robuuste en verkeersveilige ontsluiting van de Vijfakkers-Noord. Alle ontsluitingen maken het gebied bereikbaar voor zowel auto als langzaam verkeer, maar hebben al dan niet in combinatie met elkaar een verschillend effect op de infrastructuur. De situering van de ontsluitingswegen zijn weergegeven in figuur 3.1.



Figuur 3.1 nieuwe situatie en ontsluitingsvarianten

1. Enkel een ontsluiting aan de Middelweg (ontsluiting 1) ;

Al het verkeer gaat via de Middelweg en een klein deel van de verplaatsingen dat naar de Brede School gaat zal naar verwachting uit het gebied zelf komen.

2. Een ontsluiting aan de Middelweg (ontsluiting 1) en Weidezoo (ontsluiting 2);

Door twee ontsluitingen van de nieuwbouwwijk zal het verkeer zich spreiden door het plangebied. Naar verwachting zal het gros van de bewoners in het plangebied via de Middelweg (ontsluiting 1) het gebied verlaten, aangezien deze ontsluiting het dichtst bij de A20 ligt en hier het grootste deel van het verkeer op gericht is. Een deel van het verkeer dat de school als bestemming heeft en uit Moordrecht-oost komt zal gebruik maken van ontsluiting 2; Het overige verkeer uit Moordrecht van ontsluiting 1.

3. Een ontsluiting aan de Middelweg (ontsluiting 1) en Weidezoo (ontsluiting 3);

Door twee ontsluitingen van de nieuwbouwwijk zal het verkeer zich spreiden door het plangebied. Een deel van het verkeer dat de school als bestemming heeft en uit Moordrecht komt zal gebruik maken van ontsluiting 3; Het andere deel uit Moordrecht van ontsluiting 1. Naar verwachting zal het gros van de bewoners via de Middelweg (ontsluiting 1) het gebied verlaten aangezien deze ontsluiting het dichtst bij de A20 ligt en hier het grootste deel van het verkeer op gericht is.

4. Een ontsluiting aan de Middelweg (ontsluiting 1) en Weidezoo (ontsluiting 2 en 3);

Door drie ontsluitingen van de nieuwbouwwijk zal het verkeer zich nog meer spreiden door het plangebied. De bewoners zullen naar verwachting ontsluiting 1 gebruiken, omdat deze nog steeds het gunstigste ligt qua ontsluiting ten opzicht van 2 en 3. Verkeer uit Moordrecht dat de school als bestemming heeft zal voornamelijk via de ontsluiting 3 gaan. Ontsluiting 2 wordt voornamelijk gebruikt door een klein deel verkeer uit het zuidoosten van Moordrecht.

3.2 Woonprogramma en Brede School

In hoofdstuk 2 zijn de huidige intensiteiten bepaald. De vraag is echter wat het effect van de nieuwe woonwijk is op de bestaande direct omliggende infrastructuur en hoe dit verkeer zich verdeelt binnen de vier varianten. Om een goed beeld van de hoeveelheid toekomstig verkeer te krijgen is op basis van kengetallen een inschatting van het extra verkeer gemaakt.

Op basis van CROW publicatie 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie) en 272 (Verkeersgeneratie voorzieningen) is de verkeersgeneratie van de nieuwbouwwijk en Brede School berekend. Hieronder is aan de hand van het aantal en type woningen en aantal leerlingen op de Brede School de verkeersgeneratie bepaald. Hieronder is deze weergegeven.

