

- Verkeer in het buitengebied van Oudewater

- Verkeersonderzoek

Eindrapport | Utrecht, 10 november 2023



Inhoudsopgave

1. INLEIDING	3
2. METHODEN.....	5
3. DIEMERBROEK	9
4. NOORD- & ZUID-LINSCHOTERZANDWEG.....	15
5. WAARDESEDIJK	20
6. HOENKOOPSE BUURTWEG	25
7. HEKENDORPSE BUURT / HEKENDORPERWEG.....	29
8. GOEJANVERWELLE	35
9. OPWEG	40
10. RUIGE WEIDE	45
11. HOGEBRUG	48
12. TOTAALOVERZICHT KOSTENRAMING	50
13. UITVOERINGSPLANNING.....	51
14. ADVIES VOOR VERVOLGFASE	52

Bijlagen

**BIJLAGE 1 SCHOUWRAPPORT OVER DE VERKEERSKUNDIGE
INRICHTING EN HET VERKEERSGEDRAG**

**BIJLAGE 2 SCHOUWRAPPORT OVER DE VERHARDING EN FUNDERING
VAN DE WEG**

BIJLAGE 3 VERKEERSKUNDIG ONDERZOEK

BIJLAGE 4 ENQUÊTERESULTATEN

BIJLAGE 5 KNELPUNTENANALYSE

BIJLAGE 6 KOSTENNOTA



1. Inleiding

1.1

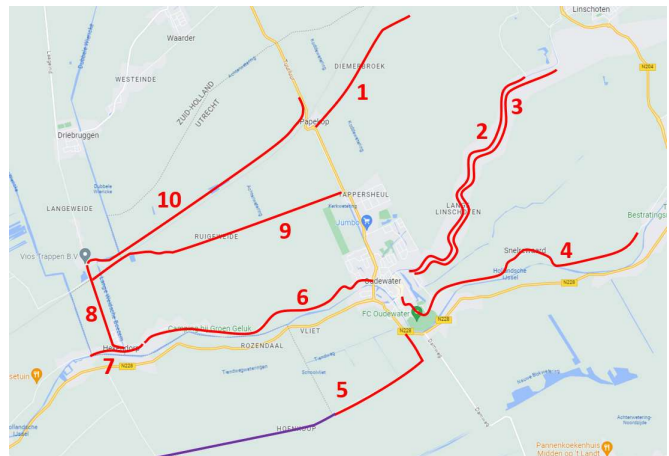
AANLEIDING

XTNT en Kragten zijn gevraagd onderzoek te doen naar de staat en het gebruik van een aantal wegen in de gemeente Oudewater. De aanleiding voor dit onderzoek was tweeledig. Enerzijds ontving de gemeente bewonersmeldingen over overlast door zwaar verkeer op de wegen in het buitengebied van Oudewater, anderzijds zijn onder andere de Goejanverwelle en de Hekendorpse Buurt onderdeel geworden van een schoolroute, sinds het sluiten van de basisschool in Hekendorp. Dit leidt begrijpelijk tot zorgen bij de ouders van de schoolgaande kinderen. De problematiek in het buitengebied speelt al langere tijd en heeft ertoe geleid dat het huidige college budget heeft vrijgemaakt om tot effectieve oplossingen te komen.

Om tot gerichte oplossingen te komen, was het noodzakelijk inzicht te hebben in de aard en omvang van de (ervaren) overlast. Hierbij ging het om het meten van intensiteiten en draagkracht van wegen, maar vooral ook om de beleving van omwonenden en weggebruikers.

De gemeente heeft de volgende wegen in het buitengebied voor onderzoek aangemerkt:

- 1 Diemerbroek;
- 2 Noord-Linschoterzandweg;
- 3 Zuid-Linschoterzandweg;
- 4 Waardsedijk;
- 5 Hoenkoopse Buurtweg;
- 6 Hekendorpse Buurt / Hekendorperweg;
- 7 Goejanverwelle;
- 8 Opweg;
- 9 Ruige Weide;
- 10 Hoge Brug.



Afbeelding 1-1 De locatie van de wegen in het buitengebied van Oudewater

Van al deze wegen is de gemeente Oudewater de wegbeheerder, al zijn sommige delen van de wegen particulier eigendom. Op de Hekendorpse Buurt, Goejanverwelle en de Opweg rijdt naast bestemmingsverkeer ook verkeer van en naar de kern Hekendorp. Op de overige wegen rijdt vrijwel uitsluitend bestemmingsverkeer. Verkeer naar lokale agrarische en bouwbedrijven kunnen een ontheffing voor deze wegen aanvragen. Momenteel heeft tot 10% van het verkeer op deze wegen dat een ontheffing nodig heeft, er ook daadwerkelijk een in het bezit. Dat betekent dat er zeer waarschijnlijk veel verkeer op de wegen rijdt dat eigenlijk een ontheffing nodig heeft, maar deze niet heeft. Handhaving hierop heeft weinig prioriteit. Enerzijds door het ontbreken van een verkeersbesluit, maar met name door het ontbreken van handhavingcapaciteit en -middelen.

1.2

UW VRAAG

De gemeente vraagt een plan van aanpak op te stellen om de overlast door zwaar verkeer te beperken. Voor het plan van aanpak is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de (ervaren) overlast, de daadwerkelijke drukte op de wegen en de conditie van de wegen in het buitengebied. Het plan van aanpak dient inzicht te geven in welke effectieve maatregelen de overlast kunnen verhelpen.

U vraagt ons de overlast door zwaar verkeer in het buitengebied te onderzoeken en te komen tot een plan van aanpak om dit te beperken. Uw vraag heeft twee componenten: 1) wat is de belasting van de genoemde wegen (kwantitatief) en 2) in hoeverre leidt dit tot welke overlast en wie ervaart deze overlast (kwalitatief).

Hiervoor wil de gemeente meer inzicht in:

- De ervaren overlast van doorgaand vrachtverkeer in de dorpskern Hekendorp;
- De ervaren overlast in het buitengebied, doordat tegemoetkomend autoverkeer vrachtwagens en tractoren niet kan passeren;
- De ervaren overlast in het buitengebied door het gemengd rijden van gemotoriseerd/zwaar verkeer en fietsers;
- De aard van het zware verkeer (gewicht, hoeveelheid voertuigen);

1.3

● **ONZE AANPAK**

Om uw vragen te beantwoorden combineren wij de kennis en expertise van twee bedrijven: XTNT en Kragten. XTNT focust op de ervaringen van betrokkenen, het gedrag op de wegen en de maatregelen die de overlast kunnen beperken, terwijl Kragten de harde verkeerskundige kennis met cijfers, berekeningen en kostenramingen levert. Onze aanpak is opgebouwd volgens vijf stappen:

- Stap 0: Online-startoverleg met opdrachtgever en opdrachtnemer
- Stap 1: Objectieve en subjectieve verkeersdata
 - 1a. Een schouw van alle wegen (een observatie ter plekke door een verkeerskundige, verkeerspsycholoog en een verhardingsdeskundige).
 - 1b: Een verkeerskundig onderzoek (een onderzoek naar de intensiteiten per soort weggebruiker, snelheden, wegbreedtes, politie geregistreerde ongevallen).
 - 1c. Een belevingsonderzoek (bestaande uit de bewonersmeldingen bij de gemeente en een enquête onder aanwonenden en weggebruikers naar hun ervaringen ten aanzien van de verkeersoverlast).
- Stap 2: Knelpuntenanalyse met subjectieve en objectieve knelpunten
- Stap 3: Oplossingsrichtingen
- Stap 4: Kostenraming en globale planning
- Stap 5: Rapportage

1.4

● **LEESWIJZER**

Het vervolg van dit rapport is opgebouwd uit drie onderdelen. In hoofdstuk twee is de toelichting te lezen op de gebruikte methodes in het onderzoek. In hoofdstuk 3 tot en met 11 zijn vervolgens alle wegen uiteengezet aan de hand van alle doorlopen stappen in dit onderzoek. Het voordeel hieraan is dat alle informatie over een weg ook bij elkaar in dit rapport te vinden is. Ten slotte sluiten hoofdstukken 12, 13 en 14 het rapport af met respectievelijk een totale kostenraming, een globale uitvoeringsplanning en een advies voor vervolgfase.

2. Methoden

Om te komen tot een gedegen knelpuntenanalyse zijn verschillende deelonderzoeken uitgevoerd, Er zijn objectieve (verkeerstellingen) en subjectieve (enquêteresultaten) verkeersdata verzameld. Dit hoofdstuk zet uiteen welke stappen zijn doorlopen in dit onderzoek.

2.1 OBJECTIEVE EN SUBJECTIEVE VERKEERSDATA

Om de objectieve en subjectieve verkeersdata te verkrijgen zijn drie methodes gebruikt:

- Schouwen door een verkeerspsycholoog, een verkeerskundige en een verhardingsdeskundige;
- Verkeerskundig onderzoek
- Belevingsonderzoek

Hieronder beschrijven we deze onderdelen in detail.

2.1.1 Schouwen

Op woensdag 22 juni tussen 08.00-11.00u vond de schouw plaats op de wegen binnen het onderzoeksgebied. Voor de schouw zijn alle wegen diverse malen bereiden per auto. De schouw is uitgevoerd door een verkeerskundige, een verkeerspsycholoog en een verhardingsdeskundige. Alle drie hadden hun eigen focus bij de schouw:

- De verkeerskundige beoordeelde de verkeerskundige staat van de weginrichting met een focus op maatgevende punten. De wegingdeling, de smalste punten, onoverzichtelijke punten en scherpe bochten bepalen de capaciteit en zijn ook verkeersveiligheidsrisico's.
- De verkeerspsycholoog observeerde het gedrag van verschillende verkeersdeelnemers en de relatie die dit heeft met hoe de weg en de directe omgeving daarvan is vormgegeven. Hierbij maakt hij gebruik van een Human Factors-analyse (waarnemen, begrijpen, kunnen, willen en verwachtingen). Door het gedrag van de verschillende verkeersdeelnemers zo te ontleden, ontstaat zicht op welk vlak eventuele verbeteringen het meest zinvol zijn.
- De verkeerspsycholoog en verkeerskundige letten vanuit hun eigen optiek op het functioneren (effectiviteit van het) huidige netwerk (veiligheid, doorstroming, snelheid en mogelijke (bijna) conflicten). We geven speciale aandacht aan de momenten dat (langzaam en gemotoriseerd) verkeer elkaar treft. We letten ook op de onmiddellijke omgeving van de weg; de kwaliteit van de bermen, plaatsing van bomen, hoogte overhangende takken, et cetera.
- De verhardingsdeskundige beschouwt de maatgevende punten: de smalste punten en locaties met schades. Op die plekken meet hij de weg in en meet hij de totale beschikbare ruimte.

De schouwrapporten zijn opgenomen in het rapport als bijlage 1 en 2.

2.1.2 Verkeerskundig onderzoek

Om alle knelpunten te verkrijgen en de benoemde knelpunten uit de schouw en het belevingsonderzoek te kunnen onderbouwen zijn verschillende objectieve verkeersdata opgevraagd en onderzocht:

- Ongevallencijfers uit Viastat (ontvangen van de gemeente 15-08-2023). Dit zijn enkel ongevallen die vanaf 2014 door de politie geregistreerd zijn. De registratie van bergers, Rijkswaterstaat of mobielschade.nl zijn daarin niet verwerkt;
- Verkeerstellingen: In de periode 24 juni tot en met 10 juli vonden tellingen plaats op de wegen binnen het onderzoeksgebied aan de hand van 10 tellussen. Deze periode is bepaald op basis van het relatief hogere aantal verkeer buiten de vakantieperiode maar in het hoogseizoen, waardoor er relatief veel recreanten van de wegen gebruik maken. De 10 tellussen boden voldoende data om een inschatting te maken van de intensiteiten en snelheden van al het verkeer en het zwaar verkeer. Het zwaar verkeer is gemeten op basis van de aslengte van de voertuigen. Hierdoor is het mogelijk om het aandeel vrachtverkeer te bepalen. Landbouwverkeer is door de verschillen in aslengte van de verscheidenheid aan voertuigen slechter te onderscheiden in de meetdata. Tijdens de

verkeerstellingen zijn de intensiteiten, de snelheden, de richting en de weekend-, werkdag- en wekdaggemiddelden per voertuigcategorie gemeten.

- De gewenste wegbreedte: De wegen zijn getoetst aan *CROW-publicatie 329: Handboek Wegontwerp – Erftoegangswegen*. Vanuit de intensiteiten en het percentage (zwaar) vrachtverkeer is het maatgevend passeermoment bepaald. De richtlijn benoemt welke breedte past bij bepaalde intensiteiten en de draagkracht van bermen en ondergrond. Op basis hiervan was te bepalen in hoeverre het huidige wegprofiel aansluit bij de verkeersintensiteiten.

Meer informatie over de uitgangspunten van en opgehaalde data in het verkeerskundig onderzoek is te lezen in bijlage 3.

Enkele aandachtspunten bij de verkeerstellingen zijn:

- De tellussen lagen bij de naar verwachting drukste uiteindes van de genoemde wegen om het hoogste aantal voertuigen dat gebruik maakt van de wegen te meten;
- De tellussen liggen op afstand van krappe bochten en kruispunten om zoveel als mogelijk de free-flow-rijnsnelheden van het verkeer te bepalen. Bij krappe bochten en kruispunten remt de weggebruiker immers af, waardoor deze locaties minder representatief zijn voor het hele wegvak. Wel leidt dit ertoe dat de gemeten snelheden mogelijk hoger zijn dan op verschillende bochtige delen van de weg;
- De tellus op de Hoenkoopse Buurtweg was eerst op de verkeerde weg geplaatst en een week later pas op de Hoenkoopse Buurtweg gelegd.
- Bij de weg Diemerbroek lag de tellus precies op de komgrens.

2.1.3

Belevingsonderzoek

Naast de objectieve verkeersdata over het feitelijke gebruik van de weg, zijn de ervaringen van aanwonenden en weggebruikers ten aanzien van de overlast onderzocht. Dit is gedaan door:

- Een analyse van de burgermeldingen bij de gemeente op de desbetreffende wegen;
- Het uitzetten en analyseren van een online vragenlijst onder aanwonenden en gebruikers van de wegen, waarbij gevraagd is naar hun wegbeleving en de overlast die zij ervaren. Aanwonenden is enkel gevraagd om hun straat op te geven en niet hun huisnummer, waardoor zij anoniem konden deelnemen. Hierdoor is het niet mogelijk om onderscheid te maken tussen ervaringen op specifieke delen van de weg. In de vragenlijst is gevraagd naar ervaringen met asociaal rijgedrag, hoge rijnsnelheden, (problematische) inhaalmanoeuvres, verkeers(on)veiligheid en geluids- en trillinghinder. De vragenlijst is verspreid via de communicatiekanalen van de gemeente, de lokale krant en betrokken bewonerscontacten en leverde in totaliteit 188 respondenten op.

De data van het belevingsonderzoek valt te lezen in bijlage 4.

De opgedane informatie uit de verschillende onderzoeken is in dit rapport verwerkt aan de hand van 7 aspecten:

- 1 Snelheid;
- 2 Verkeersintensiteit;
- 3 Zwaar verkeer
- 4 Verkeersveiligheid
- 5 Wegbreedte
- 6 Zichtkwaliteit
- 7 Wegkwaliteit

Per aspect zijn zowel vanuit objectief oogpunt (wat is er waargenomen door het projectteam, gemeten, of geregistreerd) als subjectief oogpunt (hoe ervaren weggebruikers en omwonenden het aspect) toegelicht. Uit objectief oogpunt is een knelpunt vastgesteld wanneer het gemeten aspect niet voldoet aan de gehanteerde richtlijnen die zijn toegelicht in bijlage 3. Uit subjectief oogpunt is een knelpunt vastgesteld wanneer minimaal meer dan de helft van de aanwonenden het aspect als negatief ervaart

(zij ervaren immers naar verwachting de meeste overlast) en in meerdere mate frequente weggebruikers (meer dan 4 dagen per week) en in mindere mate de overige weggebruikers de input van de aanwonenden kunnen onderschrijven.

2.2 KNELPUNTENANALYSE

De verzamelde data uit de verschillende voorgenoemde onderzoeken vormen gezamenlijk een algeheel objectief en subjectief beeld van het verkeer en de staat van de wegen. Door de informatie uit de voorgaande stappen bij elkaar te brengen in de vorm van een knelpuntenanalyse, is voldoende informatie beschikbaar om in de vervolgstap passende oplossingen te bedenken.

De analyse geeft een overzicht van de verschillende objectieve en subjectieve knelpunten. Uit dit overzicht kan naar voren komen dat:

- Een aspect zowel een objectief als een subjectief knelpunt is.
- Een aspect een objectief knelpunt is
- Een aspect een subjectief knelpunt is.

Op basis van de knelpuntenanalyse is een overzichtskaart opgesteld van het gebied, waarop de knelpunten per aspect zijn weergegeven. Deze overzichtskaart is te vinden in bijlage 5.

2.3 OPLOSSINGSRICHTINGEN

Onderbouwd met de voorgaande onderzoeken en het overzicht in de knelpuntenanalyse was het mogelijk om te komen tot gedegen oplossingsrichtingen. Hiervoor is een interne brainstorm gehouden met de volgende disciplines: verkeerskundige, verkeerspsycholoog en verhardingsdeskundige. Bij het uitwerken van de oplossingsrichtingen is rekening gehouden met de realiseerbaarheid. De oplossingsrichtingen zijn beknopt en eenvoudig uitgewerkt per locatie met een inschatting van het verwachte effect op de verkeersveiligheid, passeerbaarheid en leefbaarheid en de verwachte kosten.



Verkeersveiligheid



Passeerbaarheid



Leefbaarheid



Kosten

Verkeersveiligheid: in hoeverre leidt de maatregel relatief gezien tot een verbetering of verslechtering van de objectieve of subjectieve verkeersveiligheid voor alle weggebruikers.

Passeerbaarheid: in hoeverre leidt de maatregel relatief gezien tot het beter of slechter kunnen passeren van zwaar verkeer, autoverkeer, fietsers en voetgangers.

Leefbaarheid: in hoeverre leidt de maatregel relatief gezien tot meer of minder overlast voor weggebruikers en aanwonenden (geluid, trillingen, aantrekkelijkheid van de omgeving).

Kosten: wat zijn relatief gezien tot de andere maatregelen ongeveer de kosten die gemoeid zijn bij het realiseren van de maatregel.

Per weg is maatwerk toegepast, omdat elke weg zijn eigen knelpunten heeft en daarmee eigen afwegingen behoeft. De oplossingsrichtingen per weg zijn voorgelegd aan de opdrachtgever om te bepalen welke oplossingsrichtingen kansrijk en haalbaar zijn. Aan de hand van een 'Go' of een 'No Go' is bepaald door de opdrachtgever welke oplossingsrichtingen met meer detail uitgewerkt konden worden tot maatregelen met een kostenraming en globale uitvoeringsplanning per weg.

Veel oplossingsrichtingen zijn uitgewerkt volgens de principes van natuurlijk sturen. Natuurlijk sturen is een breed begrip. De focus is gelegd op het accentueren van de belangrijkste risicovolle locaties: scherpe bochten, kruispunten en locaties met meer fietsers en voetgangers. Hierom valt het te adviseren om de inrichting van de weg zo aan te passen dat deze locaties beter opvallen. In het

vervolgproces kan uitgebreider bekeken worden of er meer onveilige verkeerssituaties middels natuurlijk sturen verkeersveiliger gemaakt kunnen worden.

In het algemeen geldt dat de maatregelen op globaal niveau zijn uitgewerkt met als doel een kostenraming op te stellen. Een aantal zaken zijn daarbij buiten beschouwing gelaten:

- Kabels en leidingen;
- Bestemmingsplangrenzen;
- Grondeigendommen.

In de vervolgfase richting uitvoering wordt aanbevolen de maatregelen een niveau verder uit te werken.

2.4

KOSTENRAMING EN GLOBALE PLANNING

Op basis van de maatregelen per wegvak is een SSK-kostenraming opgesteld, zodat zowel een overzicht ontstaat van de individuele kosten per maatregel als van de totale kosten op wegvakniveau. Om tot een uitvoeringsplanning van de maatregelen te komen, is een sessie georganiseerd met de afdeling beheer & uitvoering (B&U) van de gemeente. Tijdens die sessie zijn de geplande werkzaamheden geverifieerd, zodat de gemeente werk met werk kan maken. Op basis daarvan is een globale planning in concept opgesteld. Daarin staat beschreven in welke volgorde het aan te bevelen is om de maatregelen uit te voeren. Daarnaast biedt dit rapport de hoofdlijnen van de benodigde activiteiten om te komen tot uitvoering met bijbehorende doorlooptijden. De opmerkingen van de afdeling B&U op de conceptplanning zijn verwerkt om te komen tot de definitieve globale uitvoeringsplanning. De combinatie van de kostenraming en de globale uitvoeringsplanning geeft de opdrachtgever het benodigde inzicht in wanneer budgetten naar schatting ingezet dienen te worden.

NB: De genoemde investeringskosten geeft een overzicht van de totale bouwkosten (directe en indirecte kosten, exclusief engineeringkosten, vastgoedkosten, overige bijkomende kosten en onzekerheidsmarge). De kostenraming is gebaseerd op prijspeil 2023. In de kosten is rekening gehouden met een rekening bandbreedte van +/- 30%. De kosten zijn voor alle maatregelen per wegvak in totaal geraamd. Verkeersmaatregelen zijn daarmee ook alleen per wegvak en voor het geheel van maatregelen geraamd. Bij de losse kostenramingen per maatregel zijn dus geen verkeersmaatregelen meegenomen.

3. Diemerbroek

De Diemerbroek is een doodlopende weg voor gemotoriseerd verkeer en een doorgaande weg voor (brom)fietsers en voetgangers. De weg begint relatief breed, zonder belijning. Naarmate verder op de weg wordt de weg kronkelender en smaller. De weg ontsluit enkele bedrijven en woningen.

- Wegcategorie: erftoegangsweg type 2
- Richtintensiteit: 4.000 – 6.000 motorvoertuigen per etmaal
- Maximumsnelheid: 30 km/h (binnen de kom) / 60 km/h (buiten de kom)
- Weglengte: 2,2 km

3.1

VERKEERSKUNDIG ONDERZOEK

Op basis van het verkeerskundig onderzoek is bepaald of een aspect wel (oranje) of geen (groen) objectief knelpunt is.

Tabel 3-1: De objectieve knelpunten op de Diemerbroek

Snelheid

Gemiddelde snelheid: 38 km/h

V85: 50 km/h

De meetlussen van de verkeerstelling lagen op de komgrens. De toegestane maximale snelheid binnen de bebouwde kom bedraagt 30 km/h, buiten de bebouwde kom bedraagt deze 60 km/h. De V85 ligt ruim boven de 30 km/h. Daarmee wordt de snelheid gezien als knelpunt.



Zwaar verkeer

Het aandeel zwaar verkeer bedraagt 4,6% (31 vrachtauto's) van de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op een gemiddelde werkdag. Zowel het aandeel als het absolute aantal zwaar vrachtverkeer is beperkt, dus dit leidt niet tot een knelpunt.



Wegbreedte

Om bermschade te voorkomen geldt buiten de bebouwde kom met de huidige verkeersintensiteit als CROW-richtlijn een wegbreedte van 4,5 meter. Binnen de bebouwde kom geldt voor een erftoegangsweg een minimale wegbreedte van 4,8 meter. De gemeten wegbreedtes (3,1 tot 4,7 meter) voldoen slechts gedeeltelijk aan de genoemde richtlijnen, waardoor de breedte gezien wordt als knelpunt.



Verkeersintensiteit

De autointensiteit op een gemiddelde werkdag is 667 mvt/etm en de intensiteiten voor (brom)fietsers bedragen 523 (brom)fietsers per etmaal. Dit ligt ruim onder de richtintensiteit vanuit de CROW-richtlijn behorend bij dit wegtype, dus daarmee vormt de intensiteit geen knelpunt.



Verkeersveiligheid

Op de Diemerbroek heeft 1 ongeval plaatsgevonden. Dit was een ongeval met meerdere betrokkenen. Dit resulteert in 0,7 ongevallen per 1.000 voertuigkilometers. Vanwege dit relatief lage aantal wordt de verkeersveiligheid hier niet als knelpunt gezien.



Zichtkwaliteit

De bomen belemmeren het zicht op het wegverloop en de inritten. Hierdoor is de zichtkwaliteit beperkt en wordt dit als knelpunt gezien.



Wegkwaliteit

De kwaliteit van de asfaltconstructie is als voldoende beoordeeld. De weg ligt vlak op de oppervlakte. Hierdoor wordt dit niet als knelpunt gezien.



3.2 BELEVINGSONDERZOEK

Op basis van het belevingsonderzoek is bepaald of een aspect wel (paars) of geen (groen) subjectief knelpunt is.

Tabel 3-2: De subjectieve knelpunten op de Diemerbroek

Snelheid

Merendeel van de aanwonenden benoemt dat er op de Diemerbroek te hard wordt gereden. Meerdere frequente gebruikers onderschrijven dit. Snelheid is een knelpunt



Verkeersintensiteit

Krap de helft van de aanwonenden ervaart dat de Diemerbroek te druk is. De weggebruikers onderschrijven dit nagenoeg niet, waardoor de intensiteit niet als knelpunt wordt gezien.



Zwaar verkeer

Het merendeel van de aanwonenden ervaart te veel zwaar verkeer op de Diemerbroek. Zwaar verkeer is aangemerkt als knelpunt.



Verkeersveiligheid

Een beperkt deel van de aanwonenden en weggebruikers ervaart de weg als gevaarlijk voor kinderen. Gemiddeld krijgt de weg voor verkeersveiligheid een krappe voldoende: een 5,7. Aanwonenden geven de weg een onvoldoende: gemiddeld een 4,0. In vergelijking met de andere wegen scoort de weg op verkeersveiligheid goed, waardoor het niet is aangemerkt als knelpunt.



Wegbreedte

De slechtere passeerbaarheid is een van de meest prangende knelpunten op de Diemerbroek volgens de respondenten. Zowel aanwonenden als weggebruikers klagen hierover. Het betreft zowel de passeerbaarheid van tegenliggers als van en fietsers en voetgangers op de weg.



Zichtkwaliteit

Men ervaart geen problemen met slechte zichtbaarheid van tegenliggers op deze weg. Wel geeft men aan dat bomen en ander groen het zich op inritten beperkt. Hierom is de zichtkwaliteit benoemd als knelpunt.



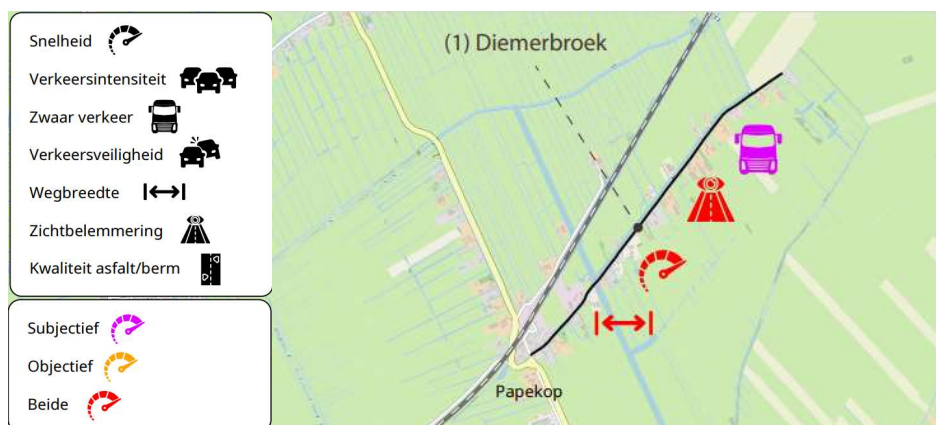
Wegkwaliteit

De kwaliteit van het asfalt komt niet sterk naar voren uit de vragenlijst als een knelpunt.



3.3 KNELPUNTENANALYSE

Figuur 3-1 combineert de ob- en subjectieve knelpunten op de Diemerbroek in een overzichtskaart. De snelheid, de wegbreedte en de zichtkwaliteit zijn ob- en subjectieve knelpunten. De hoeveelheid zwaar verkeer is een subjectief knelpunt.






Figuur 3-1: Een overzichtskaart van de Diemerbroek inclusief de objectieve en subjectieve knelpunten

3.4 OPLOSSINGSRICHTINGEN

Deze paragraaf geeft een uitwerking van de verschillende oplossingsrichtingen op basis van de knelpuntenanalyse. De opdrachtgever heeft verzocht om enkele oplossingsrichtingen nader uit te werken (GO of NO GO). Aan het einde van de paragraaf is een overzichtskaart toegevoegd om een indicatie te geven van de locaties waar de oplossingsrichtingen uitgevoerd kunnen worden.

Tabel 3-3: Een weergave per oplossingsrichting op de Diemerbroek van het geschatte effect op de verkeersveiligheid, intensiteit, leefbaarheid, de geschatte kosten en de GO / NO GO van de opdrachtgever

				€	GO / NO GO
Snelheidsremmers	+	0 / +	+	€€	GO
Visueel versmallen	+	-	0 / +	€€€	GO
Passeerhavens	+	+	0	€	GO
Open verharding	++	0 / +	0 / -	€€€	NO GO
Gelijkwaardig kruispunt verduidelijken	+	0	0	€	GO

3.4.1

Snelheidsremmers

Het is aan te bevelen om snelheidsremmers toe te passen op de Diemerbroek. Door de beperkte breedte van de openbare ruimte is er weinig mogelijkheid om de rechtstand in de weg op te breken. Het verlagen van de snelheid heeft daarbij een positief effect op de passeerbaarheid en de zichtbaarheid van andere weggebruikers. Bij een lagere snelheid is immers ook een kortere zichtafstand voldoende om te reageren op andere weggebruikers. Daarnaast zal men bij een lagere rijnsnelheid ook eerder bereid zijn om uit te wijken bij passeerhavens of andere uitwijkmogelijkheden.

Nadere uitwerking

Als snelheidsremmende maatregel wordt geadviseerd op 4 logische locaties drempels aan te brengen. Hierbij dienen de mogelijke gevolgen zoals trillingen en hinder voor hulpdiensten als aandachtspunt meegenomen te worden.

Kostenraming

De investeringskosten voor de 4 drempels zijn geraamd op ca. € 34.000,-

3.4.2

Visueel versmallen

Het is aan te bevelen om de weg visueel te versmallen, met name binnen de bebouwde kom. Het fysiek versmallen van de weg is door de beperkte breedte en de breedte van de voertuigen op de weg niet mogelijk. Door de weg visueel te versmallen wekt dit bij de weggebruiker eerder de indruk dat hij hard rijdt. Visueel versmallen kan door de beide zijden van de weg met een andere verhardingskleur of -soort aan te leggen, zoals te zien in figuur 3-2. Binnen de bebouwde kom kan visueel versmallen ook door het vrijgekomen deel van de rijbaan in te richten als een soort voetgangersruimte. Zo wordt de nadruk gelegd op de bebouwde omgeving en de aanwezigheid van voetgangers. Door de



Figuur 3-2: Visueel versmallen van de rijbaan met een smalle rijloper over het midden van de verharding



Figuur 3-3: Visueel versmallen van de rijbaan met een smalle rijloper en een voetgangersstrook op de verharding

voetgangersruimte en rijbaan op gelijke hoogte aan te brengen blijft het mogelijk voor verkeer om te passeren of bij grotere voertuigen de weg te berijden, zoals te zien in figuur 3-3. Figuur 3-4 toont een voor- en nasituatie, waarbij de aanwezigheid van voetgangers zichtbaarder is geworden. In beide gevallen ontstaat er een versmalde rijloper ten opzichte van de huidige weg.



Figuur 3-4: Visueel versmallen van de rijbaan met een smalle rijloper en een voorzieningen-/voetgangersstrook op de verharding

Nadere uitwerking

Om de weg visueel te versmallen zijn 3 alternatieven te onderscheiden:

- 1 Het aanbrengen van een nieuwe zwarte deklaag met lijnmarkering (onderhoud)*
- 2 Het aanbrengen van een rode rijloper
- 3 Het aanbrengen van een zwarte rijloper met restruimte in een contrasterende kleur, zonder markering (i.c.m. onderhoud).

Vanuit verkeerskundig oogpunt verdient variant 3 de voorkeur. Het weglaten van de belijning zal een positief effect hebben op de snelheden. Het aanbrengen van de lijnmarkering heeft namelijk ook een 'geleidend' effect en kan daarmee uitnodigen juist sneller te rijden. Echter de kosten verschillen wel per alternatief en het aanbrengen van een coating is duurder dan alleen het aanbrengen van een zwarte deklaag.

* Alleen lijnmarkering aanbrengen is afhankelijk van de staat van de weg. Bij het opstellen van de globale uitvoeringsplanning is gebleken dat vervangen van de deklaag sowieso nodig gaat zijn.

Kostenraming

De investeringskosten voor de 3 varianten zijn geraamd op:

1. Ca. € 290.000,-
2. Ca. € 565.000,-
3. Ca. € 325.000,-

3.4.3

Bestaande passeerhavens verbeteren

De passeerbaarheid van tegenliggers, fietsers en voetgangers is een van de meest genoemde knelpunten. De weg is relatief gezien smal en biedt ook weinig mogelijkheden om uit te wijken. Hierom is het aan te bevelen om universele herkenbare passeerhavens met bebording toe te passen, zoals weergegeven in figuur 3-5. Door de passeerhavens op eenzelfde manier aan te kondigen met bebording en de wegbreedte voor en na de haven duidelijk smaller te laten zijn/ogen zorgt dit voor een duidelijk te herkennen passeerhaven.



Figuur 3-5: Bebording en een duidelijke verbreding van de weg vergroten de zichtbaarheid van passeerhavens

Nadere uitwerking

Alle passeerhavens dienen te zijn voorzien van passende bebording (bord + onderbord met afstand tot de volgende passeerhaven). De bestaande passeerruimtes (5 stuks) kunnen verbeterd worden waardoor er om de circa 400 meter een waardige passeerhaven ingepast is. In de volgende fase dienen de locaties nader onderzocht te worden. In deze fase is bijvoorbeeld nog geen verhardingsonderzoek uitgevoerd. Dat is wel belangrijk om inzicht te krijgen in de precieze kosten van de maatregel.

Kostenraming

De investeringskosten voor de 5 passeerhavens zijn geraamd op ca. € 48.000,-

3.4.4 Open verharding (NO GO)

Het eerste gedeelte van de Diemberbroek is gelegen binnen de bebouwde kom van Papekop. Om het 30 km/h-regime te accentueren is het mogelijk om gebruik te maken van openverharding (klinkers). Het grootste nadeel hieraan is de kans op trilling- en geluidsoverlast.

3.4.5 Voorrangssituatie kruispunt Diemberbroek / Papekopperstraatweg verduidelijken

Op dit moment geeft de inrichting op het kruispunt Diemberbroek/Papekopperstraatweg de indruk dat verkeer vanaf de Diemberbroek richting de rotonde en omgekeerd voorrang heeft op verkeer op de doodlopende Papekopperstraatweg. Dit is niet het geval en zou op basis van de richtlijnen ook niet zo kunnen zijn. Het is aan te bevelen om in de inrichting van het kruispunt de gelijkwaardigheid van beide wegen te benadrukken.



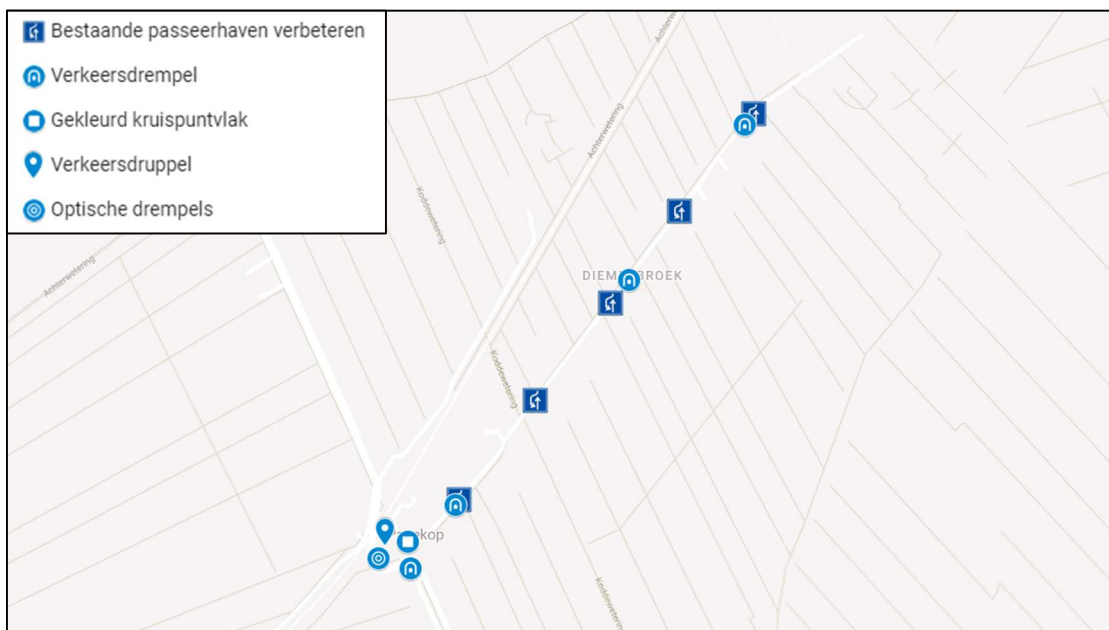
Figuur 3-6: Het gelijkwaardige kruispunt is geaccentueerd met een aanpassing in verhardingskleur, drempelmarkering en verkeersdruppels

Nadere uitwerking

Om het kruispunt te accentueren en de gelijkwaardige voorrangssituatie te benadrukken is het advies deze te voorzien van een opvallende kleur, zoals rode coating, aangevuld met verkeersdruppels en drempelmarkering, zoals te zien in figuur 3-6. Het gaat daarbij om een oppervlakte van ca. 130 m². Als alternatief is het kruispunt uit te voeren als plateau. Dat heeft een groter remmend effect, maar is ook duurder en kan leiden tot meer overlast voor de omgeving. Het plateau is in dit stadium niet geraamd. Daarbij wordt aanbevolen om een totaal ontwerp te maken van het stuk tussen de rotonde en het kruispunt. Dit is namelijk ook het punt dat fietsers op de rijbaan komen.

Kostenraming

De investeringskosten voor het verduidelijken van kruispunt Diemberbroek / Papekopperstraatweg zijn geraamd op ca. € 10.000,-



Figuur 3-7: Overzichtkaart van de geschatte locaties van de maatregelen op de Diemerbroek (maatregelen voor over het hele wegvak zijn niet weergegeven)

4. Noord- & Zuid-Linschoterzandweg

De Noord- en Zuid-Linschoterzandweg liggen binnen en buiten de bebouwde kom van Oudewater. Het zijn bochtige en smalle tweerichtingswegen die woningen en (agrarische) bedrijven ontsluiten.

- Wegcategorie: erftoegangsweg type 2
- Richtintensiteit: 4.000 – 6.000 motorvoertuigen per etmaal
- Maximumsnelheid: 30 km/h (binnen de kom) / 60 km/h (buiten de kom)
- Weglengte: 4,2 km (Noord), 4,6 km (Zuid)

4.1

VERKEERSKUNDIG ONDERZOEK

Op basis van het verkeerskundig onderzoek is bepaald of een aspect wel (oranje) of geen (groen) objectief knelpunt is.

Tabel 4-1: De objectieve knelpunten op de Noord- en Zuid-Linschoterzandweg

Snelheid



*Gemiddelde snelheid: 35 km/h (N) | 38 km/h (Z)
V85: 47 km/h (N) | 49 km/h (Z)*

De toegestane maximale snelheid op de meetlocatie bedraagt 30 km/h. De V85 ligt voor beide wegen ruim boven de 30 km/h. Daarmee wordt de snelheid gezien als knelpunt.

Verkeersintensiteit



De autointensiteit op een gemiddelde werkdag is 308 mvt/etm (N) en 425 mvt/etm (Z) en de intensiteiten voor (brom)fietsers bedragen 574 (N) en 304 (Z) (brom)fietsers per etmaal. Dit ligt voor beide wegen ruim onder de richtintensiteit vanuit de CROW-richtlijn voor dit wegtype, dus daarmee vormt de intensiteit geen knelpunt.

Zwaar verkeer



Het aandeel zwaar verkeer bedraagt 2,3% (7 vrachtauto's) van de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op een gemiddelde werkdag voor Noord en 2,9% (12 vrachtauto's) voor Zuid. Zowel het aandeel als het absolute aantal zwaar verkeer is beperkt voor beide wegen, dus dit leidt niet tot een knelpunt.

Verkeersveiligheid



Op de Noord-Linschoterzandweg vonden 6 ongevallen plaats (1 eenzijdig en 5 ongevallen met meerdere partijen). In totaal vonden er 4,6 ongevallen per 1.000 voertuigkilometers plaats. Op de Zuid-Linschoterzandweg vonden 9 ongevallen plaats (4 eenzijdig en 5 ongevallen met meerdere partijen). In totaal vonden er 4,6 ongevallen per 1.000 voertuigkilometers plaats. Met dit relatief hoge aantal is verkeersveiligheid op beide wegen een knelpunt.

Wegbreedte



Om bermschade te voorkomen geldt buiten de bebouwde kom met de huidige intensiteit als CROW-richtlijn een wegbreedte van 4 meter. Binnen de bebouwde kom geldt voor een erftoegangsweg een minimale wegbreedte van 4,8 meter. De gemeten wegbreedtes (2,7 tot 2,9 meter (N) en 2,8 tot 3,5 meter (Z)) voldoen niet aan de genoemde richtlijnen. De breedte voor beide wegen gezien wordt als knelpunt.

Zichtkwaliteit



Bomen, hagen, gras en riet belemmeren het zicht op het wegverloop en de inritten. Hierdoor is de zichtkwaliteit beperkt op beide wegen en wordt dit als knelpunt gezien.

Wegkwaliteit



De kwaliteit van de wegen is als onvoldoende beoordeeld. Er is veel schade in het wegdek waargenomen en veel randschade waargenomen nabij de taluds. De oorzaak is dat de wegen niet onder 45 graden opgebouwd zijn. Hierdoor wordt dit voor beide wegen als knelpunt gezien.

4.2 BELEVINGSONDERZOEK

Op basis van het belevingsonderzoek is bepaald of een aspect wel (paars) of geen (groen) subjectief knelpunt is.

Tabel 4-2: De subjectieve knelpunten op de Noord- en Zuid-Linschoterzandweg

Snelheid



Ongeveer de helft van de aanwonenden en een kwart van de weggebruikers ervaart dat er met te hoge snelheid wordt gereden op de beide wegen aan de Lange Linschoten. Snelheid staat hierom benoemd als knelpunt.

Verkeersintensiteit



De beide wegen aan de Lange Linschoten worden door bijna alle aanwonenden en weggebruikers niet als te druk ervaren. De verkeersintensiteit is dan ook geen knelpunt.

Zwaar verkeer



Slechts een enkele weggebruiker en aanwonende benoemt dat er te veel vracht- en/of landbouwverkeer rijdt. Zwaar verkeer is dan ook geen knelpunt.

Verkeersveiligheid



Ongeveer de helft van de aanwonenden en een kwart van de weggebruikers ervaren de beide wegen aan de Lange Linschoten als gevaarlijk voor kinderen. Daar komt bij dat beide wegen door aanwonenden gemiddeld een 3,8 scoren en voor weggebruikers een 4,0 scoren. Dit zijn gemiddeld de twee slechtst scorende wegen binnen het onderzoeksgebied. De verkeersveiligheid is een knelpunt.

Wegbreedte



Meer dan de helft van alle weggebruikers en aanwonenden benoemen dat de passeerbaarheid van tegenliggers, (brom)fietsers en voetgangers een probleem is. De wegbreedte is dan ook een knelpunt.

Zichtkwaliteit



De zichtbaarheid van tegenliggers is voor ruim een derde van de weggebruikers problematisch. Men benoemt dat voornamelijk bomen, hagen, gras en riet het zich belemmert op het tegenliggend verkeer en uitritten. De zichtkwaliteit is een knelpunt.

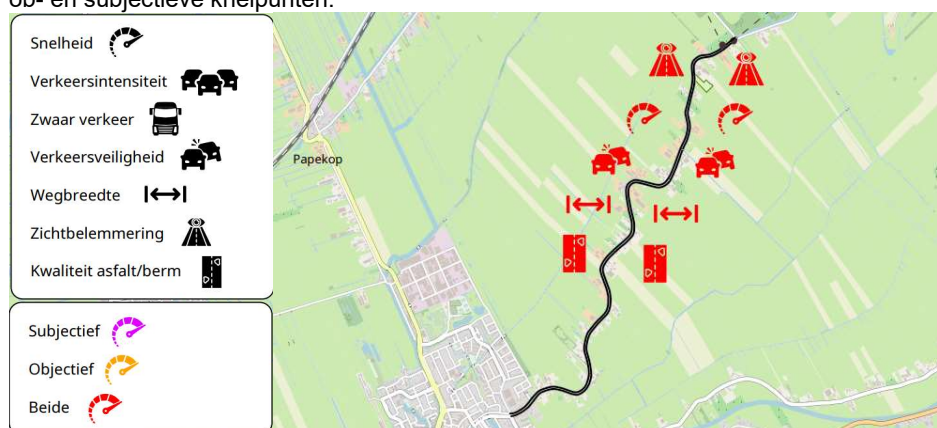
Wegkwaliteit



Alle aanwonenden en het merendeel van de frequente weggebruikers benoemen dat de weg slecht wordt onderhouden. Hierom is de wegkwaliteit een knelpunt.

4.3 KNELPUNTENANALYSE

Figuur 4-1 combineert de ob- en subjectieve knelpunten op de Noord- en Zuid-Linschoterzandweg in een overzichtskaart. De snelheid, de verkeersveiligheid, de wegbreedte en de weg- en zichtkwaliteit zijn ob- en subjectieve knelpunten.






Figuur 4-1: Een overzichtskaart van de Noord- en Zuid-Linschoterzandweg inclusief de objectieve en subjectieve knelpunten

4.4 OPLOSSINGSRICHTINGEN

Deze paragraaf geeft een uitwerking van de verschillende oplossingsrichtingen op basis van de knelpuntenanalyse. De opdrachtgever heeft verzocht om enkele oplossingsrichtingen nader uit te werken (GO of NO GO). Aan het einde van de paragraaf is een overzichtskaart toegevoegd om een indicatie te geven van de locaties waar de oplossingsrichtingen uitgevoerd kunnen worden.

