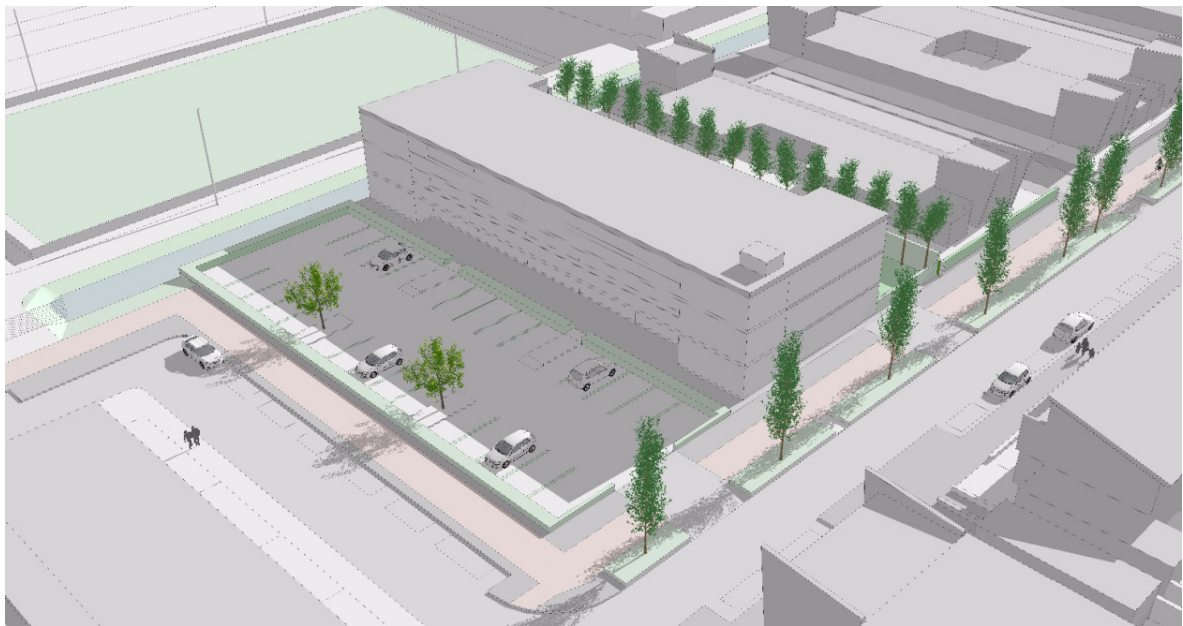


Wissing BV

CKC locatie in Alblasserdam

Verkeerskundige analyse



Wissing BV

CKC locatie in Alblasserdam

Verkeerskundige analyse

Datum 27 november 2019

Kenmerk RPT19160773-02

Verklaring en documentatie

Opdrachtgever(s)	Wissing BV
Titel rapport	CKC locatie in Alblasserdam Verkeerskundige analyse
Kenmerk	RPT19160773-02
Datum publicatie	27 november 2019
Projectteam opdrachtgever(s)	Mevrouw D. Best
Projectteam BuroDB	de heer T.S. de Boer
Projectomschrijving	Verkeerskundige analyse en beoordeling van het plan voor de realisatie van het plan op de CKC locatie aan de Groen van Prinstererstraat 190 in Alblasserdam. Het plan omvat de realisatie van twintig sociale huurappartementen en bijbehorend parkeerterrein.

Advies en rapport	BuroDB
Adres	Eise Eisingastraat 20
Postcode	8801 KG
Plaats	FRANEKER
Telefoon	+31 (0)6 209 57 903
Website	www.burodb.nl
E-mail	info@burodb.nl

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem/haar gebruikt worden voor het doel waarvoor het is opgesteld, met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij BuroDB.

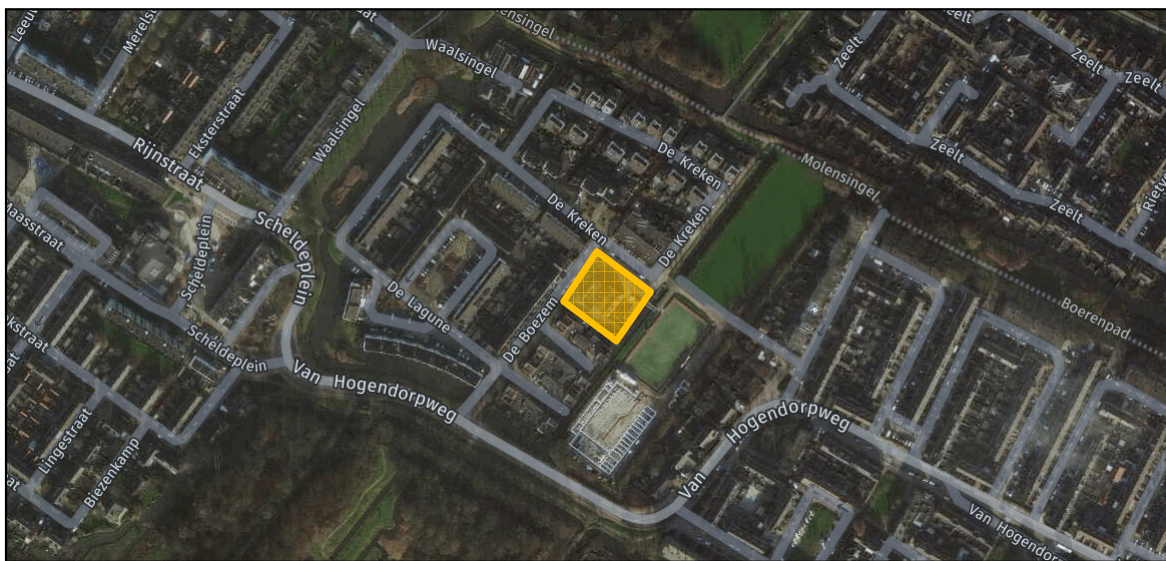
	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Het plan en de uitgangspunten	3
3	Analyse en beoordeling	5
3.1	Verkeersgeneratie, ontsluiting en verkeersafwikkeling	5
3.2	Verkeersveiligheid	8
3.3	Leefbaarheid omgeving	8
3.4	Parkeren	9
4	Resumé	10
 Bijlagen		
1	Verkeersgegevens RVMK DS 2018	