WONINGEN		totaal	Kengetal	
sociale huur meergezinswoningen	10%	35	6	210
sociale koop meergezinswoningen	10%	35	7,8	273
goedkope koop woningen	10%	35	7,8	273
Koopwoningen middelduur	40%	140	8,2	1.148
Koopwoningen duur	30%	105	8,6	903
Woningen totaal		350		
Subtotaal				2.807 mvt per etmaal

BREDE SCHOOL		totaal	Kengetal	
Aantal leerlingen (per 10 leerlingen 6,4)		80,6	6,4	516
Subtotaal				516 mvt per etmaal

TOTAAL PROGRAMMA				
Woningen totaal				2.807
Brede School totaal				516
Totaal				3.323 mvt per etmaal

Tabel 3.1 verkeersgeneratie plangebied

Volgens tabel 3.1 genereert het woonprogramma 2.807 mvt/etmaal en de Brede School 516 mvt/etmaal. Het woonprogramma en de Brede School zullen naar verwachting in totaal voor 3.323 mvt per etmaal genereren in het gebied. In de spits komt dit grofweg neer op 350 mvt/uur.

In de volgende paragraaf is op basis van de verdeling van het verkeer beschreven welke ontsluitingsvarianten het gunstigste zijn voor Moordrecht, gelet op bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

3.3 Analyse ontsluitingsvarianten

Aan de hand van de berekende cijfers in paragraaf 2.3 en de verwachte verspreiding van het verkeer door het gebied per ontsluitingsvariant zijn de volgende intensiteiten ontstaan. Het totale verkeer blijft hetzelfde, maar door de verdeling van het verkeer ontstaan verschillen per variant op de directe wegen. In bijlage 2 is een visuele weergave te vinden met de exacte verdelingen van het verkeer. In de tabellen hieronder staan de verwachte totale intensiteiten per etmaal op de directe wegen.

1. Enkel een ontsluiting aan de Middelweg (ontsluiting 1);

Hieronder zijn de intensiteiten weergegeven als ontsluitingsvariant 1 wordt toegepast in het gebied. Dit zijn de intensiteiten als alleen ontsluiting 1 wordt gerealiseerd. Voor zowel de Middelweg als de Weidezoom blijven de etmaalintensiteiten onder de maximumgrens. Naar verwachting zullen op de beide wegen geen doorstromingsproblemen zich voordoen.

Intensiteiten met huidige situatie en nieuwbouwwijk	
Straatnaam:	Intensiteiten
Middelweg	11.128
Weidezoom	3.895

Tabel 3.2 Intensiteiten op de Middelweg en Weidezoom bij ontsluitingsvariant 1

Naar verwachting ontstaan er weinig parkeerproblemen, omdat al het verkeer richting de Brede School direct langs de parkeerplaatsen komt gereden en vervolgens door de eenrichtingsweg weer terug wordt geleid.

2. Een ontsluiting aan de Middelweg (ontsluiting 1) en Weidezoom (ontsluiting 2);

De intensiteiten als ontsluitingsvariant 2 wordt toegepast staan hieronder weergegeven. Naar verwachting zullen op de beide wegen geen directe doorstromingsproblemen voordoen. De mogelijkheid bestaat wel dat het op sommige momenten het druk is op de Weidezoom, gelet op de intensiteit en capaciteit van deze weg.

Intensiteiten met huidige situatie en nieuwbouwwijk	
Straatnaam:	Intensiteiten
Middelweg	11.118
Weidezoom	4.465

Tabel 3.3 Intensiteiten op de Middelweg en Weidezoom bij ontsluitingsvariant 2

Naar verwacht ontstaan er weinig parkeerproblemen, omdat al het verkeer richting de Brede School direct langs de parkeerplaatsen komt gereden en vervolgens door de eenrichtingsweg weer terug wordt geleid.

3. Een ontsluiting aan de Middelweg (ontsluiting 1) en Weidezoom (ontsluiting 3);

Hieronder zijn de intensiteiten weergegeven als ontsluitingsvariant 3 wordt toegepast in het gebied. Op de beide wegen zullen naar verwachting geen directe doorstromingsproblemen voordoen. Gelet op de intensiteit en capaciteit van deze Weidezoom bestaat wel de mogelijkheid dat op sommige momenten het druk is op deze weg,

Intensiteiten met huidige situatie en nieuwbouwwijk	
Straatnaam:	Intensiteiten
Middelweg	10.858
Weidezoom	4.348

Tabel 3.4 Intensiteiten op de Middelweg en Weidezoom bij ontsluitingsvariant 3

Naar verwachting ontstaan parkeerproblemen rond de school, omdat doorgaand verkeer langs de Brede school komt gereden. Ouders zetten het kind dan mogelijk in het gebied af tussen de Weidezoom en de

parkeerplaatsen, waardoor mogelijk wildparkeren ontstaat. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede.