Tabel 4-3: Een weergave per oplossingsrichting op de Noord- en Zuid-Linschoterzandweg van het geschatte effect op de verkeersveiligheid, intensiteit, leefbaarheid, de geschatte kosten en de GO / NO GO van de opdrachtgever

				€	GO / NO GO
Eenrichtingsverkeer	0	++	-	€€€	NO GO
Passeerhavens	+	+	0	€	GO
Benadrukken risicovolle locaties	+	0	0	€	GO

4.4.1 Eenrichtingsverkeer (NO GO)

Het voordeel aan de beide wegen aan de Lange Linschoten is dat beide parallel lopen aan elkaar. Dit biedt de mogelijkheid om eenrichtingsverkeer in te stellen op deze smalle wegen. Het instellen van eenrichtingsverkeer verbeterd de passeerbaarheid immers sterk. Het grootste nadeel daarentegen is dat er slechts een brug voor gemotoriseerd verkeer over de Lange Linschoten is buiten de bebouwde kom, waardoor aanwonenden te maken krijgen met behoorlijke omrijdafstanden. Extra bruggen over de Lange Linschoten zijn dan ook onvermijdelijk.

Tegelijk kan eenrichtingsverkeer leiden tot snelheidsverhogingen, omdat weggebruikers geen rekening meer houden met tegenliggers. Daarentegen zullen fietsers in tegengestelde richting blijven fietsen. Fietsers zijn gewend om tegen de rijrichting in te mogen fietsen en rijden de weg met de laagste weerstand. Omrijden leidt tot weerstand, dus zal een groot deel van de fietsers geneigd zijn om wanneer dat sneller is, tegen de rijrichting in te rijden.

4.4.2 Bestaande passeerhavens verbeteren en nieuwe passeerhavens toevoegen

De passeerbaarheid van tegenliggers, fietsers en voetgangers is een van de meest genoemde knelpunten. De weg is relatief gezien smal en biedt ook weinig mogelijkheden om uit te wijken. Hierom is het aan te bevelen om universele herkenbare passeerhavens met bebording toe te passen. Door de passeerhavens op eenzelfde manier aan te kondigen met bebording en de wegbreedte voor en na de haven duidelijk smaller te laten zijn/ogen zorgt dit voor een duidelijk te herkennen passeerhaven, zoals te zien in figuur 4-2.



Figuur 4-2: Bebording en een duidelijke verbreding van de weg vergroten de zichtbaarheid van passeerhavens

Nadere uitwerking

Alle passeerhavens dienen te zijn voorzien van passende bebording (bord + onderbord met afstand tot de volgende passeerhaven). Nieuwe passeerhavens zijn benodigd (4 voor Noord en 1 voor Zuid) en de bestaande te worden verbeterd (5 voor Noord en 9 voor Zuid). Hiermee kunnen voor de Noord-Linschoterzandweg om de circa 350 meter kwalitatief goede passeerhavens ingepast worden. Voor de Zuid-Linschoterzandweg is de tussenliggende afstand circa 400 meter. In de volgende fase dienen de

locaties nader onderzocht te worden. In deze fase is bijvoorbeeld nog geen verhardingsonderzoek uitgevoerd. Dat is wel belangrijk om inzicht te krijgen in de precieze kosten van de maatregel.

Kostenraming

De investeringskosten voor het verbeteren van 14 bestaande passeerhavens zijn geraamd op ca. € 135.000,- en de investeringskosten voor het aanbrengen van 5 nieuwe passeerhavens zijn geraamd op ca. € 45.000,-

4.4.3

Benadrukken risicovolle locaties (natuurlijk sturen)

De beide wegen op de Lange Linschoten kenmerken zich door een oneindig voelende opvolging van kronkelende bochten. Een deel van die bochten is beter door te kijken en flauwer dan de ander. Tegelijk zijn er bijvoorbeeld drie fiets- en voetgangersbruggen en locaties waar meer recreanten zich kunnen ophouden. Deze locaties vallen op dit moment niet op in de omgeving, terwijl hier wel een grotere kans is om andere weggebruikers tegen te komen en te kruisen. Het valt te adviseren om deze locaties beter op te laten vallen aan de hand van de inrichting. Dat kan in verhardingskleur en -materiaal, maar bijvoorbeeld ook door het toepassen van objecten rondom de weg, zoals de hekjes in figuur 4-3 of de wel bekende schoolomgeving. Ook kan nagedacht worden over andere materialisatie. In dit geval is uitgegaan van het aanbrengen van coating, maar bijvoorbeeld elementenverharding kan ook heel effectief zijn. Dat heeft bovendien een extra snelheidsremmend effect.



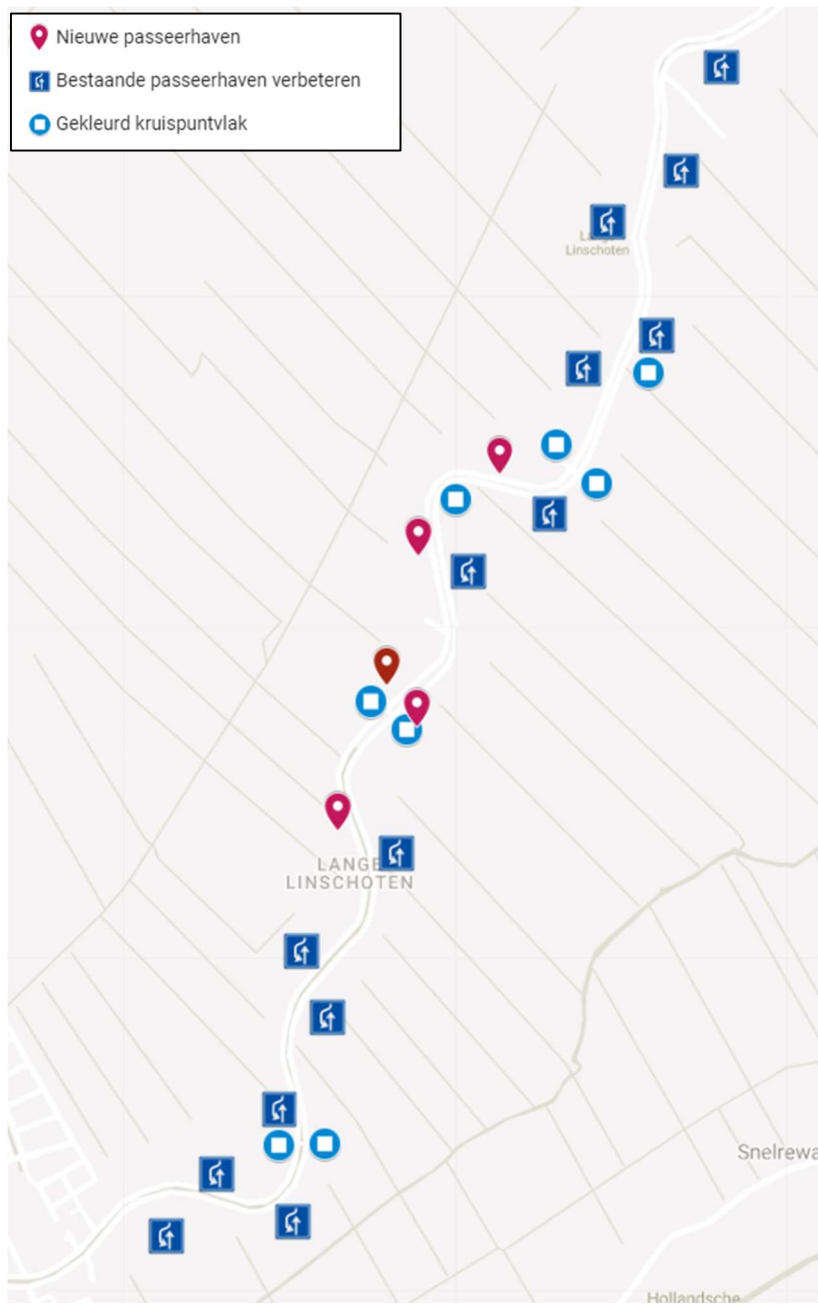
Figuur 4-3: Door aanpassingen op de rijbaan of objecten in de omgeving, zoals deze witte hekjes, is het mogelijk om weggebruikers meer bewust van hun omgeving te laten rijden

Nadere uitwerking

Om enkele kruisende bewegingen door fietsers en voetgangers en onoverzichtelijke locaties meer accent te geven wordt geadviseerd deze te voorzien van een gekleurde coating. Het gaat hierbij om 8 locaties met een totale oppervlakte van 404m².

Kostenraming

De investeringskosten voor het aanbrengen van de gekleurde coating zijn geraamd op ca. € 30.000,-



Figuur 4-4: Overzichtskaat van de geschatte locaties van de maatregelen op de Noord- en Zuid-Linschoterzandweg

5. Waardsedijk

De Waardsedijk kent binnen de bebouwde kom een gebruikelijk wegprofiel. Buiten de kom is het profiel krappier. De weg bevat kantmarkering en op een locatie ook een parkeerstrook. De weg heeft op enkele locaties een breder wegprofiel waar het voor automobilisten makkelijker is om elkaar te passeren.

- Wegcategorie: erftoegangsweg type 2
- Richtintensiteit: 4.000 – 6.000 motorvoertuigen per etmaal
- Maximumsnelheid: 30 km/h (binnen de kom) / 60 km/h (buiten de kom)
- Weglengte: 4,3 km

5.1

VERKEERSKUNDIG ONDERZOEK

Op basis van het verkeerskundig onderzoek is bepaald of een aspect wel (oranje) of geen (groen) objectief knelpunt is.

Tabel 5-1: De objectieve knelpunten op de Waardsedijk

Snelheid

Gemiddelde snelheid: 27 km/h

V85: 34 km/h

De toegestane maximale snelheid op de meetlocatie bedraagt 30 km/h. De V85 ligt niet ver boven de 30 km/h. Daarmee wordt de snelheid niet gezien als knelpunt.



Verkeersintensiteit



De autointensiteit op een gemiddelde werkdag is 1.017 mvt/etm en de intensiteiten voor (brom)fietsers bedragen 693 (brom)fietsers per etmaal. Dit ligt ruim onder de richtintensiteit vanuit de CROW-richtlijn behorend bij dit wegtype, dus daarmee vormt de intensiteit geen knelpunt.

Zwaar verkeer



Het aandeel zwaar verkeer bedraagt 1,4% (15 vrachtauto's) van de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op een gemiddelde werkdag. Zowel het aandeel als het absolute aantal zwaar vrachtverkeer is beperkt, dus dit leidt niet tot een knelpunt.

Verkeersveiligheid



Op de Waardsedijk hebben 13 ongevallen plaatsgevonden. Hiervan waren er 3 eenzijdig en waren er 10 waarbij meerdere partijen bij betrokken waren. In totaal hebben er 3 ongevallen per 1.000 voertuigkilometers plaatsgevonden, vanwege dit relatief lage aantal wordt de verkeersveiligheid hier niet als knelpunt gezien.

Wegbreedte



Om bermschade te voorkomen geldt buiten de bebouwde kom met de huidige verkeersintensiteit als CROW-richtlijn een wegbreedte van 5 meter. Binnen de bebouwde kom geldt voor een erftoegangsweg een minimale wegbreedte van 4,8 meter. De gemeten wegbreedtes (3,3 tot 6,2 meter) voldoen gedeeltelijk aan de genoemde richtlijnen, waardoor de breedte als knelpunt gezien wordt.

Wegkwaliteit



De kwaliteit van de weg is als onvoldoende beoordeeld. Er is veel schade in het wegdek waargenomen en veel randschade waargenomen nabij de taluds. De oorzaak is dat de weg niet onder 45 graden opgebouwd is. Hierdoor wordt dit als knelpunt gezien.

Zichtkwaliteit



Geen bijzonderheden waargenomen, hierdoor wordt dit niet als knelpunt gezien.

5.2

BELEVINGSONDERZOEK

Op basis van het belevingsonderzoek is bepaald of een aspect wel (paars) of geen (groen) subjectief knelpunt is.

Tabel 5-2: De subjectieve knelpunten op de Waardsedijk

Snelheid

Ruim driekwart van de aanwonenden en de frequente weggebruikers (meer dan 4 dagen per week) ervaren dat men met te hoge snelheid rijdt. Het merendeel van de overige weggebruikers ervaart dit ook. Snelheid is een knelpunt.

**Verkeersintensiteit**

Ruim de helft van de aanwonenden vindt dat er te veel verkeer rijdt op de Waardsedijk. Slechts enkele weggebruikers onderschrijven dit. Vanwege het hoge percentage bij de aanwonenden is dit wel een knelpunt.

**Zwaar verkeer**

Het merendeel van de aanwonenden ervaart te veel vrachtverkeer. De helft van de frequente weggebruikers onderschrijven dit. Men ervaart niet te veel landbouwverkeer. Vanwege het vrachtverkeer is dit wel een knelpunt.

**Verkeersveiligheid**

Driekwart van de aanwonenden vindt dat de Waardsedijk gevaarlijk is voor kinderen. Nagenoeg alle aanwonenden ervaren asociaal rijgedrag door weggebruikers. De helft van de frequente weggebruikers en een kwart van de overige weggebruikers onderschrijven dit. Verkeersveiligheid is een knelpunt.

**Wegbreedte**

Een derde van de aanwonenden en slechts enkele weggebruikers ervaren problemen met het passeren van tegenliggers, (brom)-fietsters en voetgangers. De wegbreedte is dan ook geen serieus knelpunt.

**Zichtkwaliteit**

Minder dan de helft van de aanwonenden en een kwart van de weggebruikers zegt slecht zicht te hebben op tegenliggers. De zichtkwaliteit is niet meegenomen als knelpunt.

**Wegkwaliteit**

Driekwart van de aanwonenden geeft aan dat het asfalt slecht onderhouden is. Daarbij komt dat een kwart last zegt te hebben van trilling- en geluidsoverlast. Nagenoeg alle andere weggebruikers ervaren hier geen last van. De wegkwaliteit is desalniettemin wel een knelpunt.



5.3

KNELPUNTENANALYSE

Figuur 5-1 combineert de ob- en subjectieve knelpunten op de Waardsedijk in een overzichtskaart. De wegkwaliteit is een ob- en subjectief knelpunt. De snelheid, verkeersveiligheid, hoeveelheid zwaar verkeer en de intensiteit zijn subjectieve knelpunten. De wegbreedte is een objectief knelpunt.






Figuur 5-1: Een overzichtskaart van de Waardsedijk inclusief de objectieve en subjectieve knelpunten

5.4 OPLOSSINGSRICHTINGEN

Deze paragraaf geeft een uitwerking van de verschillende oplossingsrichtingen op basis van de knelpuntenanalyse. De opdrachtgever heeft verzocht om enkele oplossingsrichtingen nader uit te werken (GO of NO GO). Aan het einde van de paragraaf is een overzichtskaart toegevoegd om een indicatie te geven van de locaties waar de oplossingsrichtingen uitgevoerd kunnen worden.

Tabel 5-3: Een weergave per oplossingsrichting op de Waardsedijk van het geschatte effect op de verkeersveiligheid, intensiteit, leefbaarheid, de geschatte kosten en de GO / NO GO van de opdrachtgever

				€	GO / NO GO
Fietssuggestiestroken	++	0 / +	0	€€(€)	GO
Benadrukken risicovolle locaties	+	0	0	€(€)	GO
Voorrangssituatie verduidelijken	+	0	0	€	GO
Parkeren verduidelijken	+	0	+	€	GO

5.4.1 Fietssuggestiestroken

De Waardsedijk is gelegen boven op een dijk, is onderdeel van een schoolfietsroute en is een van de breedste wegen in het onderzoeksgebied. De breedte van de weg en het open uitzicht van de dijk kan de automobilist het gevoel geven over voldoende ruimte en overzicht te beschikken om goed door te rijden. Tocht varieert de breedte van de weg sterk op verschillende locaties. Het is aan te bevelen om de aanwezigheid van fietsers te benadrukken, de variatie in wegbreedtes te verduidelijken en de beschikbare ruimte voor auto's optisch te beperken door het aanleggen van fietssuggestiestroken met een vaste breedte en een variërende breedte voor de rijloper, zoals te zien in figuur 5-2. Hiermee wordt de positie van de fietser versterkt in het continu veranderende wegbeeld.



Figuur 5-2: Het aanbrengen van fietssuggestiestroken en daarmee een versmalde rijloper geeft meer bewustzijn over de aanwezigheid van fietsers

Nadere uitwerking

Om de fietsers op de weg meer te benadrukken zijn 4 alternatieven te onderscheiden:

- 1 Het aanbrengen van een nieuwe zwarte deklaag met lijnmarkering*
- 2 Het aanbrengen van een rode rijloper
- 3 Het aanbrengen van een nieuwe rode deklaag aan weerszijden van de weg met een (smalle) zwarte rijloper in het midden van de weg.

* Bij het opstellen van de globale uitvoeringsplanning is gebleken dat vervangen van de deklaag sowieso nodig gaat zijn.

Vanuit verkeerskundig oogpunt verdient variant 3 de voorkeur. Het weglaten van de belijning zal een positief effect hebben op de snelheden. Het aanbrengen van de lijnmarkering heeft namelijk ook een 'geleidend' effect en kan daarmee uitnodigen juist sneller te rijden. Echter de kosten verschillen wel per alternatief en het aanbrengen van rode coating is duurder dan alleen het aanbrengen van een zwarte deklaag.

Kostenraming

De investeringskosten voor de 3 varianten zijn geraamd op:

- 1 Ca. € 810.000,-
- 2 Ca. € 1.600.000,-
- 3 Ca. € 1.700.000,-

5.4.2**Benadrukken risicovolle locaties (natuurlijk sturen)**

De Waardsedijk is een lange dijkweg waaruit op dit moment weinig lijkt op te vallen in de omgeving, terwijl er wel locaties zijn waar meer kwetsbare verkeersdeelnemers aanwezig kunnen zijn. Het valt te adviseren om deze locaties beter op te laten vallen aan de hand van de inrichting. Dat kan in verhardingskleur en -materiaal, maar bijvoorbeeld ook door het toepassen van objecten rondom de weg, zoals de hekjes in figuur 5-3 of de wel bekende schoolomgeving.



Figuur 5-3: Door aanpassingen op de rijbaan of objecten in de omgeving, zoals deze witte hekjes, is het mogelijk om weggebruikers meer bewust van hun omgeving te laten rijden

Nadere uitwerking

Om enkele kruispunten en onoverzichtelijke locaties meer accent te geven en de voorrangssituaties te benadrukken wordt geadviseerd deze te voorzien van een gekleurde coating. Het gaat hierbij om 2 locaties met een totale oppervlakte van 210m².

Kostenraming

De investeringskosten voor het aanbrengen van de gekleurde coating zijn geraamd op ca. € 12.000,-

5.4.3**Gelijkwaardig kruispunt Waardsedijk/Laan van Snelrewaard verduidelijken**

Op dit moment valt het kruispunt Waardsedijk/Laan van Snelrewaard zeer beperkt op in de inrichting van de Waardsedijk. Op de Waardsedijk zijn inritten net zo zichtbaar als de aansluiting op de Laan van Snelrewaard. Het is aan te bevelen om dit gelijkwaardige kruispunt beter te accentueren.



Figuur 5-4: Het gelijkwaardige kruispunt is geaccentueerd met een aanpassing in verhardingskleur, drempelmarkering en verkeersdruppels

Nadere uitwerking

Om het kruispunt te accentueren en de gelijkwaardige voorrangssituatie te benadrukken is het advies deze te voorzien van een opvallende kleur, zoals rode coating, aangevuld met verkeersdruppels en drempelmarkering, zoals te zien in figuur 5-4. Het gaat daarbij om een oppervlakte van ca. 130 m². Als alternatief is het kruispunt uit te voeren als plateau. Dat heeft een groter remmend effect, maar is ook duurder en kan leiden tot meer overlast voor de omgeving. Het plateau is in dit stadium niet geraamd.

Kostenraming

De coating van het kruispunt is verwerkt bij 'natuurlijk sturen'. De investeringskosten voor het aanbrengen van de verkeersdruppels en de optische drempels zijn geraamd op ca. € 6.000,-

5.4.4

Parkeren verduidelijken (natuurlijk sturen)

Aan de Waardsedijk 121-139 ligt een parkeerstrook in zwart asfalt, gescheiden van de rijbaan door middel van extra witte kantmarkering. Door het zwarte asfalt en de witte markering geeft dit de indruk dat de weg breder is dan die daadwerkelijk is. Het is aan te bevelen om de parkeerstrook in een andere verhardingskleur of -materiaal toe te passen. Een voor- en nasituatie is te zien in figuur 5-5. Open verharding, zoals klinkers, heeft daarbij de voorkeur, omdat klinkers tevens minder prettig zijn om over te rijden, waardoor het ook fysiek niet aantrekkelijk is om over de parkeerstrook te rijden. Gezien de parkeerstrook in de eerste plaats gebruikt wordt om in te parkeren, zal het gebruik van open verharding nagenoeg tot geen overlast leiden voor omwonenden.



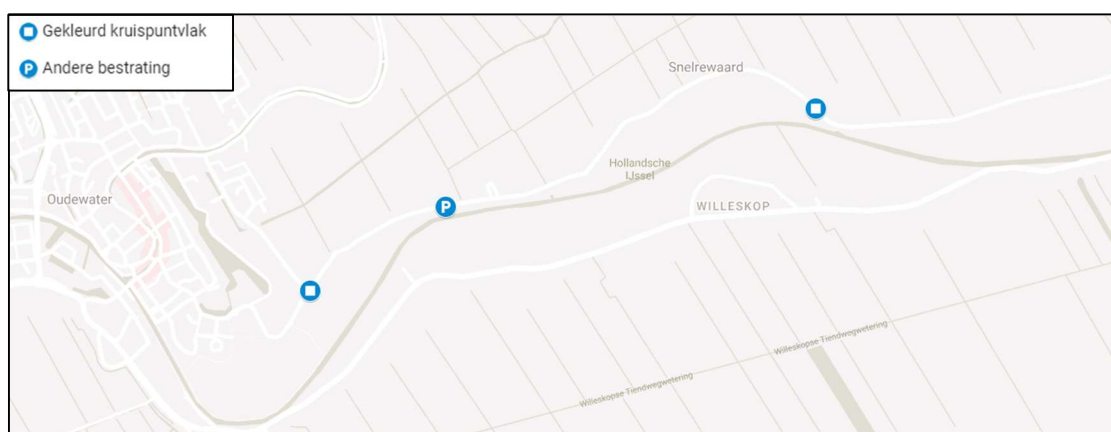
Figuur 5-5: Het toepassen van een ander verhardingsmateriaal/-kleur leidt ertoe dat de rijbaan minder breed oogt

Nadere uitwerking

Het is aan te bevelen om de parkeerstrook in elementverharding te bestraten. Het gaat daarbij om een oppervlakte van ca. 260m². De elementverharding zorgt voor een verduidelijking van de parkeerstrook en nodigt uit om minder hard te rijden. Aandachtspunt daarbij is wel dat verkeer dat toch over de parkeerstrook rijdt zal zorgen voor een extra geluidsbelasting op de woningen. Het maakt echter geen onderdeel uit van de rijbaan. Het parkeervak dient in de vervolgfase nog wat nader uitgewerkt te worden (bijv. inleidende markering etc.).

Kostenraming

De investeringskosten voor het verduidelijken van de parkeerstrook zijn geraamd op ca. € 42.000,-



Figuur 5-6: Overzichtskaart van de geschatte locaties van de maatregelen op de Waardsedijk (maatregelen voor over het hele wegvak zijn niet weergegeven)

6. Hoenkoopse Buurtweg

De Hoenkoopse Buurtweg is een van de bredere wegen binnen het projectgebied. De weg kent lange rechtstanden, is gelegen buiten de kom en is op sommige secties voorzien van wegmarkering. De weg heeft enkel een lokale ontsluitingsfunctie (naar agrarische bedrijven en woningen).

- Wegcategorie: erftoegangsweg type 2
- Richtintensiteit: 4.000 – 6.000 motorvoertuigen per etmaal
- Maximumsnelheid: 30 km/h (binnen de kom) / 60 km/h (buiten de kom)
- Weglengte: 4,9 km

6.1

VERKEERSKUNDIG ONDERZOEK

Op basis van het verkeerskundig onderzoek is bepaald of een aspect wel (oranje) of geen (groen) objectief knelpunt is.

Tabel 6-1: De objectieve knelpunten op de Hoenkoopse Buurtweg

Snelheid

Gemiddelde snelheid: 58 km/h

V85: 69 km/h

De toegestane maximale snelheid op de meetlocatie bedraagt 60 km/h. De V85 ligt boven de 60 km/h. Daarmee wordt de snelheid gezien als knelpunt.



Verkeersintensiteit



De autointensiteit op een gemiddelde werkdag is 1.030 mvt/etm en de intensiteiten voor (brom)fietsers bedragen 226 (brom)fietsers per etmaal. Dit ligt ruim onder de richtintensiteit vanuit de CROW-richtlijn behorend bij dit wegtype, dus daarmee vormt de intensiteit geen knelpunt.

Zwaar verkeer

Het aandeel zwaar verkeer bedraagt 3% (31 vrachtauto's) van de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op een gemiddelde werkdag. Het aandeel zwaar vrachtverkeer is beperkt, dus dit leidt niet tot een knelpunt.



Verkeersveiligheid



Op de Hoenkoopse Buurt hebben 2 ongevallen plaatsgevonden. Hiervan was er 1 eenzijdig en 1 waarbij meerdere partijen bij betrokken waren. In totaal hebben er 0,4 ongevallen per 1.000 voertuigkilometers plaatsgevonden, vanwege dit relatief lage aantal wordt de verkeersveiligheid hier niet als knelpunt gezien.

Wegbreedte



Om bermschade te voorkomen geldt buiten de bebouwde kom met de huidige verkeersintensiteit als CROW-richtlijn een wegbreedte van 5 meter. De gemeten wegbreedte (4 meter) voldoet niet aan de genoemde richtlijnen, waardoor de breedte wordt gezien als knelpunt.

Wegkwaliteit



De wegkwaliteit is als goed beoordeeld. De waargenomen kwaliteit is relatief goed. Hierdoor wordt dit niet als knelpunt gezien.

Zichtkwaliteit



Geen bijzonderheden waargenomen, hierdoor wordt dit niet als knelpunt gezien.

6.2 BELEVINGSONDERZOEK

Op basis van het belevingsonderzoek is bepaald of een aspect wel (paars) of geen (groen) subjectief knelpunt is.

Tabel 6-2: De subjectieve knelpunten op de Hoenkoopse Buurtweg

Snelheid

Ruim de helft van de aanwonenden is van mening dat er te hard wordt gereden op de Hoenkoopse Buurtweg. Ongeveer een derde van de weggebruikers is dezelfde mening toegedaan. Snelheid is een knelpunt



Verkeersintensiteit

Nagenoeg alle aanwonende en weggebruikers ervaren geen grote drukte. De intensiteit is geen knelpunt.



Zwaar verkeer

Aanwonenden en weggebruikers geven aan nauwelijks last te hebben van (te veel) landbouw- als vrachtverkeer. Zwaar verkeer is geen knelpunt.



Verkeersveiligheid

Slechts enkele aanwonenden en weggebruikers geven aan dat de weg gevaarlijk is voor kinderen. Wel benoemt de helft van de aanwonenden dat hier asociaal wordt gereden. Het asociaal rijden is een aandachtspunt. Verkeersveiligheid is daarmee geen knelpunt.



Wegbreedte

Slechts enkele aanwonenden en weggebruikers hebben problemen met de passeerbaarheid van andere weggebruikers. De wegbreedte is geen knelpunt.



Zichtkwaliteit

Geen enkele aanwonende en slechts enkele weggebruikers benoemen dat de zichtbaarheid van tegenliggers een probleem is. Hierom is de zichtbaarheid geen knelpunt.



Wegkwaliteit

De helft van de aanwonenden zegt dat de weg slecht onderhouden is. Nagenoeg alle weggebruikers onderschrijven dit niet. Het asfalt- en bermonderhoud is geen knelpunt.



6.3 KNELPUNTENANALYSE

Figuur 6-1 combineert de ob- en subjectieve knelpunten op de Hoenkoopse Buurtweg in een overzichtskaart. De snelheid is een ob- en subjectief knelpunt. De wegbreedte is enkel een objectief knelpunt.






Figuur 6-1: Een overzichtskaart van de Hoenkoopse Buurtweg inclusief de objectieve en subjectieve knelpunten

6.4 OPLOSSINGSRICHTINGEN

Deze paragraaf geeft een uitwerking van de verschillende oplossingsrichtingen op basis van de knelpuntenanalyse. De opdrachtgever heeft verzocht om enkele oplossingsrichtingen nader uit te werken (GO of NO GO). Aan het einde van de paragraaf is geen overzichtskaart toegevoegd, omdat de enige oplossingsrichting met een GO een maatregel is voor het volledige wegvak.

Tabel 6-3: Een weergave per oplossingsrichting op de Hoenkoopse Buurtweg van het geschatte effect op de verkeersveiligheid, intensiteit, leefbaarheid, de geschatte kosten en de GO / NO GO van de opdrachtgever

				€	GO / NO GO
Snelheidsremmers	+	0 / +	+	€€	NO GO
Visueel versmallen	+	-	0 / +	€€€	GO
Fysiek versmallen	+	0 / +	+	€€€	NO GO

6.4.1 Snelheidsremmers (NO GO)

Het is aan te bevelen om snelheidsremmers toe te passen op de Hoenkoopse Buurtweg. Door de beperkte breedte van de openbare ruimte is er weinig mogelijkheid om de rechtstand in de weg op te breken. Het verlagen van de snelheid heeft daarbij een positief effect op de passeerbaarheid en de zichtbaarheid van andere weggebruikers. Bij een lagere snelheid is immers ook een kortere zichtafstand voldoende om te reageren op andere weggebruikers. Daarnaast zal men bij een lagere rijsnelheid ook eerder bereid zijn om uit te kijken bij passeerruimtes of andere uitwijkmogelijkheden.

6.4.2 Visueel versmallen

Het is aan te bevelen om de weg visueel te versmallen. Door de weg visueel te versmallen wekt dit bij de weggebruiker eerder de indruk dat hij hard rijdt. Visueel versmallen kan door de beide zijden van de weg met een andere verhardingskleur of -soort aan te leggen, zoals te zien in figuur 6-2.



Figuur 6-2: Visueel versmallen van de rijbaan met een smalle rijloper over het midden van de verharding

Nadere uitwerking

Om de weg visueel te versmallen zijn 3 alternatieven te onderscheiden:

- 1 Het aanbrengen van een nieuwe zwarte deklaag over de gehele breedte van de weg met lijnmarkering (fietsuggestiestrook)*
- 2 Het aanbrengen van een rode rijloper;
- 3 Het aanbrengen van een zwarte rijloper met restruimte in een contrasterende kleur, zonder markering (i.c.m. onderhoud).

Vanuit verkeerskundig oogpunt verdient variant 3 de voorkeur. Het weglaten van de belijning zal een positief effect hebben op de snelheden. Het aanbrengen van de lijnmarkering heeft namelijk ook een 'geleidend' effect en kan daarmee uitnodigen juist sneller te rijden. Echter de kosten verschillen wel per alternatief en het aanbrengen van een coating is duurder dan alleen het aanbrengen van een zwarte deklaag.

* Bij het opstellen van de globale uitvoeringsplanning is gebleken dat vervangen van de deklaag sowieso nodig gaat zijn.

Kostenraming

De investeringskosten voor de 3 varianten zijn geraamd op:

- 1 Ca. € 810.000,-
- 2 Ca. € 1.400.000,-
- 3 Ca. € 1.100.000,-

6.4.3

Fysiek versmallen (NO GO)

Op de Hoenkoopse Buurtweg wordt op dit moment relatief hard gereden. Het opbreken van de rechtstand is beperkt mogelijk door de omliggende sloten. Een andere manier om de snelheid te verminderen is het fysiek versmallen van de rijbaan. Tegelijkertijd dienen weggebruikers elkaar nog wel te kunnen passeren. Het fysiek versmallen kan daarom uitgevoerd worden in grasbetonsteen. Hierdoor is het nog steeds mogelijk om elkaar te passeren, maar biedt die passeerruimte niet het comfort van de gebruikelijke rijbaan.

7. Hekendorpse Buurt / Hekendorperweg

De Hekendorpse Buurt / Hekendorperweg is een verbindingsweg tussen Hekendorp en Oudewater. Het is een relatief smalle en bochtige weg. De weg loopt evenwijdig met de N228 aan de noordzijde van de Hollandsche IJssel voor een groot deel langs een dijk. De weg is voorzien van kantmarkering.

- Wegcategorie: erftoegangsweg type 2
- Richtintensiteit: 4.000 – 6.000 motorvoertuigen per etmaal
- Maximumsnelheid: 30 km/h (binnen de kom) / 60 km/h (buiten de kom)
- Weglengte: 3,9 km

7.1 VERKEERSKUNDIG ONDERZOEK

Op basis van het verkeerskundig onderzoek is bepaald of een aspect wel (oranje) of geen (groen) objectief knelpunt is.

Tabel 7-1: Objectieve knelpunten op de Hekendorpse Buurt / Hekendorperweg

Snelheid

Gemiddelde snelheid: 41 km/h

V85: 53 km/h

De toegestane maximale snelheid op de meetlocatie is 60 km/h. De V85 ligt onder de 60 km/h. De inrichting van weg en omgeving beperkt de kansen tot hard rijden. Daarmee wordt de snelheid niet gezien als knelpunt.



Verkeersintensiteit

De autointensiteit op een gemiddelde werkdag is 1.450 mvt/etm en de intensiteiten voor (brom)fietsers bedragen 1.211 (brom)fietsers per etmaal. Dit ligt ruim onder de richtintensiteit vanuit de CROW-richtlijn behorend bij dit wegtype, dus daarmee vormt de intensiteit geen knelpunt.



Zwaar verkeer

Het aandeel zwaar verkeer bedraagt 1,9% (28 vrachtauto's) van de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op een gemiddelde werkdag. Het aandeel zwaar vrachtverkeer is beperkt, dus dit leidt niet tot een knelpunt.



Verkeersveiligheid

Op de Hekendorpse Buurt hebben 15 ongevallen plaatsgevonden. Hiervan waren er 9 eenzijdig en waren er 6 waarbij meerdere partijen bij betrokken waren. In totaal hebben er 2,7 ongevallen per 1.000 voertuigkilometers plaatsgevonden, vanwege dit relatief lage aantal wordt de verkeersveiligheid hier niet als knelpunt gezien.



Wegbreedte

Om bermschade te voorkomen geldt buiten de bebouwde kom met de huidige verkeersintensiteit als CROW-richtlijn een wegbreedte van 5,5 meter. De gemeten wegbreedtes (3,2 tot 4,9 meter) voldoet niet aan de genoemde richtlijnen, waardoor de breedte gezien wordt als knelpunt.



Zichtkwaliteit

Er zijn veel overhangende takken en beplanting waargenomen, hierdoor wordt dit als knelpunt gezien.



Wegkwaliteit





De kwaliteit van de weg is als voldoende beoordeeld. De kwaliteit van de weg wordt als redelijk beschouwd, hierdoor wordt dit niet als knelpunt gezien.



7.2 BELEVINGSONDERZOEK

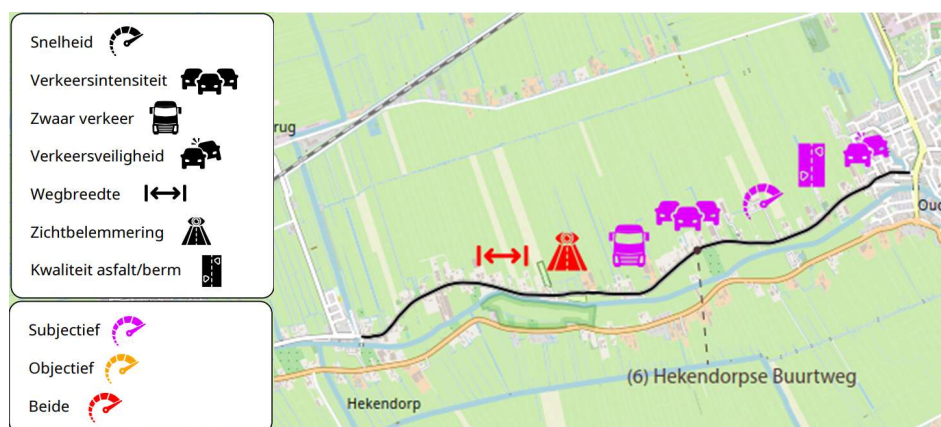
Op basis van het belevingsonderzoek is bepaald of een aspect wel (paars) of geen (groen) subjectief knelpunt is.

Tabel 7-2: Subjectieve knelpunten op de Hekendorpse Buurt / Hekendorperweg

<p>Snelheid </p> <p>Driekwart van de aanwonenden en ongeveer een derde van de weggebruikers benoemen dat er met te hoge snelheid wordt gereden. Snelheid is hiermee een knelpunt.</p>	<p>Verkeersintensiteit </p> <p>Driekwart van de aanwonenden en ongeveer een derde van de weggebruikers benoemen dat het te druk is. De verkeersintensiteit is hiermee een knelpunt.</p>
<p>Zwaar verkeer </p> <p>Driekwart van de aanwonenden ervaart te veel vrachtverkeer, een derde ervaart te veel landbouwverkeer. Van de frequente weggebruikers (die meer dan 4 dagen per week op de weg rijden) ervaart de helft te veel vrachten en een derde te veel landbouwverkeer. Zwaar verkeer is hiermee een knelpunt.</p>	<p>Verkeersveiligheid </p> <p>Ruim driekwart van de aanwonenden en frequente weggebruikers en een derde van de overige weggebruikers benoemen dat de weg gevaarlijk is voor kinderen en er asociaal rijgedrag wordt vertoond. Verkeersveiligheid is daarmee een knelpunt.</p>
<p>Wegbreedte </p> <p>Ruim de helft van de aanwonenden en frequente weggebruikers ervaren problemen met het passeren van tegenliggers, fietsers en voetgangers. Wegbreedte is een knelpunt.</p>	<p>Zichtkwaliteit </p> <p>Ruim de helft van alle weggebruikers ervaart dat tegenliggers slecht zichtbaar zijn. Voornamelijk bomen, hagen en gras beperken het zicht op de weg en tegemoetkomend verkeer. De zichtkwaliteit is een knelpunt.</p>
<p>Wegkwaliteit </p> <p>De helft van de aanwonenden en enkele weggebruikers ervaren slecht asfaltonderhoud. De wegkwaliteit is een knelpunt.</p>	

7.3 KNELPUNTENANALYSE

Figuur 7-1 combineert de ob- en subjectieve knelpunten op de Hekendorpse Buurt / Hekendorperweg in een overzichtskaart. De zichtkwaliteit en wegbreedte zijn ob en subjectieve knelpunten. Alle overige aspecten zijn subjectieve knelpunten.






Figuur 7-1: Een overzichtskaart van de Hekendorpse Buurt / Hekendorperweg inclusief de objectieve en subjectieve knelpunten

7.4 OPLOSSINGSRICHTINGEN

Deze paragraaf geeft een uitwerking van de verschillende oplossingsrichtingen op basis van de knelpuntenanalyse. De opdrachtgever heeft verzocht om enkele oplossingsrichtingen nader uit te werken (GO of NO GO). Aan het einde van de paragraaf is een overzichtskaart toegevoegd om een indicatie te geven van de locaties waar de oplossingsrichtingen uitgevoerd kunnen worden.

Tabel 7-3: Een weergave per oplossingsrichting op de Hekendorpse Buurt / Hekendorperweg van het geschatte effect op de verkeersveiligheid, intensiteit, leefbaarheid, de geschatte kosten en de GO / NO GO van de opdrachtgever

				€	GO / NO GO
Fietsstraat	+	0	0 / +	€€€	NO GO
Snelheidsremmers	+	0 / +	+	€€	NO GO
Visueel versmallen	+	-	0 / +	€€€	GO
Passeerhavens	+	+	0	€	GO
Benadrukken risicovolle locaties	+	0	0	€	GO
Extra brugverbinding	++	++	+	€€€€	NO GO
Onverplicht fietspad	0	+	0	€€€	NO GO

7.4.1 Fietsstraat (NO GO)

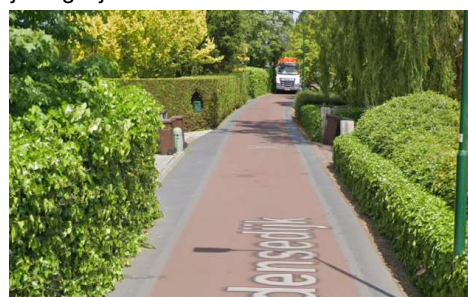
Op deze weg rijden relatief en absoluut de meeste fietsers in het onderzoeksgebied. Om de aanwezigheid van al deze fietsers te benadrukken is het mogelijk om een fietsstraat aan te leggen. Door de beperkte breedte van de weg, zijn fietssuggestiestroken geen mogelijkheid.

7.4.2 Snelheidsremmers (NO GO)

De gemeten snelheid op de Hekendorperweg / Hekendorpse Buurt is lager dan de geldende snelheidslimiet van 60 km/h. Wel ervaren weggebruikers en aanwonenden dat er hard wordt gereden. Ondanks dat er een hogere snelheidslimiet geldt, is de weg niet geschikt voor het rijden van dergelijke snelheden. Het is aan te bevelen om snelheidsremmers toe te passen op deze weg op de meest onoverzichtelijke locaties voor een snelheid van 40 km/h (mogelijk in combinatie met adviessnelheden). Het verlagen van de snelheid heeft zo een positief effect op de passeerbaarheid en de zichtbaarheid van andere weggebruikers. Bij een lagere snelheid is immers ook een kortere zichtafstand voldoende om te reageren op andere weggebruikers. Daarnaast zal men bij een lagere rijnsnelheid ook eerder bereid zijn om uit te wijken bij passeerhavens of andere uitwijkmogelijkheden. Hierdoor zal men dan ook minder ervaren dat er hard gereden wordt.

7.4.3 Visueel versmallen

Het is aan te bevelen om de weg visueel te versmallen. Door de weg visueel te versmallen wekt dit bij de weggebruiker eerder de indruk dat hij hard rijdt. Visueel versmallen kan door de beide zijden van de weg met een andere verhardingskleur of -soort aan te leggen, zoals te zien in figuur 7-2.



Figuur 7-2: Visueel versmallen van de rijbaan met een smalle rijloper over het midden van de verharding

Nadere uitwerking

Om de weg visueel te versmallen zijn 3 alternatieven te onderscheiden:

- 1 Het aanbrengen van een nieuwe zwarte deklaag over de gehele breedte van de weg met lijnmarkering (fietssuggestiestrook)*

- 2 Het aanbrengen van een rode rijloper;
- 3 Het aanbrengen van een zwarte rijloper met restruimte in een contrasterende kleur, zonder markering (i.c.m. onderhoud).

Vanuit verkeerskundig oogpunt verdient variant 3 de voorkeur. Het weglaten van de belijning zal een positief effect hebben op de snelheden. Het aanbrengen van de lijnmarkering heeft namelijk ook een 'geleidend' effect en kan daarmee uitnodigen juist sneller te rijden. Echter de kosten verschillen wel per alternatief en het aanbrengen van een coating is duurder dan alleen het aanbrengen van een zwarte deklaag.

* Bij het opstellen van de globale uitvoeringsplanning is gebleken dat vervangen van de deklaag sowieso nodig gaat zijn.

Kostenraming

De investeringskosten voor de 3 varianten zijn geraamd op:

- 1 Ca. € 500.000,-
- 2 Ca. € 970.000,-
- 3 Ca. € 880.000,-

7.4.4

Bestaande passeerhavens verbeteren

De passeerbaarheid van tegenliggers, fietsers en voetgangers is een van de meest genoemde knelpunten. De weg is relatief gezien smal en biedt ook weinig mogelijkheden om uit te wijken. Hierom is het aan te bevelen om universele herkenbare passeerhavens met bebording toe te passen. Door de passeerhavens op eenzelfde manier aan te kondigen met bebording en de wegbreedte voor en na de haven duidelijk smaller te laten zijn/ogen zorgt dit voor een duidelijk te herkennen passeerhaven, zoals weergegeven in figuur 7-3.



Figuur 7-3: Bebording en een duidelijke verbreding van de weg vergroten de zichtbaarheid van passeerhavens

Nadere uitwerking

Alle passeerhavens dienen te zijn voorzien van passende bebording (bord + onderbord met afstand tot de volgende passeerhaven). De bestaande passeerhavens dienen verbeterd te worden (8 stuks). Gezien de ligging van de Hekendorpse Buurt tussen erven van bewoners aan de noordelijke kant en een dijkje aan de zuidelijke kant wordt het inpassen van nieuwe passeerhavens niet aanbevolen. In plaats daarvan kunnen de bestaande passeerhavens verbeterd worden en dient daarbij aangegeven te worden wanneer automobilisten de volgende passeerhaven kunnen verwachten. Hierbij verschillen de afstanden tot de volgende passeerhavens. In de volgende fase dienen de locaties nader onderzocht te worden. In deze fase is nog geen verhardingsonderzoek uitgevoerd. Dat is wel belangrijk om inzicht te krijgen in de precieze kosten van de maatregel.

Kostenraming

De investeringskosten voor het verbeteren van 8 bestaande passeerhavens zijn geraamd op ca. € 75.000,-.

7.4.5

Natuurlijk sturen: benadrukken risicovolle locaties

De Hekendorperweg / Hekendorpse Buurt kenmerkt zich door een oneindig voelende opvolging van kronkelende bochten. Een deel van die bochten is beter door te kijken en flauwer dan de ander. Onoverzichtelijke locaties vallen op dit moment niet op in de omgeving, terwijl hier wel een grotere kans is om in conflict te komen met andere weggebruikers. Hierom valt het te adviseren om de inrichting van de weg zo aan te passen dat deze locaties beter opvallen. Dat kan in verhardingskleur en -materiaal, maar bijvoorbeeld ook door het toepassen van objecten rondom de weg, zoals de hekjes in figuur 7-4 of de wel bekende schoolomgeving.



Figuur 7-4: Door aanpassingen op de rijbaan of objecten in de omgeving, zoals deze witte hekjes, is het mogelijk om weggebruikers meer bewust van hun omgeving te laten rijden

Nadere uitwerking

Op de Hekendorpse Buurt zijn twee aansluitingen met wandel- en fietspaden aanwezig. Op dit moment zijn beide aansluitingen niet zichtbaar vanaf de Hekendorpse Buurt. Om deze aansluitingen te benadrukken is het advies deze te voorzien van een gekleurde coating. Het gaat hierbij om 2 locaties met een totale oppervlakte van 220m².

Kostenraming

De investeringskosten voor het aanbrengen van de gekleurde coating zijn geraamd op ca. € 12.500,-

7.4.6

Extra brugverbinding (NO GO)

Voor de huidige intensiteiten op de Hekendorperweg / Hekendorpse Buurt geldt dat de huidige wegbreedte niet voldoet. Het verbreden van de hele weg is geen eenvoudige klus door de aanwezige dijklichaam, waterwegen en privégronden direct om de weg heen. Het aanleggen van een extra brugverbinding over de Hollandsche IJssel zorgt voor een aansluiting met de N228. Hierdoor vervalt de ontsluitende functie van de Hekendorperweg / Hekendorpse Buurt voor Hekendorp en zijn het voornamelijk fietsers en bestemmingsverkeer die gebruik maken van de huidige route.