1 Inleiding

Woningcorporatie Woonkracht 10 heeft plannen voor de bouw van een appartementengebouw aan de Groen van Prinstererlaan 190 in Alblasterdam. Voor dit plan wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

In de voormalige situatie was op deze locatie een sportkantine aanwezig. Deze is inmiddels gesloopt. Het plan bestaat uit de bouw van een appartementengebouw bestaande uit drie bouwlagen. Het gebouw biedt plaats aan 20 sociale huurwoningen.

In figuur 1 is de ligging van de planlocatie in Alblasterdam weergegeven.



Figuur 1: Situering planlocatie in Alblasterdam

Voor het plan is een voorlopig ontwerp opgesteld. In figuur 2 is hiervan een impressie gegeven.

Voor realisatie van het plan wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Wissing BV voert voor Woonkracht 10 de benodigde werkzaamheden uit en stelt voor het plan de ruimtelijke onderbouwing op. Voor deze ruimtelijke onderbouwing is onder meer inzicht gewenst in de verkeerseffecten van het plan en in consequenties ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit.

Wissing heeft aan BuroDB opdracht verleend voor het uitvoeren van de benodigde onderzoeken voor de drie genoemde aspecten. Het onderzoek voor het onderdeel verkeer is in deze rapportage beschreven.



Figuur 2: 3D-Impressie plan voor de CKC-locatie in Alblaserdam Alblaserdam (bron: A3 Architecten)

2 Het plan en de uitgangspunten

De planlocatie heeft als adres Groen van Prinstererstraat 190 maar is gelegen op de hoek van De Boezem en De Kreken in Alblasterdam. De planlocatie is daarmee gelegen in een 30 km/uur-gebied. In figuur 2.1 is een foto van de huidige situatie van de planlocatie weergegeven, gezien vanaf de noordzijde.



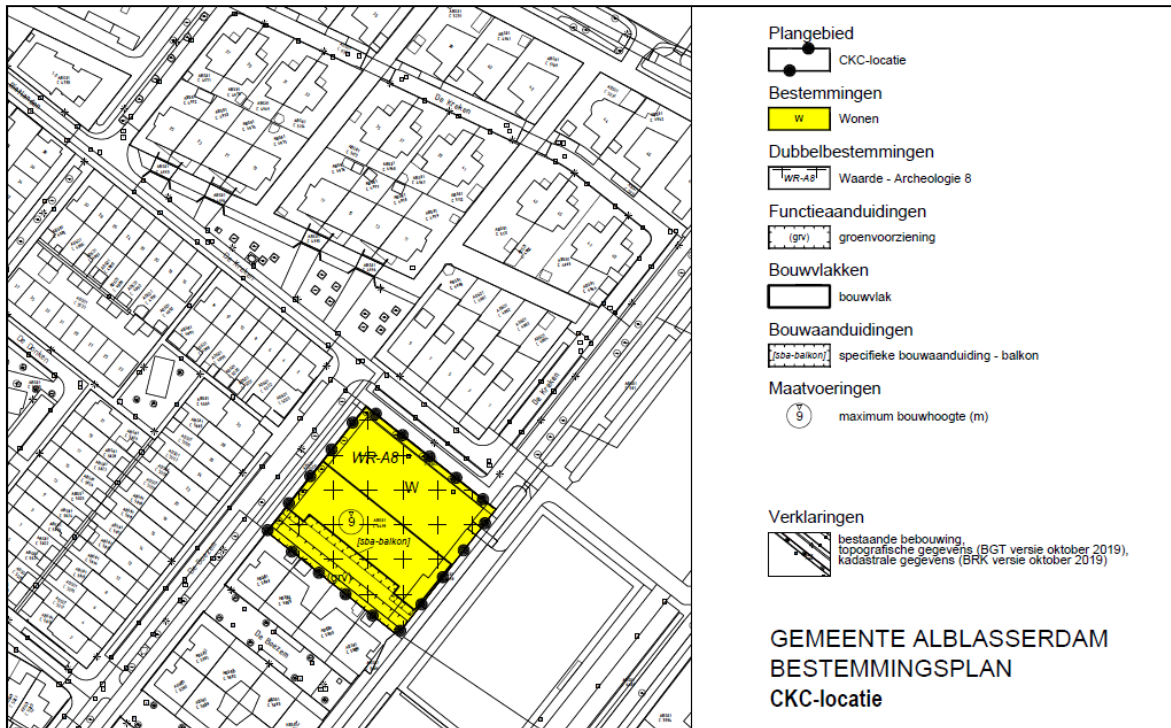
Figuur 2.1: Weergave planlocatie CKC locatie in Alblasterdam in de voormalige situatie (foto: Google Streetview)

Het plan omvat de realisatie van een appartementengebouw van drie bouwlagen dat ruimte biedt aan in totaal 20 sociale huurwoningen.

Naast het gebouw wordt voorzien in parkeergelegenheid voor bewoners en bezoekers van het gebouw. De plankaart van het plan is opgesteld door Wissing. In figuur 2.2 is deze plankaart weergegeven.

Het plan is gelegen in de gemeente Alblasterdam. Dit is een gemeente die volgens de definities van het CROW¹ kan worden ingedeeld in een matig stedelijk gebied (stedelijkheidsgraad 3). De planlocatie is volgens die zelfde definities gelegen in de 'Rest van de bebouwde kom'.