4. Een ontsluiting aan de Middelweg (ontsluiting 1) en Weidezoom (ontsluiting 2 en 3);

De intensiteiten als ontsluitingsvariant 4 wordt toegepast staan hieronder weergegeven. Naar verwachting zullen op de beide wegen geen directe doorstromingsproblemen voordoen. Op sommige momenten bestaat de mogelijkheid dat het druk is op de Weidezoom, gelet op de intensiteit en capaciteit van deze weg.

Intensiteiten met huidige situatie en nieuwbouwwijk	
Straatnaam:	Intensiteiten
Middelweg	8.728
Weidezoom	4.790

Tabel 3.5 Intensiteiten op de Middelweg en Weidezoom bij ontsluitingsvariant 4

Naar verwacht ontstaan mogelijk parkeerproblemen rond de school, omdat doorgaand verkeer langs de Brede School komt gereden. Ouders zetten het kind dan mogelijk in het gebied af tussen de Weidezoom en de parkeerplaatsen, waardoor wildparkeren ontstaat.

Uit de intensiteiten per variant blijkt dat beide wegen de intensiteiten aankunnen en de verschillen onderling niet zo groot zijn.

4 SWOT analyse ontsluitingsvarianten

In hoofdstuk 3 is gebleken dat alle ontsluitingsvarianten haalbaar zijn wat betreft intensiteiten op de aansluitende wegen. Om verder te kijken dan alleen maar de harde cijfers, is een SWOT analyse opgesteld. Vanuit het oogpunt van een verkeerskundige is de SWOT analyse per ontsluitingsvariant uitgevoerd. Hierbij is rekening gehouden met verkeersveiligheid, doorstroming en parkeren.

1. Enkel een ontsluiting aan de Middelweg (ontsluiting 1) ;

Sterke punten <ul style="list-style-type: none"> Een duidelijke entree van het gebied; Alleen bestemmingsverkeer in het gebied zorgt voor relatief hogere verkeersveiligheid; Geen doorgaand verkeer voor de school draagt bij aan verkeersveiligheid. 	Zwakke punten <ul style="list-style-type: none"> In spitsperiodes kan het druk zijn bij de entree van het gebied; Lange omrijdafstand voor langzaam verkeer vanuit huidige kern Moordrecht; Geen directe aansluiting/ontsluiting bij de Brede School.
Kansen <ul style="list-style-type: none"> Minder kans op sluipverkeer door de wijk; Minder kans op wildparkeren door het éénrichtingscircuit voor de school. 	Bedreigingen <ul style="list-style-type: none"> Bij calamiteit maar één entree tot het gebied; Door omrijdbeweging langzaam verkeer kans op veel autogebruik; Meer kinderen met de auto gebracht naar school door omrijdbeweging langzaam verkeer.

Tabel 4.1 SWOT analyse ontsluiting 1

2. Een ontsluiting aan de Middelweg (ontsluiting 1) en Weidezooom (ontsluiting 2);

Sterke punten <ul style="list-style-type: none"> Een goede bereikbaarheid vanuit de twee invalshoeken van het plangebied; Geen doorgaand verkeer voor de school draagt bij aan verkeersveiligheid.; Relatief kleine omrijdafstanden langzaam verkeer. 	Zwakke punten <ul style="list-style-type: none"> Geen duidelijk entree van het gebied; Geen directe aansluiting/ontsluiting bij de Brede School.
Kansen <ul style="list-style-type: none"> Bij calamiteiten twee aanrijdroutes of vluchtroutes; Door de kleine omrijd beweging meer kans op fietsgebruik richting Brede School; Minder kans op wildparkeren door het éénrichtingscircuit voor de school. 	Bedreigingen <ul style="list-style-type: none"> Mogelijke kans op sluipverkeer door de wijk door verkeer uit zuidoost Moordrecht richting de A20.