7.4.7

Onverplicht fietspad (NO GO)

Op dit moment wordt de Hekendorperweg / Hekendorpse Buurt gezien als een verkeersonveilige weg. Een zeer groot deel van de weggebruikers en aanwonenden vindt de weg gevaarlijk voor kinderen. Toch behoort de weg wel tot de schoolfietsroute voor de basis- en middelbare school. Om de route prettiger te maken voor fietsers en voetgangers is het aan te bevelen om het huidige Jaagpad langs de Hollandsche IJssel om te vormen tot een onverplicht fietspad, zoals in figuur 7-5. Het grote nadeel hieraan is dat een deel van de fietsers (zoals aanwonenden en wielrenners) de voorkeur blijven geven aan fietsen op de rijbaan. Doordat er minder fietsers op de rijbaan rijden, zijn overige weggebruikers minder op hen berekend, wat meer risico kan opleveren.



Figuur 7-5: Een mogelijke inrichting van een onverplicht fietspad. Deze inrichting geeft niet het gevoel af van een verplicht fietspad (rode kleur), waardoor fietsers meer accepteren dat voetgangers hier lopen en fietsers minder de verplichting voelen om erop te fietsen.



Figuur 7-6: Overzichtskartaal van de geschatte locaties van de maatregelen op de Hekendorpse Buurt / Hekendorperweg (maatregelen voor over het hele wegvak zijn niet weergegeven)

8. Goejanverwelle

De Goejanverwelle ligt voor het grootste gedeelte binnen de bebouwde kom van Hekendorp. De bebouwing ligt, vooral binnen de bebouwde kom, relatief dicht tegen de weg aan. De weg is voorzien van een parkeerstrook met enkele passeerpunten en kent aan beide kanten van de weg doorgetrokken markering.

- Wegcategorie: erftoegangsweg type 2
- Richtintensiteit: 4.000 – 6.000 motorvoertuigen per etmaal
- Maximumsnelheid: 30 km/h (binnen de kom) / 60 km/h (buiten de kom)
- Weglengte: 0,8 km

8.1

VERKEERSKUNDIG ONDERZOEK

Op basis van het verkeerskundig onderzoek is bepaald of een aspect wel (oranje) of geen (groen) objectief knelpunt is.

Tabel 8-1: Objectieve knelpunten op de Goejanverwelle

Snelheid

Gemiddelde snelheid: 47 km/h

V85: 59 km/h

De toegestane maximale snelheid op de meetlocatie bedraagt 60 km/h. De V85 ligt onder de 60 km/h. Daarmee wordt de snelheid niet gezien als knelpunt.



Verkeersintensiteit

De autointensiteit op een gemiddelde werkdag is 920 mvt/etm en de intensiteiten voor (brom)fietsers bedragen 971 (brom)fietsers per etmaal. Dit ligt ruim onder de richtintensiteit vanuit de CROW-richtlijn behorend bij dit wegtype, dus is de intensiteit geen knelpunt.



Zwaar verkeer

Het aandeel zwaar verkeer bedraagt 1,5% (13 vrachtauto's) van de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op een gemiddelde werkdag. Zowel het aandeel als het absolute aantal zwaar vrachtverkeer is beperkt, dus dit leidt niet tot een knelpunt.



Verkeersveiligheid

Op de Goejanverwelle vonden 5 ongevallen plaats. Hiervan waren er 2 eenzijdig en waren er 3 waarbij meerdere partijen bij betrokken waren. In totaal hebben er 6,8 ongevallen per 1.000 voertuigkilometers plaatsgevonden, vanwege dit relatief hoge aantal wordt verkeersveiligheid als knelpunt gezien.



Wegbreedte

Om bermschade te voorkomen geldt buiten de bebouwde kom met de huidige verkeersintensiteit als CROW-richtlijn een wegbreedte van 5 meter. Binnen de bebouwde kom geldt voor een erftoegangsweg een minimale wegbreedte van 4,8 meter. De gemeten wegbreedtes (3,7 tot 4,2 meter) voldoen niet aan de genoemde richtlijnen, waardoor de breedte gezien wordt als knelpunt.



Wegkwaliteit

De kwaliteit van de weg is als voldoende beoordeeld. De kwaliteit van de weg wordt als redelijk beschouwd, hierdoor wordt dit niet als knelpunt gezien.



Zichtkwaliteit

Geen bijzonderheden waargenomen, hierdoor wordt dit niet als knelpunt gezien.



8.2 BELEVINGSONDERZOEK

Op basis van het belevingsonderzoek is bepaald of een aspect wel (paars) of geen (groen) subjectief knelpunt is.

Tabel 8-2: Subjectieve knelpunten op de Goejanverwelle

Snelheid



Alle aanwonenden ervaren dat er met te hoge snelheid wordt gereden. Van de weggebruikers vindt een derde dit ook. Snelheid is hierom een knelpunt.

Verkeersintensiteit



Ongeveer twee op de drie aanwonenden en een derde van de weggebruikers ervaren de Goejanverwelle als te druk. De verkeersintensiteit is een knelpunt.

Zwaar verkeer



Ongeveer de helft van de aanwonenden en de frequente weggebruikers (meer dan 4 dagen per week) ervaren te veel landbouw- en vrachtverkeer. Zwaar verkeer vormt hiermee een knelpunt.

Verkeersveiligheid



Nagenoeg alle aanwonenden ervaren de weg als gevaarlijk voor kinderen en ervaren asociaal rijgedrag op de weg. Ruim een derde van de weggebruikers ervaren hetzelfde. De verkeersveiligheid is hiermee een knelpunt.

Wegbreedte



Nagenoeg alle aanwonenden ervaren een slechte passeerbaarheid van tegenliggers, fietsers en voetgangers. Ruim een derde van de weggebruikers ervaart dit ook. Hierom is de wegbreedte een knelpunt.

Zichtkwaliteit



Slechts enkele aanwonenden en weggebruikers benoemen dat de zichtbaarheid op de Goejanverwelle een probleem is. Hiermee is de zichtkwaliteit geen knelpunt.

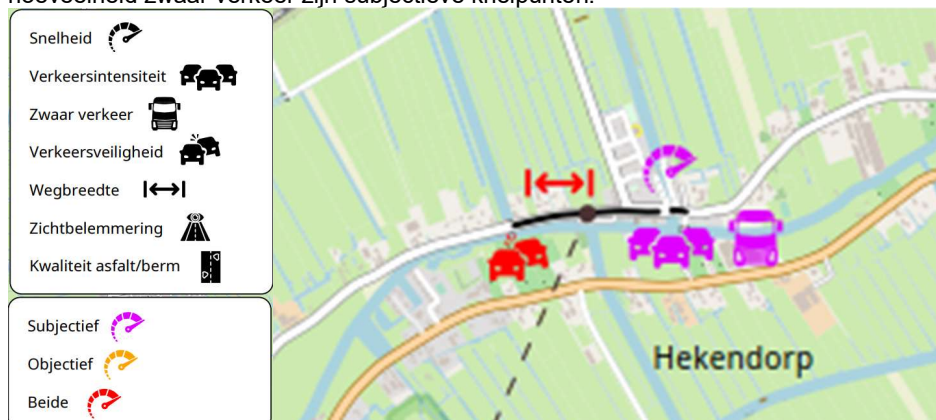
Wegkwaliteit



Dat de kwaliteit van de weg ondermaats is wordt slechts door enkele weggebruikers en één aanwonende genoemd. De wegkwaliteit is geen knelpunt.

8.3 KNELPUNTENANALYSE

Figuur 8-1 combineert de ob- en subjectieve knelpunten op de Goejanverwelle in een overzichtskaart. De verkeersveiligheid en de wegbreedte zijn ob- en subjectieve knelpunten. De snelheid, intensiteit en hoeveelheid zwaar verkeer zijn subjectieve knelpunten.






Figuur 8-1: Een overzichtskaart van de Goejanverwelle inclusief de objectieve en subjectieve knelpunten

8.4 OPLOSSINGSRICHTINGEN

Deze paragraaf geeft een uitwerking van de verschillende oplossingsrichtingen op basis van de knelpuntenanalyse. De opdrachtgever heeft verzocht om enkele oplossingsrichtingen nader uit te werken (GO of NO GO). Aan het einde van de paragraaf is een overzichtskaart toegevoegd om een indicatie te geven van de locaties waar de oplossingsrichtingen uitgevoerd kunnen worden.

Tabel 8-3: Een weergave per oplossingsrichting op de Goejanverwelle van het geschatte effect op de verkeersveiligheid, intensiteit, leefbaarheid, de geschatte kosten en de GO / NO GO van de opdrachtgever

				€	GO / NO GO
Fietsstraat	+	0	0 / +	€€€	NO GO
Natuurlijk sturen	+	0	0	€(€)	GO
Zone 60 km/h toepassen	0 / +	0	0	½ €	GO

8.4.1 Fietsstraat (NO GO)

Op de Goejanverwelle rijdt in verhouding meer (brom)fietsverkeer dan autoverkeer. Om de aanwezigheid van al deze fietsers te benadrukken is het mogelijk om een fietsstraat aan te leggen.

8.4.2 Natuurlijk sturen: Verduidelijken parkeervoorziening

Tussen Goejanverwelle 44-78 ligt een parkeerstrook in zwart asfalt, onderscheiden van de rijbaan door middel van witte markering. Het zwarte asfalt en de witte markering geven de indruk dat de weg breder is dan die daadwerkelijk is. Het is aan te bevelen om de parkeerstrook in een andere verhardingskleur of -materiaal toe te passen. Een voor- en nasituatie is weergegeven in figuur 8-2. Open verharding, zoals klinkers, heeft de voorkeur, omdat klinkers tevens minder prettig zijn om over te rijden, waardoor het ook fysiek niet aantrekkelijk is om over de parkeerstrook te rijden.

Nadere uitwerking

De parkeerstrook wordt met elementverharding bestraat. Het gaat hierbij om een oppervlakte van 174m². De elementverharding zorgt voor een verduidelijking van de parkeerstrook en nodigt uit om minder hard te rijden. Aandachtspunt daarbij is wel dat verkeer dat toch over de parkeerstrook rijdt (bij het passeren) zal zorgen voor een extra geluidsbelasting op de woningen. Het maakt echter geen onderdeel uit van de rijbaan.



Figuur 8-2: Het toepassen van een ander verhardingsmateriaal/-kleur leidt ertoe dat de rijbaan minder breed oogt

Kostenraming

De investeringskosten voor het verduidelijken van de parkeerstrook zijn geraamd op ca. € 28.000,-

8.4.3

Natuurlijk sturen: Benadrukken risicovolle locaties en gelijkwaardig kruispunt

De Goejanverwelle ligt bijna volledig binnen de bebouwde kom. Waar men op de Steinsedijk en de Hekendorpse Buurt bijna geen kruisend verkeer tegen hoefde te komen zijn er op de Goejanverwelle twee kruispunten die de aandacht behoeven: het bijzondere kruispunt met de Oostkade én het haast onzichtbare fietspad naar de Wilhelmina van Pruisenbrug. Daarnaast is aan de Goejanverwelle ook een kerk gelegen. In de huidige situatie valt deze kerk vanuit een auto gezien niet op. Het is aan te bevelen om dit soort locaties in weginrichting te benadrukken, wat enerzijds te goede komt voor de zichtbaarheid van medeweggebruikers uit andere rijrichtingen en anderzijds de verblijfsfunctie van de Goejanverwelle te benadrukken. Het toepassen van kenmerken voor binnen de bebouwde kom en oude dorpsgezichten kan hier mogelijk een bijdrage aan leveren. Figuur 8-3 toont hoe objecten in de omgeving invloed hebben op de perceptie van de weg.



Figuur 8-3: Door aanpassingen op de rijbaan of objecten in de omgeving, zoals deze witte hekjes, is het mogelijk om weggebruikers meer bewust van hun omgeving te laten rijden

Nadere uitwerking

Om enkele kruispunten en onoverzichtelijke locaties meer accent te geven en de voorrangssituaties te benadrukken wordt geadviseerd deze te voorzien van een gekleurde coating. Het gaat hierbij om 4 locaties met een totale oppervlakte van 415m².

Voor een betere aanduiding van de kruispuntvlakken wordt geadviseerd naast een gekleurde coating verkeersdruppels en optische drempels toe te passen. Het gaat dan om het kruispuntvlak van de Goejanverwelle met de Westkade en Oostkade. Optische drempels zijn drempels die niet de hoogte ingaan maar die enkel met markering aangeduid zijn als drempel.

Kostenraming

De investeringskosten voor het aanbrengen van de gekleurde coating, de verkeersdruppels en de optische drempels zijn geraamd op ca. € 26.500,-.

8.4.4

Natuurlijk sturen: Verwijderen van kantmarkeringen.

Op de Goejanverwelle zijn verschillende kenmerken aanwezig van een weg met een verkeersfunctie. Tegelijkertijd staan de huizen dicht op de weg en bevindt de weg zich in een 30 km/h-zone. Het is aan te bevelen om de Goejanverwelle in inrichting aan te passen op zijn omgeving door het verwijderen van verkeerskenmerken, zoals kantmarkering en gebruik te maken van verkeerspaaltjes met een lokaal karakter in plaats van de huidige zwarte palen met rood/witte reflectiestrepen.

Nadere uitwerking

De Goejanverwelle is op enkele weggedeeltes binnen en buiten de bebouwde kom voorzien van belijning. Het gaat om ca. 500 meter belijning.

Kostenraming

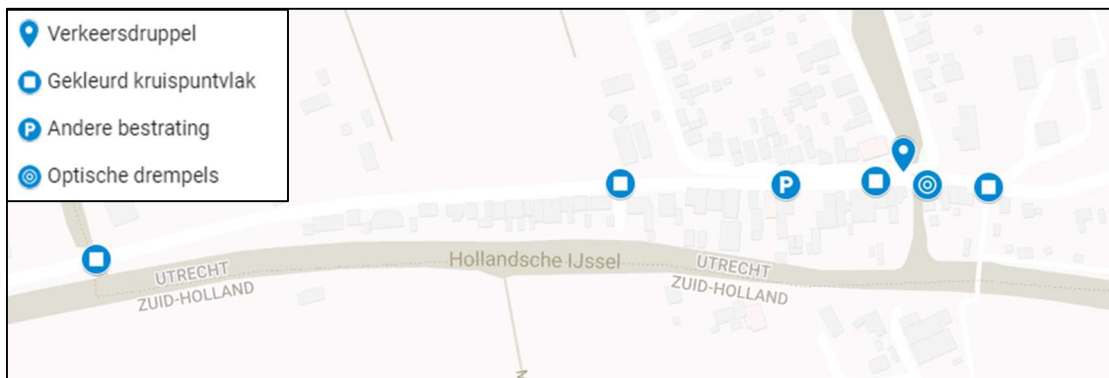
De investeringskosten voor het verwijderen van de bestaande lijnmarkering zijn geraamd op ca. € 4.000,-

8.4.5**Zone 60 km/h verduidelijken**

Op dit moment is de 60 km/h-zone onduidelijk aangegeven. Het zonebord staat niet bij de komgrens, maar bij de gemeentegrens met Haastrecht aan de westzijde van de kern Hekendorp. Het is aan te bevelen om de 60 km/h-zone gelijk te starten en te vermelden bij het uitrijden van de kern Hekendorp.

Nadere uitwerking

Het bestaande bord verplaatsen en combineren met de komgrens. Dit is voor de raming niet nader uitgewerkt, de kosten zullen beperkt zijn.



Figuur 8-4: Overzichtkaart van de geschatte locaties van de maatregelen op de Goejanverwelle (maatregelen voor over het hele wegvak zijn niet weergegeven)

9. Opweg

De Opweg loopt van Hekendorp naar Hogebrug. Het is een weg met een lange rechtstand met op de komgrens en binnen de bebouwde kom snelheidsremmende maatregelen. Richting Hogebrug loopt de Opweg via een tunnel onder het spoor door.

- Wegcategorie: erftoegangsweg type 2
- Richtintensiteit: 4.000 – 6.000 motorvoertuigen per etmaal
- Maximumsnelheid: 30 km/h (binnen de kom) / 60 km/h (buiten de kom)
- Weglengte: 1,4 km

9.1 VERKEERSKUNDIG ONDERZOEK

Op basis van het verkeerskundig onderzoek is bepaald of een aspect wel (oranje) of geen (groen) objectief knelpunt is.

Tabel 9-1: Objectieve knelpunten op de Opweg

Snelheid

Gemiddelde snelheid: 44 km/h

V85: 55 km/h

De toegestane maximale snelheid op de meetlocatie bedraagt 60 km/h. De V85 ligt onder de 60 km/h. Daarmee wordt de snelheid niet gezien als knelpunt.



Verkeersintensiteit



De autointensiteit op een gemiddelde werkdag is 1.010 mvt/etm en de intensiteiten voor (brom)fietsers bedragen 607 (brom)fietsers per etmaal. Dit ligt ruim onder de richtintensiteit vanuit de CROW-richtlijn behorend bij dit wegtype, dus daarmee vormt de intensiteit geen knelpunt.

Zwaar verkeer



Het aandeel zwaar verkeer bedraagt 1,7% (17 vrachtauto's) van de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op een gemiddelde werkdag. Zowel het aandeel als het absolute aantal zwaar vrachtverkeer is beperkt, dus dit leidt niet tot een knelpunt.

Verkeersveiligheid



Op de Opweg hebben 4 ongevallen plaatsgevonden. Hiervan waren er 2 eenzijdig en waren er 2 waarbij meerdere partijen bij betrokken waren. In totaal hebben er 2,8 ongevallen per 1.000 voertuigkilometers plaatsgevonden, vanwege dit relatief lage aantal wordt de verkeersveiligheid hier niet als knelpunt gezien.

Wegbreedte



Om bermschade te voorkomen geldt buiten de bebouwde kom met de huidige verkeersintensiteit als CROW-richtlijn een wegbreedte van 5 meter. Binnen de bebouwde kom geldt voor een erftoegangsweg een minimale wegbreedte van 4,8 meter. De gemeten wegbreedtes (3,3 tot 4,1 meter) voldoen niet aan de genoemde richtlijnen, waardoor de breedte gezien wordt als knelpunt.

Wegkwaliteit



De kwaliteit van de weg is als onvoldoende beoordeeld. Er is schade aan de weg waargenomen welke voornamelijk door wortelopdruk is ontstaan. Hierdoor wordt dit als knelpunt gezien.

Zichtkwaliteit



Geen bijzonderheden waargenomen, hierdoor wordt dit niet als knelpunt gezien.

9.2

BELEVINGSONDERZOEK

Op basis van het belevingsonderzoek is bepaald of een aspect wel (paars) of geen (groen) subjectief knelpunt is.

Tabel 9-2: Subjectieve knelpunten op de Opweg

Snelheid

Twee derde van de aanwonenden en de frequente weggebruikers (meer dan 4 dagen per week) ervaart dat er met te hoge snelheid wordt gereden op de Opweg. Ongeveer een derde van de overige weggebruikers onderschrijft dit. Snelheid is een knelpunt.

Verkeersintensiteit

Meer dan de helft van de aanwonenden vindt dat er te veel verkeer rijdt. Een deel van de weggebruikers ervaart dit ook. De verkeersintensiteit is een knelpunt.

Zwaar verkeer

Ongeveer de helft van de aanwonenden ervaren te veel landbouw- en vrachtverkeer. Slechts enkele weggebruikers ervaren dit ook. Hierdoor is zwaar verkeer geen knelpunt.

Verkeersveiligheid

Ongeveer de helft van de aanwonenden ervaart asociaal rijgedrag op de weg en vindt de weg gevaarlijk voor kinderen. Van de weggebruikers vindt een kwart de weg gevaarlijk voor kinderen en een derde dat er te asociaal wordt gereden. De verkeersveiligheid is een knelpunt.

Wegbreedte

Ongeveer een vijfde van de weggebruikers en aanwonenden ervaart de passeerbaarheid van tegenliggers, fietsers en voetgangers als een probleem. De wegbreedte is geen knelpunt.

Zichtkwaliteit

Nagenoeg geen van de aanwonenden en weggebruikers ervaart problemen met de zichtbaarheid van tegenliggers. De weg is immers recht met vrij zicht op het vervolg. De zichtkwaliteit is geen knelpunt.

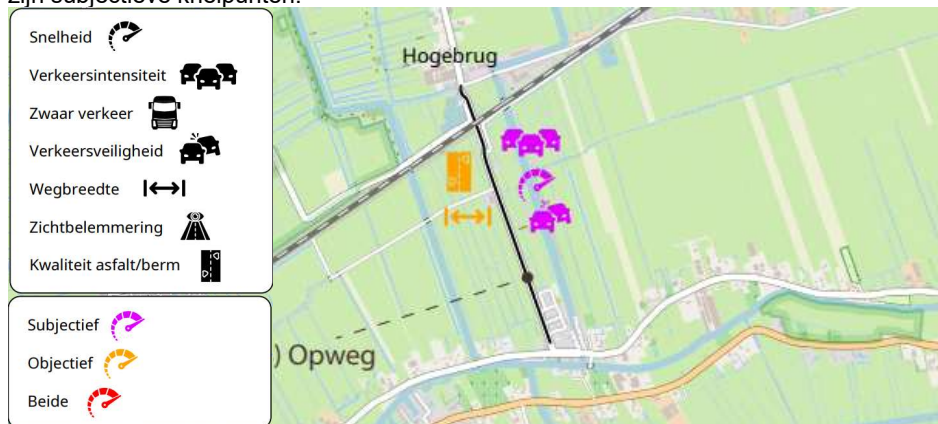
Wegkwaliteit

Slechts enkele aanwonenden en weggebruikers ervaren slecht asfaltonderhoud. De wegkwaliteit is geen knelpunt.

9.3

KNELPUNTENANALYSE

Figuur 9-1 combineert de ob- en subjectieve knelpunten op de Opweg in een overzichtskaart. De wegbreedte en de wegkwaliteit zijn objectieve knelpunten. De snelheid, intensiteit en verkeersveiligheid zijn subjectieve knelpunten.






Figuur 9-1: Een overzichtskaart van de Opweg inclusief de objectieve en subjectieve knelpunten

9.4 OPLOSSINGSRICHTINGEN

Deze paragraaf geeft een uitwerking van de verschillende oplossingsrichtingen op basis van de knelpuntenanalyse. De opdrachtgever heeft verzocht om enkele oplossingsrichtingen nader uit te werken (GO of NO GO). Aan het einde van de paragraaf is een overzichtskaart toegevoegd om een indicatie te geven van de locaties waar de oplossingsrichtingen uitgevoerd kunnen worden.

Tabel 9-3: Een weergave per oplossingsrichting op de Opweg van het geschatte effect op de verkeersveiligheid, intensiteit, leefbaarheid, de geschatte kosten en de GO / NO GO van de opdrachtgever

				€	GO / NO GO
Rechtstanden doorbreken	+	0	0	€€	GO
Natuurlijk sturen	+	0	0	€(€)	GO
Accentueren taps toelopende weg	0	+	0	€	GO
Onverplicht fietspad	0	+	0	€€€	NO GO

9.4.1 Rechtstanden doorbreken met het verduidelijken van de gelijkwaardig kruispunten

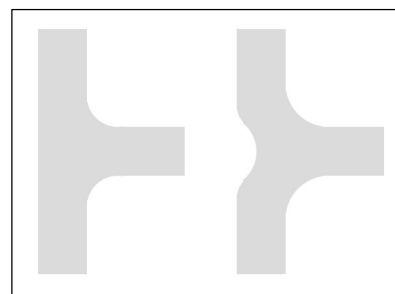
De Opweg is een van de weinige wegen binnen het onderzoeksgebied die volledig kaarsrecht is aangelegd. Daarbij valt het op dat er wel twee kruispunten met zijwegen aanwezig zijn buiten de kom. De rechtstand van een weg heeft een directe relatie met de snelheid. Hoe langer de rechtstand, hoe hoger de snelheid. Hierom is het aan te bevelen om de rechtstanden op de Opweg te verbreken, zoals weergegeven in figuur 9-2. Bij voorkeur wordt het zicht op het vervolg van de weg sterk doorbroken.



Figuur 9-2: Een afbuiging in de rechtdoorgaande route

Nadere uitwerking

Om de rechtstand te doorbreken en de beide kruispunten (met de Tiendweg en de Poppelendam) te benadrukken is het advies om de huidige T- kruispunten op deze locaties om te vormen tot een Y-kruispunt. Dit is te combineren met een verkeerplateau en aanvullend drempels op het wegvak om de snelheid te verlagen. Doordat er beperkt mensen in de directe omgeving wonen, zal dit tot weinig omgevingsoverlast leiden.



Figuur 9-3: Een eenvoudige weergave van een uitbuiging

Daarnaast was in eerste instantie bedacht om bij de komgrens de weg 'uit te buigen'. Bij de komgrens zou dan een uitbuiging met 30 km/h passen. Dit is echter bij komgrenzen van 60 naar 30 km/h in de basis niet gewenst. Halverwege de weg is de inpassing weer lastiger, want dan zou 60 km/h aangehouden moeten worden voor de uitbuiging. Omdat de precieze invulling van deze maatregel nog onduidelijk is, is hiervoor geen raming opgesteld.

9.4.2 Natuurlijk sturen: voorrangssituaties en onoverzichtelijke situaties verduidelijken

Op dit moment vallen de kruispunten met de Tiendweg en de Poppelendam niet direct op in de wijde omgeving als gelijkwaardige kruispunten. De Opweg is kaarsrecht, waardoor beide kruispunten eenvoudig te passeren zijn. Het is aan te bevelen om de beide kruispunten beter te accentueren.

Nadere uitwerking

Om de rechtstand te doorbreken en de beide kruispunten (met de Tiendweg en de Poppelendam) te benadrukken is het advies deze te voorzien van een gekleurde coating. Het gaat hierbij om 2 locaties met een totale oppervlakte van 385m². Daarnaast is het advies om verkeersdruppels en optische drempels toe te passen, zoals weergegeven in figuur 9-4.



Figuur 9-4: Het gelijkwaardige kruispunt is geaccentueerd met een aanpassing in verhardingskleur, drempelmarkering en verkeersdruppels

Kostenraming

De investeringskosten voor het aanbrengen van de gekleurde coating, de verkeersdruppels en de optische drempels zijn geraamd op ca. € 28.500,-.

9.4.3**Accentueren taps toelopende weg**

Het weggedeelte van de Opweg huisnummer 60 is taps toelopend richting Hekendorp. Dit is in het wegprofiel niet goed te zien, maar kan wel tot riskante verkeersbewegingen leiden wanneer twee voertuigen het gevoel hebben elkaar nog wel te kunnen passeren. De weg wordt over de lengte ongeveer een meter smaller. Daarnaast staat er een woning op dit punt en is het aan te bevelen om die locatie wat meer te benadrukken, zoals weergegeven in figuur 9-5.



Figuur 9-5: Het toepassen van een ander verhardingsmateriaal/-kleur geeft meer sturing aan de weggebruiker

Nadere uitwerking

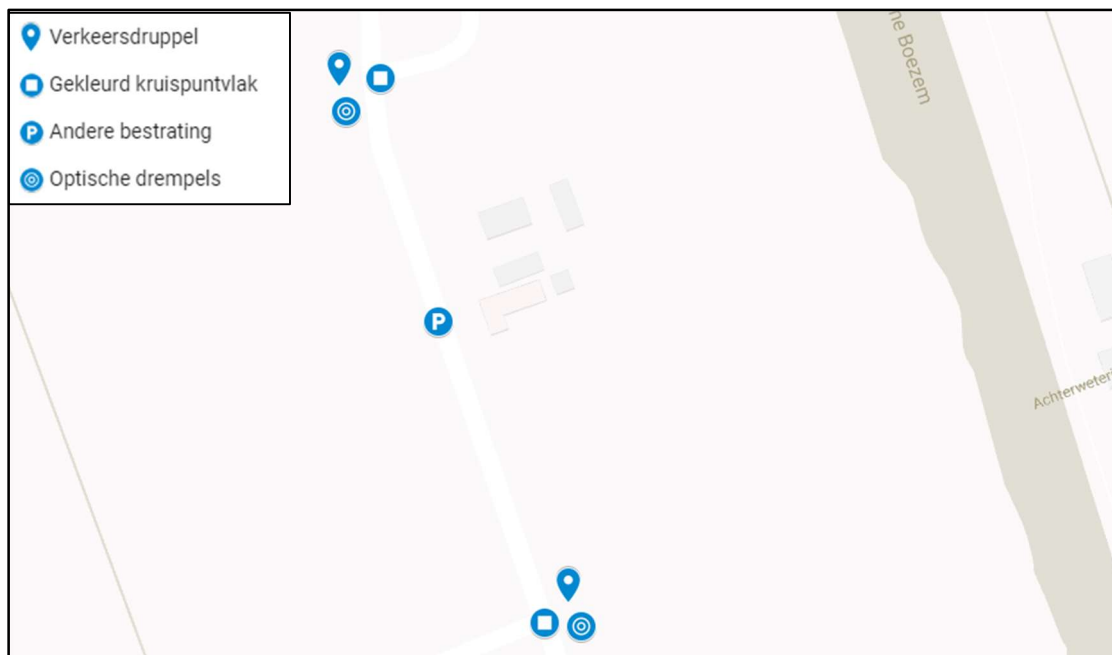
Het advies is om het taps toelopende deel van het asfalt te verwijderen en te vervangen door grasbetontegels, groen of klinkers. Hiermee moet duidelijk worden dat de weg toelopend is. Ook wordt de weg er optisch mee versmald, wat de snelheid bij automobilisten naar beneden kan doen brengen.

Kostenraming

De investeringskosten voor het aanbrengen van de grasbetontegels zijn geraamd op ca. € 18.500,-.

9.4.4**Onverplicht fietspad (NO GO)**

Vanuit het belevingsonderzoek kwam de oproep om op de Opweg ruimte te bieden voor fietsers, wandelaars en hondenbezitters om niet gebruik te hoeven maken van de rijbaan. Het aanleggen van een verplicht fietspad is niet aan te bevelen, omdat dit niet gebruikelijk is in een 60 km/h-zone, dit niet is gebeurd in de directe omgeving en de intensiteiten hier niet om vragen. Toch zou een onverplicht fietspad met open verharding, zoals een schelpenpad, positief uitwerken op de ervaring van de Opweg. Het nadeel daarentegen van het aanleggen van een (on)verplicht fietspad is dat de weg een duidelijkere verkeersfunctie krijgt, omdat verkeersdeelnemers worden gescheiden.



Figuur 9-6: Overzichtskaat van de geschatte locaties van de maatregelen op de Opweg

10. Ruige Weide

De Ruige Weide is een relatief smalle weg en ontsluit voornamelijk woningen. Aan weerszijden van de weg is kantmarkering aangebracht. De weg is omringd door twee sloten.

- Wegcategorie: erftoegangsweg type 2
- Richtintensiteit: 4.000 – 6.000 motorvoertuigen per etmaal
- Maximumsnelheid: 30 km/h (binnen de kom) / 60 km/h (buiten de kom)
- Weglengte: 4,3 km

10.1

VERKEERSKUNDIG ONDERZOEK

Op basis van het verkeerskundig onderzoek is bepaald of een aspect wel (oranje) of geen (groen) objectief knelpunt is.

Tabel 10-1: Objectieve knelpunten op de Ruige Weide

Snelheid

Gemiddelde snelheid: 37 km/h

V85: 47 km/h

De meetlussen van de verkeerstelling lagen op de komgrens. De toegestane maximale snelheid binnen de bebouwde kom bedraagt 30 km/h, buiten de bebouwde kom bedraagt deze 60 km/h. De V85 ligt ruim boven de 30 km/h. Daarmee wordt snelheid gezien als knelpunt.



Verkeersintensiteit

De autointensiteit op een gemiddelde werkdag is 454 mvt/etm en de intensiteiten voor (brom)fietsers bedragen 267 (brom)fietsers per etmaal. Dit ligt ruim onder de richtintensiteit vanuit de CROW-richtlijn behorend bij dit wegtype, dus daarmee vormt de intensiteit geen knelpunt.



Zwaar verkeer

Het aandeel zwaar verkeer bedraagt 1,4% (vrachtauto's) van de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op een gemiddelde werkdag. Zowel het aandeel als het absolute aantal zwaar vrachtverkeer is beperkt, dus dit leidt niet tot een knelpunt.



Verkeersveiligheid

Op de Ruige Weide hebben 8 ongevallen plaatsgevonden. Hiervan waren er 6 eenzijdig en waren er 2 waarbij meerdere partijen bij betrokken waren. In totaal hebben er 4,1 ongevallen per 1.000 voertuigkilometers plaatsgevonden, vanwege dit relatief hoge aantal wordt de verkeersveiligheid hier niet als knelpunt gezien.



Wegbreedte

Om bermschade te voorkomen geldt buiten de bebouwde kom met de huidige verkeersintensiteit als CROW-richtlijn een wegbreedte van 4 meter. Binnen de bebouwde kom geldt voor een erftoegangsweg een minimale wegbreedte van 4,8 meter. De gemeten wegbreedtes 2,9 tot 3,8 meter voldoen niet aan de genoemde richtlijnen, waardoor de breedte gezien wordt als knelpunt.



Wegkwaliteit

De kwaliteit van de weg is als onvoldoende beoordeeld. Er is voornamelijk buiten de bebouwde kom schade aan de weg waargenomen. De schade bestaat vooral uit verzakkingen van het wegdek. Hierdoor wordt dit als knelpunt gezien.



Zichtkwaliteit

Er zijn veel overhangende takken en beplanting dicht op de weg waargenomen, hierdoor wordt dit als knelpunt gezien.



10.2 BELEVINGSONDERZOEK

Op basis van het belevingsonderzoek is bepaald of een aspect wel (paars) of geen (groen) subjectief knelpunt is.

Tabel 10-2: Subjectieve knelpunten op de Ruige Weide

Snelheid



Twee derde van de aanwonenden ervaart een te hoge snelheid op de weg. Een derde van de weggebruikers is het hiermee eens. Snelheid is een knelpunt.

Verkeersintensiteit



Slechts enkele weggebruikers en aanwonenden ervaren de Ruige Weide als te druk. Dit is geen knelpunt.

Zwaar verkeer



Enkele aanwonenden en weggebruikers ervaren te veel landbouw- en vrachtverkeer. Zwaar verkeer is geen knelpunt.

Verkeersveiligheid



Bijna de helft van de aanwonenden en weggebruikers ervaart de Ruige Weide als een gevaarlijke weg voor kinderen. Ruim een derde ervaart ook asociaal rijgedrag. Verkeersveiligheid is een knelpunt.

Wegbreedte



Alle aanwonenden ervaren de passeerbaarheid van fietsers en voetgangers als een probleem, maar een groot deel ook de passeerbaarheid van tegenliggers. Bijna de helft van de overige weggebruikers onderschrijft dit. De wegbreedte is een knelpunt.

Zichtkwaliteit



Net geen derde van de aanwonenden en weggebruikers ervaart dat het zicht op tegenliggers te beperkt is. Wel geeft men aan dat men zorgen heeft over enige zichtbeperking door bomen, riet en gras. De zichtkwaliteit is een aandachtspunt, maar geen knelpunt.

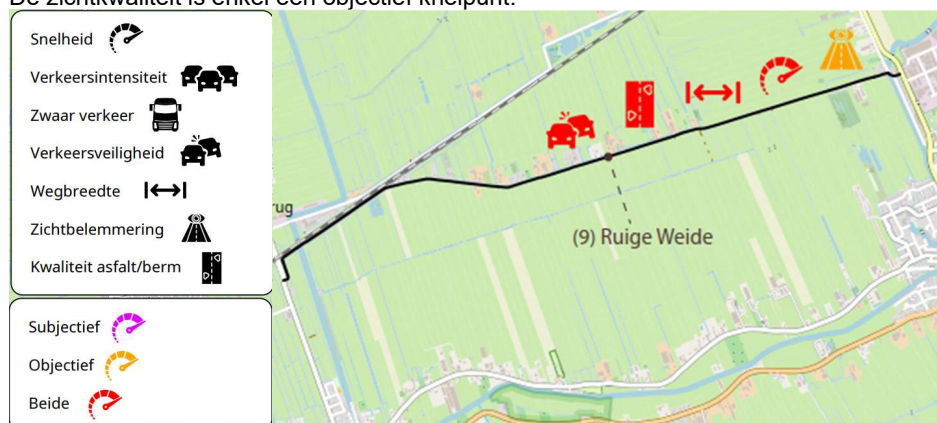
Wegkwaliteit



Nagenoeg alle aanwonenden en een vijfde van de weggebruikers ervaart slecht asfalt- en bermonderhoud. De wegkwaliteit is een knelpunt.

10.3 KNELPUNTENANALYSE

Figuur 10-1 combineert de ob- en subjectieve knelpunten op de Ruige Weide in een overzichtskaart. De snelheid, de wegbreedte, de verkeersveiligheid en de wegkwaliteit zijn ob- en subjectieve knelpunten. De zichtkwaliteit is enkel een objectief knelpunt.



Figuur 10-1: Een overzichtskaart van de Ruige Weide inclusief de objectieve en subjectieve knelpunten

10.4**OPLOSSINGSRICHTINGEN**

Omdat de knelpunten relatief ten opzichte van de andere onderzochte wegen meevallen, is het mogelijk om de huidige situatie in stand te houden.

11. Hogebrug

De Hogebrug loopt vanaf buurtschap Hogebrug naar Papekop. De weg loopt voor een groot gedeelte evenwijdig met het spoor en kent lange rechtstanden. De weg is niet voorzien van wegmarkering en ontsluit enkele woningen en bedrijven.

- Wegcategorie: erftoegangsweg type 2
- Richtintensiteit: 4.000 – 6.000 motorvoertuigen per etmaal
- Maximumsnelheid: 30 km/h (binnen de kom) / 60 km/h (buiten de kom)
- Weglengte: 4,5 km

11.1

VERKEERSKUNDIG ONDERZOEK

Op basis van het verkeerskundig onderzoek is bepaald of een aspect wel (oranje) of geen (groen) objectief knelpunt is.

Tabel 11-1: Objectieve knelpunten op de Hogebrug

Snelheid

Gemiddelde snelheid: 49 km/h

V85: 63 km/h

De toegestane maximale snelheid op de meetlocatie bedraagt 60 km/h. De V85 ligt iets boven de 60 km/h. Daarmee wordt de snelheid niet gezien als knelpunt.



Verkeersintensiteit



De autointensiteit op een gemiddelde werkdag is 158 mvt/etm en de intensiteiten voor (brom)fietsers bedragen 160 (brom)fietsers per etmaal. Dit ligt ruim onder de richtintensiteit behorend bij dit wegtype, dus daarmee vormt de intensiteit geen knelpunt.

Zwaar verkeer



Het aandeel zwaar verkeer bedraagt 7,1% (11 vrachtauto's) van de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op een gemiddelde werkdag. Zowel het aandeel als het absolute aantal zwaar vrachtverkeer is beperkt, dus dit leidt niet tot een knelpunt.

Verkeersveiligheid



Op de Hogebrug hebben 2 eenzijdige ongevallen hebben plaatsgevonden en geen ongevallen hebben plaatsgevonden waarbij meerdere partijen betrokken waren. Bij alle ongevallen waren geen landbouwvoertuigen of vrachtwagens betrokken. Daarmee wordt de verkeersveiligheid niet als knelpunt gezien.

Wegbreedte



Om bermschade te voorkomen geldt buiten de bebouwde kom met de huidige verkeersintensiteit als CROW-richtlijn een wegbreedte van 3 meter. Binnen de bebouwde kom geldt voor een erftoegangsweg een minimale wegbreedte van 4,8 meter. De gemeten wegbreedtes (3,2 tot 3,3 meter) voldoen gedeeltelijk aan de genoemde richtlijnen, waardoor de breedte gezien wordt als knelpunt.

Zichtkwaliteit



Geen bijzonderheden waargenomen, hierdoor wordt dit niet als knelpunt gezien.

Wegkwaliteit



De kwaliteit van de weg is als goed beoordeeld. Het grootste gedeelte van de weg is recent vernieuwd en ligt er goed bij. Slechts op enkele weggedeeltes ligt de weg er slecht bij. Hierdoor wordt dit niet als knelpunt gezien.

11.2 BELEVINGSONDERZOEK

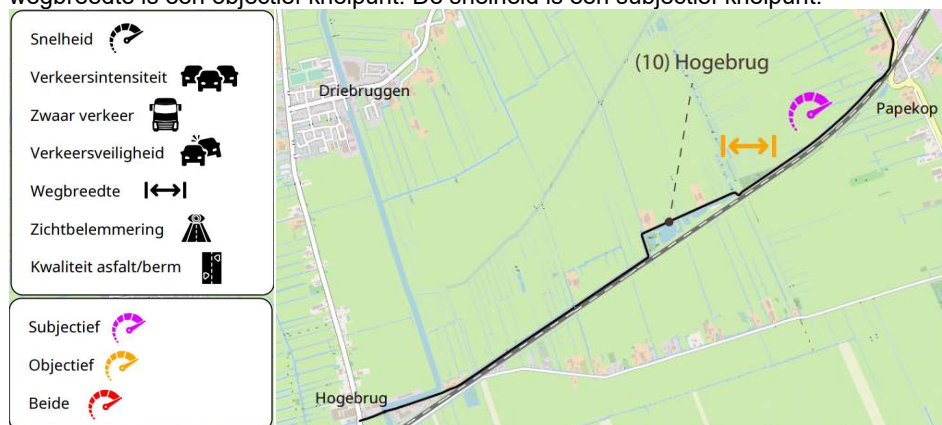
Op basis van het belevingsonderzoek is bepaald of een aspect wel (paars) of geen (groen) subjectief knelpunt is.

Tabel 11-2: Subjectieve knelpunten op de Hogebrug

<p>Snelheid </p> <p>Een derde van de weggebruikers en aanwonenden ervaart dat er te hard wordt gereden op de Hogebrug. Dit is een knelpunt.</p>	<p>Verkeersintensiteit </p> <p>Slechts enkele aanwonenden en weggebruikers ervaren dat het te druk is op de weg. De intensiteit is geen knelpunt.</p>
<p>Zwaar verkeer </p> <p>Nagenoeg alle weggebruikers en aanwonenden ervaren niet te veel landbouw- en vrachtverkeer. Zwaar verkeer is geen knelpunt.</p>	<p>Verkeersveiligheid </p> <p>Ongeveer een vijfde van de weggebruikers benoemt dat de weg gevaarlijk is voor kinderen en asociaal rijgedrag. Verkeersveiligheid is wel een aandachtspunt, maar geen knelpunt.</p>
<p>Wegbreedte </p> <p>Slechts enkele weggebruikers benoemen een slechtere passeerbaarheid van tegenliggers, fietsers en voetgangers. Dit is geen knelpunt.</p>	<p>Zichtkwaliteit </p> <p>De zichtkwaliteit is nagenoeg niet als probleem benoemd. Dit is geen knelpunt.</p>
<p>Wegkwaliteit </p> <p>Nagenoeg alle weggebruikers en aanwonenden benoemen geen slecht asfaltonderhoud. De wegkwaliteit is dan ook geen knelpunt.</p>	

11.3 KNELPUNTENANALYSE

Figuur 11-1 combineert de ob- en subjectieve knelpunten op de Hogebrug in een overzichtskaart. De wegbreedte is een objectief knelpunt. De snelheid is een subjectief knelpunt.



Figuur 11-1: Een overzichtskaart van de Hogebrug inclusief de objectieve en subjectieve knelpunten

11.4 OPLOSSINGSRICHTINGEN

Omdat de knelpunten relatief ten opzichte van de andere onderzochte wegen meevallen, is het mogelijk om de huidige situatie in stand te houden.

12. Totaaloverzicht kostenraming

In tabel 12-1 zijn de investeringskosten voor de maatregelen per wegvak samenvattend weergegeven. Voor de uitgangspunten van de kostenramingen wordt verwezen naar paragraaf 2.4. De volledige SSK-kostenramingen zijn toegelicht in bijlage 6 en opgenomen in de apart meegestuurde ZIP file.

Tabel 12-1: De investeringskosten voor alle maatregelen op alle wegvakken

Wegvak	Maatregel	Investeringskosten
Diemerbroek	1 Het aanbrengen van een nieuwe zwarte deklaag met lijnmarkering	Ca. € 290.000,-
	2 Het aanbrengen van een rode rijloper	Ca. € 565.000,-
	3 Het aanbrengen van een zwarte rijloper met restruimte in een contrasterende kleur, zonder markering	Ca. € 325.000,-
	Verbeteren 5 bestaande passeerhavens	Ca. € 48.000,-
	Verduidelijken krp. Diemerbroek / Papekopperstraatweg	Ca. € 10.000,-
Noord- & Zuid-Linschoter-zandweg	Verbeteren 14 bestaande passeerhavens	Ca. € 135.000,-
	Aanbrengen 5 nieuwe passeerhavens	Ca. € 45.000,-
	Aanbrengen gekleurde coating bij risicovolle locaties	Ca. € 30.000,-
Waardsedijk	1 Het aanbrengen van een nieuwe zwarte deklaag met lijnmarkering	Ca. € 810.000,-
	2 Het aanbrengen van een rode rijloper	Ca. € 1.600.000,-
	3 Het aanbrengen van een zwarte rijloper met restruimte in een contrasterende kleur, zonder markering	Ca. € 1.700.000,-
	Aanbrengen gekleurde coating bij risicovolle locaties	Ca. € 12.000,-
	Aanbrengen verkeersdruppels en optische drempels krp. Waardsedijk / Laan van Snelrewaard	Ca. € 6.000,-
	Parkeren verduidelijken	Ca. € 42.000,-
Hoenkoopse Buurtweg	1 Het aanbrengen van een nieuwe zwarte deklaag met lijnmarkering	Ca. € 810.000,-
	2 Het aanbrengen van een rode rijloper	Ca. € 1.400.000,-
	3 Het aanbrengen van een zwarte rijloper met restruimte in een contrasterende kleur, zonder markering	Ca. € 1.100.000,-
Hekendorpse Buurt	1 Het aanbrengen van een nieuwe zwarte deklaag met lijnmarkering	Ca. € 500.000,-
	2 Het aanbrengen van een rode rijloper	Ca. € 970.000,-
	3 Het aanbrengen van een zwarte rijloper met restruimte in een contrasterende kleur, zonder markering	Ca. € 880.000,-
	Verbeteren 8 bestaande passeerhavens	Ca. € 75.000,-
	Aanbrengen gekleurde coating bij risicovolle locaties	Ca. € 12.500,-
Goerjanverwelle	Parkeren verduidelijken	Ca. € 28.000,-
	Aanbrengen gekleurde coating, druppels en optische drempel	Ca. € 26.500,-
	Verwijderen bestaande markering	Ca. € 4.000,-
Opweg	Aanbrengen gekleurde coating, druppels en optische drempel	Ca. € 28.500,-
	Accentueren taps toelopende weg	Ca. € 18.500,-

13. Uitvoeringsplanning

In tabel 13-1 is de globale uitvoeringsplanning weergegeven. De planning is tot stand gekomen in overleg met de gemeente Oudewater. De volledige planning is opgenomen in de apart meegestuurde ZIP file. Bij de planning gelden de volgende algemene opmerkingen:

- Voordat coating wordt aangebracht dient de deklaag (indien slecht) gerepareerd te worden en de bestaande markering verwijderd te worden;
- Werkzaamheden aan drempels, passeerstroken en coating zoveel mogelijk combineren met werkzaamheden groot onderhoud
- Werkzaamheden betonstraatstenen, markering en bebording kunnen altijd ingepland worden (daarbij wel rekening houden met budget)
- Wegvakken waar nog een variantenafweging open staat zijn nu niet meegenomen in de planning. Het gaat daarbij om relatief ingrijpende maatregelen waarbij geadviseerd wordt deze te combineren met groot onderhoud.