¹ Het CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer



Figuur 2.2: Plankaart bestemmingsplan CKC locatie in Alblasterdam (bron: Wissing)

3 Analyse en beoordeling

Het plan op de CKC locatie in Alblasserdam is geanalyseerd en beoordeeld op de verkeerskundige aspecten. De bevindingen zijn hierna per relevant onderwerp beschreven. Deze onderwerpen zijn:

- De verkeersgeneratie, de ontsluiting en verkeersafwikkeling;
- De verkeersveiligheid;
- De (verkeers)leefbaarheid;
- Parkeren.

In de volgende paragrafen zijn deze onderwerpen voor het plan nader beschreven en beoordeeld.

3.1 Verkeersgeneratie, ontsluiting en verkeersafwikkeling

Verkeersgeneratie

Bij de bepaling van de verkeersaantrekkende werking van het plan op de CKC locatie in Alblasserdam is uitgegaan van daarvoor opgestelde kencijfers van het CROW. Hierbij is gebruik is gemaakt van de in december 2018 uitgegeven CROW-publicatie 381 en de (bijbehorende) rekentool 'Verkeersgeneratie & Parkeren' van het CROW.

In de huidige situatie is op de planlocatie een sportkantine aanwezig. Op gezette tijden, met name tijdens de weekenden en 's avonds bij trainingen, was er sprake van een verkeersaantrekkende werking van deze kantine. Met de komst van de nieuwe sporthal Molenzicht met kantine aan de Van Hogendorpweg, heeft dit verkeer een andere bestemming en maakt het geen gebruik meer van De Boezem en De Kreken. Bij dit onderzoek is er echter niet specifiek rekening gehouden met een afname van verkeer op deze wegen.

De verkeersaantrekkende werking van het plan is bepaald aan de hand van CROW-kencijfers. In de nieuwe situatie is op de planlocatie sprake van twintig sociale huurappartementen in het middeldure segment. De verkeersaantrekkende werking van deze appartementen ligt volgens het CROW tussen 5,2 en 6,0 autoritten per woning. Dit is gemiddeld 5,6 autoritten per woning per etmaal. Voor het plan gaat het dan in totaal om circa 112 autoritten per etmaal. Naar verwachting zal dit verkeer in zijn totaliteit gebruik maken van de route via De Boezem, van en naar de Van Hogendorpweg.

Verkeersafwikkeling

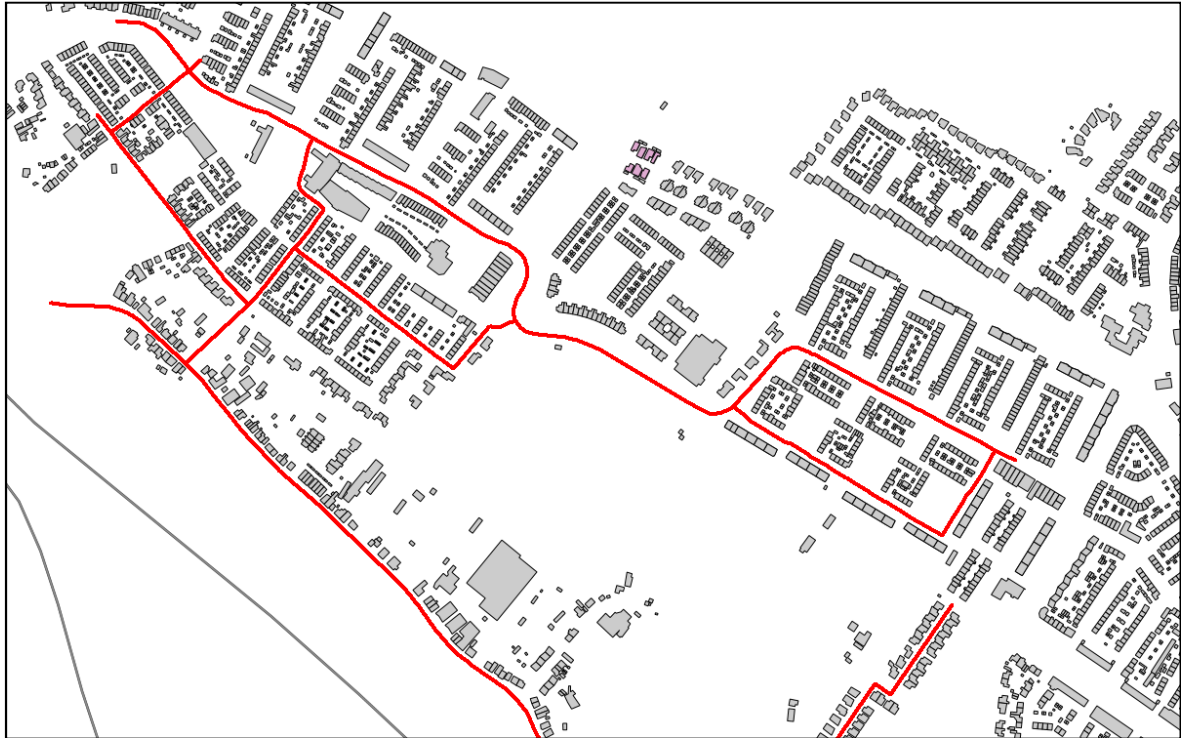
Gegevens over de verkeerssituatie op de wegen rondom de planlocatie in Alblasserdam zijn aangeleverd door de omgevingsdienst Zuid Holland Zuid (OZHZ). Het betreft de verkeersprognoses van het jaar 2030 welke zijn ontleend aan de Regionale Verkeersmilieukaart (RVMK DS 2018) van de regio Drechtsteden. Het plan van de CKC locatie maakt hiervan nog geen onderdeel uit.