Tabel 4.2 SWOT analyse ontsluiting 1 en 2

3. Een ontsluiting aan de Middelweg (ontsluiting 1) en Weidezooom (ontsluiting 3);

Sterke punten <ul style="list-style-type: none"> Een goede bereikbaarheid vanuit de twee inrichtingen van het plangebied; Relatief kleine omrijdafstanden langzaam verkeer. 	Zwakke punten <ul style="list-style-type: none"> Doorgaande route voor de Brede School; Geen duidelijk entree van het gebied.
Kansen <ul style="list-style-type: none"> Bij calamiteiten twee aanrijdroutes of vluchtroutes; Door de kleine omrijdbeweging meer kans op fietsgebruik. 	Bedreigingen <ul style="list-style-type: none"> Mogelijke kans op sluipverkeer; Doorgaand verkeer door de wijk langs de Brede School. Kans op parkeren voor de school, buiten de vakken.

Tabel 4.3 SWOT analyse ontsluiting 1 en 3

4. Een ontsluiting aan de Middelweg (ontsluiting 1) en Weidezooom (ontsluiting 2 en 3);

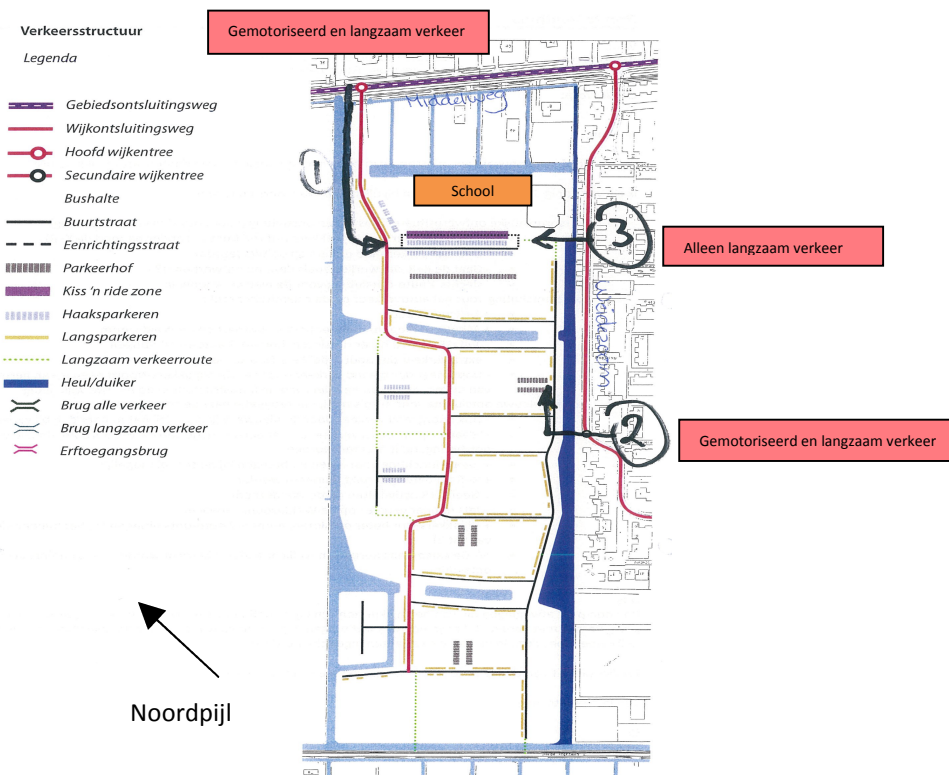
Sterke punten <ul style="list-style-type: none"> Goede bereikbaarheid van het plangebied door drie ontsluitingen; Relatief kleine omrijdafstanden langzaam verkeer. 	Zwakke punten <ul style="list-style-type: none"> Doorgaande route voor de Brede School; Geen duidelijk entree van het gebied.
Kansen <ul style="list-style-type: none"> Bij calamiteiten twee aanrijdroutes of vluchtroutes; Door de kleine omrijdbeweging meer kans op fietsgebruik. 	Bedreigingen <ul style="list-style-type: none"> Mogelijke kans op sluipverkeer; Doorgaand verkeer door de wijk voor de Brede School; Kans op parkeren voor de school, buiten de vakken.