Tabel 13-1: De globale uitvoeringsplanning voor de maatregelen op de wegen in het buitengebied

Wegvak	Maatregelen	Periode		
		2024	2025	2026 -
Diemerbroek	Passeerhavens			
	Bebording passeerhavens			
	Drempels			
	Rode coating			
	Verkeerdruppels (markering)			
	Optische drempels (markering)			
Noord- en Zuid Linschoterzandweg	(Noord)Bestaande passeerhavens verbeteren	*		
	(Noord) Nieuwe passeerhavens	*		
	(Zuid)Bestaande passeerhavens verbeteren	*		
	(Zuid) Nieuwe passeerhavens	*		
	Bebording passeerhavens	*		
	Benadrukken risicovolle locaties (coating)	*		
Waardsedijk	Natuurlijk sturen: coating kruispuntvlakken			
	Parkeren vs. Markering bij bebouwing verduidelijken			
Hoenkoopse Buurtweg	Visueel versmallen (variantenafweging)			
Hekendorpse Buurtweg	Benadrukken risicovolle locaties (coating)			
	Bestaande passeerhavens verbeteren			
	Bebording passeerhavens			
Goemanverwelle	Parkeervakken ander materiaal / andere kleur			
	Onderbroken belijning verwijderen			
	Verkeerdruppels (markering)			
	Optische drempels (markering)			
	Kruispunten accentueren (coating)			
Opweg	Verkeerdruppels (markering)			
	Optische drempels (markering)			
	Kruispunten accentueren (coating)			
	Accentueren taps toelopende weg			
Ruige Weide				
Hogebrug				

Zoals in de planning te zien is kunnen veel maatregelen al in 2024 uitgevoerd worden. Met name voor de Noord- en Zuid-Linschoterzandweg is het daarbij van belang de werkzaamheden te combineren met de geplande reconstructie (vóór bouwvak 2024).

14. Advies voor vervolgfase

In deze rapportage zijn per wegvak oplossingsrichtingen voorgesteld om de problemen te verminderen. De maatregelen zijn op een globaal niveau uitgewerkt en geraamd. De gemeente wordt geadviseerd in de vervolgfase de maatregelen een stap nader uit te werken. Daarbij staan de volgende afwegingen open:

Diemerbroek

- Afweging drempels: aandachtspunt met betrekking tot trillingen en hulpdiensten communiceren richting belanghebbenden. Bijbehorende afweging betrekken in de uiteindelijke keuze.
- Afweging visueel versmallen: het weglaten van belijning heeft de voorkeur, maar die varianten zijn duurder. In de kostenraming is nu uitgegaan van rode coating voor de rijloper. Het advies is om een gekleurde coating toe te passen. Daarbij dient bewust nagedacht te worden over het gebruik van de kleur rood. De rode kleur kan mogelijk de associatie met een fietsstraat opwekken. Dit kan positief uitvallen op het verkeersgedrag, maar ook onduidelijkheid scheppen. De afweging van kosten en baten is te maken door de gemeente in de vervolgfase.
- Afweging passeerhavens: de locatie is gebaseerd op globale gegevens. Zo zijn kabels en leidingen, eigendomsgrenzen en bestemmingsplangrenzen niet meegenomen en is nog geen informatie over de verhardingsopbouw beschikbaar. Geadviseerd wordt de maatregel in de vervolgfase een stap nader uit te werken.
- Afweging kruispunt Diemerbroek / Papekopperstraatweg: het toepassen van een plateau heeft een groter remmend effect, maar zal ook hogere investeringskosten met zich meebrengen. Daarbij wordt geadviseerd om een totaal ontwerp te maken van het stuk tussen de rotonde en het kruispunt. Dit is namelijk ook het punt dat fietsers op de rijbaan komen.

Noord- en Zuid-Linschoterzandweg

- Afweging passeerhavens: de locatie is gebaseerd op globale gegevens. Zo zijn kabels en leidingen, eigendomsgrenzen en bestemmingsplangrenzen niet meegenomen en is nog geen informatie over de verhardingsopbouw beschikbaar. Geadviseerd wordt de maatregel in de vervolgfase een stap nader uit te werken.
- Afweging natuurlijk sturen: voor het natuurlijk sturen kan elementenverharding worden toegepast. Dat is waarschijnlijk effectiever dan het aanbrengen van coating, maar brengt ook hogere kosten met zich mee.

Waardsedijk

- Afweging visueel versmallen: het weglaten van belijning heeft de voorkeur, maar die varianten zijn duurder. In de kostenraming is nu uitgegaan van rode coating voor de rijloper. Het advies is om een gekleurde coating toe te passen. Daarbij dient bewust nagedacht te worden over het gebruik van de kleur rood. De rode kleur kan mogelijk de associatie met een fietsstraat opwekken. Dit kan positief uitvallen op het verkeersgedrag, maar ook onduidelijkheid scheppen. Afweging kosten en baten te maken door de gemeente in de vervolgfase.
- Afweging natuurlijk sturen: voor het natuurlijk sturen kan elementenverharding worden toegepast. Dat is waarschijnlijk effectiever dan het aanbrengen van coating, maar brengt ook hogere kosten met zich mee.
- Afweging kruispunt Waardsedijk / Laan van Snelrewaard: het toepassen van een plateau heeft een groter remmend effect, maar zal ook hogere investeringskosten met zich meebrengen.

- Afweging verduidelijken parkeerplaatsen: het toepassen van elementenverharding heeft mogelijk extra geluidsbelasting op de woningen tot gevolg. Geadviseerd wordt dit aandachtspunt te communiceren richting belanghebbenden. Bijbehorende afweging betrekken in de uiteindelijke keuze.

Hoenkoopse Buurtweg

- Afweging visueel versmallen: het weglaten van belijning heeft de voorkeur, maar die varianten zijn duurder. In de kostenraming is nu uitgegaan van rode coating voor de rijloper. Het advies is om een gekleurde coating toe te passen. Daarbij dient bewust nagedacht te worden over het gebruik van de kleur rood. De rode kleur kan mogelijk de associatie met een fietsstraat opwekken. Dit kan positief uitvallen op het verkeersgedrag, maar ook onduidelijkheid scheppen. Afweging kosten en baten te maken door de gemeente in de vervolgfase.

Hekendorpse Buurt / Hekendorperweg

- Afweging visueel versmallen: het weglaten van belijning heeft de voorkeur, maar die varianten zijn duurder. In de kostenraming is nu uitgegaan van rode coating voor de rijloper. Het advies is om een gekleurde coating toe te passen. Daarbij dient bewust nagedacht te worden over het gebruik van de kleur rood. De rode kleur kan mogelijk de associatie met een fietsstraat opwekken. Dit kan positief uitvallen op het verkeersgedrag, maar ook onduidelijkheid scheppen. Afweging kosten en baten te maken door de gemeente in de vervolgfase.
- Afweging passeerhavens: de locatie is gebaseerd op globale gegevens. Zo zijn kabels en leidingen, eigendomsgrenzen en bestemmingsplangrenzen niet meegenomen en is nog geen informatie over de verhardingsopbouw beschikbaar. Geadviseerd wordt de maatregel in de vervolgfase een stap nader uit te werken.
- Afweging natuurlijk sturen: voor het natuurlijk sturen kan elementenverharding worden toegepast. Dat is waarschijnlijk effectiever dan het aanbrengen van coating, maar brengt ook hogere kosten met zich mee.

Goejanverwelle

- Afweging verduidelijken parkeerplaatsen: het toepassen van elementenverharding heeft mogelijk extra geluidsbelasting op de woningen tot gevolg. Geadviseerd wordt dit aandachtspunt te communiceren richting belanghebbenden. Bijbehorende afweging betrekken in de uiteindelijke keuze. Daarnaast wordt geadviseerd het parkeervak in de vervolgfase nog wat nader uit te werken (inleidende markering etc.).
- Afweging natuurlijk sturen: het toepassen van een plateau op de kruispunten heeft een groter remmend effect, maar zal ook hogere investeringskosten met zich meebrengen.

Opweg

- Afweging rechtstanden doorbreken: hiertoe zijn diverse mogelijkheden. Zo kunnen de huidige T-kruispunten omgevormd worden tot Y-kruispunt, eventueel ook met toepassing van kruispuntplateau's voor extra remmende werking, aangevuld met drempels. Daarnaast is het mogelijk de weg 'uit te buigen'. Bij de komgrens is dat niet direct gewenst. Eventueel kan een uitbuiging van 60 km/h toegepast worden. Geadviseerd wordt dit in de vervolgfase nader te onderzoeken.
- Afweging natuurlijk sturen: het toepassen van een plateau op de kruispunten heeft een groter remmend effect, maar zal ook hogere investeringskosten met zich meebrengen.
- Afweging taps toelopende weg: hierbij is uitgegaan van grasbetontegels, maar hier kunnen bijvoorbeeld ook groen of elementenverharding worden toegepast.

COLOFON

© XTNT EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT | Utrecht 2023

Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, scan, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van XTNT.

Titel	Verkeer in het buitengebied van Oudewater
<i>Samengesteld door</i>	Gerard Tertoolen, Gaetano Budding Erik Colleije, Rick Cleven
<i>Projectnaam</i>	Gem Oudewater Zwaar Verkeer
<i>Projectnummer</i>	368-315
<i>Datum</i>	10 november 2023
<i>Bestandsnaam</i>	Eindrapport Verkeer in het buitengebied van Oudewater
<i>Contactadres voor deze publicatie</i>	XTNT Experts in Traffic and Transport Daalseplein 101 Postbus 51 3500 AB UTRECHT

Mobiliteit is ons vak, de boel in beweging brengen onze passie.

Beweging zorgt voor vooruitgang, verbinding en ontmoeting. Maar hoe vind je de juiste oplossingen in een wereld van steeds complexere mobiliteit? Dat vereist een bijzondere manier van kijken. De kracht van XTNT is een frisse, open blik. We zitten dicht op de mensen om te snappen wat ze nodig hebben en zoomen uit om de verbinding te zien. Pas dan kan je de puzzel leggen en vind je de passende aanpak.

We zijn een mensenbedrijf met een goede thuishaven voor onze medewerkers. Vanuit die veilige basis durven we net wat meer: een gekke gedachte of scherpe reflectie. Het ontdekken van nieuwe mogelijkheden is wat ons uniek maakt. Dat doen we met onze opdrachtgevers, partners, elkaar en de samenleving. Want complexe problemen los je niet alleen op, dat doe je samen.

We helpen de boel in beweging te zetten. Met onze partners verkennen we nieuwe wegen, we ondersteunen onze opdrachtgevers zodat zij hun initiatieven succesvol van de grond krijgen en we stimuleren reizigers om andere keuzes te maken om op hun bestemming te komen. We bouwen mee aan een meer verbonden wereld waarin iedereen zich vrij kan bewegen.

Bijlage 1 Schouwrapport over de verkeerskundige inrichting en het verkeersgedrag

Memo



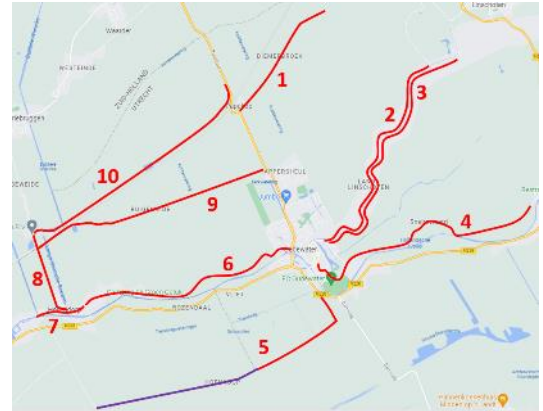
EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT

SCHOUW WEGEN IN BUITENGEBIED VAN OUDEWATER

Deelnemers Gerard Tertoolen, Gaetano Budding
Datum Donderdag 22 juni 2023

ALGEMENE OPMERKINGEN

- We treffen weinig vrachtverkeer tijdens onze schouw.
- Automobilisten reageren overwegend vriendelijk naar elkaar, wachten op elkaar op smalle wegen en groeten elkaar.
- Op veel plekken is de bermbegroeiing hoog en 'wild'. Dit beperkt op veel plekken het zicht op de weg. Snoeien is noodzakelijk!
- De wegen zijn onaantrekkelijk voor doorgaand verkeer. Ze zijn daarvoor te smal. Een eerste gevoel: ga ze niet verbreden waar dat eventueel zou kunnen, want dan worden ze aantrekkelijker en gaat er harder gereden worden.



1. DIEMERBROEK

Rijsnelheid: Gemiddeld voelt 60 km/u logisch

Locatie: Polderweg

Weginrichting: Brede weg, op sommige plekken heel breed, geen belijning

Wegverloop: Naarmate verder op de weg wordt het kronkelender en smaller

Passeermogelijkheden: Aan het begin voldoende ruimte om elkaar te passeren, later niet

Zicht op het wegverloop: duidelijk zicht aan het begin van de route, vervolg belemmeren bochten en bomen het zicht minimaal

Zicht op opritten en aansluitende wegen: Aan het begin goed zichtbaar, verderop minder door bomen en bochten

Openheid van de omgeving: redelijk open

Ervaren drukte: weinig verkeer, doodlopend voor gemotoriseerd verkeer, enkele fietsers

Opmerkingen: opritten met bruggetjes zorgen er voor dat auto's gaan kantelen. We spraken een aanwonende. Zij gaf aan dat er regelmatig grote vrachtwagens op de weg rijden voor bezoek aangelegene bedrijven. Ze klaagde niet over onveiligheid. Ze merkte op dat door de opritten naar bruggen van de woningen auto's enigszins kantelen als ze over de weg rijden.



1. Diemerbroek



2. Noord-Linschoterzandweg 3. Noord-Linschoterzandweg 4. Zuid-Linschoterzandweg

2. NOORD-LINSCHOTERZANDWEG / NOORD-LINSCHOTERDIJK

Rijsnelheid: Gemiddeld voelt 40 km/u logisch

Locatie: Aan de oever van een rivier

Weginrichting: Zeer smalle weg, witte lijnmarkering aan de waterkant

Wegverloop: Kronkelende weg

Passeermogelijkheden: het is niet mogelijk om in te halen afgezien bij specifieke locaties

Zicht op het wegverloop: Door de kronkelende structuur van de weg is het zeer beperkt mogelijk om tegenliggers aan te zien komen, deze doemen plotseling op

Zicht op opritten en aansluitende wegen: Zeer slecht zicht door bomen en struiken

Openheid van de omgeving: sterk begroeid tegen / op de weg

Ervaren drukte: weinig verkeer, Als er wel een tegenligger is, kost het veel moeite om elkaar te passeren. Je ervaart een tegenligger dus ook intenser dan op de meeste andere wegen. Je moet echt moeite doen elkaar te laten passeren. We troffen enkele motorvoertuigen en fietsers.

3. ZUID-LINSCHOTERZANDWEG

Rijsnelheid: Gemiddeld voelt 40 km/u logisch

Locatie: Aan de oever van een rivier

Weginrichting: Zeer smalle weg, Geen belijningen

Wegverloop: Kronkelende weg

Passeermogelijkheden: het is niet mogelijk om in te halen afgezien bij specifieke locaties

Zicht op het wegverloop: Door de kronkelende structuur van de weg is het zeer beperkt mogelijk om tegenliggers aan te zien komen, deze doemen plotseling op

Zicht op opritten en aansluitende wegen: Zeer slecht zicht door bomen en struiken

Openheid van de omgeving: sterk begroeid tegen / op de weg

Ervaren drukte: weinig verkeer, Als er een tegenligger is, kost het veel moeite om elkaar te passeren. Je ervaart een tegenligger intenser dan in een gebruikelijke situatie. Enkele motorvoertuigen en fietsers

4. WAARDSEDIJK

Rijsnelheid: Gemiddeld voelt 60 km/u logisch

Locatie: Op de dijk

Weginrichting: Smalle weg, met in het 30 km/u-gebied gevoelsmatig een bredere weg.

Belijning op de weg, wat de indruk geeft van fietsstroken met rijloper

Wegverloop: Rechte weg met goed door te kijken bochten

Passeermogelijkheden: Passeren kan door langzaam langs elkaar te rijden en gebruik te maken van de berm

Zicht op het wegverloop: Redelijk rechte weg met open bochten. Goed zicht op wegverloop, het is mogelijk bijtijds te anticiperen op tegenliggers. Echter door het open zicht is het ook aantrekkelijker om door te rijden, waardoor het anticiperen op tegenliggers alsnog plotseling kan gebeuren.

Zicht op opritten en aansluitende wegen: Redelijk goed zicht

Openheid van de omgeving: Bovenop een dijk lichaam, redelijk goed open zicht naar de omgeving

Ervaren drukte: Enkele motorvoertuigen en fietsers, ervaar je weinig van, omdat passeren redelijk goed gaat



5. Waardsedijk

5. DE MEENT / HOENKOOPESE BUURTWEG

Rijsnelheid: Gemiddeld voelt 70-80 km/u logisch

Locatie: Polderweg

Weginrichting: De breedste weg uit het onderzoek, middenstreep

Wegverloop: Rechte weg

Passeermogelijkheden: Voldoende breedte om redelijkerwijs elkaar te passeren met correctieruimte in de vorm van grind langs de weg

Zicht op het wegverloop: Duidelijk zicht over het vervolg van de weg door de rechtheid

Zicht op opritten en aansluitende wegen: Ruim afstand aan weerszijden van de weg om de opritten op te kijken

Openheid van de omgeving: Bomen vernauwen het zicht, maar staan op voldoende afstand van de weg, voldoende doorkijk tussen bomen door

Ervaren drukte: Nagenoeg geen verkeer gezien, enkel een paardrijdster en automobilist



6. De Meent / Hoenkoopse Buurtweg



7. Hekendorpse Buurt



8. Hekendorpse Buurt

6. HEKENDORPERWEG / HEKENDORPSE BUURT

Rijsnelheid: Gemiddeld voelt 40 km/u-logisch

Locatie: Achter/naast de dijk

Weginrichting: Smalle weg (hier en daar erg smal), gehele route kantmarkering

Wegverloop: Kronkelende weg

Passeermogelijkheden: het is niet mogelijk om in te halen/passeren afgezien bij specifieke locaties

Zicht op het wegverloop: Geen zicht op het vervolg van de weg door krappe bochten, dijklichaam en begroeiing

Zicht op opritten en aansluitende wegen: geen zicht op uitritten door krappe bochten, dijklichaam en begroeiing

Openheid van de omgeving: Erg gesloten door krappe bochten, dijklichaam en sterke begroeiing aan de rand van de weg.

Ervaren drukte: drukste route van her onderzoek, maar qua aantallen valt het mee. Als er wel een tegenligger is, kost het veel moeite om elkaar te passeren. Je ervaart een tegenligger dus ook als intenser dan in een gebruikelijke situatie. Enkele motorvoertuigen en fietsers

Opmerkingen: Onduidelijkheid waar passeerruimte is, doordat de weg op verschillende momenten smaller is of taps toeloopt, Schoolroute voor middelbare en basisschool. We kamen diverse fietsers tegen. Bakfietsen ervaren qua breedte zelfde problemen als auto's. Fietsers zijn zich bewust van situatie en letten goed op. Ze verwachten ook duidelijk dat auto's hen voor laten gaan.



9. Hekendorpse Buurt

7. GOEJANVERWELLE

Rijsnelheid: Gemiddeld voelt 40 km/u logisch

Locatie: Op de dijk

Weginrichting: Smalle weg, belijning langs de kant van de weg

Wegverloop: Redelijk rechte weg

Passeermogelijkheden: Inhalen/passeren alleen bij passeerruimte

Zicht op het wegverloop: redelijk rechte weg. Tegenliggers zijn duidelijk zichtbaar en kan vroeg op geanticipeerd worden

Zicht op opritten en aansluitende wegen: Onbebouwd deel: weinig begroeiing en daarmee goed zicht. Bebouwd deel staat redelijk dicht op de weg, hierdoor slecht zicht op onder andere de uitrit vanaf de fiets- en wandelbrug

Openheid van de omgeving: redelijk goed open, deel bebouwd, deel onbebouwd

Ervaren drukte: weinig verkeer, Als er wel een tegenligger is, kost het veel moeite om elkaar te passeren. Je ervaart een tegenligger dus ook als intenser dan in een gebruikelijke situatie. Enkele motorvoertuigen en fietsers. Schoolroute voor de middelbare school

Opmerkingen: Geparkeerde auto's nabij kruispunt belemmeren het zicht en de indraaimogelijkheden voor zwaar verkeer, maakt ook een onoverzichtelijk dorpscentrum



10. Goejanverwelle



11. Opweg



12. Opweg

8. OPWEG

Rijsnelheid: Gemiddeld voelt 60 km/u logisch

Locatie: polderweg

Wegverloop: Kaarsrechte weg

Passeermogelijkheden: De weg is net niet breed genoeg voor twee passerende auto's, wel is er grind aan een kant van de weg, waardoor het wel gebeurt. Men wacht of bij de passeerruimtes of passeert elkaar op het grint

Zicht op het wegverloop: Zeer goed zichtbaar, kan ver van tevoren anticiperen op tegenliggers

Zicht op opritten en aansluitende wegen: Niet aanwezig

Openheid van de omgeving: De grote bomen en riet beperken redelijk het zicht, maar staan op redelijke afstand van de weg

Ervaren drukte: Er rijdt relatief beperkt verkeer, maar dat is goed voorbij te rijden

Opmerkingen: Schoolroute voor middelbare school, Bocht in het dorp is niet door te kijken, plots iemand om de hoek, Bij bebouwing nabij de tunnel loopt het asfalt versmallend toe, waardoor men slecht inhaalruimte inschat

9. RUIGE WEIDE

Rijsnelheid: Gemiddeld voelt 40 km/u logisch

Locatie: polderweg

Wegverloop: Redelijk goed zicht in lengterichting

Passeermogelijkheden: Zeer beperkt passeermogelijkheden

Zicht op het wegverloop: Over de brug is er mogelijk slecht zicht, voor de rest duidelijk zicht

Zicht op opritten en aansluitende wegen: Zeer slecht zicht op de uitritten door de sterke begroeiing

Openheid van de omgeving: Zeer sterk begroeid tot over de weg.

Ervaren drukte: Er rijdt nagenoeg niemand

10. HOGEBRUG

Rijsnelheid: Gemiddeld voelt 80 km/u logisch

Locatie: Polderweg

Wegverloop: Zeer rechte weg met duidelijk zichtbare bochten

Passeermogelijkheden: Mogelijkheid om te passeren in het gras en op enkele locaties verhard, maar geen tegenligger aanwezig

Zicht op het wegverloop: Zeer duidelijk zicht over de hele route

Zicht op opritten en aansluitende wegen: Zeer goed zicht op de enkele oprit

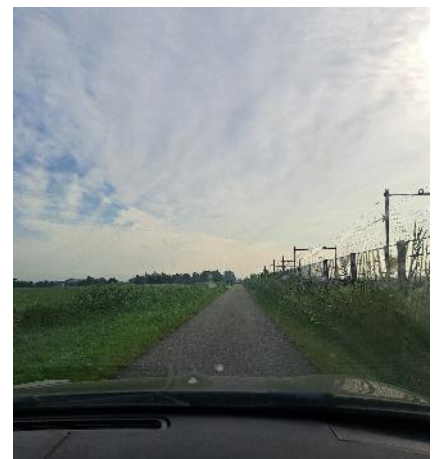
Openheid van de omgeving: Zeer open omgeving

Ervaren drukte: Nagenoeg geen verkeer

Opmerkingen: Alleen bestemmingsverkeer volgens bebording



13. Ruige Weide



14. Hoge Brug

Bijlage 2 Schouwrapport over de verharding en fundering van de weg



Werkzaamheden week 25 - 2023

donderdag 22 juni 2023

BUITENOPNAME/INVENTARISATIE

09:23

GPS 52.02381, 4.88698

Waardsedijk 137, Snelrewaard

Overwegend bewolkt 20°C wind
10 km/u



Waardsedijk locatie 4 (foto's 1 t/m 10)

Eerste gedeelte (vanaf kant Reinalderweg) is de weg breed genoeg en is de kwaliteit van de weg redelijk goed. Daarna wordt de weg smaller en wordt de kwaliteit van de weg slechter.

Breedte weg varieert continu. Breedte weg 5,10 meter thv huisnummer 137 waarvan langspaarkeerplaats 1,70 meter breed. Tweerichtingsverkeer

Bijna alleen maar plaatselijke verkeer en fietsers.

Veel scheuren en verzakkingen in de smalle wegen. Vooral ter plaatse van taluds (randschade). Oorzaak is dat de weg waarschijnlijk niet onder 45 graden is opgebouwd en dat er geen kantopsluiting zit Witte drempels liggen vlak en hebben daarom nauwelijks effect voor het matige van de snelheid.

Redelijk wat verzakkingen in de weg waarvan sommige een gevaar kunnen zijn voor de weggebruiker

Zuid-linschoterzandweg locatie 3 (foto's 11 t/m 30)

Verboden toegang voor auto's uitgezonderd bestemmingsverkeer

Breedte weg 3,20 meter thv huisnummer 47. Weg is erg smal.

Veel scheuren en verzakkingen in wegen. Vooral ter plaatse van taluds (randschade). Oorzaak is dat de weg waarschijnlijk niet onder 45 graden is opgebouwd en dat er geen kantopsluiting zit

Af en toe vrachtwagens en tractors. Vooral veel fietsers en auto's van aanwonenden

Redelijk wat boerderijen aanwezig in de straat

Reparatie vakken weer kapot. Dit duidt op verkeerde herstelmaatregel

Tweerichtingsverkeer

Noord-linschoterdijk (foto's 31 t/m 38)

Geen onderdeel van de aanbidding

Breedte weg 3.06 meter thv eerste huis

Veel verzakkingen in de weg en slechte kwaliteit

Vanaf huisnummer 6 is de weg onverhard

NoordLinschoter Zandweg locatie 2 (foto's 39 t/m 57)

Smalle weg en taluds en tweerichtingsverkeer

Veel schades in de weg zichtbaar. Vooral ter plaatse van taluds (randschade). Oorzaak is dat de weg waarschijnlijk niet onder 45 graden is opgebouwd en dat er geen kantopsluiting zit

Breedte weg 2.83 meter thv huisnummer 1

Breedte weg 2.85 meter thv huisnummer 22

Hoenskoopse Buurtweg Locatie 5 (foto's 58 t/m 71)

Breedte weg 5.86 meter thv huisnummer 1

Kwaliteit weg beter als bovenstaande wegen omdat er meer ruimte is voor de weg en de taluds verder van de weg aflaggen

Breedte weg 4.30 meter thv huisnummer 43

Breedte weg 6.20 meter thv huisnummer 101

Rustige weg en tweerichtingsverkeer

Hekendorpse Buurtweg locatie 6 (foto's 72 t/m 82)

Drukke weg. Veel fietsverkeer en auto's

Breedte variërend

Veel overhangende takken en beplanting. Snoeiwerkzaamheden uitvoeren

Werkzaamheden week 25 - 2023

donderdag 22 juni 2023

Op locaties met taluds langs de weg wederom randschade.
Tweerichtingsverkeer en kwaliteit weg redelijk goed. Breedte weg 4,92 meter thv huisnummer 9,
Weg wordt opeens stuk smaller breedte weg 3.70 meter thv huisnummer 28

Ruige water locatie 9 (foto's 83 t/m 90)

Variërend breedtes, Ca 3 meter breed bij foto 87
Buiten de bebouwde kom is de kwaliteit van de weg slecht, veel verzakkingen in de weg
Veel overstekende eenden doordat op sommige plekken en twee zijde water ligt
Tweerichtingsverkeer en veel taluds aanwezig

Hogbrug locatie 10 (foto's 91 t/m 106)

Weg erg smal. Breedte weg is 2.92 meter thv inrit Vios (foto 94)
Sommige slechte plekken. Grootste gedeelte van de weg recent vernieuwd en de weg ligt er goed bij.
Tweerichtingsverkeer

Opweg locatie 8 (foto's 107 t/m 116)

Wortelopdruk door de aanwezigheid van bomen langs de weg
Verkeersdrempel aangebracht
Breedte weg 5.20 meter thv van foto 110 nabij verkeersdrempel
Tweerichtingsverkeer

Goejanverwelle locatie 7 (foto's 117 t/m 121)

Korte weg en erg druk. Ligt kort bij het centrum
Kwaliteit weg is redelijk, breedte ivm drukte niet kunnen meten. Maar de weg is erg smal voor tweerichtingen

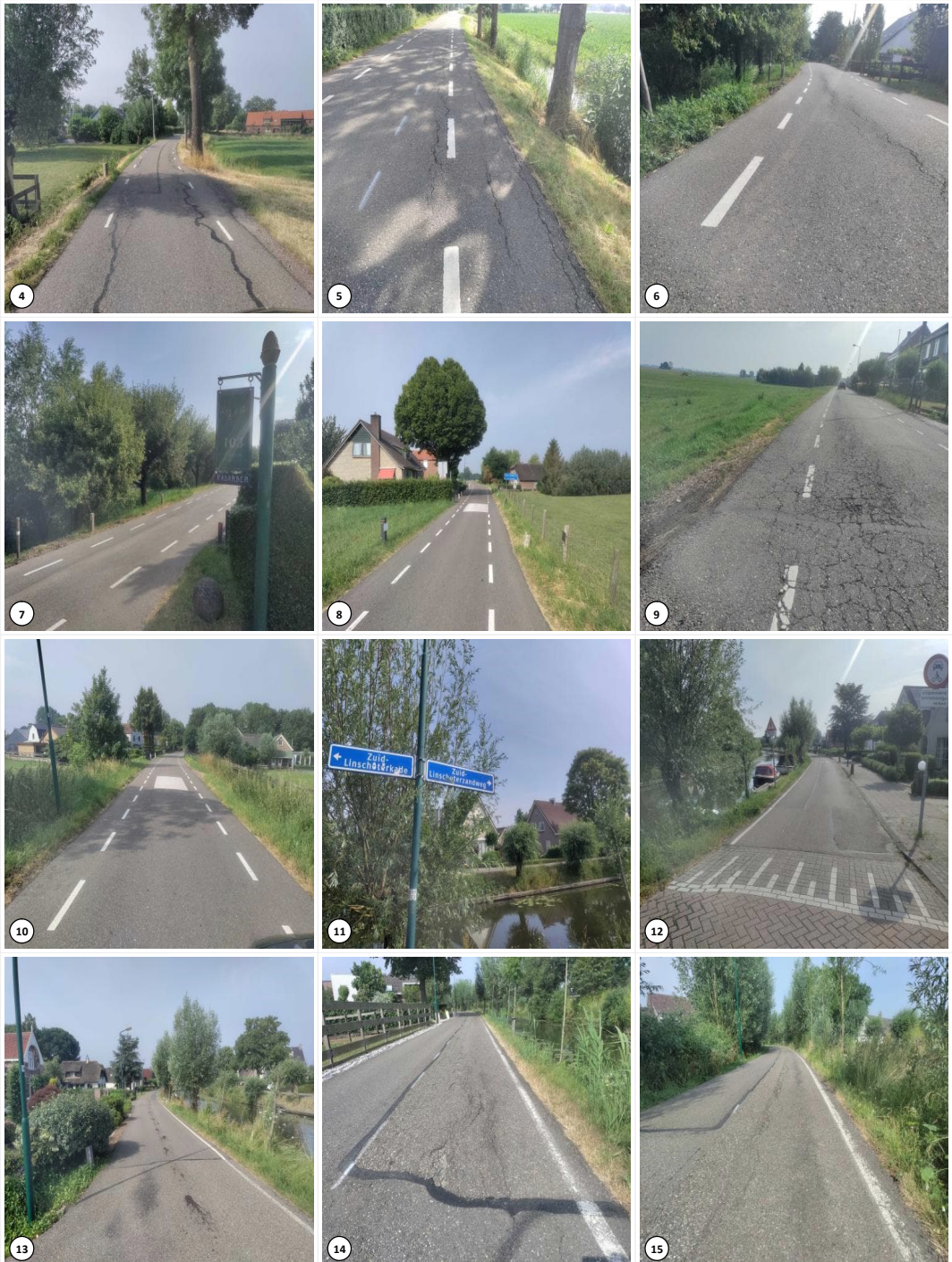
Diemerbroek locatie 1 (foto's 122 t/m 136)

Breedte weg 3.15 meter thv huisnummer 16
Kwaliteit weg is redelijk goed en vlak
Breedtes variërend
Weinig autoverkeer (ivm doodlopende weg voor auto's uitgezonderd fietsers)
Veel fietsers. Tweerichtingsverkeer



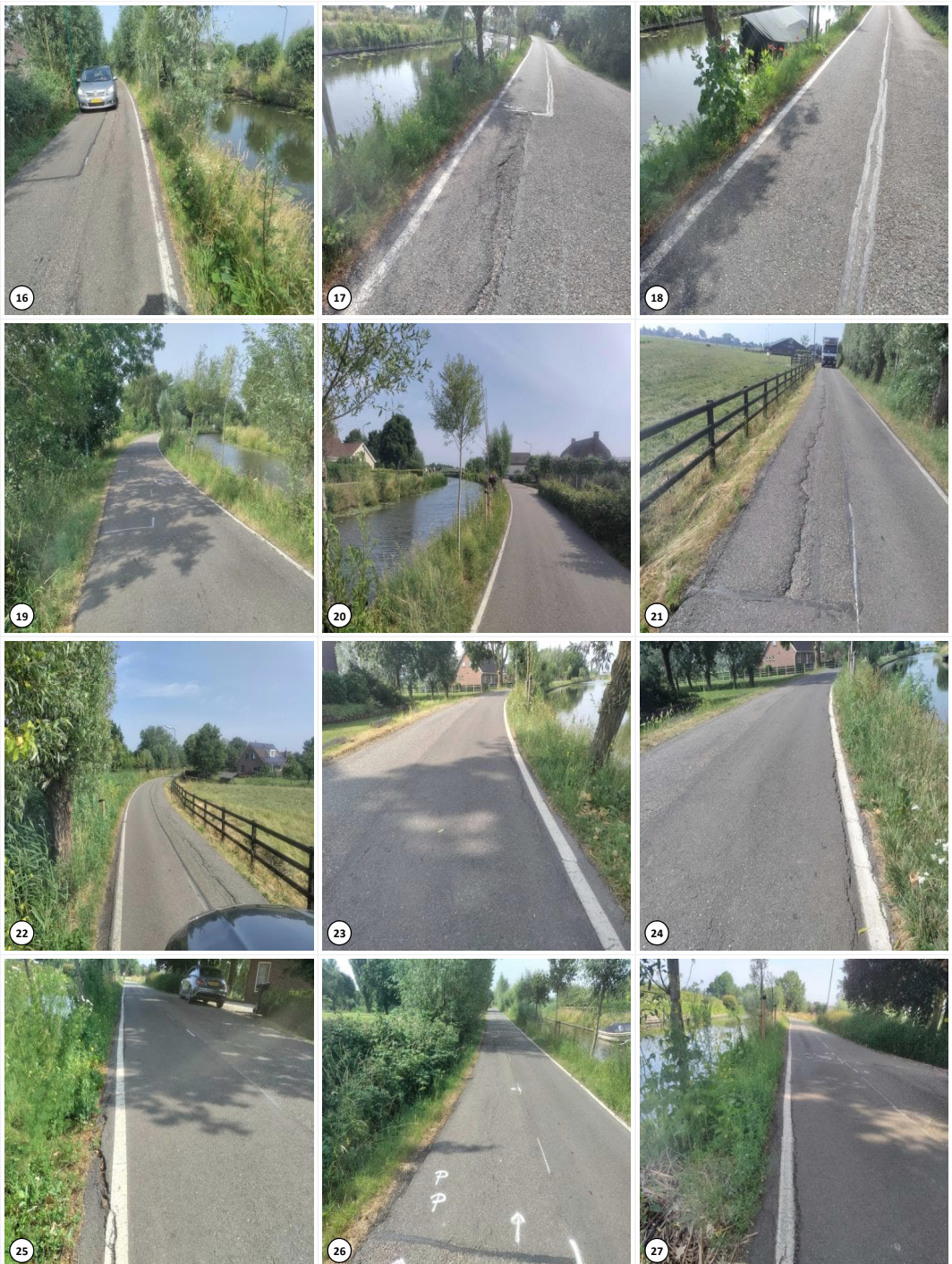
Werkzaamheden week 25 - 2023

donderdag 22 juni 2023



Werkzaamheden week 25 - 2023

donderdag 22 juni 2023



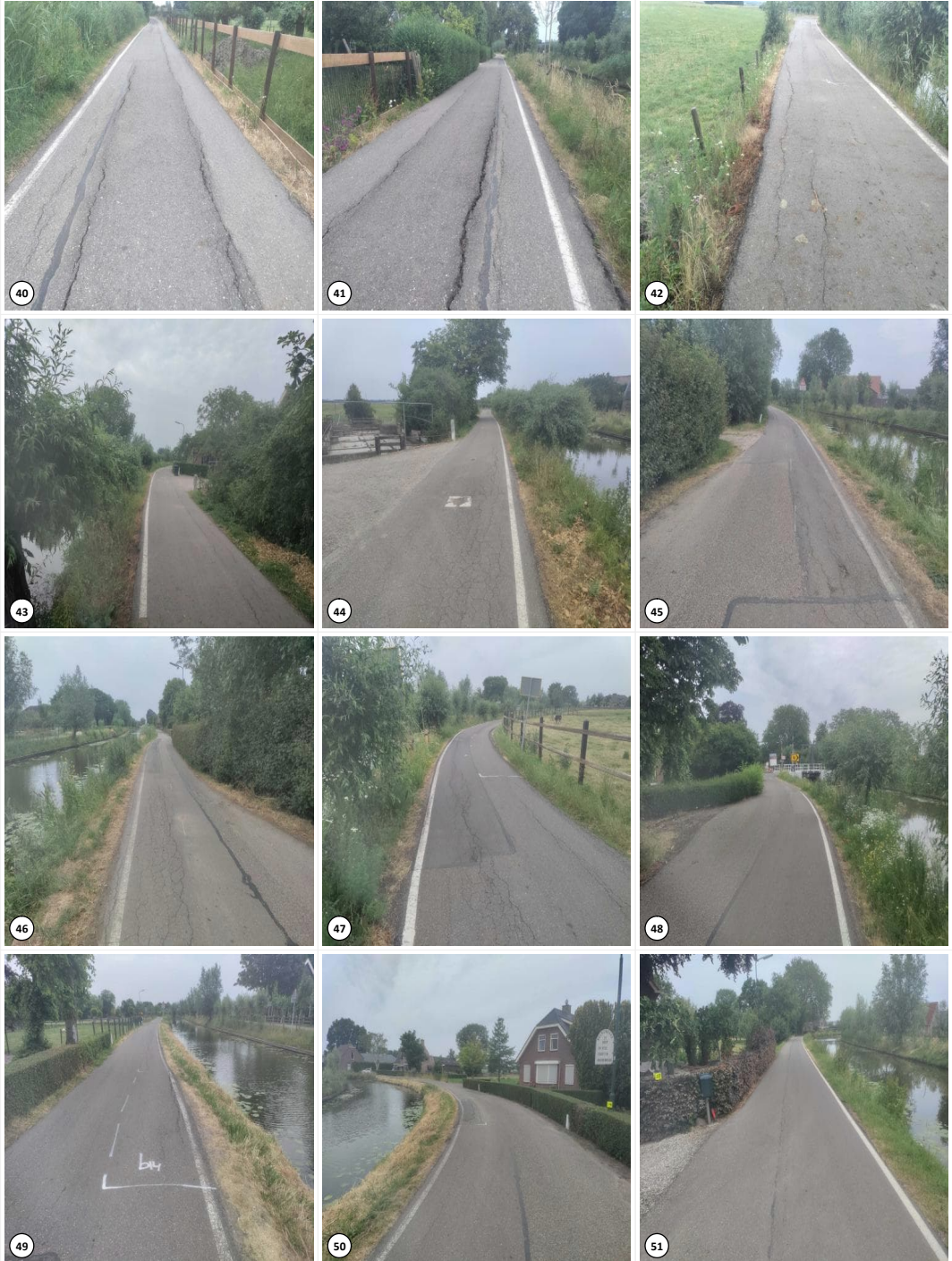
Werkzaamheden week 25 - 2023

donderdag 22 juni 2023



Werkzaamheden week 25 - 2023

donderdag 22 juni 2023



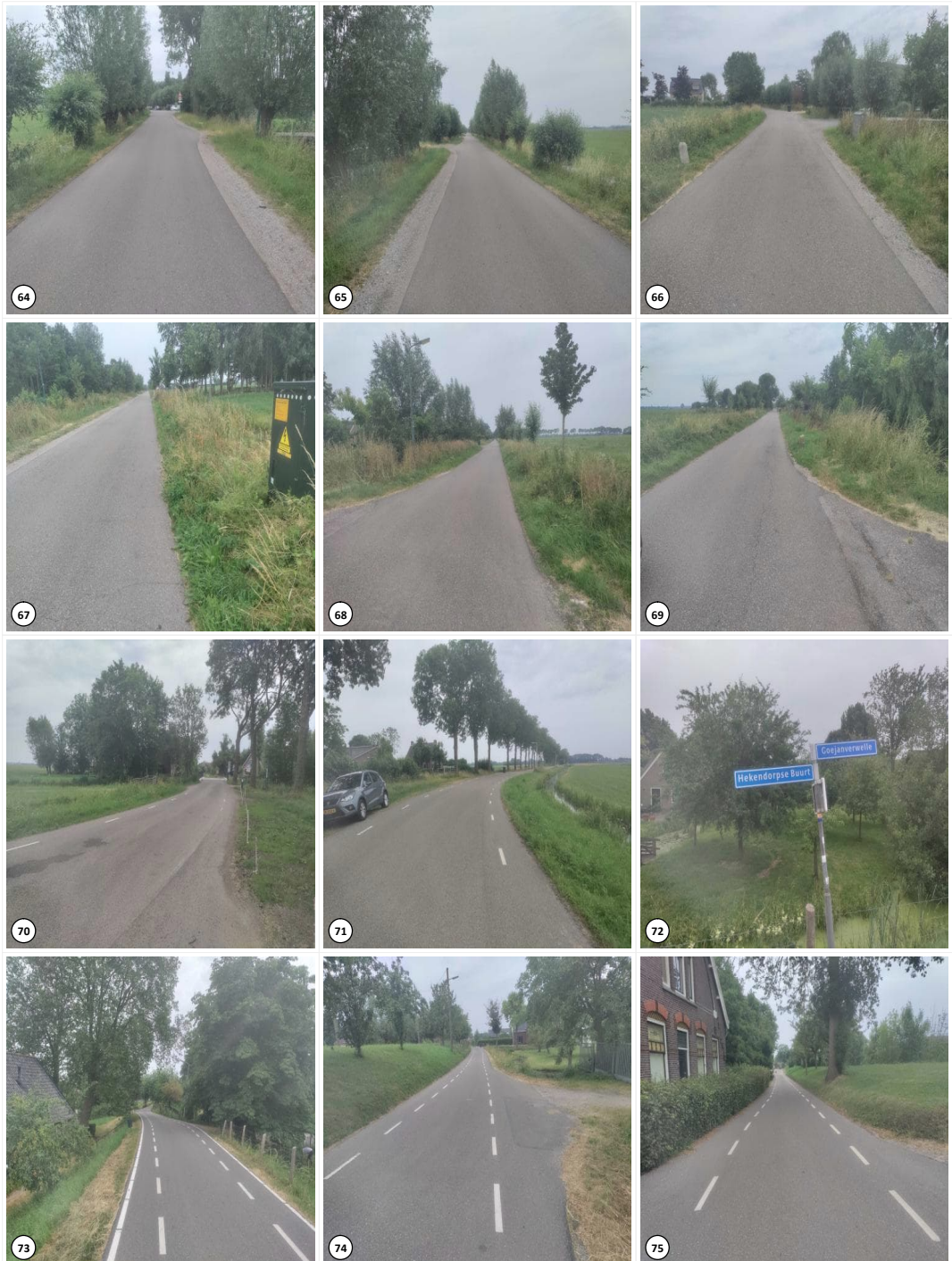
Werkzaamheden week 25 - 2023

donderdag 22 juni 2023



Werkzaamheden week 25 - 2023

donderdag 22 juni 2023



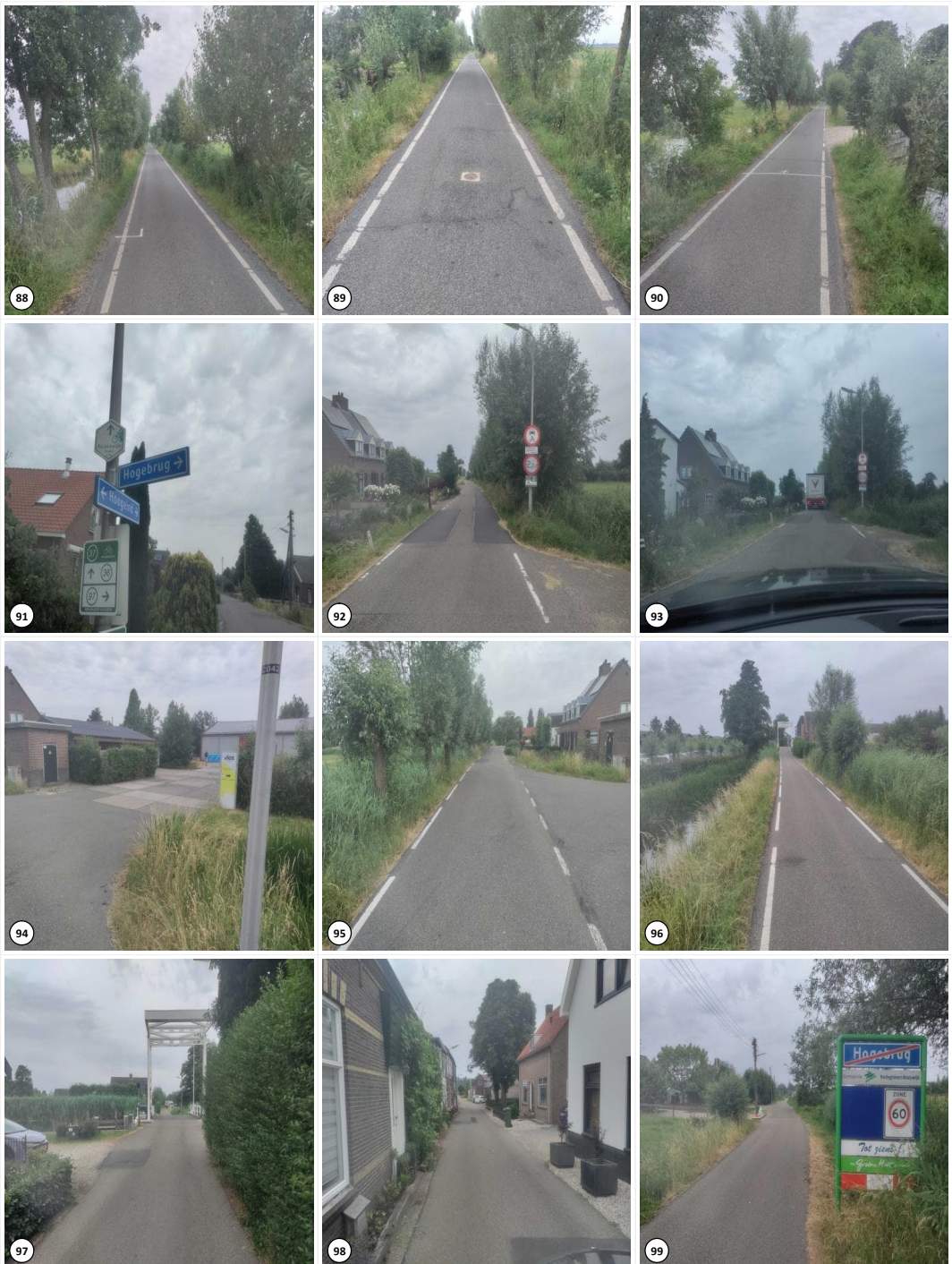
Werkzaamheden week 25 - 2023

donderdag 22 juni 2023



Werkzaamheden week 25 - 2023

donderdag 22 juni 2023



Werkzaamheden week 25 - 2023

donderdag 22 juni 2023



Werkzaamheden week 25 - 2023

donderdag 22 juni 2023



Werkzaamheden week 25 - 2023

donderdag 22 juni 2023



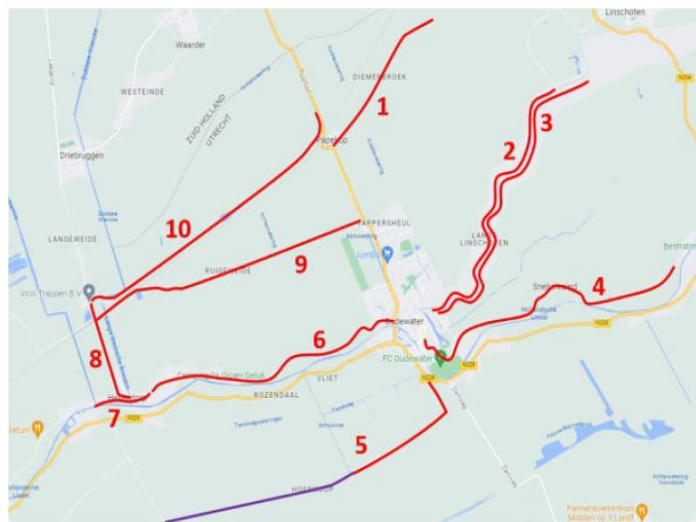
Werkzaamheden week 25 - 2023

donderdag 22 juni 2023

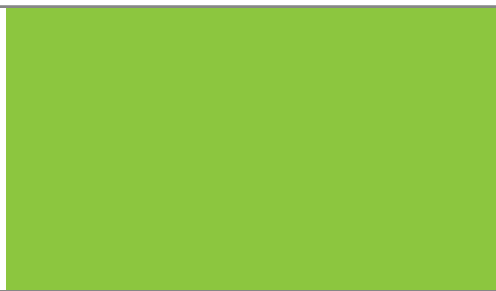


De gemeente heeft de volgende wegen in het buitengebied voor onderzoek aangemerkt:

- 1 Diemerbroek;
- 2 Noord-Linschoterzandweg;
- 3 Zuid-Linschoterzandweg;
- 4 Waardsedijk;
- 5 Hoenkoopse Buurtweg;
- 6 Hekendorpse Buurtweg;
- 7 Goejanverwelle;
- 8 Opweg;
- 9 Ruige Weide;
- 10 Hoge Brug.