De wegen De Boezem en De Kreken maken geen onderdeel uit van de RVMK. De toekomstige verkeersintensiteit op deze weg is daarom ingeschat op basis van het aantal woningen die middels deze weg(en) zijn ontsloten aan de Van Hogendorpweg en de rest van de omliggende wegen.

Voor de inschatting van de in de toekomst te verwachten verkeersintensiteit op De Boezem is uitgegaan van het verkeer behorende bij het aantal van 100 woningen dat van deze weg gebruik maakt. Dit aantal woningen is inclusief de 20 nieuwe woningen van het plan. Uitgaande van een gemiddelde

verkeersgeneratie van 8,0 autoritten per woning per etmaal, is de verwachte verkeersintensiteit op De Boezem (en De Kregen) maximaal 800 motorvoertuigen per etmaal. Zowel het hierbij gebruikte totale aantal woningen in de wijk als het gehanteerde kencijfer zijn bij deze berekening hoog aangenomen. Dit betekent dat het aantal van 800 motorvoertuigen per etmaal als maximaal en daarmee worst case kan worden aangehouden. De voor het plan bepaalde 112 autoritten per etmaal maken onderdeel uit van deze totale verkeersprognose van de weg. De intensiteit is representatief voor een gemiddelde werkdag.

De Van Hogendorpweg maakt wel onderdeel uit van de RVMK. In figuur 3.1 is een uitsnede van het wegnennet van de RVMK weergegeven.



Figuur 3.1: Uitsnede wegnennet RVMK DS 2018

Een overzicht van de verkeersgegevens voor het planjaar 2030 is bij dit rapport opgenomen als bijlage 1. Uit de verkeersprognose van dit model volgt dat de verkeersintensiteit op deze weg 5.857 motorvoertuigen per etmaal is. Dit is de hoeveelheid verkeer tijdens een gemiddelde werkdag. Voor de bepaling van de verkeersintensiteit op een gemiddelde werkdag is dit aantal verhoogd met circa 11 procent². De verkeersintensiteit op de weg op een gemiddelde werkdag ligt daarmee rond de 6.500 motorvoertuigen per etmaal.

De Boezem en De Kregen zijn woonstraten met een 30 km/uur-regime. De capaciteit van dergelijke wegen ligt rond de 2.000 a 3.000 motorvoertuigen per etmaal.

Omdat de hoeveelheid verkeer (in absolute zin) op de wegen rondom de planlocatie, zoals De Boezem en De Kregen laag is, is er in de huidige situatie geen sprake van knelpunten in de verkeersafwikkeling en

² de hoeveelheid verkeer van een gemiddelde werkdag ligt doorgaans op circa 90% van een gemiddelde werkdag

bereikbaar voor het autoverkeer. De verwachte toename van verkeer door het plan van circa 112 motorvoertuigen per etmaal zal niet leiden tot dergelijke knelpunten. De capaciteit van de wegen is voldoende om deze (relatief) beperkte hoeveelheid extra verkeer goed te kunnen afwikkelen. Ook op de kruispunten van de wegen, waaronder het kruispunt van de Van Hogendorpweg met De Boezem, worden geen afwikkelingsproblemen verwacht.

Uitgangspunt is dat al het verkeer van en naar de planlocatie in de plansituatie gebruik zal maken van de route via De Boezem. Daarmee is op deze weg sprake van een maximale verkeerstoename van circa $(112 / (800-112) =) 16$ procent. Gelet op de aanwezige restcapaciteit op de wegen is dit acceptabel.

De capaciteit van de Van Hogendorpweg ligt rond de 15.000 motorvoertuigen per etmaal. Op deze weg zal het plangebonden verkeer zich verspreiden in oostelijke en westelijke richting. In het geval dat al het plangebonden verkeer gebruik zou maken van één van deze beide richtingen, dan zou de verkeerstoename op de weg, als gevolg van het plan, maximaal $(112 / 6500 =)$ circa 1,7 procent bedragen. Gelet op de aanwezige restcapaciteit op de weg is dit acceptabel.

Ontsluiting

In figuur 3.2 is de situatietekening van het plan weergegeven.



Figuur 3.2: Situatietekening plan CKC locatie in Alblasterdam

Het perceel van de planlocatie is met de parkeergelegenheid rechtstreeks aangesloten op De Boezem. De aansluiting zal (moeten) plaatsvinden middels een zogenaamde inritconstructie.

Door de aansluiting van het parkeerterrein wordt het aanwezige fietspad doorkruist. Het gaat hier om een fietspad dat onderdeel uitmaakt van het fijnmazige fietsnetwerk van Alblasterdam en op korte afstand aansluit op het regionale en snelle fietsroute netwerk. In de aansluiting dient het fietspad daarom een doorgaand karakter te krijgen. In de foto van figuur 3.3 is deze configuratie zichtbaar.

Het zicht van en op De Boezem is voor weggebruikers goed. Er is sprake van een open en overzichtelijke situatie en weinig obstakels. De ontsluiting van de planlocatie op De Boezem is daarmee vanuit het oogpunt van verkeer en veiligheid acceptabel.



Figuur 3.3: Inritconstructie aan De Boezem met doorgaand fietspad

3.2 Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid van de plansituatie wordt bepaald door de verschillende, reeds hiervoor behandelde punten. Op elk van de punten wordt voorzien in de meest (verkeers)veilige situatie. Er is sprake van:

- een absoluut en relatief beperkte toename van de hoeveelheid verkeer van en naar de planlocatie en op de wegen rondom de planlocatie;
- voldoende zicht vanaf en op de entree/ontsluiting van het perceel/het parkeerterrein;
- een logische en overzichtelijke routing van het verkeer op eigen (parkeer)terrein.

Aanvullende maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid zijn dan ook niet nodig.