Tabel 4.4 SWOT analyse ontsluiting 1, 2 en 3

5 Advies

Combinatie ontsluitingsvariant 2 en 3

De ontsluitingsvariant 2 (aansluiting 1 op de Middelweg en ontsluiting 2 op de Weidezoo) komt het meest gunstig uit de SWOT analyse, gelet op het aantal sterke punten en kansen. Toch zijn er ook zwakke punten en bedreigingen voor deze variant. Door een combinatie van de ontsluitingsvarianten 2 en 3 komt de ontsluiting van de Vijfackers-Noord wat betreft verkeersveiligheid en bereikbaarheid het beste uit. Deze combinatie houdt in dat ontsluiting 1 en 2 voor zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer bereikbaar is en ontsluiting 3 voor alleen langzaam verkeer voor de Brede School. Deze combinatie zorgt ervoor dat gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer voor de school grotendeels gescheiden zijn. Dit zorgt voor een betere verkeersveiligheid rond de school en resulteert in voldoende ruimte en overzicht om te parkeren.



Figuur 5.1 Voorkeursvariant voor de ontsluiting van de Vijfackers-Noord

Sluipverkeer

Het gebied dat eventueel sluipverkeer genereert betreft het sportcentrum en een 50-tal woningen. Het totale verkeer vanuit de Sportlaan richting de A20 en vice versa via de Weidezoo zal zo'n 800 mvt/etmaal zijn. Dit is in theorie het maximaal potentieel sluipverkeer dat uit deze hoek komt. Door de Middelweg en Weidezoo de doorgaande route te laten vormen, wordt de kans groter dat verkeer niet via de Vijfackers-Noord zal rijden. Een afslaan beweging van de Weidezoo de nieuwe wijk in moet onaantrekkelijk gemaakt worden middels een fysieke maatregel (krappe boogstraal, inrit constructie etc.) Ook het water zorgt al voor een duidelijke barrière tussen de Weidezoo en nieuwbouwwijk. Tevens dienen de buurtstraten in de nieuwbouwwijk geen doorgaande route uitstraling te hebben. Dit alles zorgt ervoor dat het voor sluipverkeer niet aantrekkelijk wordt om door de Vijfackers-Noord te rijden. Door het toepassen van de maatregelen zal het sluipverkeer voorkomen kunnen worden.

Inrichting Weidezoo

Een nadeel kan zijn dat kinderen op de Weidezoo worden afgezet om het laatste stukje te lopen. Doordat auto's stoppen op de Weidezoo ontstaan hierdoor mogelijk doorstromings- en verkeersveiligheidsproblemen. Met de inrichting van de Weidezoo ter hoogte van ontsluiting 3 dient

hiermee rekening gehouden te worden. Door de huidige situatie met bestaande woningen en de parkeerbehoefte zijn kritische kanttekeningen te zetten rond de situatie bij ontsluiting 3. Om verkeersveiligheid en de doorstroming acceptabel te maken, kan dit worden vormgegeven door een kiss- en ridestrook tussen de Weidezoo en de watergang. De kiss- en ridestrook zorgt ervoor dat het in en uitstappen van de kinderen niet op de rijbaan gebeurt. Voor de kiss- en ridestrook dient wel voldoende ruimte gereserveerd te worden. Daarnaast dienen de huidige parkeervakken nabij ontsluiting 3 te worden verwijderd. Hierbij moet gedacht worden aan een strook van zo'n 50 meter (25 meter links en 25 meter rechts) vanaf de ontsluiting. Dit zorgt voor ruimte en overzicht voor het langzaam verkeer dat oversteekt ter hoogte van ontsluiting 3. De overige haaksparkeervakken direct aan de Weidezoo dienen te worden vervangen door langsparkeren om de doorstroming te verhogen. Door het langsparkeren ontstaat een overzichtelijke verkeers- beweging en afwikkeling.