Bijlage 3 Verkeerskundig onderzoek





ZWAAR VERKEER OUDEWATER

VERKEERSKUNDIG ONDERZOEK

Opdrachtgever: Gemeente Woerden/Oudewater
Projectnr: XTN005
Datum: 18 augustus 2023

ZWAAR VERKEER OUDEWATER

VERKEERSKUNDIG ONDERZOEK

Opdrachtgever: Gemeente Woerden/Oudewater
Projectnr: XTN005
Rapportnr: 0.1
Status: Concept
Datum: 18 augustus 2023

T 088 - 33 66 333
F 088 - 33 66 099
E info@kragten.nl



© 2023 Kragten
Niets uit dit rapport mag worden veeleelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Kragten. Het is tevens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.

Opsteller:
HH

Verificatie:
TVDP

Validatie:
TVDP



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	4
1.1	Onderzoeksgebied.....	4
1.2	Onderzoeksvragen.....	5
1.3	Onderzoeksmethode	5
1.4	Ontwikkelingen onderzoeksgebied	6
2	WEGVAKKEN	7
2.1	Diemerbroek	8
2.2	Noord-Linschoterzandweg;.....	11
2.3	Zuid-Linschoterzandweg.....	14
2.4	Waardsedijk.....	17
2.5	Hoenkoopse Buurtweg	20
2.6	Hekendorpse Buurt	23
2.7	Goejanverwelle	26
2.8	Opweg.....	29
2.9	Ruige Weide	32
2.10	Hogebrug	35
3	CONCLUSIES.....	39
3.1	Snelheid	39
3.2	Zwaar verkeer	39
3.3	Ongevallen	40
3.4	Wegbreedte.....	41

BIJLAGEN

B1	VERKEERSTELLING JUNI/JULI 2023
B2	OVERZICHTSKAART GEMETEN WEGBREEDTES

AFBEELDINGEN

Afbeelding 1	Ligging wegen buitengebied Oudewater (XTNT)	4
Afbeelding 2	Mogelijke toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen Oudewater e.o.	6
Afbeelding 3	Wegvak Diemerbroek (bron: Google Streetview 2021).	8
Afbeelding 4	Wegvak Noord-Linschoterzandweg (bron: Google Streetview 2023)	11
Afbeelding 5	Wegvak Zuid-Linschoterzandweg (bron: Google Streetview 2023).....	14
Afbeelding 6	Wegvak Waardsedijk (bron: Google Streetview 2021).....	17
Afbeelding 7	Wegvak Hoenkoopse Buurtweg (bron: Google Streetview 2021).....	20
Afbeelding 8	Wegvak Hekendorpse Buurt (bron: Google Streetview 2022).	23
Afbeelding 9	Wegvak Goejanverwelle (bron: Google Streetview 2022).	26
Afbeelding 10	Wegvak Opweg (bron: Google Streetview 2022).....	29
Afbeelding 11	Wegvak Ruige Weide (bron: Google Streetview 2009).	32
Afbeelding 12	Wegvak Hogebrug (bron: Google Streetview 2023).	35

1 INLEIDING

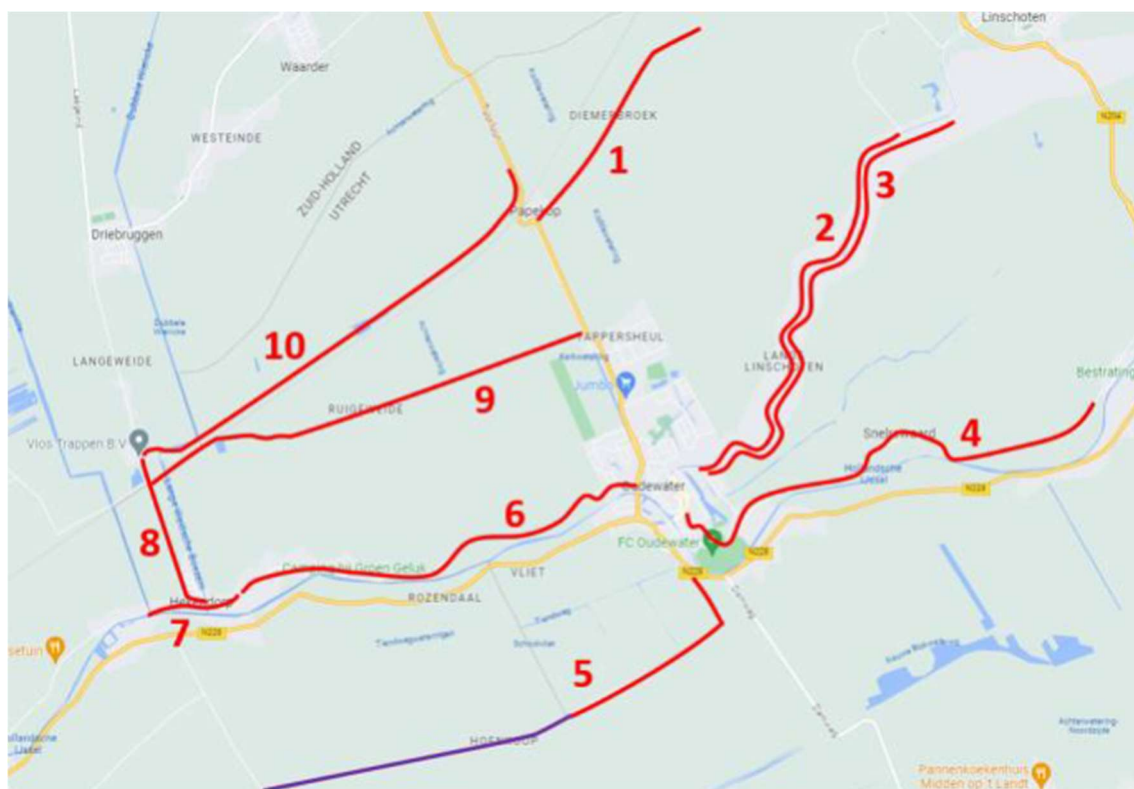
Voorliggende rapportage beschrijft het onderzoek naar de verkeerssituatie op de wegen in het buitengebied van Oudewater. De vraag komt voort uit meldingen van bewoners van overlast veroorzaakt door de hoeveelheid zwaar verkeer op deze wegen. Daarnaast zijn een aantal wegen onderdeel van school-thuisroutes van de basisschool in de kern Hekendorp, waarmee er zorgen zijn bij de ouders van de schoolgaande kinderen.

1.1 Onderzoeksgebied

Concreet gaat dit verkeerskundig onderzoek in op de volgende wegen in het buitengebied van Oudewater:

1. Diemerbroek;
2. Noord-Linschoterzandweg;
3. Zuid-Linschoterzandweg;
4. Waardsedijk;
5. Hoenkoopse Buurtweg;
6. Hekendorpse Buurt;
7. Goejanverwelle;
8. Opweg;
9. Ruige Weide;
10. Hogebrug.

Bovengenoemde wegen zijn in het beheer van de gemeente Woerden/Oudewater en de ligging van de wegen is afgebeeld op onderstaande kaart.



Afbeelding 1 Ligging wegen buitengebied Oudewater (XTNT)

1.2 Onderzoeksvragen

Dit verkeerskundig onderzoek geeft antwoord op de volgende onderzoeksvragen

- Wat is de huidige inrichting en staat van de wegen in het buitengebied van Oudewater?
- Wat is het huidige gebruik van de wegen in het buitengebied van Oudewater?
- In hoeverre is de wegindeling geschikt voor het verkeer dat in de huidige en de toekomstige situatie gebruikmaakt van de wegen?
- Welke wegopbouw past bij de intensiteit?

1.3 Onderzoeksmethode

Om antwoord te geven op de onderzoeksvragen, richt dit verkeerskundige onderzoek zich op het huidige en toekomstige gebruik van de desbetreffende wegen in relatie tot hun functie en vormgeving. Daarbij wordt gebruik gemaakt van objectieve data over de aard en omvang van het verkeer. Zo zijn in opdracht van de gemeente Oudewater verkeerstellingen uitgevoerd op de verschillende wegvakken¹. De gemeente Woerden heeft ongevalldata beschikbaar gesteld². Zowel XTNT en Kragten hebben een schouw uitgevoerd op de betreffende wegen. Bij de schouw van XTNT³ lag de nadruk op het verkeersgedrag en de weginrichting; bij de schouw van Kragten⁴ lag de nadruk op civieltechnische aspecten zoals de staat van de verharding en de wegbreedtes. De resultaten van beide schouwen zijn meegenomen in het onderzoek en beide verslagen zijn opgenomen als bijlage 1 en 2 in het hoofdrapport.

1.4 Ontwikkelingen onderzoeksgebied

In het onderzoeksgebied zijn verschillende ruimtelijke ontwikkelingen beoogd, zie Afbeelding 1⁵. Geen van deze ontwikkelingen zijn op het moment van schrijven van deze rapportage formeel vastgesteld. Er zijn meerdere woningopgaves beoogd, waarvan er een met een beoogd aantal van 500 nieuwe woningen uit springt. Ook is er de ambitie om het industrieterrein uit te breiden (zie gele vierkant). Zoals op de afbeelding te zien is zijn de ontwikkelingen georiënteerd op het hoofdwegennet. Verwacht wordt dat het mogelijke extra gegenereerde verkeer nauwelijks gebruik zal maken van de buitenwegen die in dit onderzoek worden beschouwd. Dit wordt versterkt door het feit dat een aantal wegen in het buitengebied verboden zijn om in te rijden door doorgaand gemotoriseerd verkeer. De effecten van de ontwikkelingen zijn om bovengenoemde redenen naar verwachting beperkt en derhalve niet meegenomen in dit onderzoek.

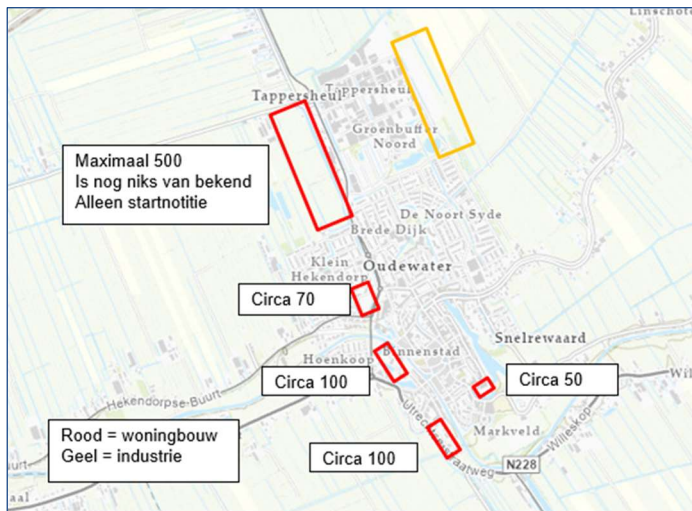
¹ Verkeerstellingen uitgevoerd juni-juli 2023. Aangeleverd per mail door XTNT 17-07-2023.

² Ongevalldata aangeleverd per mail door XTNT d.d. 15-08-2023.

³ Schouw uitgevoerd door XTNT 22 juni 2023.

⁴ Schouw uitgevoerd door Kragten 22 juni 2023.

⁵ Bron: gemeente Woerden, 2023.



Afbeelding 2. Mogelijke toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen Oudewater e.o.

2 WEGVAKKEN

De 10 wegen in het onderzoeksgebied worden afzonderlijk beschreven. Per wegvak wordt het volgende beschreven:

- De kenmerken van de wegvakken. Hieronder valt de wegcategorie waarin de weg valt met de bijbehorende maximale snelheid, de capaciteit van de weg, de wegbreedte(s), de vormgeving van de weg en de functie van de weg. Een overzichtskaart van de gemeten wegbreedtes is als Bijlage 2 toegevoegd;
- De verkeersintensiteiten per richting in werkdag en weekdag etmalen;
- De huidige intensiteiten van (brom)fietsers per richting in werkdag en weekdag etmalen;
- De huidige intensiteiten verdeeld over licht, middelzwaar en zwaar verkeer;
- De gereden snelheden in gemiddelden en V85 waarden. De V85 is de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden. De 15% overige weggebruikers rijdt harder dan deze snelheid;
- De ongevallen per modaliteit verdeeld over eenzijdige ongevallen en ongevallen waarbij meerdere partijen betrokken waren. Dit zijn enkel ongevallen die vanaf 2014 door de politie geregistreerd zijn. De registratie van bergers, Rijkswaterstaat of mobielschade.nl zijn niet meegenomen;
- De huidige intensiteiten in relatie tot de verhardingsbreedte. De betreffende wegen worden getoetst aan de CROW publicatie 329: Handboek Wegontwerp – Erftoegangswegen en CROW ASVV 2021.

2.1 Diemerbroek

Afbeelding 3 laat het wegvak Diemerbroek zien. In Tabel 1 staan de kenmerken van de weg beschreven waarna er op de volgende pagina wordt ingegaan op de intensiteiten, de voertuigverdeling, de gereden snelheden, de ongevallen en de wegbreedtes.



Afbeelding 3. Wegvak Diemerbroek (bron: Google Streetview 2021).

Kenmerken Diemersbroek	
Wegcategorie	De Diemerbroek ligt voor een deel binnen de bebouwde kom van Papebroek. Dat gedeelte is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom type 2 met een maximum snelheid van 30 km/u. Het overige gedeelte is een erftoegangsweg type 2 buiten de bebouwde kom met een maximum snelheid van 60 km/u.
Richtintensiteit	Voor een ETW type II geldt een maximale richtintensiteit van 4.000 – 6.000 mvt/etm. Dit geldt voor binnen en buiten de bebouwde kom.
Wegbreedte(s)	Variërend van 3,1 tot 4,7 meter.
Vormgeving	Relatief brede weg, geen belijning, naarmate verder op de weg wordt het kronkelender en smaller.
Functie	Het is een doodlopende weg waar enkele bedrijven en woningen door ontsloten worden. Het heeft daarmee een lokale ontsluitingsfunctie en geen doorgaande functie.
Wegvaklengte	2,2 km

Tabel 1. Kenmerken Diemerbroek.

De volgende tabellen geven de intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer (Tabel 2), de intensiteiten van (brom)fietsers (Tabel 3), de voertuigverdeling (Tabel 4), de gereden snelheden (Tabel 5) en de ongevallen (Tabel 6) van de Diemersbroek weer.

Intensiteiten Diemersbroek (2023)								
	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	667	100%	595	100%	348	310	319	285

Tabel 2. Intensiteiten Diemersbroek (motorvoertuigen/etmaal).

Intensiteiten (brom)fietsers Diemersbroek (2023)								
	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	523	100%	486	100%	325	305	198	180

Tabel 3. Intensiteiten (brom)fietsers Diemersbroek (fietsers/etmaal).

Zoals te zien is in Tabel 2 en Tabel 3 zijn de verkeersintensiteiten op een gemiddelde werkdag 667 mvt/etm, de intensiteiten voor (brom)fietsers bedragen 523 (brom)fietsers per etmaal.

Voertuigverdeling Diemersbroek (2023)								
	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht (L)	609	91,3%	549	92,2%	93,7%	94,3%	88,8%	89,9%
Middelzwaar (M)	27	4,1%	22	3,7%	2,4%	2,2%	5,9%	5,3%
Zwaar (Z)	31	4,6%	24	4,1%	3,9%	3,5%	5,3%	4,8%

Tabel 4. Voertuigverdeling Diemersbroek. L = Licht verkeer (2 assen, afstand < 3,7 m), M = Middelzwaar verkeer (2 assen, afstand > 3,7 m), Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen).

Zoals te zien is in Tabel 4 bedraagt het aandeel zwaar vrachtverkeer 4,6% (31 vrachtauto's) van de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op een gemiddelde werkdag.

Snelheid Diemersbroek (2023)			
	Doorsnede	Ri.	
		Noordoost	Zuidwest
Gem. snelheid	38	37	39
V85	50	49	51

Tabel 5. Snelheid Diemersbroek (km/uur).

Zoals te zien is in Tabel 5 ligt de gemiddelde snelheid op 38 km/u en ligt de V85 op 50 km/u. De meetlussen van de verkeerstelling lagen op de komgrens. De toegestane maximale snelheid binnen de bebouwde kom bedraagt 30 km/u, buiten de bebouwde kom bedraagt deze 60 km/u.

Ongevallen Diemersbroek (2014 – nu)												
Eenzijdig						Meerdere partijen						
Vrachtwagen	Landbouw	(brom)fiets	Motor	(beste l) auto	Totaal ong.	Vrachtwagen	Landbouw	(brom)fiets	Motor	(beste l) auto	Voetganger	Totaal ong.
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1

Tabel 6. Aantal betrokkenen bij ongevallen op de Diemersbroek. De totalen zijn het totaal aantal ongevallen. Er kunnen meerdere betrokkenen bij een ongeval geweest zijn.

Tabel 6 laat zien dat er op de Diemersbroek geen eenzijdige ongevallen hebben plaatsgevonden en er 1 ongeval heeft plaatsgevonden waarbij meerdere partijen bij betrokken waren. Er zijn geen landbouwvoertuigen of vrachtwagens bij deze ongevallen betrokken geweest.

Intensiteiten en wegbreedte(s) Diemersbroek	
Gemeten wegbreedte(s)	3,1 tot 4,7 meter
Ondergrond	Klei/veen
Huidige intensiteit	667 mvt/etm

Tabel 7. Intensiteiten en wegbreedte(s) Diemerbroek.

Om bermschade te voorkomen geldt buiten de bebouwde kom met de huidige verkeersintensiteit als CROW-richtlijn een wegbreedte van 4,5 meter⁶. Binnen de bebouwde kom geldt voor een erftoegangsweg een minimale wegbreedte van 4,8 meter⁷. De gemeten wegbreedtes uit Tabel 7 voldoen gedeeltelijk aan de genoemde richtlijnen.

⁶ CROW-publicatie Handboek wegontwerp – Erftoegangswegen.

⁷ CROW ASVV 2021.

2.2 Noord-Linschoterzandweg;

Afbeelding 4 laat het wegvak Noord-Linschoterzandweg zien. In Tabel 8 staan de kenmerken van de weg beschreven waarna er op de volgende pagina wordt ingegaan op de intensiteiten, de voertuigverdeling, de gereden snelheden, de ongevallen en de wegbreedtes.



Afbeelding 4. Wegvak Noord-Linschoterzandweg (bron: Google Streetview 2023)

Kenmerken Noord-Linschoterzandweg	
Wegcategorie	De Noord-Linschoterzandweg ligt voor een deel binnen de bebouwde kom, dat gedeelte is gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom type II met een snelheidsregime van 30 km/u. Het overige gedeelte is gecategoriseerd als erftoegangsweg type II buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 60 km/u.
Capaciteit	Voor een ETW type II geldt een maximale richtintensiteit van 4.000 – 6.000 mvf/etm. Dit geldt voor binnen en buiten de bebouwde kom.
Wegbreedte(s)	Variërend van 2,7 tot 2,9 meter.
Vormgeving	Smalle weg, kronkelende weg, witte lijnmarkering aan de waterkant. De weg is voorzien van passeerstroken.
Functie	Het is een landelijke weg waar voornamelijk woningen aan ontsloten worden. Het heeft daarmee voornamelijk een lokale ontsluitingsfunctie en minder een doorgaande functie.
Wegvaklengte	4,2 km

Tabel 8 Kenmerken Noord-Linschoterzandweg.

De volgende tabellen geven de intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer (Tabel 9), de intensiteiten van (brom)fietsers (Tabel 10), de voertuigverdeling (Tabel 11), de gereden snelheden (Tabel 12) en de ongevallen (Tabel 13) van de Noord-Linschoterzandweg weer.

Intensiteiten Noord-Linschoterzandweg (2023)								
	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	308	100%	305	100%	151	149	157	155

Tabel 9. Intensiteiten Noord-Linschoterzandweg (motorvoertuigen/etmaal).

Intensiteiten (brom)fietsers Noord-Linschoterzandweg (2023)								
	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	574	100%	619	100%	288	311	286	308

Tabel 10. Intensiteiten (brom)fietsers Noord-Linschoterzandweg (fietsers/etmaal).

Zoals te zien is in Tabel 9 en Tabel 10 zijn de verkeersintensiteiten op een gemiddelde werkdag 308 mvt/etm, de intensiteiten voor (brom)fietsers bedragen 574 (brom)fietsers per etmaal.

Voertuigverdeling Noord-Linschoterzandweg (2023)								
	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht (L)	292	94,5%	292	95,7%	94,2%	95,4%	94,8%	96,0%
Middelzwaar (M)	10	3,2%	7	2,4%	3,6%	2,8%	2,7%	2,0%
Zwaar (Z)	7	2,3%	6	1,9%	2,2%	1,9%	2,5%	1,9%

Tabel 11. Voertuigverdeling Noord-Linschoterzandweg. L = Licht verkeer (2 assen, afstand < 3,7 m),

M = Middelzwaar verkeer (2 assen, afstand > 3,7 m), Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen).

Zoals te zien is in Tabel 11 bedraagt het aandeel zwaar vrachtverkeer 2,3% (7 vrachtauto's) van de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op een gemiddelde werkdag.

Snelheid Noord-Linschoterzandweg (2023)			
	Doorsnede	Ri. Noordoost	Ri. Zuidwest
Gem. snelheid	35	35	35
V85	47	47	48

Tabel 12. Snelheid Noord-Linschoterzandweg (km/uur).

Zoals te zien is in Tabel 12 ligt de gemiddelde snelheid op 35 km/u en ligt de V85 op 47 km/u. De maximaal toegestane snelheid op de locatie van de meting bedraagt 30 km/u.

Ongevallen Noord-Linschoterzandweg (2014 – nu)													
Eenzijdig						Meerdere partijen							
Vrachtwagen	Landbouw	(brom)fiets	Motor	(beste l) auto	Totaal ong.	Vrachtwagen	Landbouw	(brom)fiets	Motor	(beste l) auto	Voetganger	Totaal ong.	
0	0	0	0	1	1	2	0	3	0	4	1	5	

Tabel 13. Aantal betrokkenen bij ongevallen op de Noord-Linschoterzandweg. De totalen zijn het totaal aantal ongevallen. Er kunnen meerdere betrokkenen bij een ongeval geweest zijn.

Tabel 34 laat zien dat er op de Noord-Linschoterzandweg 1 eenzijdig ongeval heeft plaatsgevonden en 5 ongevallen hebben plaatsgevonden waarbij meerdere partijen bij betrokken waren. Er zijn 2 vrachtwagens betrokken geweest bij deze ongevallen.

Intensiteiten en wegbreedte(s) Noord-Linschoterzandweg	
Gemeten wegbreedte(s)	2,7 tot 2,9 meter
Ondergrond	Klei/veen
Huidige intensiteit	308 mvt/etm

Tabel 14. Intensiteiten en wegbreedte(s) Noord-Linschoterzandweg.

Om bermschade te voorkomen geldt buiten de bebouwde kom met de huidige verkeersintensiteit als CROW-richtlijn een wegbreedte van 3 meter⁸. Binnen de bebouwde kom geldt voor een erftoegangsweg een minimale wegbreedte van 4,8 meter⁹. De gemeten wegbreedtes uit Tabel 14 voldoen niet aan de genoemde richtlijnen.

⁸ CROW-publicatie Handboek wegontwerp – Erftoegangswegen.

⁹ CROW ASVV 2021.

2.3 Zuid-Linschoterzandweg

Afbeelding 5 laat het wegvak Zuid-Linschoterzandweg zien. In Tabel 15 staan de kenmerken van de weg beschreven waarna er op de volgende pagina wordt ingegaan op de intensiteiten, de voertuigverdeling, de gereden snelheden, de ongevallen en de wegbreedtes.



Afbeelding 5. Wegvak Zuid-Linschoterzandweg (bron: Google Streetview 2023).

Kenmerken Zuid-Linschoterzandweg	
Wegcategorie	Ook de Zuid-Linschoterzandweg ligt voor een deel binnen de bebouwde kom, dat gedeelte is gecategoriseerd als een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom type II met een snelheidsregime van 30 km/u. Het overige gedeelte is gecategoriseerd als een erftoegangsweg type II buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 60 km/u.
Capaciteit	Voor een ETW type II geldt een maximale richtintensiteit van 4.000 – 6.000 mvt/etm. Dit geldt voor binnen en buiten de bebouwde kom
Wegbreedte(s)	Variërend van 2,8 tot 3,5 meter.
Vormgeving	Smalle, kronkelende weg met geen belijningen. De weg is voorzien van passeerstroken.
Functie	Het is een landelijke weg waar voornamelijk woningen aan ontsloten worden. Het heeft daarmee voornamelijk een lokale ontsluitingsfunctie en minder een doorgaande functie.
Wegvaklengte	4,6 km

Tabel 15. Kenmerken Zuid-Linschoterzandweg.

De volgende tabellen geven de intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer (Tabel 16), de intensiteiten van (brom)fietsers (Tabel 17), de voertuigverdeling (Tabel 18), de gereden snelheden (Tabel 19) en de ongevallen (Tabel 20) van de Zuid-Linschoterzandweg weer.

Intensiteiten Zuid-Linschoterzandweg (2023)								
	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	425	100%	394	100%	213	197	212	197

Tabel 16. Intensiteiten Zuid-Linschoterzandweg motorvoertuigen/etmaal).

Intensiteiten (brom)fietsers Zuid-Linschoterzandweg (2023)								
	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	304	100%	312	100%	149	155	155	156

Tabel 17. Intensiteiten (brom)fietsers Zuid-Linschoterzandweg fietsers/etmaal).

Zoals te zien is in Tabel 16 en Tabel 17 bedraagt de verkeersintensiteit 425 mvt/etm. De intensiteit voor (brom)fietsers bedraagt 304 (brom)fietsers per etmaal.

Voertuigverdeling Zuid-Linschoterzandweg (2023)								
	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht (L)	397	93,4%	371	94,2%	93,6%	94,4%	93,2%	94,0%
Middelzwaar (M)	16	3,7%	13	3,3%	3,3%	2,9%	4,1%	3,7%
Zwaar (Z)	12	2,9%	10	2,5%	3,1%	2,7%	2,7%	2,3%

Tabel 18. Voertuigverdeling Zuid-Linschoterzandweg.

Zoals te zien is in Tabel 18 bedraagt het aandeel zwaar vrachtverkeer 2,9% (12 vrachtauto's) van de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op een gemiddelde werkdag..

Snelheid Zuid-Linschoterzandweg (2023)			
	Doorsnede	Ri. Noordoost	Ri. Zuidwest
Gem. snelheid	38	38	39
V85	49	48	49

Tabel 19. Snelheid Zuid-Linschoterzandweg.

Zoals te zien is in Tabel 19 ligt de gemiddelde snelheid op 38 km/u en ligt de V85 op 49 km/u. De maximaal toegestane snelheid op de locatie van de meting bedraagt 30 km/u.

Ongevallen Zuid-Linschoterzandweg (2014 – nu)												
Eenzijdig						Meerdere partijen						
Vrachtwagen	Landbouw	(brom)fiets	Motor	(beste l) auto	Totaal ong.	Vrachtwagen	Landbouw	(brom)fiets	Motor	(beste l) auto	Voetganger	Totaal ong.
0	0	0	0	4	4	0	2	1	1	6	0	5

Tabel 20. Aantal betrokkenen bij ongevallen op de Zuid-Linschoterzandweg. De totalen zijn het totaal aantal ongevallen. Er kunnen meerdere betrokkenen bij een ongeval geweest zijn.

Tabel 20 laat zien dat er op de Zuid-Linschoterzandweg 4 eenzijdige ongevallen en 5 ongevallen waarbij meerdere partijen bij betrokken waren hebben plaatsgevonden. Er zijn twee ongevallen

geregistreerd met landbouwvoertuigen en geen ongevallen geregistreerd waarbij vrachtwagens betrokken waren.

Verharding Zuid-Linschoterzandweg	
Gemeten wegbreedte(s)	2,8 tot 3,5 meter
Ondergrond	Klei/veen
Huidige intensiteit	425 mvt/etm

Tabel 21. Verharding en wegbreedtes Zuid-Linschoterzandweg.

Om bermschade te voorkomen geldt buiten de bebouwde kom met de huidige verkeersintensiteit als CROW-richtlijn een wegbreedte van 4 meter¹⁰. Binnen de bebouwde kom geldt voor een erftoegangsweg een minimale wegbreedte van 4,8 meter¹¹. De gemeten wegbreedtes uit Tabel 21 voldoen niet aan de genoemde richtlijnen.

¹⁰ CROW-publicatie Handboek wegontwerp – Erftoegangswegen.

¹¹ CROW ASVV 2021.

2.4 Waardsedijk

Afbeelding 6 laat het wegvak Waardsedijk zien. In Tabel 22 staan de kenmerken van de weg beschreven waarna er op de volgende pagina wordt ingegaan op de intensiteiten, de voertuigverdeling, de gereden snelheden, de ongevallen en de wegbreedtes.



Afbeelding 6. Wegvak Waardsedijk (bron: Google Streetview 2021).

Kenmerken Waardsedijk	
Wegcategorie	De Waardsedijk loopt door de dorpskernen Snelrewaard en Oudewater. Binnen de bebouwde kom is het gecategoriseerd als een erftoegangsweg type II met een snelheidsregime van 30 km/u. Het overige gedeelte is gecategoriseerd als een erftoegangsweg type II buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 60 km/u.
Capaciteit	Voor een ETW type II geldt een maximale richtintensiteit van 4.000 – 6.000 mvt/etm. Dit geldt voor binnen en buiten de bebouwde kom.
Wegbreedte(s)	Variërend van 3,3 tot 6,2 meter.
Vormgeving	Smalle weg, met in het 30 km/u gebied gevoelsmatig een bredere weg. De witte drempels liggen vlak en hebben daarom beperkt effect voor het matigen van de snelheid. De weg is voorzien van passeerstroken.
Functie	Gezien de ligging van de N228 en N204 in de nabije omgeving is de Waardsedijk geen doorgaande weg. Het is een landelijke weg waar voornamelijk woningen en enkele bedrijven aan ontsloten worden.
Wegvaklengte	4,3 km

Tabel 22. Kenmerken Waardsedijk.

De volgende tabellen geven de intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer (Tabel 23), de intensiteiten van (brom)fietsers (Tabel 24), de voertuigverdeling (Tabel 25), de gereden snelheden (Tabel 26) en de ongevallen (Tabel 27) van de Zuid-Linschoterzandweg weer.

Intensiteiten Waardsedijk (2023)								
	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	1017	100%	923	100%	496	448	521	475

Tabel 23. Intensiteiten Waardsedijk motorvoertuigen/etmaal).

Intensiteiten (brom)fietsers Waardsedijk (2023)								
	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	693	100%	746	100%	338	368	356	378

Tabel 24. Intensiteiten (brom)fietsers Waardsedijk fietsers/etmaal).

Zoals te zien is in Tabel 23 en Tabel 24 zijn de verkeersintensiteiten op een gemiddelde werkdag 1.017 mvt/etm, de intensiteiten voor (brom)fietsers bedragen 693 (brom)fietsers per etmaal.

Voertuigverdeling Waardsedijk (2023)								
	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht (L)	979	96,2%	891	96,5%	96,1%	96,4%	96,3%	96,6%
Middelzwaar (M)	24	2,3%	20	2,2%	2,4%	2,2%	2,3%	2,2%
Zwaar (Z)	15	1,4%	12	1,3%	1,5%	1,4%	1,4%	1,2%

Tabel 25. Voertuigverdeling Waardsedijk. L = Licht verkeer (2 assen, afstand < 3,7 m), M = Middelzwaar verkeer (2 assen, afstand > 3,7 m), Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen).

Zoals te zien is in Tabel 25 bedraagt het aandeel zwaar vrachtverkeer 1,4% (15 vrachtauto's) van de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op een gemiddelde werkdag..

Snelheid Waardsedijk (2023)						
	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
Gem. snelheid	27		27		27	
V85	34		35		34	

Tabel 26. Snelheid Waardsedijk.

Zoals te zien is in Tabel 26 ligt de gemiddelde snelheid op 27 km/u en ligt de V85 op 34 km/u. De maximaal toegestane snelheid op de locatie van de meting bedraagt 30 km/u.

Ongevallen Waardsedijk (2014 – nu)												
Eenzijdig						Meerdere partijen						
Vrachtwagen	Landbouw	(brom)fiets	Motor	(beste l) auto	Totaal ong.	Vrachtwagen	Landbouw	(brom)fiets	Motor	(beste l) auto	Voetganger	Totaal ong.
0	0	2	0	1	3	2	0	6	2	14	0	10

Tabel 27. Aantal betrokkenen bij ongevallen op de Waardsedijk. De totalen zijn het totaal aantal ongevallen. Er kunnen meerdere betrokkenen bij een ongeval geweest zijn.

Tabel 27 laat zien dat er op de Waardsedijk 3 eenzijdige ongevallen en 10 ongevallen waarbij meerdere partijen bij betrokken waren hebben plaatsgevonden. Er zijn geen ongevallen geregistreerd met landbouwvoertuigen en twee ongevallen geregistreerd waarbij vrachtwagens betrokken waren.

Intensiteiten en wegbreedte(s) Waardsedijk	
Gemeten wegbreedte(s)	3,3 tot 6,2 meter
Ondergrond	Klei/veen
Huidige intensiteit	1.017 mvt/etm

Tabel 28. Intensiteiten en wegbreedte(s) Waardsedijk.

Om bermschade te voorkomen geldt buiten de bebouwde kom met de huidige verkeersintensiteit als CROW-richtlijn een wegbreedte van 5 meter¹². Binnen de bebouwde kom geldt voor een erftoegangsweg een minimale wegbreedte van 4,8 meter¹³. De gemeten wegbreedtes uit Tabel 28 voldoen gedeeltelijk aan de genoemde richtlijnen.

¹² CROW-publicatie Handboek wegontwerp – Erftoegangswegen.

¹³ CROW ASVV 2021.

2.5 Hoenkoopse Buurtweg

Afbeelding 7 laat het wegvak Hoenkoopse Buurtweg zien. In Tabel 29 staan de kenmerken van de weg beschreven waarna er op de volgende pagina wordt ingegaan op de intensiteiten, de voertuigverdeling, de gereden snelheden, de ongevallen en de wegbreedtes.



Afbeelding 7. Wegvak Hoenkoopse Buurtweg (bron: Google Streetview 2021)

Kenmerken Hoenkoopse Buurtweg	
Wegcategorie	De Hoenkoopse Buurtweg is gecategoriseerd als een erftoegangsweg type II buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 60 km/u.
Capaciteit	Voor een ETW type II buiten de bebouwde kom geldt een maximale richtintensiteit van 4.000 – 6.000 mvt/etm.
Wegbreedte(s)	Met een breedte van ongeveer 4 meter over een groot gedeelte van de weg is het een van de bredere wegen binnen het onderzoeksgebied.
Vormgeving	Geen snelheidsremmende maatregelen. Voornamelijk lange rechtstanden.
Functie	Het is een landelijke weg waar voornamelijk woningen en enkele ondernemingen aan ontsloten worden. Het heeft daarmee een lokale ontsluitingsfunctie en geen doorgaande functie.
Wegvaklengte	4,9 km

Tabel 29. Kenmerken Hoenkoopse Buurtweg.

De volgende tabellen geven de intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer (Tabel 30), de intensiteiten van (brom)fietsers (Tabel 31), de voertuigverdeling (Tabel 32), de gereden snelheden (Tabel 33) en de ongevallen (Tabel 34) van de Zuid-Linschoterzandweg weer.

Intensiteiten Hoenkoopse Buurtweg (2023)								
	Doorsnede				Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	1030	100%	974	100%	511	484	519	490

Tabel 30. Intensiteiten Hoenkoopse Buurtweg motorvoertuigen/etmaal).

Intensiteiten (brom)fietsers Buurtweg (2023)								
	Doorsnede				Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	226	100%	221	100%	117	115	109	106

Tabel 31. Intensiteiten (brom)fietsers Hoenkoopse Buurtweg fietsers/etmaal).

Zoals te zien is in Tabel 30 en Tabel 31 zijn de verkeersintensiteiten op een gemiddelde werkdag 1.030 mvt/etm, de intensiteiten voor (brom)fietsers bedragen 226 (brom)fietsers per etmaal.

Voertuigverdeling Hoenkoopse Buurtweg (2023)								
	Doorsnede				Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht (L)	949	92,2%	905	92,9%	91,5%	92,4%	92,9%	93,5%
Middelzwaar (M)	50	4,8%	42	4,4%	5,2%	4,7%	4,4%	4,0%
Zwaar (Z)	31	3,0%	27	2,7%	3,3%	2,9%	2,7%	2,5%

Tabel 32. Voertuigverdeling Hoenkoopse Buurtweg. L = Licht verkeer (2 assen, afstand < 3,7 m), M = Middelzwaar verkeer (2 assen, afstand > 3,7 m), Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen).

Zoals te zien is in Tabel 32 bedraagt het aandeel zwaar vrachtverkeer 3% (31 vrachtauto's) van de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op een gemiddelde werkdag.

Snelheid Hoenkoopse Buurtweg (2023)				
	Doorsnede		Ri. Noordwest	Ri. Zuidoost
Gem. snelheid	58		57	58
V85	69		69	69

Tabel 33. Snelheid Hoenkoopse Buurtweg.

Zoals te zien is in Tabel 33 ligt de gemiddelde snelheid op 58 km/u en ligt de V85 op 69 km/u. De maximaal toegestane snelheid op de locatie van de meting bedraagt 60 km/u.

Ongevallen Hoenkoopse Buurtweg (2014 – nu)												
Eenzijdig						Meerdere partijen						
Vrach- t- wage n	Lan- d- bou- w	(bro- m) fiets	Mot- or	(beste l) auto	Tota- l ong.	Vrach- t- wage n	Lan- d- bou- w	(bro- m) fiets	Mot- or	(beste l) auto	Voet- gang- er	Tota- l ong.
0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2	0	1

Tabel 34. Aantal betrokkenen bij ongevallen op de Hoenkoopse Buurtweg. De totalen zijn het totaal aantal ongevallen. Er kunnen meerdere betrokkenen bij een ongeval geweest zijn.

Tabel 34 laat zien dat er op de Hoenkoopse Buurtweg 1 eenzijdig ongeval en 1 ongeval waarbij meerdere partijen bij betrokken waren hebben plaatsgevonden. Van deze ongevallen zijn er geen landbouwvoertuigen of vrachtwagens bij betrokken geweest.

Intensiteiten en wegbreedte(s) Hoenkoopse Buurtweg	
Gemeten wegbreedte(s)	4 meter
Ondergrond	Klei/veen
Huidige intensiteit	1.030 mvt/etm

Tabel 35. *Intensiteiten en wegbreedte(s) Hoenkoopse Buurtweg.*

Om bermschade te voorkomen geldt buiten de bebouwde kom met de huidige verkeersintensiteit als CROW-richtlijn een wegbreedte van 5 meter¹⁴. De gemeten wegbreedtes uit Tabel 35 voldoet niet aan de genoemde richtlijnen.

¹⁴ CROW-publicatie Handboek wegontwerp – Erftoegangswegen.

2.6 Hekendorpse Buurt

Afbeelding 8 laat het wegvak Hekendorpse Buurt zien. In Tabel 36 staan de kenmerken van de weg beschreven waarna er op de volgende pagina wordt ingegaan op de intensiteiten, de voertuigverdeling, de gereden snelheden, de ongevallen en de wegbreedtes.



Afbeelding 8. Wegvak Hekendorpse Buurt (bron: Google Streetview 2022).

Kenmerken Hekendorpse Buurt	
Wegcategorie	De Hekendorpse Buurt is gecategoriseerd als een erftoegangsweg type II buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 60 km/u.
Capaciteit	Voor een ETW type II buiten de bebouwde kom geldt een maximale richtintensiteit van 4.000 – 6.000 mv/etm.
Wegbreedte(s)	Variërend van 3,2 tot 4,9 meter.
Vormgeving	Smalle, kronkelende weg met kantmarkering. Op het grootste gedeelte van de weg is het buiten de passeerstroken niet mogelijk om in te halen of te passeren. Er is weinig tot geen zicht op de weg door de krappe bochten. Er zijn geen snelheidsremmende maatregelen toegepast. Er zijn passeerstroken aangelegd.
Functie	Het is een landelijke weg waar voornamelijk woningen en bedrijven aan ontsloten worden. De Hollandsche IJssel vormt een barrière tussen Hekendorp en de N228. Het verkeer uit het oosten richting Hekendorp zal gebruik maken van de weg. Het heeft echter meer een lokale ontsluitingsfunctie dan een doorgaande functie.
Wegvaklengte	3,9 km

Tabel 36. Kenmerken Hekendorpse Buurt.

De volgende tabellen geven de intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer (Tabel 37), de intensiteiten van (brom)fietsers (Tabel 38), de voertuigverdeling (Tabel 39), de gereden snelheden (Tabel 40) en de ongevallen (Tabel 41) van de Hekendorpse Buurt weer.

Intensiteiten Hekendorpse Buurt (2023)								
	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	1450	100%	1366	100%	721	684	729	682

Tabel 37. Intensiteiten Hoenkoopse Buurt motorvoertuigen/etmaal).

Intensiteiten (brom)fietsers Hekendorpse Buurt (2023)								
	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	1211	100%	1316	100%	571	648	640	667

Tabel 38. Intensiteiten (brom)fietsers Hekendorpse Buurt fietsers/etmaal).

Zoals te zien is in Tabel 37 en Tabel 38 zijn de verkeersintensiteiten op een gemiddelde werkdag 1.450 mvt/etm, de intensiteiten voor (brom)fietsers bedragen 1.211 (brom)fietsers per etmaal.

Voertuigverdeling Hekendorpse Buurt (2023)								
	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht (L)	1370	94,5%	1296	94,9%	94,6%	95,0%	94,3%	94,8%
Middelzwaar (M)	52	3,6%	44	3,2%	3,5%	3,1%	3,7%	3,4%
Zwaar (Z)	28	1,9%	26	1,9%	1,9%	2,0%	1,9%	1,8%

Tabel 39. Voertuigverdeling Hoenkoopse Buurt. L = Licht verkeer (2 assen, afstand < 3,7 m), M = Middelzwaar verkeer (2 assen, afstand > 3,7 m), Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen).

Zoals te zien is in Tabel 39 bedraagt het aandeel zwaar vrachtverkeer 1,9% (28 vrachtauto's) van de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op een gemiddelde werkdag.

Snelheid Hekendorpse Buurt (2023)			
	Doorsnede	Ri. Noordoost	Ri. Zuidwest
Gem. snelheid	41	41	41
V85	53	54	53

Tabel 40. Snelheid Hoenkoopse Buurt.