3.3 Leefbaarheid omgeving

Een toename van verkeer van en naar een (plan)locatie heeft mogelijk gevolgen voor de leefbaarheid bij gevoelige bestemmingen in de omgeving. Woningen, scholen en ziekenhuizen zijn voorbeelden van gevoelige bestemmingen. Maar ook natuur- en stiltegebieden kunnen daartoe worden gerekend.

Uit de verkeersanalyse volgt dat het plan van de CKC locatie leidt tot een beperkte verkeerstoename ten opzichte van de referentiesituatie (huidige of autonome situatie) van maximaal 16 procent op De Boezem en maximaal 1,7 procent op de Van Hogendorpweg. Voor aspecten als geluid en luchtkwaliteit betekent dit dan ook dat naar verwachting geen sprake zal zijn van een substantiële toename³ van hinder en/of effect op de gezondheid voor mens en dier in de omgeving van de planlocatie.

Voor omwonenden van de planlocatie zal het plan geen merkbare gevolgen hebben. Het plan leidt niet tot een verslechtering van de leefbaarheid in de omgeving. Compenserende maatregelen op dat gebied zijn dan ook niet nodig.

De toets van het plan op de aspecten geluid en luchtkwaliteit, voor de daarin opgenomen gevoelige bestemmingen, zijn apart onderzocht. De bevindingen hiervan zijn beschreven in de rapportages met kenmerk RPT19160773-11 en NOT19160773-01 d.d. 10 juli 2019. Hierbij wordt onder meer ingegaan op de beoordeling van het plan in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

3.4 Parkeren

Parkeerbehoefte

Over de parkeerbehoefte van het plan en het minimale aantal te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein zijn in de koopovereenkomst afspraken gemaakt tussen Woonkracht 10 en de gemeente Alblasterdam. Uitgegaan is van een parkeernorm van 1,5 parkeerplaatsen per woning.

In het plan is voorzien in 30 parkeerplaatsen op maaiveld. De parkeerbehoefte van het plan is (20 woningen x 1,5 =) 30 parkeerplaatsen. Het plan voldoet daarmee juist aan de eis.

Parkeerterrein

Het parkeerterrein bestaat uit een parkeerweg met aan weerszijden vijftien parkeervakken voor haaks parkeren. Bij het ontwerp van het parkeerterrein moet rekening worden gehouden met de minimale maatvoering zoals beschreven in de NEN2443 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages'.

Op basis van deze norm dient bij het ontwerp van onderhavige plan uit te worden gegaan van:

- een parkeervakbreedte van minimaal 2,50 meter;
- een parkeervakdiepte van minimaal 5,13 meter;
- een breedte van de parkeerweg (tussen de vakken aan weerszijden) van minimaal 6,00 meter.

³ Als voorbeeld: een voor de mens merkbaar verschil in de geluidsbelasting van verkeer treedt op bij een verkeerstoename op een weg van meer dan 40 procent.

4 Resumé

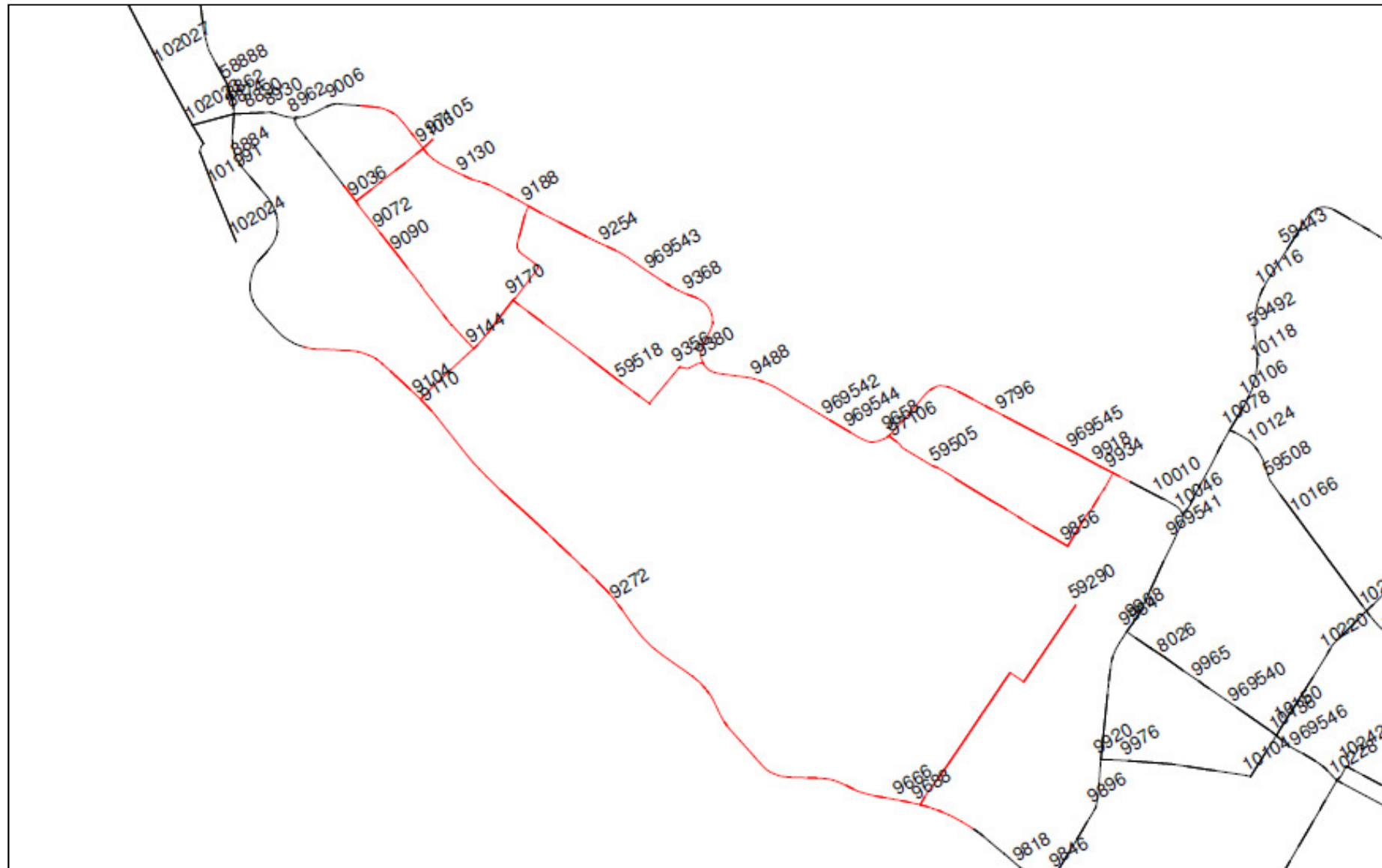
Het plan voor de nieuwbouw van twintig appartementen op de CKC locatie in Alblasserdam is onderzocht en beoordeeld op de relevante verkeerskundige aspecten. De volgende punten kunnen worden geconcludeerd:

- Ten opzichte van de huidige situatie (referentiesituatie) zal het plan naar verwachting leiden tot een beperkte absolute en relatieve hoeveelheid extra verkeer van en naar de (plan)locatie. Het gaat gemiddeld om een aantal van circa 112 extra autoritten per etmaal. De verkeerstoename op De Boezem is daarmee maximaal zestien procent en op de Van Hogendorpweg maximaal 1,7 procent.
- Omdat de verkeersintensiteit op de wegen rondom de planlocatie in de huidige situatie beperkt is, is er sprake van een ruime over- of restcapaciteit. Na de realisatie van het plan zal het daaraan verbonden extra verkeer niet leiden tot knelpunten in de verkeersafwikkeling op de wegen en kruispunten en de bereikbaarheid van de aanliggende woningen en voorzieningen.
- Het parkeerterrein (op eigen terrein) dient te worden aangesloten op De Boezem middels een inritconstructie die gelijk is aan de overige aansluitingen op De Boezem. Het aanwezige fietspad heeft hierbij een doorgaand karakter welke niet mag worden onderbroken.
- Er is voldoende zicht vanaf en op de in- en uitrit van het de planlocatie (het parkeerterrein) voor alle weggebruikers. Daarmee is de beoogde ontsluiting van het terrein voldoende veilig.
- De routing van het verkeer op eigen terrein is eenvoudig en duidelijk (logisch) en voldoende ruim. Ook daarbij is sprake van een (verkeers)veilige situatie.
- Aanvullende maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid en/of de bereikbaarheid zijn niet nodig.
- Voor omwonenden van de planlocatie zal het plan geen merkbare gevolgen hebben. Het plan leidt niet tot een significante verslechtering van de leefbaarheid in de omgeving. Compenserende maatregelen op dat gebied zijn dan ook niet nodig.
- De in het plan opgenomen parkeercapaciteit op eigen terrein voldoet aan de voor het plan vastgestelde parkeerbehoefte. Uitgegaan is van 1,5 parkeerplaatsen per woning. In het plan zijn 30 parkeervakken opgenomen.
- Bij het ontwerp van het parkeerterrein dient rekening te worden gehouden met de minimale maten voor de parkeervakken en de parkeerweg.
- Vanuit het oogpunt van verkeer en de verwachte verkeerseffecten kan het plan zonder verdere maatregelen worden gerealiseerd.

Bijlage 1:

Verkeersgegevens RVMK DS 2018

KNOOPPUNTEN RVMK DS 2018



KNOOP A	KNOOP B	START PCT	END PCT	NAAM	SNELPAD	INTENS R	INTENS L	PCT pers dag Rechts	PCT pers dag Links	PCT pers avond Rechts	PCT pers avond Links	PCT pers nacht Rechts	PCT pers nacht Links	PCT Mi Zw dag Rechts	PCT Mi Zw dag Links	PCT Mi Zw avond Rechts	PCT Mi Zw avond Links	PCT Mi Zw nacht Rechts	PCT Mi Zw nacht Links	PCT Zw dag Rechts	PCT Zw dag Links	PCT Zw avond Rechts	PCT Zw avond Links
9106,0	9130,0	0,0	100,0	Rijnstraat	50,0	1589,6	1686,2	95,0	94,9	97,8	97,7	95,1	95,0	3,9	3,9	1,8	1,8	3,9	3,9	1,1	1,2	0,5	0,5
9188,0	9254,0	0,0	38,9	Rijnstraat	50,0	1631,3	1783,3	94,7	94,9	97,6	97,7	94,9	95,0	4,1	3,9	1,9	1,8	4,1	3,9	1,2	1,2	0,5	0,5
9130,0	9188,0	0,0	27,7	Rijnstraat	50,0	1741,1	1851,2	95,0	95,0	97,8	97,8	95,1	95,2	3,9	3,8	1,8	1,7	3,9	3,8	1,1	1,2	0,5	0,5
9130,0	9188,0	65,3	100,0	Rijnstraat	50,0	1741,1	1851,2	95,0	95,0	97,8	97,8	95,1	95,2	3,9	3,8	1,8	1,7	3,9	3,8	1,1	1,2	0,5	0,5
9188,0	9254,0	38,9	72,3	Rijnstraat	50,0	1631,3	1783,3	94,7	94,9	97,6	97,7	94,9	95,0	4,1	3,9	1,9	1,8	4,1	3,9	1,2	1,2	0,5	0,5
9254,0	969543,0	0,0	100,0	Rijnstraat	50,0	1827,8	1997,8	94,8	95,1	97,7	97,8	95,0	95,2	4,0	3,8	1,8	1,7	4,0	3,8	1,2	1,1	0,5	0,5
9188,0	9254,0	72,3	100,0	Rijnstraat	50,0	1631,3	1783,3	94,7	94,9	97,6	97,7	94,9	95,0	4,1	3,9	1,9	1,8	4,1	3,9	1,2	1,2	0,5	0,5
9130,0	9188,0	27,7	65,3	Rijnstraat	50,0	1741,1	1851,2	95,0	95,0	97,8	97,8	95,1	95,2	3,9	3,8	1,8	1,7	3,9	3,8	1,1	1,2	0,5	0,5
9368,0	9380,0	0,0	46,3	Scheldeplein	50,0	2003,6	2191,4	94,9	95,2	97,7	97,9	95,0	95,3	4,0	3,7	1,8	1,7	4,0	3,7	1,1	1,1	0,5	0,4
9368,0	9380,0	75,7	75,7	Scheldeplein	50,0	2003,6	2191,4	94,9	95,2	97,7	97,9	95,0	95,3	4,0	3,7	1,8	1,7	4,0	3,7	1,1	1,1	0,5	0,4
9368,0	969543,0	0,0	50,0	Scheldeplein	50,0	1997,8	1827,8	95,1	94,8	97,8	97,7	95,2	95,0	3,8	4,0	1,7	1,8	3,8	4,0	1,1	1,2	0,5	0,5
9368,0	969543,0	50,0	56,6	Scheldeplein	50,0	1997,8	1827,8	95,1	94,8	97,8	97,7	95,2	95,0	3,8	4,0	1,7	1,8	3,8	4,0	1,1	1,2	0,5	0,5
9368,0	9380,0	46,3	75,7	Scheldeplein	50,0	2003,6	2191,4	94,9	95,2	97,7	97,9	95,0	95,3	4,0	3,7	1,8	1,7	4,0	3,7	1,1	1,1	0,5	0,4
9368,0	969543,0	56,6	56,7	Scheldeplein	50,0	1997,8	1827,8	95,1	94,8	97,8	97,7	95,2	95,0	3,8	4,0	1,7	1,8	3,8	4,0	1,1	1,2	0,5	0,5
9368,0	9380,0	75,7	100,0	Scheldeplein	50,0	2003,6	2191,4	94,9	95,2	97,7	97,9	95,0	95,3	4,0	3,7	1,8	1,7	4,0	3,7	1,1	1,1	0,5	0,4
9368,0	969543,0	56,7	100,0	Scheldeplein	50,0	1997,8	1827,8	95,1	94,8	97,8	97,7	95,2	95,0	3,8	4,0	1,7	1,8	3,8	4,0	1,1	1,2	0,5	0,5
9918,0	9934,0	0,0	100,0	Van Hogendorpweg	50,0	3188,1	3405,5	95,4	95,8	97,9	98,1	95,5	95,9	3,5	3,2	1,6	1,4	3,5	3,2	1,2	1,0	0,5	0,4
9380,0	9488,0	0,0	100,0	Van Hogendorpweg	50,0	2479,1	2751,8	94,4	95,0	97,5	97,8	94,5	95,1	4,2	3,8	1,9	1,7	4,2	3,8	1,4	1,2	0,6	0,5
9658,0	9796,0	0,0	13,6	Van Hogendorpweg	50,0	2810,1	3046,0	95,0	95,4	97,8	98,0	95,1	95,6	3,8	3,4	1,7	1,6	3,8	3,4	1,3	1,1	0,5	0,5
9934,0	10010,0	0,0	36,2	Van Hogendorpweg	50,0	3410,8	3629,4	95,4	95,8	98,0	98,1	95,5	95,9	3,4	3,2	1,6	1,4	3,4	3,2	1,2	1,1	0,5	0,4
9658,0	9796,0	64,4	70,6	Van Hogendorpweg	50,0	2810,1	3046,0	95,0	95,4	97,8	98,0	95,1	95,6	3,8	3,4	1,7	1,6	3,8	3,4	1,3	1,1	0,5	0,5
9658,0	9796,0	86,4	100,0	Van Hogendorpweg	50,0	2810,1	3046,0	95,0	95,4	97,8	98,0	95,1	95,6	3,8	3,4	1,7	1,6	3,8	3,4	1,3	1,1	0,5	0,5
9488,0	969542,0	0,0	100,0	Van Hogendorpweg	50,0	2679,3	2937,1	94,7	95,2	97,6	97,9	94,9	95,4	4,0	3,6	1,8	1,6	4,0	3,6	1,3	1,2	0,5	0,5
9658,0	969544,0	0,0	100,0	Van Hogendorpweg	50,0	2937,1	2679,3	95,2	94,7	97,9	97,6	95,4	94,9	3,6	4,0	1,6	1,8	3,6	4,0	1,2	1,3	0,5	0,5
9796,0	969545,0	0,0	24,4	Van Hogendorpweg	50,0	3020,9	3245,1	95,2	95,6	97,9	98,1	95,4	95,8	3,6	3,3	1,6	1,5	3,6	3,3	1,2	1,1	0,5	0,4
9918,0	969545,0	0,0	100,0	Van Hogendorpweg	50,0	3245,1	3020,9	95,6	95,2	98,1	97,9	95,8	95,4	3,3	3,6	1,5	1,6	3,3	3,6	1,1	1,2	0,4	0,5
969542,0	969544,0	0,0	100,0	Van Hogendorpweg	50,0	2679,3	2937,1	94,7	95,2	97,6	97,9	94,9	95,4	4,0	3,6	1,8	1,6	4,0	3,6	1,3	1,2	0,5	0,5
9796,0	969545,0	24,4	50,6	Van Hogendorpweg	50,0	3020,9	3245,1	95,2	95,6	97,9	98,1	95,4	95,8	3,6	3,3	1,6	1,5	3,6	3,3	1,2	1,1	0,5	0,4
9796,0	969545,0	50,6	75,6	Van Hogendorpweg	50,0	3020,9	3245,1	95,2	95,6	97,9	98,1	95,4	95,8	3,6	3,3	1,6	1,5	3,6	3,3	1,2	1,1	0,5	0,4
9796,0	969545,0	75,6	100,0	Van Hogendorpweg	50,0	3020,9	3245,1	95,2	95,6	97,9	98,1	95,4	95,8	3,6	3,3	1,6	1,5	3,6	3,3	1,2	1,1	0,5	0,4
9658,0	9796,0	13,6	43,1	Van Hogendorpweg	50,0	2810,1	3046,0	95,0	95,4	97,8	98,0	95,1	95,6	3,8	3,4	1,7	1,6	3,8	3,4	1,3	1,1	0,5	0,5
9658,0	9796,0	43,1	56,9	Van Hogendorpweg	50,0	2810,1	3046,0	95,0	95,4	97,8	98,0	95,1	95,6	3,8	3,4	1,7	1,6	3,8	3,4	1,3	1,1	0,5	0,5
9658,0	9796,0	56,9	64,4	Van Hogendorpweg	50,0	2810,1	3046,0	95,0	95,4	97,8	98,0	95,1	95,6	3,8	3,4	1,7	1,6	3,8	3,4	1,3	1,1	0,5	0,5
9658,0	9796,0	70,6	85,1	Van Hogendorpweg	50,0	2810,1	3046,0	95,0	95,4	97,8	98,0	95,1	95,6	3,8	3,4	1,7	1,6	3,8	3,4	1,3	1,1	0,5	0,5
9658,0	9796,0	85,1	86,4	Van Hogendorpweg	50,0	2810,1	3046,0	95,0	95,4	97,8	98,0	95,1	95,6	3,8	3,4	1,7	1,6	3,8	3,4	1,3	1,1	0,5	0,5
9796,0	969545,0	75,6	75,6	Van Hogendorpweg	50,0	3020,9	3245,1	95,2	95,6	97,9	98,1	95,4	95,8	3,6	3,3	1,6	1,5	3,6	3,3	1,2	1,1	0,5	0,4