Bijlage 1: Berekening en inschatting intensiteiten Weidezoo

Inschatting intensiteiten Weidezoo:

Op basis van verkeersgeneratie (CROW 317) :

woning of voorziening	aantal	kengetal	totaal
Tussen/ hoek koopwoningen	400	7,8	3.120
250m2 zwembad	2,5	31,5	79
80 m2 zwembad	0,8	31,5	25
800 m2sporthal (20 x 40 m)	8	10,05	80
800 m2 sportzaal (20 x 40m)	8	13,15	105
			3.410

Op basis van parkeerkencijfers (CROW 272):

	Ha terrein, veld en 100m2 BVO	Parkeervakken per veld	Parkeervakken totaal	productie / attractie	Aantal verplaatsingen	Trainingen per veld
Korfbalvelden (0,36 ha)	0,36	20	7,2	14,4	29	(2 trainingen per werkdag per veld)
Zes Tennisvelden	6	2,5	15	30	120	(2 trainingen per werkdag per veld)
					149	

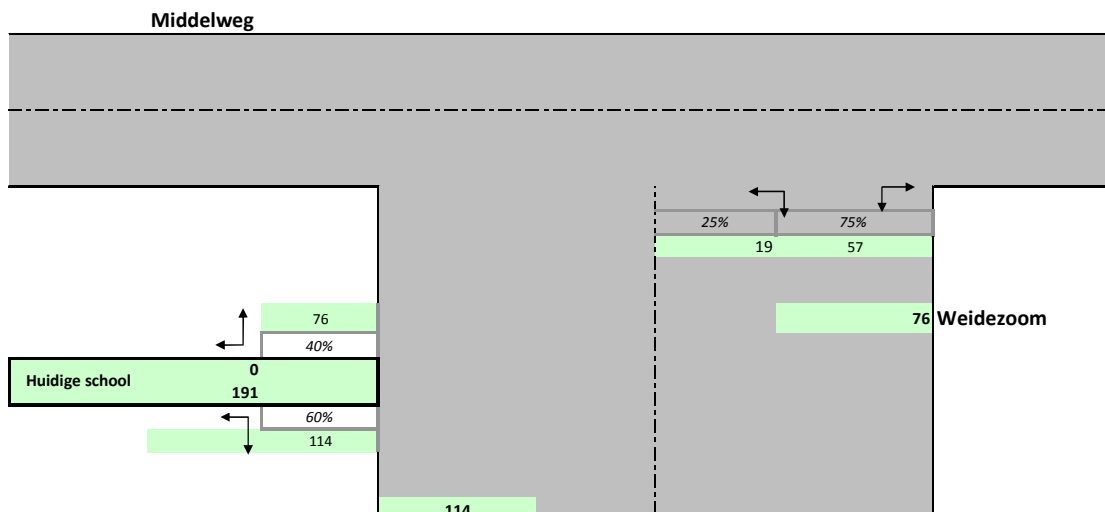
Totaal Weidezoo	3.414 + 149 = 3.558 mvt etmaal
-----------------	---------------------------------------

De huidige basisschool zorgt al voor verplaatsingen. Deze intensiteiten zitten al in de 3.558 mvt etmaal. Om te zorgen dat een kaal plangebied ontstaat worden de intensiteiten van de huidige basisschool van de intensiteiten afgehaald.