Zoals te zien is in Tabel 40 ligt de gemiddelde snelheid op 41 km/u en ligt de V85 op 53 km/u. De maximaal toegestane snelheid op de locatie van de meting bedraagt 60 km/u.

Ongevallen Hekendorpse Buurt (2014 – nu)												
Eenzijdig						Meerdere partijen						
Vrachtwagen	Landbouw	(brom)fiets	Motor	(beste l) auto	Totaal ong.	Vrachtwagen	Landbouw	(brom)fiets	Motor	(beste l) auto	Voetganger	Totaal ong.
1	0	4	0	4	9	3	1	3	1	4	0	6

Tabel 41. Aantal betrokkenen bij ongevallen op de Hekendorpse Buurt. De totalen zijn het totaal aantal ongevallen. Er kunnen meerdere betrokkenen bij een ongeval geweest zijn.

Tabel 41 laat zien dat er op de Hekendorpse Buurt 9 eenzijdige ongevallen hebben plaatsgevonden en 6 eenzijdige ongevallen hebben plaatsgevonden. Bij deze ongevallen zijn 1 landbouwvoertuig en 4 vrachtwagens bij betrokken.

Intensiteiten en wegbreedte(s) Hekendorpse Buurt	
Gemeten wegbreedte(s)	3,2 tot 4,9 meter
Ondergrond	Klei/veen
Huidige intensiteit	1.450 mvt/etm

Tabel 42. Intensiteiten en wegbreedte(s) Hekendorpse Buurt.

Om bermschade te voorkomen geldt buiten de bebouwde kom met de huidige verkeersintensiteit als CROW-richtlijn een wegbreedte van 5,5 meter¹⁵. De gemeten wegbreedtes uit Tabel 42 voldoet niet aan de genoemde richtlijnen.

¹⁵ CROW-publicatie Handboek wegontwerp – Erftoegangswegen.

2.7 Goejanverwelle

Afbeelding 9 laat het wegvak Goejanverwelle zien. In Tabel 43 staan de kenmerken van de weg beschreven waarna er op de volgende pagina wordt ingegaan op de intensiteiten, de voertuigverdeling, de gereden snelheden, de ongevallen en de wegbreedtes.



Afbeelding 9. Wegvak Goejanverwelle (bron: Google Streetview 2022).

Kenmerken Goejanverwelle	
Wegcategorie	Het oostelijke gedeelte van de Goejanverwelle is gecategoriseerd als een erftoegangsweg type II buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 60 km/u. Het gedeelte van de Goejanverwelle binnen de dorpskern van Hekendorp is gecategoriseerd als een erftoegangsweg type II binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 30 km/u.
Capaciteit	Voor een ETW type II geldt een maximale richtintensiteit van 4.000 – 6.000 mvt/etm. Dit geldt voor binnen en buiten de bebouwde kom
Wegbreedte	Variërend van 3,7 tot 4,2 meter.
Vormgeving	Smalle weg met op sommige stukken wegmarkering. Het is het buiten de passeerstroken niet mogelijk om in te halen of te passeren. De bebouwing binnen de bebouwde kom staat relatief dicht op de weg.
Functie	De Goejanverwelle is een dorpsweg met voornamelijk een verblijfsfunctie. Ook vormt het een verbinding tussen Goejanverwelle en Stein/N228.
Wegvaklengte	0,8 km

Tabel 43. Kenmerken Goejanverwelle.

De volgende tabellen geven de intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer (Tabel 44), de intensiteiten van (brom)fietsers (Tabel 45), de voertuigverdeling (Tabel 46), de gereden snelheden (Tabel 47) en de ongevallen (Tabel 48) van de Goejanverwelle weer.

Intensiteiten Goejanverwelle (2023)								
	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	920	100%	884	100%	447	432	473	452

Tabel 44. Intensiteiten Goejanverwelle motorvoertuigen/etmaal).

Intensiteiten (brom)fietsers Goejanverwelle (2023)								
	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	971	100%	1076	100%	467	532	504	544

Tabel 45. Intensiteiten (brom)fietsers Goejanverwelle fietsers/etmaal).

Zoals te zien is in Tabel 44 en Tabel 45 zijn de verkeersintensiteiten op een gemiddelde werkdag 920 mvt/etm, de intensiteiten voor (brom)fietsers bedragen 971 (brom)fietsers per etmaal.

Voertuigverdeling Goejanverwelle (2023)								
	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht (L)	887	96,4%	856	96,9%	96,2%	96,7%	96,6%	97,0%
Middelzwaar (M)	20	2,2%	16	1,8%	2,5%	2,0%	1,9%	1,6%
Zwaar (Z)	13	1,5%	12	1,3%	1,3%	1,3%	1,6%	1,4%

Tabel 46. Voertuigverdeling Goejanverwelle. L = Licht verkeer (2 assen, afstand < 3,7 m), M = Middelzwaar verkeer (2 assen, afstand > 3,7 m), Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen).

Zoals te zien is in Tabel 46 bedraagt het aandeel zwaar vrachtverkeer 1,5% (13 vrachtauto's) van de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op een gemiddelde werkdag.

Snelheid Goejanverwelle (2023)			
	Doorsnede		Ri. West
	Ri. Oost	Ri. West	
Gem. snelheid	47	46	47
V85	59	59	59

Tabel 47. Snelheid Goejanverwelle.

Zoals te zien is in Tabel 47 ligt de gemiddelde snelheid op 47 km/u en ligt de V85 op 59 km/u. De maximaal toegestane snelheid op de locatie van de meting bedraagt 60 km/u.

Ongevallen Goejanverwelle (2014 – nu)												
Eenzijdig						Meerdere partijen						
Vrachtwagen	Landbouw	(brom)fiets	Motor	(beste l) auto	Totaal ong.	Vrachtwagen	Landbouw	(brom)fiets	Motor	(beste l) auto	Voetganger	Totaal ong.
0	0	0	0	2	2	0	0	2	1	3	0	3

Tabel 48. Aantal betrokkenen bij ongevallen op de Goejanverwelle. De totalen zijn het totaal aantal ongevallen. Er kunnen meerdere betrokkenen bij een ongeval geweest zijn.

Tabel 48 laat zien dat er op de Goejanverwelle 2 eenzijdige ongevallen hebben plaatsgevonden en 3 ongevallen hebben plaatsgevonden waarbij meerdere partijen betrokken waren. Bij alle ongevallen waren geen landbouwvoertuigen of vrachtwagens betrokken.

Intensiteiten en wegbreedte(s) Goejanverwelle	
Gemeten wegbreedte(s)	3,7 tot 4,2 meter
Ondergrond	Klei/veen
Huidige intensiteit	920 mvt/etm

Tabel 49. Intensiteiten en wegbreedte(s) goejanverwelle.

Om bermschade te voorkomen geldt buiten de bebouwde kom met de huidige verkeersintensiteit als CROW-richtlijn een wegbreedte van 5 meter¹⁶. Binnen de bebouwde kom geldt voor een erftoegangsweg een minimale wegbreedte van 4,8 meter¹⁷. De gemeten wegbreedtes uit Tabel 59 voldoen niet aan de genoemde richtlijnen.

¹⁶ CROW-publicatie Handboek wegontwerp – Erftoegangswegen.

¹⁷ CROW ASVV 2021.

2.8 Opweg

Afbeelding 10 laat het wegvak Opweg zien. In Tabel 50 staan de kenmerken van de weg beschreven waarna er op de volgende pagina wordt ingegaan op de intensiteiten, de voertuigverdeling, de gereden snelheden, de ongevallen en de wegbreedtes.



Afbeelding 10. Wegvak Opweg (bron: Google Streetview 2022).

Kenmerken Opweg	
Wegcategorie	Het zuidelijke gedeelte van de Opweg ligt binnen de bebouwde kom van Hekendorp en is gecategoriseerd als een erftoegangsweg type II met een snelheidsregime van 30 km/u. Het midden- en noordelijke gedeelte van de weg is gecategoriseerd als een erftoegangsweg type II buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 60 km/u.
Capaciteit	Voor een ETW type II geldt een maximale richtintensiteit van 4.000 – 6.000 mvt/etm. Dit geldt voor binnen en buiten de bebouwde kom.
Wegbreedte(s)	Variërend van 3,3 tot 4,1 meter.
Vormgeving	Weg met lange rechtstand. Binnen de bebouwde kom zijn drempels aangelegd als snelheidsremmende maatregel.
Functie	De Opweg heeft binnen de bebouwde kom voornamelijk een verblijfsfunctie. Vanwege de spoortunnel heeft de weg buiten de bebouwde kom tevens een verbindende functie met het noorden.
Wegvaklengte	1,4 km

Tabel 50. Kenmerken Opweg.

De volgende tabellen geven de intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer (Tabel 51), de intensiteiten van (brom)fietsers (Tabel 52), de voertuigverdeling (Tabel 53), de gereden snelheden (Tabel 54) en de ongevallen (Tabel 55) van de Opweg weer.

Intensiteiten Opweg (2023)								
	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	1010	100%	953	100%	502	469	508	484

Tabel 51. Intensiteiten Opweg motorvoertuigen/etmaal).

Intensiteiten (brom)fietsers Opweg (2023)								
	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	607	100%	681	100%	317	346	290	335

Tabel 52. Intensiteiten (brom)fietsers Opweg fietsers/etmaal).

Zoals te zien is in Tabel 51 en Tabel 52 zijn de verkeersintensiteiten op een gemiddelde werkdag 1.010 mvt/etm, de intensiteiten voor (brom)fietsers bedragen 607 (brom)fietsers per etmaal.

Voertuigverdeling Opweg (2023)								
	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht (L)	967	95,8%	918	96,4%	96,6%	97,0%	94,9%	95,7%
Middelzwaar (M)	25	2,5%	20	2,1%	1,5%	1,2%	3,5%	2,9%
Zwaar (Z)	17	1,7%	15	1,5%	1,9%	1,7%	1,5%	1,4%

Tabel 53. Voertuigverdeling Opweg. L = Licht verkeer (2 assen, afstand < 3,7 m), M = Middelzwaar verkeer (2 assen, afstand > 3,7 m), Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen).

Zoals te zien is in Tabel 53 bedraagt het aandeel zwaar vrachtverkeer 1,7% (17 vrachtauto's) van de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op een gemiddelde werkdag.

Snelheid Opweg (2023)						
	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
Gem. snelheid	44		43		45	
V85	55		54		56	

Tabel 54. Snelheid Opweg.

Zoals te zien is in Tabel 54 ligt de gemiddelde snelheid op 44 km/u en ligt de V85 op 55 km/u. De maximaal toegestane snelheid op de locatie van de meting bedraagt 60 km/u.

Ongevallen Opweg (2014 – nu)												
Eenzijdig						Meerdere partijen						
Vrachtwagen	Landbouw	(brom)fiets	Motor	(beste l) auto	Totaal ong.	Vrachtwagen	Landbouw	(brom)fiets	Motor	(beste l) auto	Voetganger	Totaal ong.
0	0	0	0	2	2	0	0	2	0	2	0	2

Tabel 55. Aantal betrokkenen bij ongevallen op de Opweg. De totalen zijn het totaal aantal ongevallen. Er kunnen meerdere betrokkenen bij een ongeval geweest zijn.

Tabel 48 laat zien dat er op de Opweg 2 eenzijdige ongevallen hebben plaatsgevonden en 2 ongevallen hebben plaatsgevonden waarbij meerdere partijen betrokken waren. Bij alle ongevallen waren geen landbouwvoertuigen of vrachtwagens betrokken.

Intensiteiten en wegbreedte(s) Opweg	
Gemeten wegbreedte(s)	3,3 tot 4,1 meter
Ondergrond	Klei/veen
Huidige intensiteit	1.010 mvt/etm

Tabel 56. Intensiteiten en wegbreedte(s) Opweg.

Om bermschade te voorkomen geldt buiten de bebouwde kom met de huidige verkeersintensiteit als CROW-richtlijn een wegbreedte van 5 meter¹⁸. Binnen de bebouwde kom geldt voor een erftoegangsweg een minimale wegbreedte van 4,8 meter¹⁹. De gemeten wegbreedtes uit Tabel 56 voldoen niet aan de genoemde richtlijnen.

¹⁸ CROW-publicatie Handboek wegontwerp – Erftoegangswegen.

¹⁹ CROW ASVV 2021.

2.9 Ruige Weide

Afbeelding 11 laat het wegvak Ruige Weide zien. In Tabel 57 staan de kenmerken van de weg beschreven waarna er op de volgende pagina wordt ingegaan op de intensiteiten, de voertuigverdeling, de gereden snelheden, de ongevallen en de wegbreedtes.



Afbeelding 11. Wegvak Ruige Weide (bron: Google Streetview 2009).

Kenmerken Ruige Weide	
Wegcategorie	Het westelijke gedeelte van de Ruige Weide ligt binnen de bebouwde kom van Oudewater en is gecategoriseerd als een erftoegangsweg type II binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 30 km/u. Het midden- en westelijke gedeelte ligt buiten de bebouwde kom en is gecategoriseerd als een erftoegangsweg type II buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 60 km/u.
Capaciteit	Voor een ETW type II geldt een maximale richtintensiteit van 4.000 – 6.000 mvt/etm. Dit geldt voor binnen en buiten de bebouwde kom.
Wegbreedte(s)	Variërend van 2,9 tot 3,8 meter breed.
Vormgeving	Weinig passeerruimte vanwege de begroeiing en het water aan weerszijden van de weg. Er zijn geen snelheidsremmende maatregelen toegepast.
Functie	De Ruige Weide is een landelijke weg waar voornamelijk woningen aan ontsloten worden. Het heeft daarmee een lokale ontsluitingsfunctie en geen doorgaande functie.
Wegvaklengte	4,3 km

Tabel 57. Kenmerken Ruige Weide.

De volgende tabellen geven de intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer (Tabel 58), de intensiteiten van (brom)fietsers (Tabel 59), de voertuigverdeling (Tabel 60), de gereden snelheden (Tabel 61) en de ongevallen (Tabel 62) van de Ruige Weide weer.

Intensiteiten Ruige Weide (2023)								
	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	454	100%	424	100%	223	209	231	215

Tabel 58. Intensiteiten Ruige Weide motorvoertuigen/etmaal).

Intensiteiten (brom)fietsers Ruige Weide (2023)								
	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	276	100%	289	100%	140	146	136	143

Tabel 59. Intensiteiten (brom)fietsers Ruige Weide fietsers/etmaal).

Zoals te zien is in Tabel 58 en Tabel 59 zijn de verkeersintensiteiten op een gemiddelde werkdag 454 mvt/etm, de intensiteiten voor (brom)fietsers bedragen 276 (brom)fietsers per etmaal.

Voertuigverdeling Ruige Weide (2023)										
	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest			
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Licht (L)	431	95,0%	406	95,7%	94,0%	94,8%	95,9%	96,6%		
Middelzwaar (M)	17	3,7%	13	3,1%	4,4%	3,7%	2,9%	2,5%		
Zwaar (Z)	6	1,4%	5	1,2%	1,6%	1,4%	1,2%	1,0%		

Tabel 60. Voertuigverdeling Ruige Weide. L = Licht verkeer (2 assen, afstand < 3,7 m), M = Middelzwaar verkeer (2 assen, afstand > 3,7 m), Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen).

Zoals te zien is in Tabel 60 bedraagt het aandeel zwaar vrachtverkeer 1,4% (6 vrachtauto's) van de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op een gemiddelde werkdag.

Snelheid Ruige Weide (2023)				
	Doorsnede		Ri. Noordoost	Ri. Zuidwest
Gem. snelheid	37		38	36
V85	47		48	47

Tabel 61. Snelheid Ruige Weide.

Zoals te zien is in Tabel 61 ligt de gemiddelde snelheid op 37 km/u en ligt de V85 op 47 km/u. De meetlussen van de verkeerstelling lagen op de komgrens. De toegestane maximale snelheid binnen de bebouwde kom bedraagt 30 km/u, buiten de bebouwde kom bedraagt deze 60 km/u.

Ongevallen Ruige Weide (2014 – nu)												
Eenzijdig						Meerdere partijen						
Vrachtwagen	Landbouw	(brom)fiets	Motor	(beste l) auto	Totaal ong.	Vrachtwagen	Landbouw	(brom)fiets	Motor	(beste l) auto	Voetganger	Totaal ong.
0	0	3	0	3	6*	0	0	2	0	2	0	2

Tabel 62. Aantal betrokkenen bij ongevallen op de Ruige Weide. De totalen zijn het totaal aantal ongevallen. Er kunnen meerdere betrokkenen bij een ongeval geweest zijn. *Waarvan 2 met dodelijke slachtoffers.

Tabel 62 laat zien dat er op de Ruige Weide 6 eenzijdige ongevallen hebben plaatsgevonden en 2 ongevallen hebben plaatsgevonden waarbij meerdere partijen betrokken waren. Bij alle ongevallen waren geen landbouwvoertuigen of vrachtwagens betrokken.

Intensiteiten en wegbreedte(s) Ruige Weide	
Gemeten wegbreedte(s)	2,9 tot 3,8 meter
Ondergrond	Klei/veen
Huidige intensiteit	454 mvt/etm

Tabel 63. Intensiteiten en wegbreedte(s) Ruige Weide.

Om bermschade te voorkomen geldt buiten de bebouwde kom met de huidige verkeersintensiteit als CROW-richtlijn een wegbreedte van 4 meter²⁰. Binnen de bebouwde kom geldt voor een erftoegangsweg een minimale wegbreedte van 4,8 meter²¹. De gemeten wegbreedtes uit Tabel 63 voldoen niet aan de genoemde richtlijnen.

²⁰ CROW-publicatie Handboek wegontwerp – Erftoegangswegen.

²¹ CROW ASVV 2021.

2.10 Hogebrug

Afbeelding 12 laat het wegvak Hogebrug zien. In Tabel 64 staan de kenmerken van de weg beschreven waarna er op de volgende pagina wordt ingegaan op de intensiteiten, de voertuigverdeling, de gereden snelheden, de ongevallen en de wegbreedtes.



Afbeelding 12. Wegvak Hogebrug (bron: Google Streetview 2023).

Kenmerken Hogebrug	
Wegcategorie	Het westelijke gedeelte van de Hogebrug ligt binnen de dorpskern van Hogebrug en is gecategoriseerd als een erftoegangsweg type II binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 30 km/u. Het midden en oostelijke gedeelte is gecategoriseerd als een erftoegangsweg type II buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 60 km/u.
Capaciteit	Voor een ETW type II geldt een maximale richtintensiteit van 4.000 – 6.000 mvt/etm. Dit geldt voor binnen en buiten de bebouwde kom.
Wegbreedte	Variërend van 3,2 tot 3,3 meter breed.
Vormgeving	Smalle weg met uitwijkmogelijkheden in de berm. Weg met lange rechtstand en duidelijk zichtbare bochten.
Functie	De Hogebrug is een landelijke weg waar voornamelijk woningen aan ontsloten worden. Het heeft daarmee een lokale ontsluitingsfunctie en geen doorgaande functie.
Wegvaklengte	4,5 km

Tabel 64. Kenmerken Hogebrug.

De volgende tabellen geven de intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer (Tabel 65), de intensiteiten van (brom)fietsers (Tabel 66), de voertuigverdeling (Tabel 67) en de gereden snelheden (Tabel 68) weer. Voor de Hogebrug is er op twee meetlocaties geteld, onderstaande gegevens gaan over het meest linker meetpunt nabij de komgrens van het dorp Hogebrug.

Intensiteiten Hogebrug Links (2023)								
	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	158	100%	135	100%	76	65	82	70

Tabel 65. Intensiteiten Hogebrug motorvoertuigen/etmaal).

Intensiteiten (brom)fietsers Hogebrug Links (2023)								
	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	160	100%	155	100%	85	84	75	72

Tabel 66. Intensiteiten (brom)fietsers Hogebrug fietsers/etmaal).

Zoals te zien is in Tabel 65 en Tabel 66 zijn de verkeersintensiteiten op een gemiddelde werkdag 158 mv/etm, de intensiteiten voor (brom)fietsers bedragen 160 (brom)fietsers per etmaal.

Voertuigverdeling Hogebrug Links (2023)								
	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht (L)	133	84,0%	116	85,7%	88,0%	89,1%	80,3%	82,5%
Middelzwaar (M)	14	8,8%	11	7,9%	5,5%	5,1%	12,0%	10,6%
Zwaar (Z)	11	7,1%	9	6,4%	6,5%	5,8%	7,7%	6,9%

Tabel 67. Voertuigverdeling Hogebrug. L = Licht verkeer (2 assen, afstand < 3,7 m), M = Middelzwaar verkeer (2 assen, afstand > 3,7 m), Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen).

Zoals te zien is in Tabel 67 bedraagt het aandeel zwaar vrachtverkeer 7,1% (11 vrachtauto's) van de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op een gemiddelde werkdag.

Snelheid Hogebrug Links (2023)			
	Doorsnede	Ri. Noordoost	Ri. Zuidwest
Gem. snelheid	46	45	47
V85	58	57	59

Tabel 68. Snelheid Hogebrug.

Zoals te zien is in Tabel 68 ligt de gemiddelde snelheid op 46 km/u en ligt de V85 op 58 km/u. De maximaal toegestane snelheid op de locatie van de meting bedraagt 60 km/u.

Zoals eerder vermeld is er voor de Hogebrug op twee meetlocaties geteld, onderstaande gegevens gaan over het rechter meetpunt nabij de komgrens van het dorp Papekop. De volgende tabellen geven de intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer (Tabel 69), de intensiteiten van (brom)fietsers (Tabel 70), de voertuigverdeling (Tabel 71), de gereden snelheden (Tabel 72) en de ongevallen (Tabel 73) van de Hogebrug weer.

Intensiteiten Hogebrug Rechts (2023)								
	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	176	100%	155	100%	85	75	91	80

Tabel 69. Intensiteiten Hogebrug motorvoertuigen/etmaal).

Intensiteiten (brom)fietsers Hogebrug Rechts (2023)								
	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	162	100%	158	100%	87	85	75	73

Tabel 70. Intensiteiten (brom)fietsers Hogebrug fietsers/etmaal).

Zoals te zien is in Tabel 69 en Tabel 70 zijn de verkeersintensiteiten op een gemiddelde werkdag 176 mvt/etm, de intensiteiten voor (brom)fietsers bedragen 162 (brom)fietsers per etmaal.

Voertuigverdeling Hogebrug Rechts (2023)								
	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht (L)	150	85,3%	136	87,5%	84,1%	86,3%	86,5%	88,6%
Middelzwaar (M)	13	7,4%	10	6,3%	8,7%	7,5%	6,3%	5,2%
Zwaar (Z)	13	7,2%	10	6,3%	7,2%	6,2%	7,2%	6,3%

Tabel 71. Voertuigverdeling Hogebrug. L = Licht verkeer (2 assen, afstand < 3,7 m), M = Middelzwaar verkeer (2 assen, afstand > 3,7 m), Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen).

Zoals te zien is in Tabel 71 bedraagt het aandeel zwaar vrachtverkeer 7,2% (13 vrachtauto's) van de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op een gemiddelde werkdag.

Snelheid Hogebrug Rechts (2023)			
	Doorsnede	Ri. Noordoost	Ri. Zuidwest
Gem. snelheid	49	49	49
V85	62	62	63

Tabel 72. Snelheid Hogebrug.

Zoals te zien is in Tabel 72 ligt de gemiddelde snelheid op 49 km/u en ligt de V85 op 62 km/u. De maximaal toegestane snelheid op de locatie van de meting bedraagt 60 km/u.

Van de twee meetpunten wordt de rechter meetlocatie als maatgevend gebruikt. Dit is gedaan met de reden dat hier meer verkeer geteld is en er hier harder gereden wordt en er daarmee uitgegaan wordt van een worst-case scenario.

Ongevallen Hogebrug (2014 – nu)												
Eenzijdig						Meerdere partijen						
Vrach t- wage n	Lan- d- bou w	(bro- m) fiets	Mot- or	(beste- l) auto	Tota- al ong.	Vrach- t- wage n	Lan- d- bou w	(bro- m) fiets	Mot- or	(beste- l) auto	Voet- gang- er	Tota- al ong.
0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0

Tabel 73. Aantal betrokkenen bij ongevallen op de Hogebrug. De totalen zijn het totaal aantal ongevallen. Er kunnen meerdere betrokkenen bij een ongeval geweest zijn.

Tabel 73 laat zien dat er op de Hogebrug 2 eenzijdige ongevallen hebben plaatsgevonden en geen ongevallen hebben plaatsgevonden waarbij meerdere partijen betrokken waren. Bij alle ongevallen waren geen landbouwvoertuigen of vrachtwagens betrokken.

Intensiteiten en wegbreedte(s) Hogebrug	
Gemeten wegbreedte(s)	3,2 tot 3,3 meter
Ondergrond	Klei/veen
Huidige intensiteit	158 mvt/etm

Tabel 74. Intensiteiten en wegbreedte(s) Hogebrug.

Om bermschade te voorkomen geldt buiten de bebouwde kom met de huidige verkeersintensiteit als CROW-richtlijn een wegbreedte van 3 meter²². Binnen de bebouwde kom geldt voor een erftoegangsweg een minimale wegbreedte van 4,8 meter²³. De gemeten wegbreedtes uit Tabel 74 voldoen gedeeltelijk aan de genoemde richtlijnen.

²² CROW-publicatie Handboek wegontwerp – Erftoegangswegen.

²³ CROW ASVV 2021.

3 CONCLUSIES

Hieronder wordt per wegvak voor ieder onderdeel van de verkeerskundige beoordeling (snelheid, zwaar verkeer, ongevallen en wegbreedte) geconcludeerd in hoeverre er sprake is van een (potentieel) knelpunt.

3.1 Snelheid

Tabel 75 geeft het overzicht van de maximum snelheid, de gemiddeld gereden snelheid en de V85 per wegvak weer. De V85 is de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden. De 15% overige weggebruikers rijdt harder dan deze snelheid.

Snelheid gemotoriseerd verkeer				
Wegvak	Maximum snelheid	Gemiddelde snelheid	V85	Vershil V85 t.o.v. maximum snelheid
1. Diemerbroek	30 km/u / 60 km/u*	38 km/u	50 km/u	- 10 km/u / + 20 km/uur
2. Noord-Linschoterzandweg	30 km/u	35 km/u	47 km/u	+ 17 km/u
3. Zuid-Linschoterzandweg	30 km/u	38 km/u	49 km/u	+ 19 km/u
4. Waardsedijk	30 km/u	27 km/u	34 km/u	+ 4 km/u
5. Hoenkoopse Buurtweg	60 km/u	58 km/u	69 km/u	+ 9 km/u
6. Hekendorpse Buurt	60 km/u	41 km/u	53 km/u	- 7 km/u
7. Goejanverwelle	60 km/u	47 km/u	59 km/u	- 1 km/u
8. Opweg	60 km/u	44 km/u	55 km/u	- 5 km/u
9. Ruige Weide	30 km/u / 60 km/u*	37 km/u	47 km/u	- 13 km/u / + 17 km/uur
10. Hogebrug (rechts)	60 km/u	49 km/u	63 km/u	- 2 km/u

*Tellus gelegen op de komgrens

Tabel 75. Overzicht gereden snelheden.

- Op de wegen Zuid-Linschoterzandweg en Noord-Linschoterzandweg is de overschrijding van de maximumsnelheid het hoogst.
- Op de wegen Waardsedijk, Hoenkoopse Buurtweg en de Hogebrug is sprake van een overschrijding maar deze is relatief beperkt.
- Op de wegen Diemerbroek en Ruige Weide liggen de telpunten op een komgrens. Hoewel sprake is van een overschrijding wanneer wordt uitgegaan van de lagere maximum snelheid, is hier geen sprake van als wordt uitgegaan van de hogere maximum snelheid.
- Op de overige wegen (Hekendorpse Buurt, Goejanverwelle, Opweg en Hogebrug) is de gemeten snelheid lager dan de maximum snelheid.

3.2 Zwaar verkeer

Tabel 76 geeft het overzicht weer van de wegcategorisering van de wegvakken in combinatie met de verkeersintensiteiten, het aandeel zwaar (vracht)verkeer en het absolute aantal zwaar (vracht)verkeer. Het hoogste aandeel zwaar (vracht)verkeer ligt op de Hogebrug, het hoogste absolute aantal ligt op de Hekendorpse Buurt.

Aandeel zwaar (vracht)verkeer				
Wegvak	Wegcategorisering	Intensiteiten	Aandeel vrachtverkeer	Absolute aantallen vrachtverkeer
1. Diemerbroek	ETW 30 / ETW 60	667 mvt/etm	4,6%	31
2. Noord-Linschoterzandweg	ETW 30 / ETW 60	308 mvt/etm	2,3%	7
3. Zuid-Linschoterzandweg	ETW 30 / ETW 60	425 mvt/etm	2,9%	12
4. Waardsedijk	ETW 30 / ETW 60	1.017 mvt/etm	1,4%	15
5. Hoenkoopse Buurtweg	ETW 60	1.030 mvt/etm	3,0%	31

6. Hekendorpse Buurt	ETW 60	1.450 mvt/etm	1,9%	28
7. Goejanverwelle	ETW 30 / ETW 60	920 mvt/etm	1,5%	13
8. Opweg	ETW 30 / ETW 60	1.010 mvt/etm	1,7%	17
9. Ruige Weide	ETW 30 / ETW 60	454 mvt/etm	1,4%	6
10. Hogebrug	ETW 30 / ETW 60	158 mvt/etm	7,2%	13

Tabel 76. Aandeel zwaar vrachtverkeer per wegvak. ETW staat voor Erftoegangsweg met daarachter de maximaal toegestane snelheid. Onder zwaar verkeer worden voertuigen met 3 of meer assen bedoeld.

Uit de hoeveelheden vrachtverkeer is op te maken dat op alle wegen het aandeel en absolute aantal zwaar verkeer relatief beperkt is. Per dag zal het aantal ontmoetingen tussen zware voertuigen beperkt zijn. Bepalender is de beschikbare wegbreedte op ieder wegvak (zie paragraaf 4.3).

3.3 Ongevallen

Tabel 77 geeft het overzicht van de ongevallen die op de wegvakken hebben plaatsgevonden vanaf 2014. Op de Waardsedijk hebben de meeste ongevallen plaatsgevonden. Het aantal vrachtwagens dat betrokken was bij ongevallen ligt het hoogste op de Hekendorpse Buurt. De helft van alle vrachtwagens die betrokken waren bij alle ongevallen, reden op de Hekendorpse Buurt.

Ongevallen wegvakken							
Wegvak	Lengte wegvak	Intensiteiten	Eenzijdige ongevallen	Ongevallen met meerdere betrokkenen	Totaal aantal ongevallen	Aantal vrachtwagens dat betrokken was bij ongevallen	Totaal aantal ongevallen per 1000-vkm
1. Diemerbroek	2,2 km	667 mvt/etm	0	1	1	0	0,7
2. Noord-Linschoterzandweg	4,2 km	308 mvt/etm	1	5	6	2	4,6
3. Zuid-Linschoterzandweg	4,6 km	425 mvt/etm	4	5	9	0	4,6
4. Waardsedijk	4,3 km	1.017 mvt/etm	3	10	13	2	3,0
5. Hoenkoopse Buurtweg	4,9 km	1.030 mvt/etm	1	1	2	0	0,4
6. Hekendorpse Buurt	3,9 km	1.450 mvt/etm	9	6	15	4	2,7
7. Goejanverwelle	0,8 km	920 mvt/etm	2	3	5	0	6,8
8. Opweg	1,4 km	1.010 mvt/etm	2	2	4	0	2,8
9. Ruige Weide	4,3 km	454 mvt/etm	6*	2	8	0	4,1
10. Hogebrug	4,5 km	158 mvt/etm	2	0	2	0	2,8
Totaal			30	35	65	8	

Tabel 77. Ongevallen wegvakken.

Voor een vergelijking tussen de wegvakken op hoofdlijnen is tevens de wegvaklengte en de intensiteit op ieder wegvak in beschouwing genomen.

- Hieruit volgt dat het totaal aantal ongevallen per 1000 voertuigkilometers het hoogst is op de Goejanverwelle.
- Op de Noord-Linschoterzandweg, Zuid-Linschoterzandweg en Ruige Weide volgen daarna, ten opzichte van de andere wegen gebeuren hier een gemiddeld aantal ongevallen per 1000 voertuigkilometers.
- Op de wegen Waardsedijk, Hekendorpse Buurt, Opweg en Hogebrug is het aantal ongevallen per 1000 voertuigkilometers vergeleken tot de andere wegen laag.
- Op de wegen Diemerbroek en Hoenkoopse Buurtweg is het totaal aantal ongevallen per 1000 voertuigkilometers het laagst.

3.4 Wegbreedte

Tabel 78 geeft het overzicht weer van de wegategorisering van de wegvakken, de intensiteit, de wegbreedtes en de landelijke richtlijn bij de huidige intensiteit. Aan de hand hiervan wordt beoordeeld of de huidige wegbreedte strookt met de huidige verkeersintensiteit.

Wegbreedte i.r.t. intensiteit en landelijke richtlijn					
Wegvak	Wegategorisering	Intensiteiten	Richtlijn wegbreedte	Wegbreedte	Voldoet?
1. Diemerbroek	ETW 30 / ETW 60	667 mvt/etm	Bibeko: 4,8 m Bubeko: 4,5 m	3,1 tot 4,7 meter	Gedeeltelijk
2. Noord-Linschoterzandweg	ETW 30 / ETW 60	308 mvt/etm	Bibeko: 4,8 m Bubeko: 3,0 m	2,7 tot 2,9 meter	Niet
3. Zuid-Linschoterzandweg	ETW 30 / ETW 60	425 mvt/etm	Bibeko: 4,8 m Bubeko: 4,0 m	2,8 tot 3,5 meter	Niet
4. Waardsedijk	ETW 30 / ETW 60	1.017 mvt/etm	Bibeko: 4,8 m Bubeko: 5,0 m	3,3 tot 6,2 meter	Gedeeltelijk
5. Hoenkoopse Buurtweg	ETW 60	1.030 mvt/etm	Bubeko: 5,0 m	4 meter	Niet
6. Hekendorpse Buurt	ETW 60	1.450 mvt/etm	Bubeko: 5,5 m	3,2 tot 4,9 meter	Niet
7. Goejanverwelle	ETW 30 / ETW 60	920 mvt/etm	Bibeko: 4,8 m Bubeko: 5,0 m	3,7 tot 4,2 meter	Niet
8. Opweg	ETW 30 / ETW 60	1.010 mvt/etm	Bibeko: 4,8 m Bubeko: 5,0 m	3,3 tot 4,1 meter	Niet
9. Ruige Weide	ETW 30 / ETW 60	454 mvt/etm	Bibeko: 4,8 m Bubeko: 4,0 m	2,9 tot 3,8 meter	Niet
10. Hogebrug	ETW 30 / ETW 60	158 mvt/etm	Bibeko: 4,8 m Bubeko: 3,0 m	3,2 tot 3,3 meter	Gedeeltelijk

Tabel 78 Wegbreedtes wegvakken

Bovenstaand overzicht laat zien dat de wegen Diemerbroek, Waardsedijk en Hogebrug gedeeltelijk (binnen of buiten de bebouwde kom) te smal zijn voor de huidige verkeersintensiteit. Op alle overige wegen is de weg over de gehele lengte te smal voor de huidige verkeersintensiteit. Hierdoor is het aantal passeermomenten te hoog en neemt de kans op bermschade en verkeersonveilige situaties toe.

BIJLAGEN

B1 VERKEERSTELLING JUNI/JULI 2023

**B2 OVERZICHTSKAART GEMETEN
WEGBREEDTES**

VERKEERSTELLING

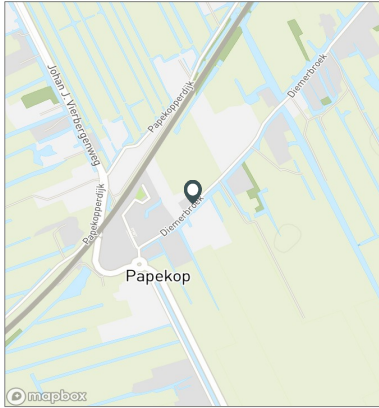
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Diemerbroek
Papekop
Tussen Papekopperstraatweg en Zwarte Dijkje
Ri. 1 = Ri. Noordoost (Zwarte Dijkje)
Ri. 2 = Ri. Zuidwest (Papekopperstraatweg)

Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: XTNT
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

DIEMERBROEK, PAPEKOP

Tussen Papekopperstraatweg en Zwarte Dijkje

INTENSITEITEN

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	667	100%	595	100%	348	310	319	285
Dag (7-19u)	489	73,2%	441	74,1%	264	235	225	206
Avond (19-23u)	108	16,2%	93	15,6%	57	49	51	44
Nacht (23-7u)	71	10,6%	61	10,3%	27	26	43	35
Ochtendspits (7-9u)	64	9,6%	54	9,0%	26	23	38	31
Avondspits (16-18u)	110	16,5%	92	15,5%	68	55	43	37

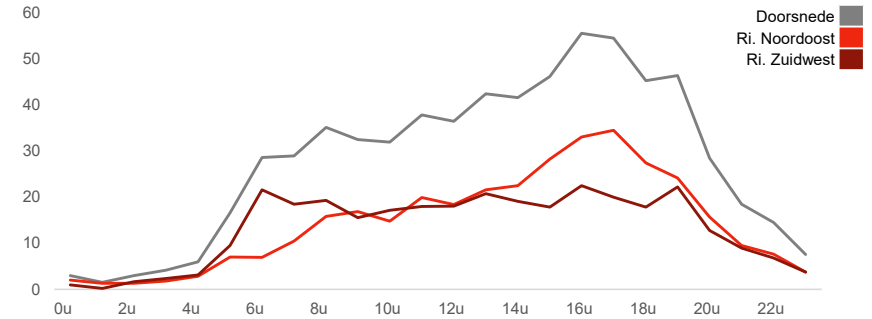
UURCIJFERS

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
00:00 - 01:00	3	0,4%	6	0,9%	2	3	1	2
01:00 - 02:00	2	0,2%	3	0,4%	1	2	0	1
02:00 - 03:00	3	0,4%	3	0,5%	1	2	2	1
03:00 - 04:00	4	0,6%	3	0,6%	2	2	2	2
04:00 - 05:00	6	0,9%	5	0,8%	3	2	3	2
05:00 - 06:00	17	2,5%	13	2,1%	7	6	10	7
06:00 - 07:00	29	4,3%	22	3,8%	7	6	22	17
07:00 - 08:00	29	4,3%	24	4,0%	11	9	19	15
08:00 - 09:00	35	5,3%	30	5,0%	16	14	19	16
09:00 - 10:00	33	4,9%	31	5,2%	17	15	16	15
10:00 - 11:00	32	4,8%	31	5,2%	15	14	17	17
11:00 - 12:00	38	5,7%	38	6,4%	20	21	18	17
12:00 - 13:00	37	5,5%	36	6,1%	18	18	18	18
13:00 - 14:00	42	6,4%	40	6,6%	22	21	21	19
14:00 - 15:00	42	6,2%	38	6,4%	23	21	19	18
15:00 - 16:00	46	6,9%	42	7,1%	28	25	18	17
16:00 - 17:00	56	8,3%	48	8,1%	33	28	23	20
17:00 - 18:00	55	8,2%	44	7,4%	35	27	20	17
18:00 - 19:00	45	6,8%	39	6,5%	27	22	18	16
19:00 - 20:00	46	7,0%	38	6,4%	24	20	22	19
20:00 - 21:00	29	4,3%	26	4,3%	16	14	13	12
21:00 - 22:00	19	2,8%	17	2,8%	10	9	9	8
22:00 - 23:00	15	2,2%	12	2,1%	8	7	7	6
23:00 - 24:00	8	1,1%	7	1,1%	4	4	4	3

VOERTUIGVERDELING

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht (L)	609	91,3%	549	92,2%	93,7%	94,3%	88,8%	89,9%
Middelzwaar (M)	27	4,1%	22	3,7%	2,4%	2,2%	5,9%	5,3%
Zwaar (Z)	31	4,6%	24	4,1%	3,9%	3,5%	5,3%	4,8%

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	316
ma 26-jun	640
di 27-jun	680
wo 28-jun	574
do 29-jun	627
vr 30-jun	652
za 1-jul	567
zo 2-jul	298
ma 3-jul	669
di 4-jul	733
wo 5-jul	705
do 6-jul	686
vr 7-jul	744
za 8-jul	533
zo 9-jul	283

SNELHEID

	Doorsnede	Ri. Noordoost	Ri. Zuidwest
Gem. snelheid V85	38	37	39
< 20 km/u	6,8%	6,9%	6,8%
20 - 30 km/u	19,2%	21,8%	16,3%
30 - 40 km/u	28,1%	28,6%	27,5%
40 - 50 km/u	32,1%	30,8%	33,4%
50 - 60 km/u	11,5%	9,6%	13,6%
60 - 70 km/u	1,8%	1,7%	1,9%
70 - 80 km/u	0,3%	0,4%	0,3%
> 80 km/u	0,2%	0,3%	0,2%

VERKEERSTELLING

Bromfietzers en fietsers

Meetlocatie

Diemerbroek

Papekop

Tussen Papekopperstraatweg en Zwarte Dijkje

Ri. 1 = Ri. Noordoost (Zwarte Dijkje)

Ri. 2 = Ri. Zuidwest (Papekopperstraatweg)

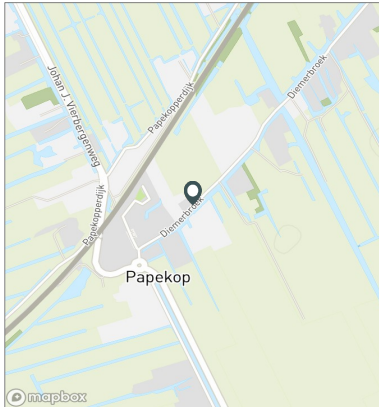
Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023

Methodiek: Telslangen

In opdracht van: XTNT

Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

DIEMERBROEK, PAPEKOP

Tussen Papekopperstraatweg en Zwarte Dijkje

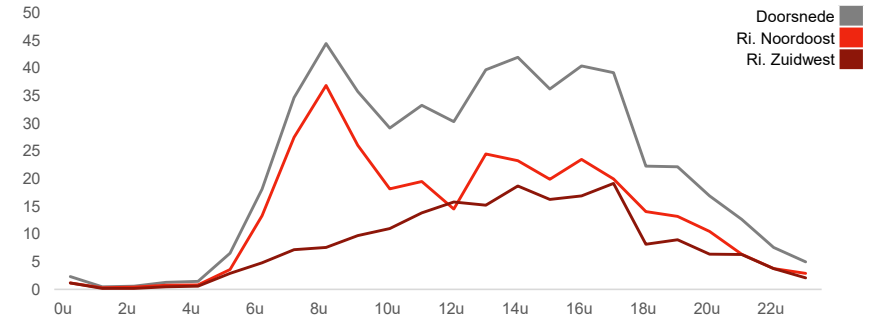
INTENSITEITEN

	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Etmaal (0-24u)	523	100%	486	100%	325	305	198	180
Dag (7-19u)	428	81,8%	395	81,4%	268	251	160	145
Avond (19-23u)	59	11,4%	56	11,6%	34	33	26	24
Nacht (23-7u)	36	6,8%	34	7,0%	23	22	12	12
Ochtendspits (7-9u)	79	15,1%	62	12,8%	64	50	15	12
Avondspits (16-18u)	80	15,2%	69	14,3%	44	38	36	32

UURCIJFERS

	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
00:00 - 01:00	2	0,4%	4	0,7%	1	2	1	2
01:00 - 02:00	0	0,1%	2	0,4%	0	1	0	1
02:00 - 03:00	1	0,1%	2	0,5%	0	1	0	1
03:00 - 04:00	1	0,2%	2	0,3%	1	1	1	1
04:00 - 05:00	1	0,3%	1	0,3%	1	1	1	0
05:00 - 06:00	7	1,3%	5	1,0%	4	3	3	2
06:00 - 07:00	18	3,5%	14	2,8%	13	10	5	4
07:00 - 08:00	35	6,6%	26	5,4%	28	21	7	5
08:00 - 09:00	44	8,5%	36	7,4%	37	29	8	7
09:00 - 10:00	36	6,8%	32	6,6%	26	23	10	9
10:00 - 11:00	29	5,6%	30	6,1%	18	20	11	10
11:00 - 12:00	33	6,4%	34	7,0%	20	20	14	14
12:00 - 13:00	30	5,8%	32	6,6%	15	18	16	14
13:00 - 14:00	40	7,6%	39	8,0%	25	25	15	14
14:00 - 15:00	42	8,0%	42	8,6%	23	25	19	17
15:00 - 16:00	36	6,9%	35	7,1%	20	20	16	15
16:00 - 17:00	40	7,7%	37	7,6%	24	21	17	16
17:00 - 18:00	39	7,5%	33	6,7%	20	16	19	16
18:00 - 19:00	22	4,3%	21	4,2%	14	13	8	8
19:00 - 20:00	22	4,2%	21	4,3%	13	12	9	8
20:00 - 21:00	17	3,2%	16	3,3%	11	10	6	6
21:00 - 22:00	13	2,4%	12	2,5%	6	6	6	6
22:00 - 23:00	8	1,5%	7	1,5%	4	4	4	3
23:00 - 24:00	5	1,0%	5	1,0%	3	3	2	2

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	608
ma 26-jun	696
di 27-jun	774
wo 28-jun	603
do 29-jun	555
vr 30-jun	556
za 1-jul	210
zo 2-jul	286
ma 3-jul	381
di 4-jul	421
wo 5-jul	170
do 6-jul	506
vr 7-jul	603
za 8-jul	426
zo 9-jul	340

VERKEERSTELLING

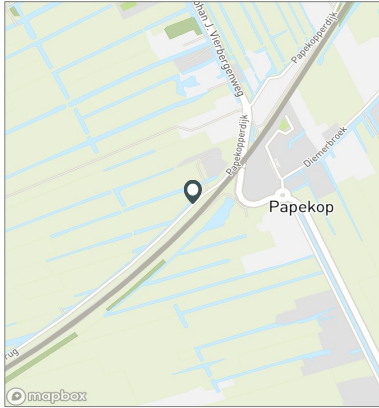
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Hogebrug
Papekop
Tussen Hoogeind en Tuurluur
Ri. 1 = Ri. Noordoost (Tuurluur)
Ri. 2 = Ri. Zuidwest (Hoogeind)

Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: XTNT
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

HOGEBRUG, PAPEKOP

Tussen Hoogeind en Tuurluur

INTENSITEITEN

	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Etmaal (0-24u)	176	100%	155	100%	85	75	91	80
Dag (7-19u)	135	76,8%	121	77,7%	68	61	67	60
Avond (19-23u)	23	12,8%	20	12,7%	10	9	12	11
Nacht (23-7u)	18	10,4%	15	9,5%	7	5	11	9
Ochtendspits (7-9u)	15	8,3%	11	7,3%	8	6	7	5
Avondspits (16-18u)	26	14,5%	22	14,3%	11	10	14	12