PCT Zw nacht Rechts	PCT Zw nacht Links	UURPCT Dag Rechts	UURPCT Dag Links	UURPCT Avond Rechts	UURPCT Avond Links	UURPCT Nacht Rechts	UURPCT Nacht Links	Bus ETMaal Rechts	TRAM Rechts nvt	Bus ETMaal Links	TRAM Rechts nvt	PCT BUS Dag Rechts	TRAM Rechts nvt	PCT BUS Dag Links	TRAM Links nvt	PCT BUS Avond Rechts	TRAM Rechts nvt	PCT BUS Avond Links	TRAM Links nvt	PCT BUS Nacht Rechts	TRAM Rechts nvt	PCT BUS Nacht Links	TRAM Links nvt	WEGDEK
1,0	1,0	6,6	6,6	3,5	3,5	0,9	0,9	33,4	0,0	33,4	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	referent
1,1	1,0	6,6	6,6	3,5	3,5	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	referent
1,0	1,0	6,6	6,6	3,5	3,5	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	referent
1,0	1,0	6,6	6,6	3,5	3,5	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	referent
1,1	1,0	6,6	6,6	3,5	3,5	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	referent
1,0	1,0	6,6	6,6	3,5	3,5	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	referent
1,1	1,0	6,6	6,6	3,5	3,5	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	referent
1,0	1,0	6,6	6,6	3,5	3,5	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	referent
1,0	0,9	6,6	6,6	3,5	3,5	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0 SMA 0/6
1,0	0,9	6,6	6,6	3,5	3,5	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0 SMA 0/6
1,0	1,0	6,6	6,6	3,5	3,5	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	referent
1,0	1,0	6,6	6,6	3,5	3,5	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	referent
1,0	0,9	6,6	6,6	3,5	3,5	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0 SMA 0/6
1,0	1,0	6,6	6,6	3,5	3,5	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	referent
1,0	0,9	6,6	6,6	3,5	3,5	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0 SMA 0/6
1,0	0,9	6,6	6,6	3,5	3,6	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0 SMA 0/6
1,2	1,1	6,6	6,6	3,5	3,5	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0 SMA 0/6
1,1	1,0	6,6	6,6	3,5	3,6	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0 SMA 0/6
1,0	0,9	6,6	6,6	3,5	3,6	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0 SMA 0/6
1,1	1,0	6,6	6,6	3,5	3,6	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0 SMA 0/6
1,1	1,0	6,6	6,6	3,5	3,6	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0 SMA 0/6
1,2	1,0	6,6	6,6	3,5	3,5	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0 SMA 0/6
1,0	1,2	6,6	6,6	3,5	3,5	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0 SMA 0/6
1,0	0,9	6,6	6,6	3,5	3,6	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0 SMA 0/6
0,9	1,0	6,6	6,6	3,6	3,5	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0 SMA 0/6
1,2	1,0	6,6	6,6	3,5	3,5	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0 SMA 0/6
1,0	0,9	6,6	6,6	3,5	3,6	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0 SMA 0/6
1,0	0,9	6,6	6,6	3,5	3,6	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0 SMA 0/6
1,0	0,9	6,6	6,6	3,5	3,6	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0 SMA 0/6
1,1	1,0	6,6	6,6	3,5	3,6	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0 SMA 0/6
1,1	1,0	6,6	6,6	3,5	3,6	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0 SMA 0/6
1,1	1,0	6,6	6,6	3,5	3,6	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0 SMA 0/6
1,1	1,0	6,6	6,6	3,5	3,6	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0 SMA 0/6
1,0	0,9	6,6	6,6	3,5	3,6	0,9	0,9	120,2	0,0	120,2	0,0	6,7	0,0	6,7	0,0	3,4	0,0	3,4	0,0	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0 SMA 0/6