Inschatting verkeersgeneratie huidige school:

	Aantal leerlingen 298 (per 10 leerlingen)	Per leerlingen	Aantal verplaatsingen
Huidige basisschool	29,8	6,4	191

Verdeling van het verkeer vanaf de huidige basis school:

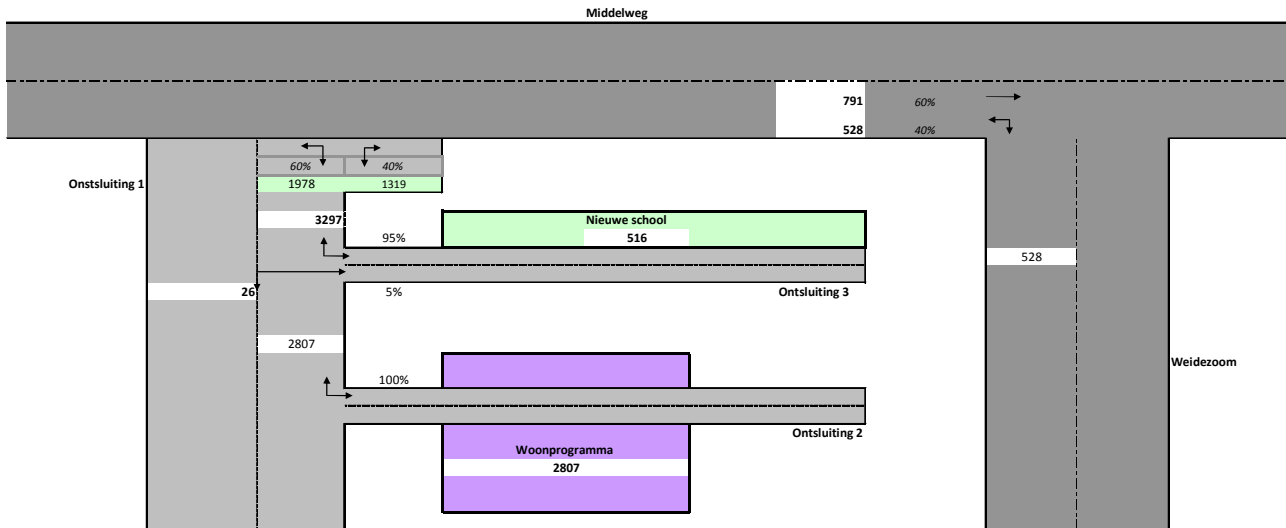


Verkeersgeneratie basisschool minus de huidige intensiteiten:

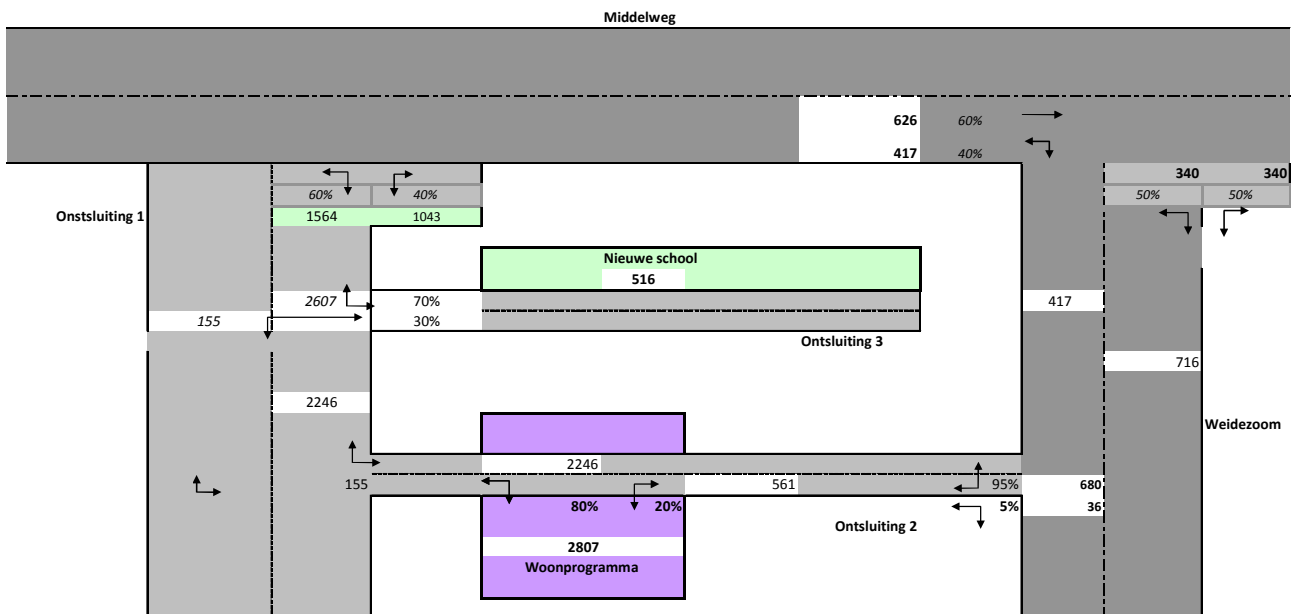
Intensiteiten in de huidige situatie		Verplaatsingen van de huidige school		Huidige situatie zonder de school	
Straatnaam:	Intensiteiten	Straatnaam:	Intensiteiten	Straatnaam:	Intensiteiten
Middelweg	7.907	Middelweg	76	Middelweg	7.831
Weidezoon	3.558	Weidezoon	191	Weidezoon	3.368