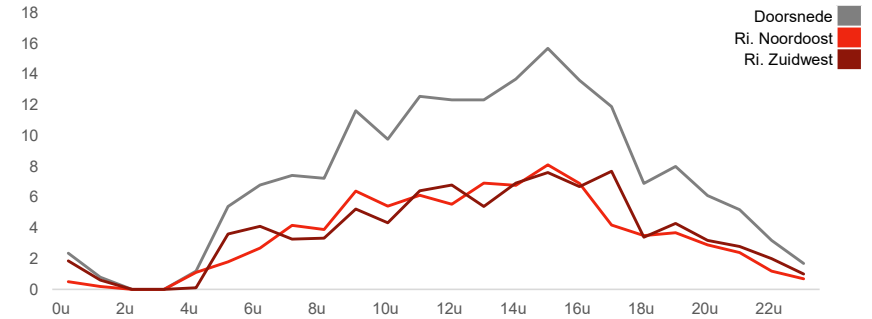
UURCIJFERS

	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
00:00 - 01:00	2	1,3%	2	1,4%	1	0	2	2
01:00 - 02:00	1	0,5%	1	0,5%	0	0	1	1
02:00 - 03:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0
04:00 - 05:00	1	0,7%	1	0,7%	1	1	0	0
05:00 - 06:00	5	3,1%	4	2,6%	2	1	4	3
06:00 - 07:00	7	3,9%	5	3,1%	3	2	4	3
07:00 - 08:00	7	4,2%	6	3,5%	4	3	3	2
08:00 - 09:00	7	4,1%	6	3,8%	4	3	3	3
09:00 - 10:00	12	6,6%	11	7,1%	6	6	5	5
10:00 - 11:00	10	5,6%	9	5,8%	5	5	4	4
11:00 - 12:00	13	7,1%	13	8,2%	6	6	6	7
12:00 - 13:00	12	7,0%	11	7,0%	6	5	7	6
13:00 - 14:00	12	7,0%	11	6,9%	7	6	5	5
14:00 - 15:00	14	7,8%	12	7,8%	7	6	7	6
15:00 - 16:00	16	8,9%	14	9,0%	8	7	8	7
16:00 - 17:00	14	7,7%	12	7,6%	7	6	7	6
17:00 - 18:00	12	6,8%	10	6,7%	4	4	8	6
18:00 - 19:00	7	3,9%	7	4,2%	4	4	3	3
19:00 - 20:00	8	4,5%	7	4,4%	4	3	4	4
20:00 - 21:00	6	3,5%	6	3,6%	3	3	3	3
21:00 - 22:00	5	3,0%	4	2,8%	2	2	3	2
22:00 - 23:00	3	1,8%	3	1,9%	1	1	2	2
23:00 - 24:00	2	1,0%	2	1,1%	1	1	1	1

VOERTUIGVERDELING

	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Licht (L)	150	85,3%	136	87,5%	84,1%	86,3%	86,5%	88,6%
Middelzwaar (M)	13	7,4%	10	6,3%	8,7%	7,5%	6,3%	5,2%
Zwaar (Z)	13	7,2%	10	6,3%	7,2%	6,2%	7,2%	6,3%

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	68
ma 26-jun	168
di 27-jun	164
wo 28-jun	201
do 29-jun	163
vr 30-jun	169
za 1-jul	131
zo 2-jul	76
ma 3-jul	204
di 4-jul	173
wo 5-jul	158
do 6-jul	167
vr 7-jul	192
za 8-jul	139
zo 9-jul	85

SNELHEID

	Doorsnede	Ri. Noordoost	Ri. Zuidwest
Gem. snelheid V85	49	49	49
< 20 km/u	3,1%	2,5%	3,6%
20 - 30 km/u	6%	6%	6,1%
30 - 40 km/u	11,9%	12,2%	11,6%
40 - 50 km/u	27,6%	29%	26,4%
50 - 60 km/u	32,5%	32,2%	32,7%
60 - 70 km/u	15,8%	15,6%	15,9%
70 - 80 km/u	2,6%	2%	3,2%
> 80 km/u	0,5%	0,5%	0,5%

VERKEERSTELLING

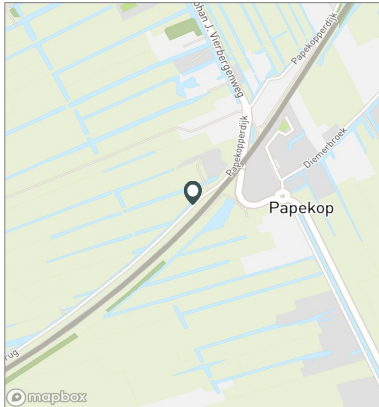
Bromfietzers en fietsers

Meetlocatie

Hogebrug
Papekop
Tussen Hoogeind en Tuurluur
Ri. 1 = Ri. Noordoost (Tuurluur)
Ri. 2 = Ri. Zuidwest (Hoogeind)

Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: XTNT
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

HOGEBRUG, PAPEKOP

Tussen Hoogeind en Tuurluur

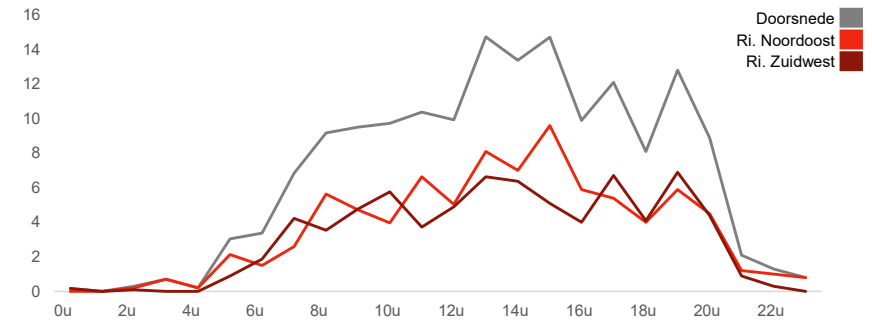
INTENSITEITEN

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	162	100%	158	100%	87	85	75	73
Dag (7-19u)	128	79,2%	128	81,2%	69	70	60	58
Avond (19-23u)	25	15,5%	23	14,5%	13	11	13	12
Nacht (23-7u)	9	5,3%	7	4,2%	6	4	3	2
Ochtendspits (7-9u)	16	9,9%	15	9,4%	8	8	8	7
Avondspits (16-18u)	22	13,6%	21	13,3%	11	11	11	10

UURCIJFERS

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
00:00 - 01:00	0	0,1%	0	0,1%	0	0	0	0
01:00 - 02:00	0	0,0%	0	0,1%	0	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0,2%	0	0,1%	0	0	0	0
03:00 - 04:00	1	0,4%	1	0,4%	1	1	0	0
04:00 - 05:00	0	0,1%	0	0,1%	0	0	0	0
05:00 - 06:00	3	1,9%	2	1,4%	2	2	1	1
06:00 - 07:00	3	2,1%	3	1,6%	2	1	2	1
07:00 - 08:00	7	4,2%	6	3,8%	3	2	4	3
08:00 - 09:00	9	5,7%	9	5,7%	6	5	4	4
09:00 - 10:00	10	5,9%	10	6,4%	5	5	5	5
10:00 - 11:00	10	6,0%	10	6,6%	4	5	6	6
11:00 - 12:00	10	6,4%	13	8,2%	7	8	4	5
12:00 - 13:00	10	6,1%	11	7,1%	5	6	5	5
13:00 - 14:00	15	9,1%	14	8,8%	8	7	7	6
14:00 - 15:00	13	8,2%	13	8,1%	7	7	6	6
15:00 - 16:00	15	9,1%	14	8,7%	10	9	5	5
16:00 - 17:00	10	6,1%	10	6,3%	6	6	4	4
17:00 - 18:00	12	7,5%	11	7,0%	5	5	7	6
18:00 - 19:00	8	5,0%	7	4,6%	4	4	4	3
19:00 - 20:00	13	7,9%	11	7,1%	6	5	7	6
20:00 - 21:00	9	5,5%	8	5,1%	5	4	4	4
21:00 - 22:00	2	1,3%	2	1,5%	1	1	1	1
22:00 - 23:00	1	0,8%	1	0,8%	1	1	0	0
23:00 - 24:00	1	0,5%	1	0,5%	1	1	0	0

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	154
ma 26-jun	147
di 27-jun	179
wo 28-jun	124
do 29-jun	167
vr 30-jun	182
za 1-jul	55
zo 2-jul	164
ma 3-jul	102
di 4-jul	137
wo 5-jul	63
do 6-jul	395
vr 7-jul	206
za 8-jul	185
zo 9-jul	145

VERKEERSTELLING

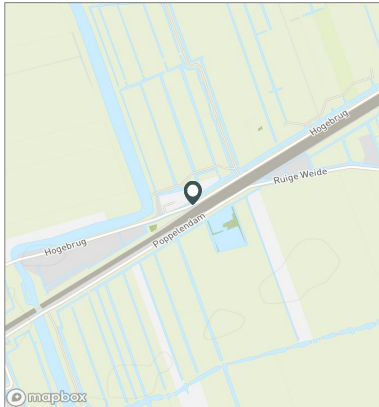
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Hogebrug
Oudewater
Tussen Hoogeind en Tuurluur
Ri. 1 = Ri. Noordoost (Tuurluur)
Ri. 2 = Ri. Zuidwest (Hoogeind)

Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: XTNT
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

HOGEBRUG, OUDEWATER

Tussen Hoogeind en Tuurluur

INTENSITEITEN

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	158	100%	135	100%	76	65	82	70
Dag (7-19u)	123	77,7%	106	78,1%	61	52	62	53
Avond (19-23u)	20	12,4%	17	12,7%	9	8	11	9
Nacht (23-7u)	16	9,9%	13	9,2%	7	5	9	7
Ochtendspits (7-9u)	14	8,9%	11	8,0%	8	6	6	5
Avondspits (16-18u)	24	14,9%	20	14,6%	10	9	13	11

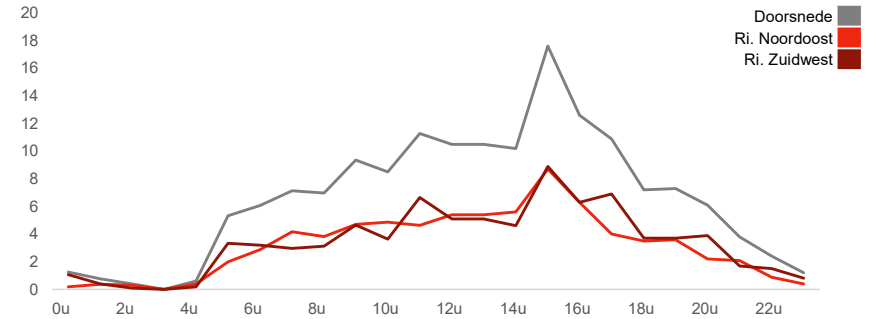
UURCIJFERS

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
00:00 - 01:00	1	0,8%	1	0,8%	0	0	1	1
01:00 - 02:00	1	0,5%	1	0,5%	0	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0,3%	0	0,2%	0	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0,0%	0	0,1%	0	0	0	0
04:00 - 05:00	1	0,4%	1	0,5%	0	0	0	0
05:00 - 06:00	5	3,4%	4	2,9%	2	2	3	2
06:00 - 07:00	6	3,8%	4	3,2%	3	2	3	2
07:00 - 08:00	7	4,5%	5	3,9%	4	3	3	2
08:00 - 09:00	7	4,4%	6	4,1%	4	3	3	2
09:00 - 10:00	9	5,9%	8	5,8%	5	4	5	4
10:00 - 11:00	9	5,4%	8	5,7%	5	4	4	3
11:00 - 12:00	11	7,1%	10	7,7%	5	4	7	6
12:00 - 13:00	11	6,6%	10	7,1%	5	5	5	5
13:00 - 14:00	11	6,6%	9	6,8%	5	4	5	5
14:00 - 15:00	10	6,5%	9	6,9%	6	5	5	4
15:00 - 16:00	18	11,1%	14	10,7%	9	7	9	8
16:00 - 17:00	13	8,0%	11	7,8%	6	5	6	5
17:00 - 18:00	11	6,9%	9	6,8%	4	4	7	6
18:00 - 19:00	7	4,6%	6	4,7%	4	3	4	3
19:00 - 20:00	7	4,6%	6	4,6%	4	3	4	3
20:00 - 21:00	6	3,9%	6	4,1%	2	2	4	3
21:00 - 22:00	4	2,4%	3	2,4%	2	2	2	1
22:00 - 23:00	2	1,5%	2	1,7%	1	1	2	1
23:00 - 24:00	1	0,8%	1	0,9%	0	0	1	1

VOERTUIGVERDELING

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht (L)	133	84,0%	116	85,7%	88,0%	89,1%	80,3%	82,5%
Middelzwaar (M)	14	8,8%	11	7,9%	5,5%	5,1%	12,0%	10,6%
Zwaar (Z)	11	7,1%	9	6,4%	6,5%	5,8%	7,7%	6,9%

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	58
ma 26-jun	177
di 27-jun	168
wo 28-jun	172
do 29-jun	148
vr 30-jun	150
za 1-jul	86
zo 2-jul	64
ma 3-jul	163
di 4-jul	166
wo 5-jul	134
do 6-jul	145
vr 7-jul	162
za 8-jul	119
zo 9-jul	60

SNELHEID

	Doorsnede	Ri. Noordoost	Ri. Zuidwest
Gem. snelheid V85	46	45	47
< 20 km/u	3,2%	3,1%	3,3%
20 - 30 km/u	7,2%	7,3%	7,1%
30 - 40 km/u	16,3%	17,3%	15,3%
40 - 50 km/u	32,7%	35,4%	30,2%
50 - 60 km/u	30,3%	29,6%	30,9%
60 - 70 km/u	9,1%	6,1%	11,9%
70 - 80 km/u	1,1%	1,2%	1%
> 80 km/u	0,1%	0%	0,3%

VERKEERSTELLING

Bromfietzers en fietsers

Meetlocatie

Hogebrug
Oudewater

Tussen Hoogeind en Tuurluur

Ri. 1 = Ri. Noordoost (Tuurluur)

Ri. 2 = Ri. Zuidwest (Hoogeind)

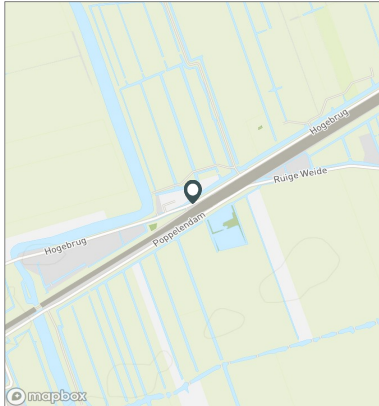
Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023

Methodiek: Telslangen

In opdracht van: XTNT

Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

HOGEBRUG, OUDEWATER

Tussen Hoogeind en Tuurluur

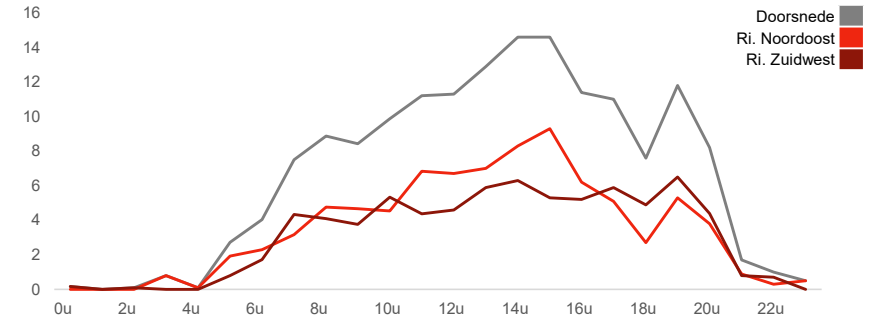
INTENSITEITEN

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	160	100%	155	100%	85	84	75	72
Dag (7-19u)	129	80,6%	128	82,3%	69	70	60	58
Avond (19-23u)	23	14,2%	21	13,5%	10	9	12	12
Nacht (23-7u)	8	5,3%	7	4,2%	6	4	3	2
Ochtendspits (7-9u)	16	10,2%	15	9,5%	8	8	8	7
Avondspits (16-18u)	22	14,0%	21	13,3%	11	11	11	10

UURCIJFERS

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
00:00 - 01:00	0	0,1%	0	0,1%	0	0	0	0
01:00 - 02:00	0	0,0%	0	0,1%	0	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0,1%	0	0,0%	0	0	0	0
03:00 - 04:00	1	0,5%	1	0,4%	1	1	0	0
04:00 - 05:00	0	0,1%	0	0,0%	0	0	0	0
05:00 - 06:00	3	1,7%	2	1,3%	2	1	1	1
06:00 - 07:00	4	2,5%	3	1,9%	2	2	2	1
07:00 - 08:00	8	4,7%	6	3,9%	3	3	4	3
08:00 - 09:00	9	5,5%	9	5,6%	5	5	4	4
09:00 - 10:00	8	5,3%	9	5,9%	5	5	4	4
10:00 - 11:00	10	6,2%	10	6,2%	5	5	5	5
11:00 - 12:00	11	7,0%	15	9,7%	7	9	4	6
12:00 - 13:00	11	7,0%	12	7,7%	7	7	5	5
13:00 - 14:00	13	8,0%	12	8,0%	7	7	6	6
14:00 - 15:00	15	9,1%	14	9,2%	8	8	6	6
15:00 - 16:00	15	9,1%	13	8,6%	9	8	5	5
16:00 - 17:00	11	7,1%	11	6,9%	6	6	5	5
17:00 - 18:00	11	6,9%	10	6,4%	5	5	6	5
18:00 - 19:00	8	4,7%	7	4,3%	3	3	5	4
19:00 - 20:00	12	7,4%	10	6,7%	5	4	7	6
20:00 - 21:00	8	5,1%	8	4,9%	4	4	4	4
21:00 - 22:00	2	1,1%	2	1,2%	1	1	1	1
22:00 - 23:00	1	0,6%	1	0,6%	0	0	1	1
23:00 - 24:00	1	0,3%	0	0,3%	1	0	0	0

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	145
ma 26-jun	135
di 27-jun	184
wo 28-jun	127
do 29-jun	157
vr 30-jun	184
za 1-jul	39
zo 2-jul	166
ma 3-jul	97
di 4-jul	138
wo 5-jul	44
do 6-jul	412
vr 7-jul	213
za 8-jul	183
zo 9-jul	150

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

Meetlocatie

Opweg

Hekendorp

Tussen Graaf v Randwijkstraat en Tiendweg

Ri. 1 = Ri. Noord (Tiendweg)

Ri. 2 = Ri. Zuid (Graaf v Randwijkstraat)

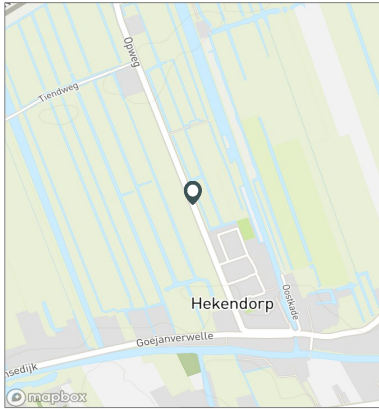
Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023

Methodiek: Telslangen

In opdracht van: XTNT

Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)

M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)

Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

OPWEG, HEKENDORP

Tussen Graaf v Randwijkstraat en Tiendweg

INTENSITEITEN

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Etmaal (0-24u)	1010	100%	953	100%	502	469	508	484
Dag (7-19u)	759	75,2%	724	76,0%	355	340	404	384
Avond (19-23u)	154	15,3%	145	15,2%	70	66	84	78
Nacht (23-7u)	97	9,6%	84	8,8%	77	63	20	22
Ochtendspits (7-9u)	119	11,7%	97	10,2%	79	64	39	33
Avondspits (16-18u)	178	17,6%	157	16,5%	66	60	112	97

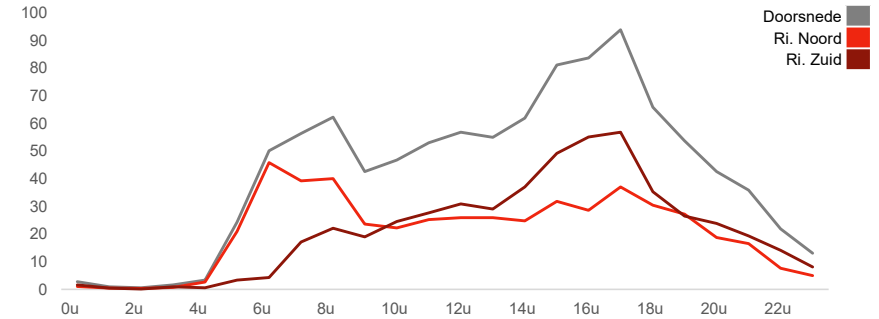
UURCIJFERS

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
00:00 - 01:00	3	0,3%	5	0,5%	1	2	2	3
01:00 - 02:00	1	0,1%	2	0,2%	0	1	0	1
02:00 - 03:00	1	0,1%	1	0,1%	0	0	0	0
03:00 - 04:00	2	0,2%	2	0,2%	1	1	1	1
04:00 - 05:00	3	0,3%	4	0,4%	3	3	1	1
05:00 - 06:00	24	2,4%	19	2,0%	21	16	3	3
06:00 - 07:00	50	5,0%	39	4,1%	46	35	4	4
07:00 - 08:00	56	5,6%	45	4,7%	39	31	17	14
08:00 - 09:00	62	6,2%	52	5,5%	40	33	22	19
09:00 - 10:00	43	4,2%	44	4,6%	24	23	19	21
10:00 - 11:00	47	4,6%	49	5,2%	22	24	25	26
11:00 - 12:00	53	5,2%	59	6,2%	25	29	28	30
12:00 - 13:00	57	5,6%	59	6,2%	26	28	31	30
13:00 - 14:00	55	5,4%	58	6,1%	26	28	29	31
14:00 - 15:00	62	6,1%	66	6,9%	25	27	37	39
15:00 - 16:00	81	8,0%	77	8,0%	32	30	49	46
16:00 - 17:00	84	8,3%	76	8,0%	29	28	55	48
17:00 - 18:00	94	9,3%	81	8,5%	37	32	57	48
18:00 - 19:00	66	6,5%	58	6,0%	31	26	35	32
19:00 - 20:00	54	5,3%	49	5,1%	27	25	27	24
20:00 - 21:00	43	4,2%	41	4,3%	19	19	24	23
21:00 - 22:00	36	3,6%	33	3,5%	17	16	19	18
22:00 - 23:00	22	2,2%	21	2,2%	8	8	14	14
23:00 - 24:00	13	1,3%	13	1,4%	5	5	8	8

VOERTUIGVERDELING

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Licht (L)	967	95,8%	918	96,4%	96,6%	97,0%	94,9%	95,7%
Middelzwaar (M)	25	2,5%	20	2,1%	1,5%	1,2%	3,5%	2,9%
Zwaar (Z)	17	1,7%	15	1,5%	1,9%	1,7%	1,5%	1,4%

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	739
ma 26-jun	880
di 27-jun	1035
wo 28-jun	994
do 29-jun	1035
vr 30-jun	974
za 1-jul	795
zo 2-jul	772
ma 3-jul	952
di 4-jul	1017
wo 5-jul	980
do 6-jul	1118
vr 7-jul	1126
za 8-jul	971
zo 9-jul	673

SNELHEID

	Doorsnede	Ri. Noord	Ri. Zuid
Gem. snelheid V85	44	43	45
< 20 km/u	2,6%	2,6%	2,5%
20 - 30 km/u	7,3%	8,1%	6,5%
30 - 40 km/u	21,7%	24,7%	18,8%
40 - 50 km/u	41,6%	42,4%	40,8%
50 - 60 km/u	23,1%	19,3%	26,8%
60 - 70 km/u	3,4%	2,5%	4,3%
70 - 80 km/u	0,3%	0,3%	0,3%
> 80 km/u	0%	0%	0%

VERKEERSTELLING

Bromfietzers en fietsers

Meetlocatie

Opweg

Hekendorp

Tussen Graaf v Randwijkstraat en Tiendweg

Ri. 1 = Ri. Noord (Tiendweg)

Ri. 2 = Ri. Zuid (Graaf v Randwijkstraat)

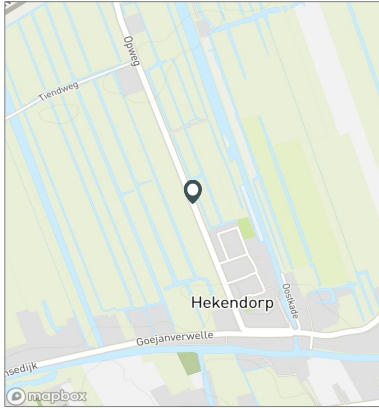
Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023

Methodiek: Telslangen

In opdracht van: XTNT

Uitgevoerd door: Meete!



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

OPWEG, HEKENDORP

Tussen Graaf v Randwijkstraat en Tiendweg

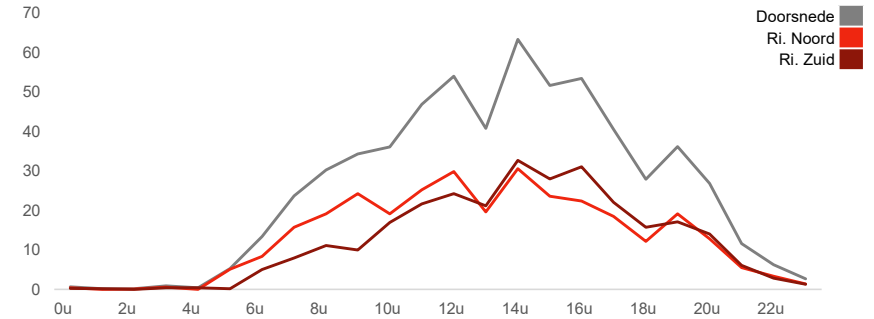
INTENSITEITEN

	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	607	100%	681	100%	317	346	290	335
Dag (7-19u)	503	82,8%	580	85,1%	260	292	242	288
Avond (19-23u)	81	13,3%	77	11,4%	41	40	40	38
Nacht (23-7u)	24	3,9%	24	3,5%	16	14	8	10
Ochtendspits (7-9u)	54	8,9%	50	7,4%	35	29	19	21
Avondspits (16-18u)	94	15,5%	95	13,9%	41	43	53	52

UURCIJFERS

	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
00:00 - 01:00	1	0,1%	2	0,3%	0	1	0	1
01:00 - 02:00	0	0,0%	1	0,2%	0	0	0	1
02:00 - 03:00	0	0,0%	1	0,1%	0	1	0	0
03:00 - 04:00	1	0,2%	1	0,2%	1	1	0	1
04:00 - 05:00	0	0,1%	0	0,1%	0	0	0	0
05:00 - 06:00	5	0,9%	4	0,6%	5	4	0	0
06:00 - 07:00	13	2,2%	11	1,6%	8	6	5	5
07:00 - 08:00	24	3,9%	20	3,0%	16	12	8	8
08:00 - 09:00	30	5,0%	30	4,4%	19	17	11	13
09:00 - 10:00	34	5,6%	44	6,5%	24	23	10	22
10:00 - 11:00	36	5,9%	52	7,6%	19	25	17	27
11:00 - 12:00	47	7,7%	71	10,4%	25	40	22	31
12:00 - 13:00	54	8,9%	63	9,2%	30	35	24	28
13:00 - 14:00	41	6,7%	55	8,1%	20	28	21	27
14:00 - 15:00	63	10,4%	68	9,9%	31	31	33	36
15:00 - 16:00	52	8,5%	56	8,3%	24	27	28	30
16:00 - 17:00	53	8,8%	55	8,1%	22	25	31	30
17:00 - 18:00	41	6,7%	39	5,8%	19	18	22	21
18:00 - 19:00	28	4,6%	26	3,8%	12	11	16	15
19:00 - 20:00	36	6,0%	33	4,9%	19	18	17	16
20:00 - 21:00	27	4,4%	25	3,7%	13	12	14	13
21:00 - 22:00	12	1,9%	12	1,8%	6	6	6	6
22:00 - 23:00	6	1,0%	7	1,0%	3	4	3	3
23:00 - 24:00	3	0,4%	3	0,5%	1	2	1	2

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	1285
ma 26-jun	483
di 27-jun	657
wo 28-jun	623
do 29-jun	471
vr 30-jun	682
za 1-jul	280
zo 2-jul	957
ma 3-jul	371
di 4-jul	450
wo 5-jul	148
do 6-jul	764
vr 7-jul	943
za 8-jul	989
zo 9-jul	866

VERKEERSTELLING

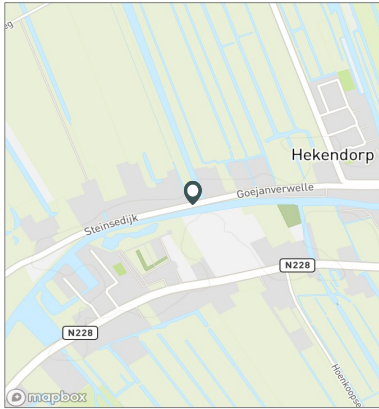
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Steinsedijk
Haastrecht
Tussen Veerlaan en Westkade
Ri. 1 = Ri. Oost (Westkade)
Ri. 2 = Ri. West (Veerlaan)

Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: XTNT
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

STEINSEDIJK, HAASTRECHT

Tussen Veerlaan en Westkade

INTENSITEITEN

	Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Etmaal (0-24u)	920	100%	884	100%	447	432	473	452
Dag (7-19u)	706	76,8%	686	77,6%	328	323	378	363
Avond (19-23u)	141	15,3%	135	15,2%	76	72	66	63
Nacht (23-7u)	73	7,9%	63	7,2%	43	37	29	27
Ochtendspits (7-9u)	97	10,6%	82	9,2%	45	38	52	43
Avondspits (16-18u)	157	17,0%	142	16,1%	79	71	78	70

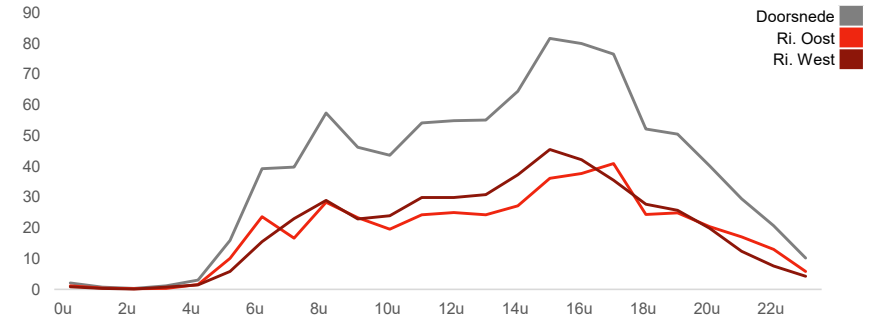
UURCIJFERS

	Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
00:00 - 01:00	2	0,2%	4	0,4%	1	2	1	2
01:00 - 02:00	1	0,1%	2	0,2%	0	1	0	1
02:00 - 03:00	0	0,0%	1	0,1%	0	0	0	0
03:00 - 04:00	1	0,1%	1	0,1%	0	1	1	1
04:00 - 05:00	3	0,3%	3	0,4%	2	2	2	1
05:00 - 06:00	16	1,7%	13	1,4%	10	8	6	5
06:00 - 07:00	39	4,3%	30	3,4%	24	18	16	13
07:00 - 08:00	40	4,3%	33	3,7%	17	14	23	19
08:00 - 09:00	57	6,2%	49	5,5%	28	24	29	25
09:00 - 10:00	46	5,0%	43	4,9%	23	21	23	22
10:00 - 11:00	44	4,7%	46	5,2%	20	21	24	25
11:00 - 12:00	54	5,9%	61	6,9%	24	29	30	32
12:00 - 13:00	55	6,0%	58	6,6%	25	28	30	30
13:00 - 14:00	55	6,0%	59	6,7%	24	28	31	32
14:00 - 15:00	65	7,0%	69	7,8%	27	29	37	40
15:00 - 16:00	82	8,9%	79	8,9%	36	35	46	44
16:00 - 17:00	80	8,7%	73	8,3%	38	35	42	38
17:00 - 18:00	77	8,3%	68	7,7%	41	36	36	32
18:00 - 19:00	52	5,7%	48	5,4%	24	22	28	25
19:00 - 20:00	51	5,5%	47	5,3%	25	24	26	23
20:00 - 21:00	40	4,4%	38	4,3%	20	20	20	19
21:00 - 22:00	30	3,2%	29	3,3%	17	17	12	13
22:00 - 23:00	21	2,2%	20	2,3%	13	12	8	8
23:00 - 24:00	10	1,1%	10	1,1%	6	6	4	4

VOERTUIGVERDELING

	Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Licht (L)	887	96,4%	856	96,9%	96,2%	96,7%	96,6%	97,0%
Middelzwaar (M)	20	2,2%	16	1,8%	2,5%	2,0%	1,9%	1,6%
Zwaar (Z)	13	1,5%	12	1,3%	1,3%	1,3%	1,6%	1,4%

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	679
ma 26-jun	856
di 27-jun	867
wo 28-jun	962
do 29-jun	885
vr 30-jun	941
za 1-jul	856
zo 2-jul	808
ma 3-jul	849
di 4-jul	1148
wo 5-jul	924
do 6-jul	1051
vr 7-jul	1025
za 8-jul	966
zo 9-jul	586

SNELHEID

	Doorsnede	Ri. Oost	Ri. West
Gem. snelheid V85	47	46	47
< 20 km/u	3,8%	3,5%	4,1%
20 - 30 km/u	8,1%	8,3%	7,8%
30 - 40 km/u	14,1%	14,1%	14,1%
40 - 50 km/u	31,5%	32,1%	30,8%
50 - 60 km/u	29,9%	29,4%	30,4%
60 - 70 km/u	10,1%	10%	10,1%
70 - 80 km/u	2%	1,9%	2%
> 80 km/u	0,7%	0,7%	0,7%

VERKEERSTELLING

Bromfietzers en fietsers

Meetlocatie

Steinsedijk

Haastrecht

Tussen Veerlaan en Westkade

Ri. 1 = Ri. Oost (Westkade)

Ri. 2 = Ri. West (Veerlaan)

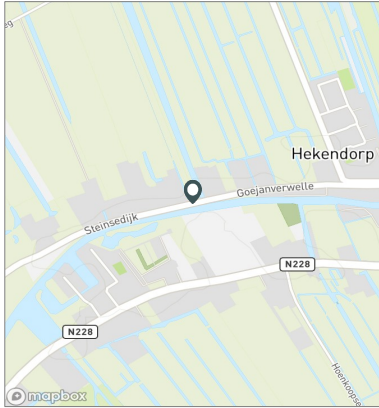
Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023

Methodiek: Telslangen

In opdracht van: XTNT

Uitgevoerd door: Meete!



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

STEINSEDIJK, HAASTRECHT

Tussen Veerlaan en Westkade

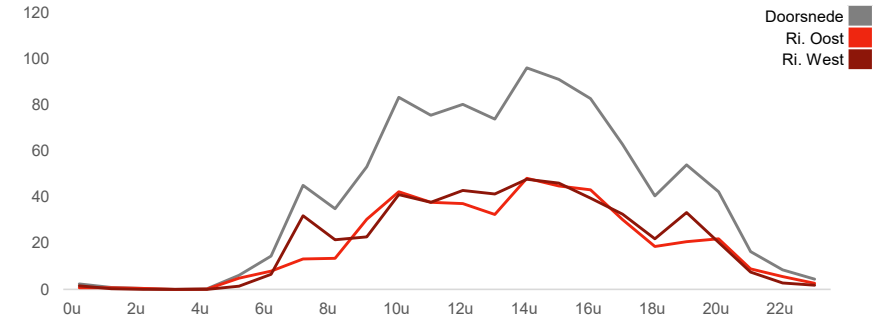
INTENSITEITEN

	Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Etmaal (0-24u)	971	100%	1076	100%	467	532	504	544
Dag (7-19u)	820	84,5%	930	86,4%	393	457	428	473
Avond (19-23u)	121	12,5%	111	10,3%	57	54	64	58
Nacht (23-7u)	29	3,0%	35	3,2%	18	22	12	13
Ochtendspits (7-9u)	80	8,3%	77	7,1%	27	29	53	48
Avondspits (16-18u)	146	15,0%	140	13,0%	74	68	72	72

UURCIJFERS

	Doorsnede		Ri. Oost		Ri. West			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
00:00 - 01:00	2	0,2%	3	0,2%	1	1	2	2
01:00 - 02:00	1	0,1%	2	0,2%	1	1	0	1
02:00 - 03:00	0	0,0%	1	0,1%	0	1	0	1
03:00 - 04:00	0	0,0%	1	0,1%	0	0	0	1
04:00 - 05:00	0	0,0%	1	0,1%	0	1	0	0
05:00 - 06:00	6	0,6%	6	0,6%	5	5	1	1
06:00 - 07:00	15	1,5%	15	1,4%	8	10	7	5
07:00 - 08:00	45	4,7%	38	3,5%	13	13	32	25
08:00 - 09:00	35	3,6%	39	3,7%	14	17	21	23
09:00 - 10:00	53	5,5%	66	6,1%	30	33	23	33
10:00 - 11:00	83	8,6%	99	9,2%	42	48	41	50
11:00 - 12:00	76	7,8%	111	10,3%	38	55	38	55
12:00 - 13:00	80	8,3%	108	10,0%	37	58	43	50
13:00 - 14:00	74	7,6%	96	8,9%	33	48	41	48
14:00 - 15:00	96	9,9%	103	9,6%	48	53	48	50
15:00 - 16:00	91	9,4%	95	8,8%	45	47	46	47
16:00 - 17:00	83	8,5%	80	7,5%	43	40	40	40
17:00 - 18:00	63	6,5%	59	5,5%	30	28	33	31
18:00 - 19:00	41	4,2%	37	3,5%	19	18	22	20
19:00 - 20:00	54	5,6%	47	4,4%	21	19	33	28
20:00 - 21:00	42	4,4%	37	3,5%	22	19	21	18
21:00 - 22:00	16	1,7%	17	1,6%	9	9	8	8
22:00 - 23:00	9	0,9%	9	0,9%	6	6	3	3
23:00 - 24:00	5	0,5%	5	0,5%	3	3	2	2

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	1780
ma 26-jun	874
di 27-jun	1024
wo 28-jun	1022
do 29-jun	786
vr 30-jun	1071
za 1-jul	486
zo 2-jul	1956
ma 3-jul	637
di 4-jul	740
wo 5-jul	208
do 6-jul	1222
vr 7-jul	1351
za 8-jul	1350
zo 9-jul	1147

VERKEERSTELLING

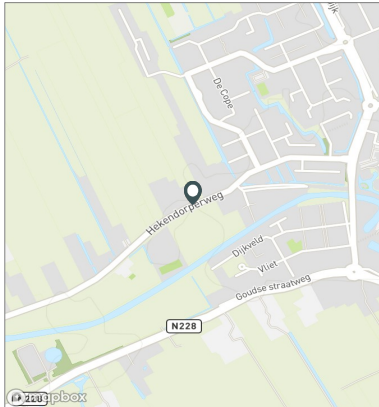
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Hekendorperweg
Oudewater
Tussen Hekendorpse Buurt en Oude Hekendorperweg
Ri. 1 = Ri. Noordoost (Oude Hekendorperweg)
Ri. 2 = Ri. Zuidwest (Hekendorpse Buurt)

Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: XTNT
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

HEKENDORPERWEG, OUDEWATER

Tussen Hekendorpse Buurt en Oude Hekendorperweg



INTENSITEITEN

	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Etmaal (0-24u)	1450	100%	1366	100%	721	684	729	682
Dag (7-19u)	1188	82,0%	1126	82,4%	584	558	605	568
Avond (19-23u)	191	13,2%	174	12,7%	92	86	99	88
Nacht (23-7u)	71	4,9%	67	4,9%	45	40	26	27
Ochtendspits (7-9u)	173	11,9%	141	10,3%	97	79	76	62
Avondspits (16-18u)	256	17,7%	224	16,4%	110	100	146	124

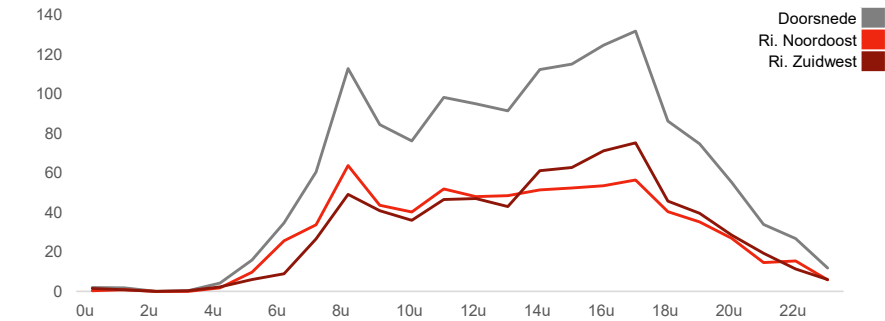
UURCIJFERS

	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
00:00 - 01:00	2	0,1%	4	0,3%	0	2	2	3
01:00 - 02:00	2	0,1%	3	0,2%	1	1	1	2
02:00 - 03:00	0	0,0%	2	0,1%	0	1	0	1
03:00 - 04:00	0	0,0%	1	0,1%	0	1	0	1
04:00 - 05:00	4	0,3%	4	0,3%	2	2	2	2
05:00 - 06:00	16	1,1%	12	0,9%	10	7	6	5
06:00 - 07:00	35	2,4%	27	2,0%	26	20	9	7
07:00 - 08:00	60	4,2%	50	3,7%	34	28	27	22
08:00 - 09:00	113	7,8%	91	6,7%	64	52	49	39
09:00 - 10:00	85	5,8%	77	5,7%	44	41	41	37
10:00 - 11:00	76	5,3%	83	6,1%	40	42	36	42
11:00 - 12:00	98	6,8%	104	7,6%	52	55	46	48
12:00 - 13:00	95	6,5%	101	7,4%	48	52	47	49
13:00 - 14:00	91	6,3%	98	7,2%	49	50	43	47
14:00 - 15:00	112	7,7%	112	8,2%	51	51	61	61
15:00 - 16:00	115	7,9%	111	8,1%	52	50	63	60
16:00 - 17:00	125	8,6%	113	8,3%	54	51	71	62
17:00 - 18:00	132	9,1%	111	8,2%	57	49	75	62
18:00 - 19:00	86	5,9%	75	5,5%	40	37	46	38
19:00 - 20:00	75	5,2%	65	4,8%	35	31	40	34
20:00 - 21:00	55	3,8%	51	3,7%	27	25	29	25
21:00 - 22:00	34	2,3%	31	2,3%	15	14	19	17
22:00 - 23:00	27	1,8%	26	1,9%	16	15	11	11
23:00 - 24:00	12	0,8%	13	0,9%	6	6	6	7

VOERTUIGVERDELING

	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Licht (L)	1370	94,5%	1296	94,9%	94,6%	95,0%	94,3%	94,8%
Middelzwaar (M)	52	3,6%	44	3,2%	3,5%	3,1%	3,7%	3,4%
Zwaar (Z)	28	1,9%	26	1,9%	1,9%	2,0%	1,9%	1,8%

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	1013
ma 26-jun	1322
di 27-jun	1377
wo 28-jun	1440
do 29-jun	1340
vr 30-jun	1526
za 1-jul	1294
zo 2-jul	1043
ma 3-jul	1330
di 4-jul	1533
wo 5-jul	1472
do 6-jul	1636
vr 7-jul	1589
za 8-jul	1356
zo 9-jul	944

SNELHEID

	Doorsnede	Ri. Noordoost	Ri. Zuidwest
Gem. snelheid V85	41	41	41
< 20 km/u	5,9%	6,4%	5,3%
20 - 30 km/u	12,5%	12,1%	13%
30 - 40 km/u	22,3%	22,1%	22,6%
40 - 50 km/u	38,1%	36,9%	39,3%
50 - 60 km/u	17,9%	18,7%	17,2%
60 - 70 km/u	2,8%	3,2%	2,4%
70 - 80 km/u	0,4%	0,6%	0,3%
> 80 km/u	0,1%	0,1%	0%

VERKEERSTELLING

Bromfietzers en fietsers

HEKENDORPERWEG, OUDEWATER

Tussen Hekendorpse Buurt en Oude Hekendorperweg



Meetlocatie

Hekendorperweg

Oudewater

Tussen Hekendorpse Buurt en Oude Hekendorperweg

Ri. 1 = Ri. Noordoost (Oude Hekendorperweg)

Ri. 2 = Ri. Zuidwest (Hekendorpse Buurt)

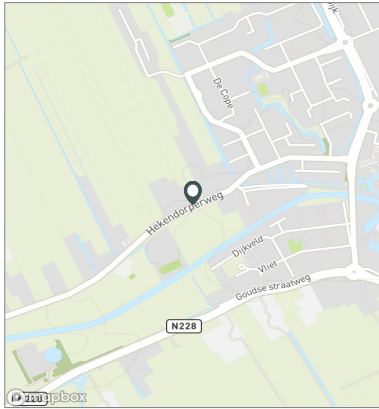
Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023

Methodiek: Telslangen

In opdracht van: XTNT

Uitgevoerd door: Meete!l



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

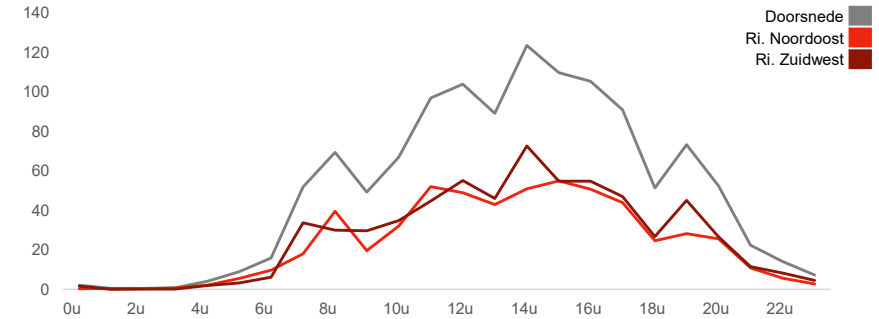
INTENSITEITEN

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	1211	100%	1316	100%	571	648	640	667
Dag (7-19u)	1008	83,3%	1114	84,6%	478	551	530	562
Avond (19-23u)	162	13,4%	149	11,3%	71	67	92	82
Nacht (23-7u)	40	3,3%	53	4,0%	22	30	18	23
Ochtendspits (7-9u)	121	10,0%	109	8,3%	58	54	64	55
Avondspits (16-18u)	196	16,2%	184	14,0%	95	91	102	93