Bijlage 2: Verdeling van het verkeer per ontsluitingsvariant

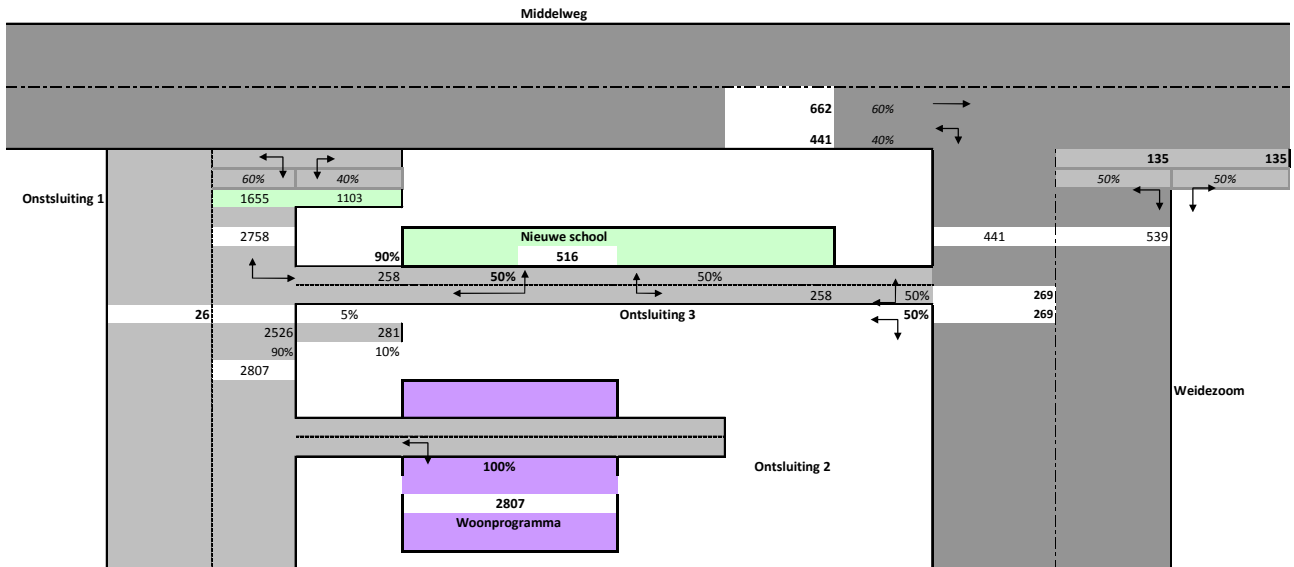
Ontsluitingsvariant 1



Ontsluitingsvariant 2



Ontsluitingsvariant 3



Ontsluitingsvariant 4