UURCIJFERS

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
00:00 - 01:00	2	0,2%	4	0,3%	0	1	2	3
01:00 - 02:00	1	0,0%	4	0,3%	1	2	0	2
02:00 - 03:00	1	0,0%	3	0,2%	0	1	0	2
03:00 - 04:00	1	0,1%	2	0,2%	1	2	0	1
04:00 - 05:00	4	0,3%	5	0,3%	2	3	2	2
05:00 - 06:00	9	0,7%	10	0,8%	6	7	3	3
06:00 - 07:00	16	1,3%	16	1,2%	10	11	6	5
07:00 - 08:00	52	4,3%	45	3,4%	18	18	34	27
08:00 - 09:00	70	5,7%	64	4,9%	40	36	30	29
09:00 - 10:00	49	4,1%	63	4,8%	20	27	30	36
10:00 - 11:00	67	5,5%	87	6,6%	32	41	35	46
11:00 - 12:00	97	8,0%	125	9,5%	52	66	45	60
12:00 - 13:00	104	8,6%	134	10,2%	49	72	55	62
13:00 - 14:00	89	7,4%	114	8,7%	43	60	46	54
14:00 - 15:00	124	10,2%	133	10,1%	51	60	73	73
15:00 - 16:00	110	9,1%	113	8,6%	55	56	55	57
16:00 - 17:00	105	8,7%	102	7,7%	51	49	55	52
17:00 - 18:00	91	7,5%	82	6,3%	44	42	47	41
18:00 - 19:00	51	4,2%	50	3,8%	25	25	27	25
19:00 - 20:00	73	6,0%	64	4,9%	28	26	45	38
20:00 - 21:00	52	4,3%	48	3,6%	26	24	27	24
21:00 - 22:00	22	1,9%	23	1,8%	11	12	12	12
22:00 - 23:00	14	1,2%	14	1,1%	6	6	8	8
23:00 - 24:00	7	0,6%	8	0,6%	3	3	5	5

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	1916
ma 26-jun	1162
di 27-jun	1334
wo 28-jun	1143
do 29-jun	1028
vr 30-jun	1454
za 1-jul	638
zo 2-jul	2222
ma 3-jul	816
di 4-jul	1030
wo 5-jul	363
do 6-jul	1413
vr 7-jul	1651
za 8-jul	1656
zo 9-jul	1310

VERKEERSTELLING

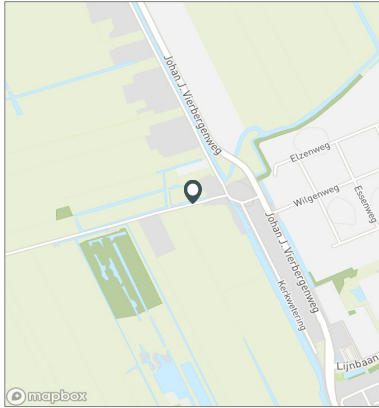
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Ruige Weide
Oudewater
Tussen Poppelendam en Tappersheul
Ri. 1 = Ri. Noordoost (Tappersheul)
Ri. 2 = Ri. Zuidwest (Poppelendam)

Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: XTNT
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

RUIGE WEIDE, OUDEWATER

Tussen Poppelendam en Tappersheul



INTENSITEITEN

	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Etmaal (0-24u)	454	100%	424	100%	223	209	231	215
Dag (7-19u)	367	80,8%	341	80,4%	188	174	178	167
Avond (19-23u)	63	13,9%	60	14,1%	26	26	37	34
Nacht (23-7u)	24	5,3%	23	5,4%	9	9	15	14
Ochtendspits (7-9u)	48	10,7%	41	9,6%	26	22	22	19
Avondspits (16-18u)	74	16,3%	66	15,5%	36	31	38	35

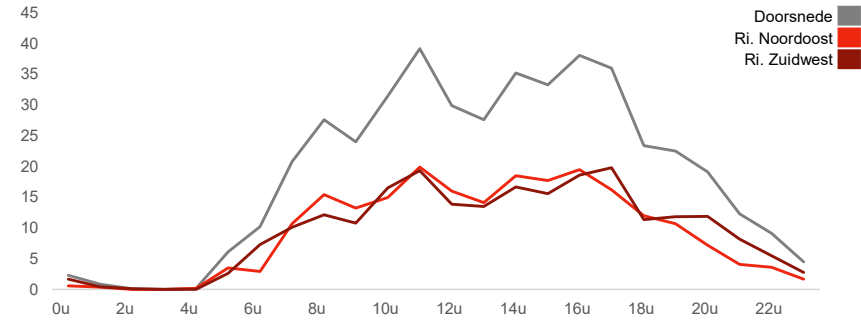
UURCIJFERS

	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
00:00 - 01:00	2	0,5%	3	0,7%	1	1	2	2
01:00 - 02:00	1	0,2%	1	0,3%	0	1	0	1
02:00 - 03:00	0	0,0%	0	0,1%	0	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0,0%	0	0,1%	0	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0,0%	0	0,1%	0	0	0	0
05:00 - 06:00	6	1,3%	5	1,1%	4	3	3	2
06:00 - 07:00	10	2,2%	8	1,9%	3	2	7	6
07:00 - 08:00	21	4,6%	17	4,0%	11	8	10	8
08:00 - 09:00	28	6,1%	24	5,6%	15	14	12	10
09:00 - 10:00	24	5,3%	23	5,5%	13	13	11	10
10:00 - 11:00	31	6,9%	31	7,2%	15	14	17	16
11:00 - 12:00	39	8,6%	39	9,3%	20	20	19	19
12:00 - 13:00	30	6,6%	31	7,3%	16	16	14	14
13:00 - 14:00	28	6,1%	27	6,3%	14	14	14	13
14:00 - 15:00	35	7,8%	32	7,6%	19	17	17	16
15:00 - 16:00	33	7,3%	31	7,3%	18	17	16	15
16:00 - 17:00	38	8,4%	34	8,0%	20	17	19	17
17:00 - 18:00	36	7,9%	32	7,5%	16	14	20	18
18:00 - 19:00	23	5,2%	21	4,9%	12	10	11	10
19:00 - 20:00	23	5,0%	21	4,9%	11	10	12	10
20:00 - 21:00	19	4,2%	18	4,1%	7	7	12	11
21:00 - 22:00	12	2,7%	13	3,1%	4	5	8	8
22:00 - 23:00	9	2,0%	9	2,1%	4	4	6	5
23:00 - 24:00	5	1,0%	5	1,1%	2	2	3	3

VOERTUIGVERDELING

	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Licht (L)	431	95,0%	406	95,7%	94,0%	94,8%	95,9%	96,6%
Middelzwaar (M)	17	3,7%	13	3,1%	4,4%	3,7%	2,9%	2,5%
Zwaar (Z)	6	1,4%	5	1,2%	1,6%	1,4%	1,2%	1,0%

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	226
ma 26-jun	423
di 27-jun	474
wo 28-jun	475
do 29-jun	445
vr 30-jun	454
za 1-jul	426
zo 2-jul	265
ma 3-jul	421
di 4-jul	400
wo 5-jul	453
do 6-jul	506
vr 7-jul	495
za 8-jul	511
zo 9-jul	260

SNELHEID

	Doorsnede	Ri. Noordoost	Ri. Zuidwest
Gem. snelheid V85	37	38	36
< 20 km/u	4,7%	4,6%	4,9%
20 - 30 km/u	14,9%	13,9%	15,9%
30 - 40 km/u	39,8%	37,9%	41,6%
40 - 50 km/u	34,6%	36%	33,2%
50 - 60 km/u	5,6%	7,1%	4,1%
60 - 70 km/u	0,4%	0,5%	0,4%
70 - 80 km/u	0%	0%	0%
> 80 km/u	0%	0%	0%

VERKEERSTELLING

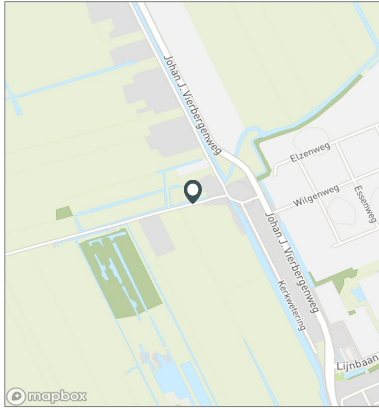
Bromfietzers en fietsers

Meetlocatie

Ruige Weide
Oudewater
Tussen Poppelendam en Tappersheul
Ri. 1 = Ri. Noordoost (Tappersheul)
Ri. 2 = Ri. Zuidwest (Poppelendam)

Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: XTNT
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

RUIGE WEIDE, OUDEWATER

Tussen Poppelendam en Tappersheul



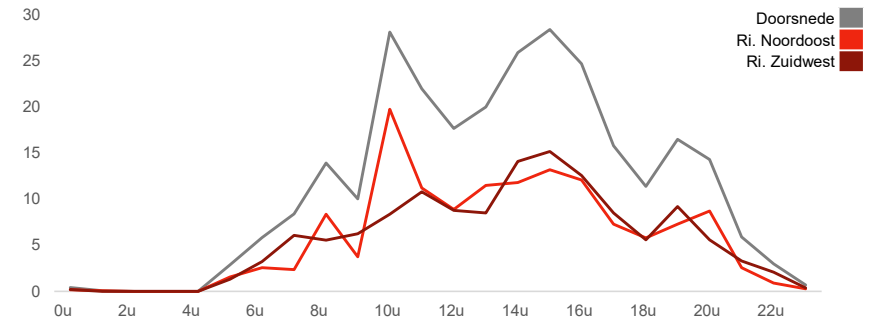
INTENSITEITEN

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	276	100%	289	100%	140	146	136	143
Dag (7-19u)	226	82,0%	238	82,5%	116	122	110	116
Avond (19-23u)	40	14,4%	39	13,6%	20	19	20	21
Nacht (23-7u)	10	3,6%	11	3,9%	5	5	5	6
Ochtendspits (7-9u)	22	8,1%	21	7,3%	11	10	12	11
Avondspits (16-18u)	41	14,7%	38	13,3%	19	18	21	20

UURCIJFERS

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
00:00 - 01:00	0	0,2%	1	0,4%	0	1	0	1
01:00 - 02:00	0	0,0%	1	0,4%	0	1	0	1
02:00 - 03:00	0	0,0%	0	0,1%	0	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0,0%	1	0,3%	0	1	0	0
04:00 - 05:00	0	0,0%	0	0,1%	0	0	0	0
05:00 - 06:00	3	1,1%	2	0,7%	2	1	1	1
06:00 - 07:00	6	2,1%	5	1,6%	3	2	3	2
07:00 - 08:00	8	3,1%	7	2,5%	2	2	6	5
08:00 - 09:00	14	5,0%	14	4,9%	8	8	6	6
09:00 - 10:00	10	3,6%	11	4,0%	4	5	6	6
10:00 - 11:00	28	10,2%	26	9,1%	20	17	8	9
11:00 - 12:00	22	8,0%	28	9,5%	11	15	11	13
12:00 - 13:00	18	6,4%	21	7,3%	9	10	9	11
13:00 - 14:00	20	7,2%	25	8,5%	12	13	9	12
14:00 - 15:00	26	9,4%	28	9,9%	12	14	14	15
15:00 - 16:00	28	10,3%	29	9,9%	13	14	15	15
16:00 - 17:00	25	8,9%	23	8,0%	12	11	13	12
17:00 - 18:00	16	5,7%	15	5,2%	7	7	9	8
18:00 - 19:00	11	4,1%	11	3,7%	6	5	6	6
19:00 - 20:00	17	6,0%	16	5,6%	7	7	9	9
20:00 - 21:00	14	5,2%	13	4,3%	9	7	6	5
21:00 - 22:00	6	2,1%	6	2,2%	3	3	3	3
22:00 - 23:00	3	1,1%	4	1,5%	1	1	2	3
23:00 - 24:00	1	0,3%	1	0,4%	0	0	0	1

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	390
ma 26-jun	260
di 27-jun	312
wo 28-jun	319
do 29-jun	178
vr 30-jun	303
za 1-jul	122
zo 2-jul	314
ma 3-jul	174
di 4-jul	217
wo 5-jul	75
do 6-jul	266
vr 7-jul	420
za 8-jul	404
zo 9-jul	343

VERKEERSTELLING

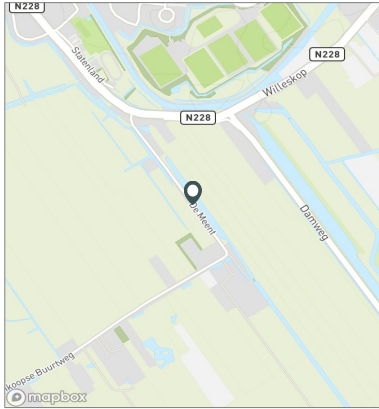
Motorvoertuigen

Meetlocatie

De Meent
Oudewater
Tussen Hoenkoopse Buurtweg en N228
Ri. 1 = Ri. Noordwest (N228)
Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Hoenkoopse Buurtweg)

Meting

Meetperiode: 30 juni t/m 10 juli 2023
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: XTNT
Uitgevoerd door: Meeteel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

DE MEENT, OUDEWATER

Tussen Hoenkoopse Buurtweg en N228

INTENSITEITEN

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Etmaal (0-24u)	1030	100%	974	100%	511	484	519	490
Dag (7-19u)	791	76,8%	750	77,0%	384	364	407	386
Avond (19-23u)	152	14,7%	143	14,7%	73	71	78	72
Nacht (23-7u)	87	8,5%	81	8,3%	53	49	34	32
Ochtendspits (7-9u)	118	11,5%	100	10,2%	69	58	49	42
Avondspits (16-18u)	179	17,4%	158	16,2%	79	70	100	87

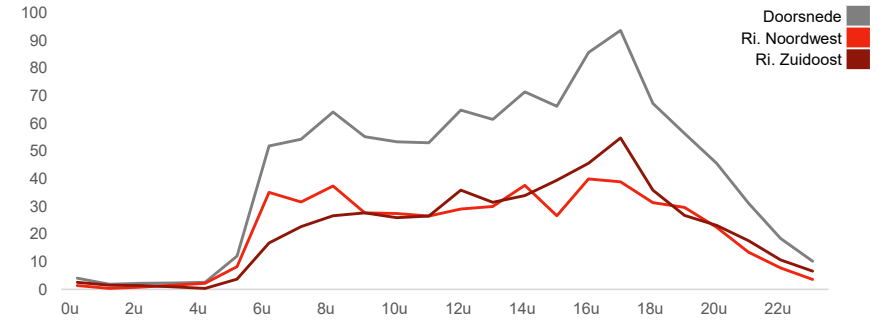
UURCIJFERS

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
00:00 - 01:00	4	0,4%	8	0,8%	1	4	3	4
01:00 - 02:00	2	0,2%	5	0,5%	0	3	2	2
02:00 - 03:00	2	0,2%	3	0,3%	1	1	1	2
03:00 - 04:00	2	0,2%	3	0,3%	2	1	1	1
04:00 - 05:00	3	0,3%	2	0,2%	2	2	0	1
05:00 - 06:00	12	1,2%	10	1,0%	8	7	4	3
06:00 - 07:00	52	5,0%	40	4,1%	35	27	17	13
07:00 - 08:00	54	5,3%	45	4,6%	32	25	23	19
08:00 - 09:00	64	6,2%	55	5,7%	37	32	27	23
09:00 - 10:00	55	5,4%	53	5,4%	28	27	28	26
10:00 - 11:00	53	5,2%	56	5,8%	28	28	26	28
11:00 - 12:00	53	5,1%	59	6,1%	27	31	27	29
12:00 - 13:00	65	6,3%	64	6,5%	29	30	36	34
13:00 - 14:00	62	6,0%	64	6,6%	30	32	32	32
14:00 - 15:00	72	6,9%	74	7,6%	38	36	34	38
15:00 - 16:00	66	6,4%	65	6,7%	27	26	40	39
16:00 - 17:00	86	8,3%	77	7,9%	40	35	46	41
17:00 - 18:00	94	9,1%	81	8,3%	39	35	55	46
18:00 - 19:00	67	6,5%	57	5,8%	31	27	36	30
19:00 - 20:00	56	5,5%	50	5,1%	30	26	27	24
20:00 - 21:00	46	4,4%	44	4,5%	23	23	23	21
21:00 - 22:00	31	3,0%	31	3,2%	14	15	18	17
22:00 - 23:00	18	1,8%	19	1,9%	8	8	11	10
23:00 - 24:00	10	1,0%	11	1,1%	4	4	7	7

VOERTUIGVERDELING

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Licht (L)	949	92,2%	905	92,9%	91,5%	92,4%	92,9%	93,5%
Middelzwaar (M)	50	4,8%	42	4,4%	5,2%	4,7%	4,4%	4,0%
Zwaar (Z)	31	3,0%	27	2,7%	3,3%	2,9%	2,7%	2,5%

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
za 1-jul	1222
zo 2-jul	693
ma 3-jul	1004
di 4-jul	1003
wo 5-jul	1085
do 6-jul	963
vr 7-jul	1039
za 8-jul	945
zo 9-jul	483

SNELHEID

	Doorsnede	Ri. Noordwest	Ri. Zuidoost
Gem. snelheid V85	58	57	58
< 30 km/u	2,2%	2,6%	1,8%
30 - 40 km/u	5%	5,1%	4,9%
40 - 50 km/u	15,2%	15,3%	15,1%
50 - 60 km/u	34,8%	33,7%	36%
60 - 70 km/u	30%	30,9%	29,1%
70 - 80 km/u	10%	10,2%	9,7%
80 - 90 km/u	2,1%	1,9%	2,3%
> 90 km/u	0,7%	0,4%	1,1%

VERKEERSTELLING

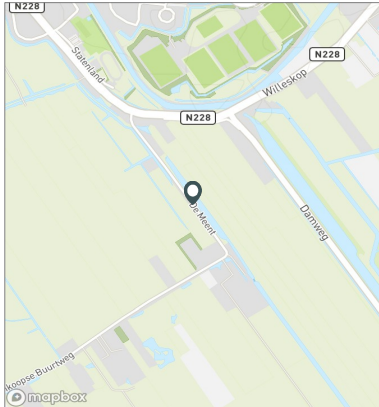
Bromfietzers en fietsers

Meetlocatie

De Meent
Oudewater
Tussen Hoenkoopse Buurtweg en N228
Ri. 1 = Ri. Noordwest (N228)
Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Hoenkoopse Buurtweg)

Meting

Meetperiode: 30 juni t/m 10 juli 2023
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: XTNT
Uitgevoerd door: Meete!l



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

DE MEENT, OUDEWATER

Tussen Hoenkoopse Buurtweg en N228

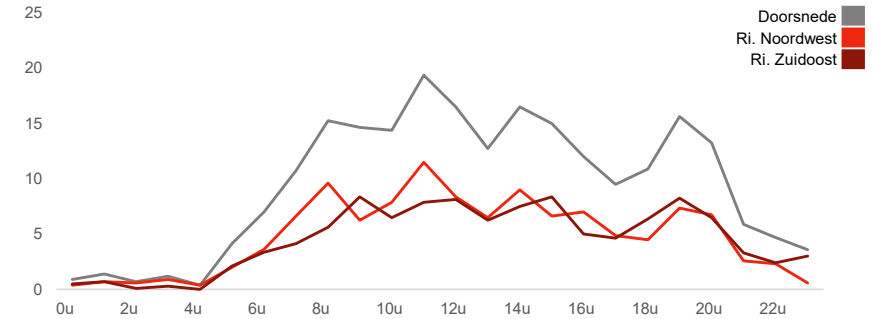
INTENSITEITEN

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Etmaal (0-24u)	226	100%	221	100%	117	115	109	106
Dag (7-19u)	168	74,0%	162	73,2%	89	86	79	75
Avond (19-23u)	39	17,4%	38	17,4%	19	18	20	20
Nacht (23-7u)	19	8,5%	21	9,4%	9	10	10	10
Ochtendspits (7-9u)	26	11,5%	22	9,9%	16	13	10	9
Avondspits (16-18u)	22	9,5%	20	9,0%	12	11	10	9

UURCIJFERS

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
00:00 - 01:00	1	0,4%	2	0,8%	0	1	1	1
01:00 - 02:00	1	0,6%	3	1,2%	1	2	1	1
02:00 - 03:00	1	0,3%	2	0,7%	1	1	0	1
03:00 - 04:00	1	0,5%	1	0,6%	1	1	0	1
04:00 - 05:00	0	0,2%	1	0,2%	0	0	0	0
05:00 - 06:00	4	1,8%	3	1,6%	2	2	2	2
06:00 - 07:00	7	3,1%	6	2,7%	4	3	3	2
07:00 - 08:00	11	4,8%	9	4,2%	7	6	4	4
08:00 - 09:00	15	6,7%	13	5,7%	10	8	6	5
09:00 - 10:00	15	6,5%	15	6,6%	6	6	8	8
10:00 - 11:00	14	6,4%	17	7,9%	8	9	7	9
11:00 - 12:00	19	8,6%	20	9,2%	12	12	8	9
12:00 - 13:00	17	7,3%	17	7,5%	8	9	8	7
13:00 - 14:00	13	5,6%	12	5,6%	7	7	6	6
14:00 - 15:00	17	7,3%	14	6,5%	9	8	8	7
15:00 - 16:00	15	6,6%	14	6,3%	7	7	8	7
16:00 - 17:00	12	5,3%	11	4,8%	7	6	5	5
17:00 - 18:00	10	4,2%	9	4,3%	5	5	5	4
18:00 - 19:00	11	4,8%	10	4,7%	5	5	6	6
19:00 - 20:00	16	6,9%	14	6,4%	7	7	8	7
20:00 - 21:00	13	5,9%	12	5,3%	7	6	7	6
21:00 - 22:00	6	2,6%	7	3,3%	3	3	3	4
22:00 - 23:00	5	2,1%	5	2,4%	2	2	2	3
23:00 - 24:00	4	1,6%	4	1,6%	1	1	3	3

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
za 1-jul	159
zo 2-jul	236
ma 3-jul	168
di 4-jul	213
wo 5-jul	103
do 6-jul	209
vr 7-jul	296
za 8-jul	267
zo 9-jul	166

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

Meetlocatie

Waardsedijk
Snelrewaard

Tussen N204 en Laan van Snelrewaard
Ri. 1 = Ri. Noordoost (Laan van Snelrewaard)
Ri. 2 = Ri. Zuidwest (N204)

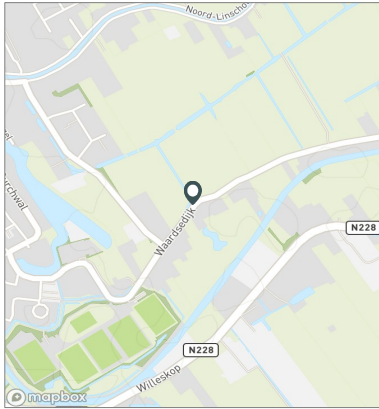
Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023

Methodiek: Telslangen

In opdracht van: XTNT

Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)

M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)

Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

WAARDESIJK, SNELREWAARD

Tussen N204 en Laan van Snelrewaard



INTENSITEITEN

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	921	100%	861	100%	472	442	450	419
Dag (7-19u)	724	78,5%	685	79,5%	365	348	359	337
Avond (19-23u)	137	14,9%	123	14,3%	72	64	65	59
Nacht (23-7u)	61	6,6%	53	6,2%	35	30	26	23
Ochtendspits (7-9u)	110	11,9%	89	10,4%	57	47	53	42
Avondspits (16-18u)	167	18,1%	143	16,6%	78	67	89	75

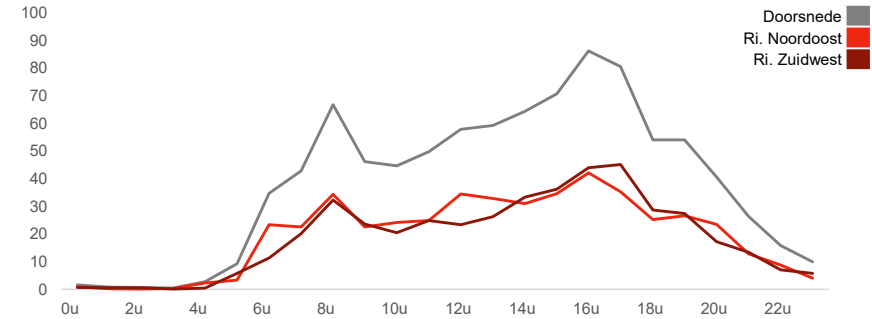
UURCIJFERS

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
00:00 - 01:00	2	0,2%	4	0,5%	1	2	1	2
01:00 - 02:00	1	0,1%	2	0,2%	0	1	1	1
02:00 - 03:00	1	0,1%	2	0,2%	0	1	1	1
03:00 - 04:00	0	0,1%	1	0,1%	0	1	0	0
04:00 - 05:00	3	0,3%	2	0,3%	2	2	0	1
05:00 - 06:00	9	1,0%	7	0,8%	3	3	6	5
06:00 - 07:00	35	3,8%	26	3,0%	23	17	11	9
07:00 - 08:00	43	4,6%	34	4,0%	23	18	20	16
08:00 - 09:00	67	7,3%	55	6,4%	34	29	32	26
09:00 - 10:00	46	5,0%	44	5,1%	23	22	24	22
10:00 - 11:00	45	4,9%	50	5,8%	24	25	21	24
11:00 - 12:00	50	5,4%	55	6,4%	25	28	25	27
12:00 - 13:00	58	6,3%	61	7,1%	35	35	23	26
13:00 - 14:00	59	6,4%	63	7,3%	33	36	26	27
14:00 - 15:00	64	7,0%	67	7,7%	31	33	33	34
15:00 - 16:00	71	7,7%	66	7,6%	35	33	36	33
16:00 - 17:00	86	9,4%	73	8,5%	42	36	44	37
17:00 - 18:00	81	8,7%	70	8,1%	35	31	45	38
18:00 - 19:00	54	5,9%	48	5,5%	25	22	29	25
19:00 - 20:00	54	5,9%	46	5,4%	27	23	28	23
20:00 - 21:00	41	4,4%	37	4,2%	24	21	17	15
21:00 - 22:00	26	2,9%	25	2,9%	13	12	14	13
22:00 - 23:00	16	1,7%	15	1,8%	9	8	7	7
23:00 - 24:00	10	1,1%	9	1,1%	4	4	6	5

VOERTUIGVERDELING

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht (L)	869	94,3%	816	94,9%	94,5%	95,1%	94,0%	94,6%
Middelzwaar (M)	29	3,1%	24	2,8%	2,8%	2,6%	3,4%	3,1%
Zwaar (Z)	24	2,6%	20	2,3%	2,6%	2,3%	2,5%	2,3%

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	659
ma 26-jun	882
di 27-jun	878
wo 28-jun	1140
do 29-jun	1145
vr 30-jun	894
za 1-jul	754
zo 2-jul	625
ma 3-jul	851
di 4-jul	1064
wo 5-jul	840
do 6-jul	893
vr 7-jul	822
za 8-jul	738
zo 9-jul	504

SNELHEID

	Doorsnede	Ri. Noordoost	Ri. Zuidwest
Gem. snelheid V85	44	44	43
< 20 km/u	2,6%	2,4%	2,9%
20 - 30 km/u	7,3%	7,6%	7%
30 - 40 km/u	20,3%	20,7%	20%
40 - 50 km/u	43,9%	43,4%	44,4%
50 - 60 km/u	22,6%	22,3%	22,9%
60 - 70 km/u	2,9%	3,2%	2,6%
70 - 80 km/u	0,3%	0,3%	0,2%
> 80 km/u	0%	0%	0%

VERKEERSTELLING

Bromfietzers en fietsers

Meetlocatie

Waardsedijk
Snelrewaard

Tussen N204 en Laan van Snelrewaard

Ri. 1 = Ri. Noordoost (Laan van Snelrewaard)

Ri. 2 = Ri. Zuidwest (N204)

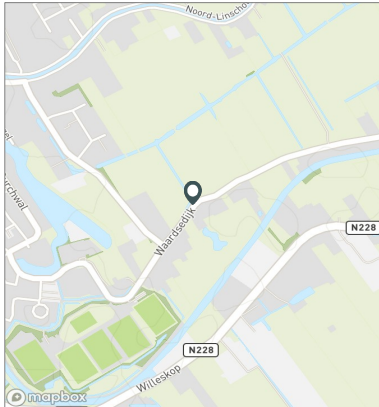
Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023

Methodiek: Telslangen

In opdracht van: XTNT

Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

WAARDESEDIJK, SNELREWAARD

Tussen N204 en Laan van Snelrewaard



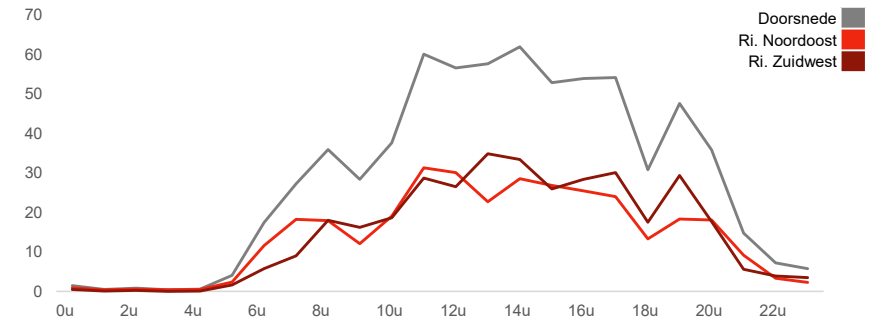
INTENSITEITEN

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	693	100%	746	100%	338	368	356	378
Dag (7-19u)	557	80,3%	611	81,9%	270	300	287	311
Avond (19-23u)	105	15,2%	100	13,4%	49	47	57	53
Nacht (23-7u)	31	4,5%	35	4,6%	19	22	12	13
Ochtendspits (7-9u)	63	9,1%	56	7,5%	36	32	27	24
Avondspits (16-18u)	108	15,6%	100	13,4%	50	47	59	54

UURCIJFERS

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
00:00 - 01:00	1	0,2%	4	0,6%	1	2	1	2
01:00 - 02:00	1	0,1%	3	0,4%	0	3	0	0
02:00 - 03:00	1	0,1%	3	0,3%	1	2	0	1
03:00 - 04:00	0	0,1%	1	0,1%	0	1	0	0
04:00 - 05:00	1	0,1%	1	0,1%	1	1	0	0
05:00 - 06:00	4	0,6%	4	0,5%	2	2	2	1
06:00 - 07:00	17	2,5%	13	1,8%	12	9	6	5
07:00 - 08:00	27	3,9%	23	3,1%	18	15	9	8
08:00 - 09:00	36	5,2%	33	4,4%	18	17	18	16
09:00 - 10:00	28	4,1%	38	5,1%	12	17	16	21
10:00 - 11:00	38	5,4%	52	7,0%	19	24	19	28
11:00 - 12:00	60	8,7%	73	9,8%	31	37	29	36
12:00 - 13:00	57	8,2%	69	9,3%	30	35	27	34
13:00 - 14:00	58	8,3%	69	9,3%	23	33	35	36
14:00 - 15:00	62	8,9%	70	9,3%	29	35	33	35
15:00 - 16:00	53	7,6%	54	7,2%	27	28	26	26
16:00 - 17:00	54	7,8%	52	7,0%	26	25	28	27
17:00 - 18:00	54	7,8%	48	6,5%	24	21	30	27
18:00 - 19:00	31	4,4%	30	4,0%	13	13	18	17
19:00 - 20:00	48	6,9%	42	5,7%	18	17	29	26
20:00 - 21:00	36	5,2%	35	4,7%	18	17	18	18
21:00 - 22:00	15	2,1%	15	2,0%	9	9	6	6
22:00 - 23:00	7	1,0%	8	1,1%	3	4	4	4
23:00 - 24:00	6	0,8%	6	0,8%	2	3	4	3

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	1148
ma 26-jun	686
di 27-jun	691
wo 28-jun	731
do 29-jun	593
vr 30-jun	808
za 1-jul	312
zo 2-jul	1066
ma 3-jul	534
di 4-jul	594
wo 5-jul	241
do 6-jul	692
vr 7-jul	877
za 8-jul	885
zo 9-jul	766

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

Meetlocatie

Zuid-Linschoterzandweg
Snelrewaard

Tussen Laan van Snelrewaard en Engherzandweg
Ri. 1 = Ri. Noordoost (Engherzandweg)
Ri. 2 = Ri. Zuidwest (Laan van Snelrewaard)

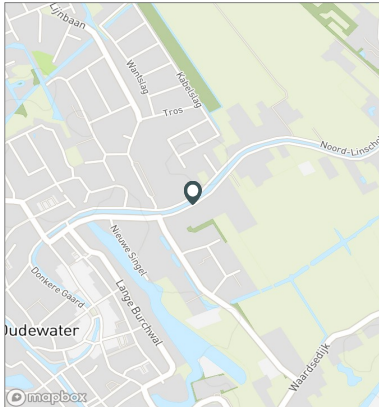
Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023

Methodiek: Telslangen

In opdracht van: XTNT

Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)

M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)

Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

ZUID-LINSCHOTERZANDWEG, SNELREWAARD

Tussen Laan van Snelrewaard en Engherzandweg



INTENSITEITEN

	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Etmaal (0-24u)	425	100%	394	100%	213	197	212	197
Dag (7-19u)	327	76,9%	306	77,8%	164	153	163	153
Avond (19-23u)	67	15,8%	60	15,2%	32	28	35	31
Nacht (23-7u)	31	7,3%	28	7,0%	18	15	13	12
Ochtendspits (7-9u)	39	9,2%	34	8,7%	21	19	18	16
Avondspits (16-18u)	81	19,1%	70	17,8%	41	35	40	35

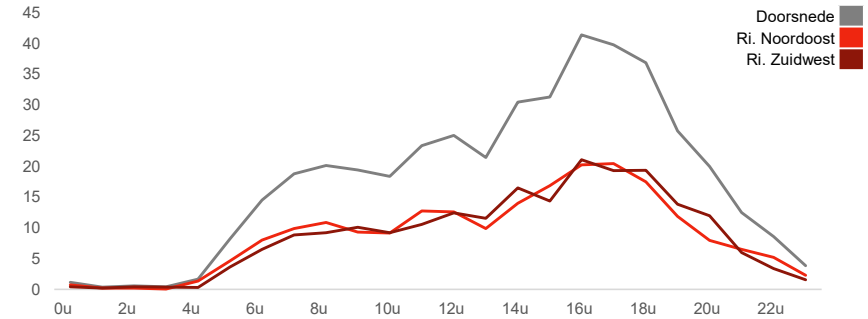
UURCIJFERS

	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
00:00 - 01:00	1	0,3%	2	0,5%	1	1	0	1
01:00 - 02:00	0	0,1%	1	0,2%	0	0	0	1
02:00 - 03:00	1	0,1%	1	0,2%	0	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0,1%	1	0,2%	0	0	0	1
04:00 - 05:00	2	0,4%	2	0,4%	1	1	0	1
05:00 - 06:00	8	1,9%	6	1,6%	5	4	4	3
06:00 - 07:00	15	3,4%	11	2,9%	8	6	7	5
07:00 - 08:00	19	4,4%	16	4,0%	10	9	9	7
08:00 - 09:00	20	4,8%	18	4,6%	11	10	9	8
09:00 - 10:00	19	4,6%	21	5,3%	9	10	10	11
10:00 - 11:00	18	4,3%	20	5,2%	9	10	9	11
11:00 - 12:00	23	5,5%	24	6,1%	13	13	11	11
12:00 - 13:00	25	5,9%	26	6,6%	13	13	12	13
13:00 - 14:00	21	5,1%	23	5,8%	10	10	12	13
14:00 - 15:00	31	7,2%	29	7,3%	14	14	17	15
15:00 - 16:00	31	7,4%	29	7,3%	17	15	14	13
16:00 - 17:00	41	9,8%	37	9,3%	20	18	21	19
17:00 - 18:00	40	9,4%	33	8,5%	21	17	19	16
18:00 - 19:00	37	8,7%	31	7,8%	18	15	19	16
19:00 - 20:00	26	6,1%	23	5,7%	12	10	14	12
20:00 - 21:00	20	4,7%	18	4,5%	8	8	12	10
21:00 - 22:00	13	2,9%	12	3,0%	7	6	6	6
22:00 - 23:00	9	2,0%	8	1,9%	5	4	3	3
23:00 - 24:00	4	0,9%	4	1,0%	2	2	2	2

VOERTUIGVERDELING

	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Licht (L)	397	93,4%	371	94,2%	93,6%	94,4%	93,2%	94,0%
Middelzwaar (M)	16	3,7%	13	3,3%	3,3%	2,9%	4,1%	3,7%
Zwaar (Z)	12	2,9%	10	2,5%	3,1%	2,7%	2,7%	2,3%

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	237
ma 26-jun	368
di 27-jun	469
wo 28-jun	443
do 29-jun	434
vr 30-jun	395
za 1-jul	417
zo 2-jul	252
ma 3-jul	380
di 4-jul	450
wo 5-jul	419
do 6-jul	426
vr 7-jul	428
za 8-jul	396
zo 9-jul	200

SNELHEID

	Doorsnede	Ri. Noordoost	Ri. Zuidwest
Gem. snelheid V85	38	38	39
< 20 km/u	4,5%	4,8%	4,3%
20 - 30 km/u	13,4%	13,9%	12,9%
30 - 40 km/u	34,2%	35,3%	33%
40 - 50 km/u	37,6%	37%	38,3%
50 - 60 km/u	9,4%	8,3%	10,5%
60 - 70 km/u	0,9%	0,6%	1,1%
70 - 80 km/u	0%	0%	0,1%
> 80 km/u	0%	0%	0%

VERKEERSTELLING

Bromfietzers en fietsers

Meetlocatie

Zuid-Linschoterzandweg
Snelrewaard

Tussen Laan van Snelrewaard en Engherzandweg

Ri. 1 = Ri. Noordoost (Engherzandweg)

Ri. 2 = Ri. Zuidwest (Laan van Snelrewaard)

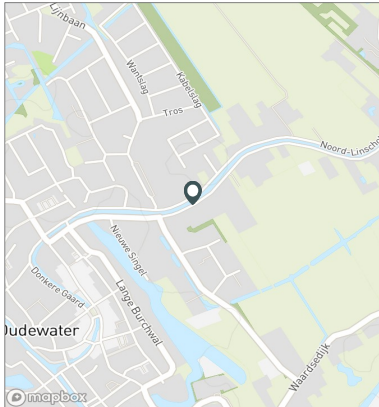
Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023

Methodiek: Telslangen

In opdracht van: XTNT

Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

ZUID-LINSCHOTERZANDWEG, SNELREWAARD

Tussen Laan van Snelrewaard en Engherzandweg



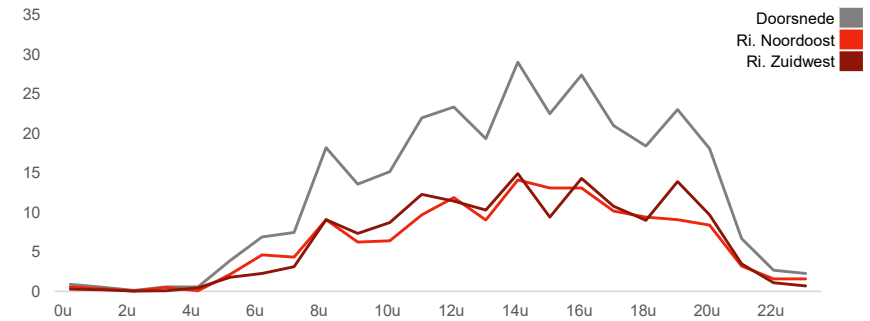
INTENSITEITEN

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	304	100%	312	100%	149	155	155	156
Dag (7-19u)	237	78,2%	246	78,9%	117	123	121	123
Avond (19-23u)	51	16,6%	46	14,8%	22	21	28	26
Nacht (23-7u)	16	5,2%	20	6,3%	10	12	6	7
Ochtendspits (7-9u)	26	8,5%	24	7,8%	13	13	12	11
Avondspits (16-18u)	48	15,9%	42	13,6%	23	21	25	22

UURCIJFERS

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
00:00 - 01:00	1	0,3%	2	0,6%	1	1	0	1
01:00 - 02:00	1	0,2%	3	0,8%	0	1	0	1
02:00 - 03:00	0	0,0%	1	0,5%	0	0	0	1
03:00 - 04:00	1	0,2%	1	0,2%	1	0	0	0
04:00 - 05:00	1	0,2%	0	0,1%	0	0	0	0
05:00 - 06:00	4	1,3%	4	1,2%	2	3	2	1
06:00 - 07:00	7	2,3%	7	2,1%	5	5	2	2
07:00 - 08:00	7	2,5%	8	2,5%	4	5	3	3
08:00 - 09:00	18	6,0%	17	5,3%	9	8	9	8
09:00 - 10:00	14	4,5%	15	4,9%	6	7	7	8
10:00 - 11:00	15	5,0%	21	6,9%	6	9	9	12
11:00 - 12:00	22	7,2%	27	8,7%	10	12	12	15
12:00 - 13:00	23	7,7%	27	8,6%	12	13	11	13
13:00 - 14:00	19	6,4%	21	6,8%	9	11	10	10
14:00 - 15:00	29	9,6%	28	9,0%	14	14	15	14
15:00 - 16:00	23	7,4%	23	7,3%	13	13	9	10
16:00 - 17:00	27	9,0%	24	7,7%	13	12	14	12
17:00 - 18:00	21	6,9%	19	6,0%	10	9	11	9
18:00 - 19:00	18	6,1%	17	5,3%	9	9	9	8
19:00 - 20:00	23	7,6%	20	6,5%	9	8	14	12
20:00 - 21:00	18	6,0%	17	5,3%	8	8	10	9
21:00 - 22:00	7	2,2%	6	2,1%	3	3	4	4
22:00 - 23:00	3	0,9%	3	1,0%	2	2	1	1
23:00 - 24:00	2	0,8%	2	0,7%	2	1	1	1

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	409
ma 26-jun	311
di 27-jun	288
wo 28-jun	291
do 29-jun	279
vr 30-jun	335
za 1-jul	183
zo 2-jul	336
ma 3-jul	229
di 4-jul	312
wo 5-jul	125
do 6-jul	330
vr 7-jul	387
za 8-jul	402
zo 9-jul	265

VERKEERSTELLING

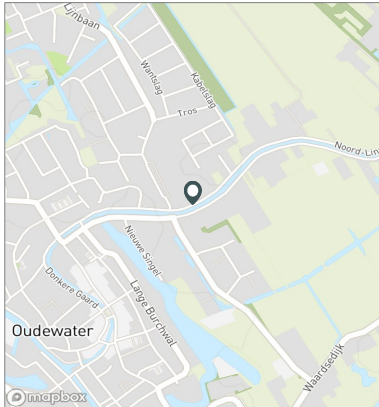
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Noord-Linschoterzandweg
Oudewater
Tussen Lijnbaan en Haardijk
Ri. 1 = Ri. Noordoost (Haardijk)
Ri. 2 = Ri. Zuidwest (Lijnbaan)

Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: XTNT
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

NOORD-LINSCHOTERZANDWEG, OUDEWATER

Tussen Lijnbaan en Haardijk



INTENSITEITEN

	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Etmaal (0-24u)	308	100%	305	100%	151	149	157	155
Dag (7-19u)	243	78,7%	244	80,2%	119	119	124	126
Avond (19-23u)	47	15,1%	43	14,1%	25	23	22	20
Nacht (23-7u)	19	6,2%	17	5,7%	8	7	11	10
Ochtendspits (7-9u)	32	10,3%	28	9,1%	13	12	18	16
Avondspits (16-18u)	50	16,1%	47	15,4%	25	23	25	24

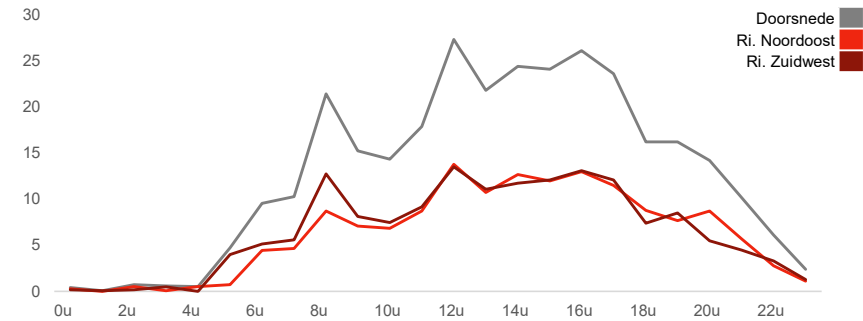
UURCIJFERS

	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
00:00 - 01:00	0	0,1%	1	0,3%	0	1	0	0
01:00 - 02:00	0	0,0%	0	0,1%	0	0	0	0
02:00 - 03:00	1	0,2%	1	0,3%	1	1	0	0
03:00 - 04:00	1	0,2%	1	0,2%	0	0	1	0
04:00 - 05:00	1	0,2%	1	0,2%	1	0	0	0
05:00 - 06:00	5	1,5%	4	1,4%	1	1	4	3
06:00 - 07:00	10	3,1%	7	2,4%	4	3	5	4
07:00 - 08:00	10	3,3%	9	3,1%	5	4	6	5
08:00 - 09:00	21	6,9%	18	6,0%	9	8	13	11
09:00 - 10:00	15	4,9%	16	5,4%	7	8	8	9
10:00 - 11:00	14	4,6%	17	5,6%	7	8	7	9
11:00 - 12:00	18	5,8%	19	6,4%	9	10	9	10
12:00 - 13:00	27	8,9%	29	9,6%	14	15	14	14
13:00 - 14:00	22	7,1%	24	8,0%	11	12	11	12
14:00 - 15:00	24	7,9%	25	8,1%	13	12	12	12
15:00 - 16:00	24	7,8%	24	7,7%	12	11	12	13
16:00 - 17:00	26	8,5%	25	8,1%	13	12	13	12
17:00 - 18:00	24	7,7%	22	7,4%	12	11	12	12
18:00 - 19:00	16	5,3%	15	4,9%	9	8	7	7
19:00 - 20:00	16	5,3%	14	4,7%	8	7	9	8
20:00 - 21:00	14	4,6%	13	4,3%	9	8	6	5
21:00 - 22:00	10	3,3%	10	3,2%	6	6	5	4
22:00 - 23:00	6	2,0%	6	2,0%	3	3	3	3
23:00 - 24:00	2	0,8%	3	0,9%	1	1	1	1

VOERTUIGVERDELING

	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Licht (L)	292	94,5%	292	95,7%	94,2%	95,4%	94,8%	96,0%
Middelzwaar (M)	10	3,2%	7	2,4%	3,6%	2,8%	2,7%	2,0%
Zwaar (Z)	7	2,3%	6	1,9%	2,2%	1,9%	2,5%	1,9%

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	247
ma 26-jun	308
di 27-jun	269
wo 28-jun	309
do 29-jun	316
vr 30-jun	320
za 1-jul	347
zo 2-jul	207
ma 3-jul	333
di 4-jul	325
wo 5-jul	291
do 6-jul	334
vr 7-jul	304
za 8-jul	354
zo 9-jul	228

SNELHEID

	Doorsnede	Ri. Noordoost	Ri. Zuidwest
Gem. snelheid V85	35	35	35
< 20 km/u	10,2%	8,7%	11,6%
20 - 30 km/u	17,8%	18,2%	17,5%
30 - 40 km/u	32,5%	35,6%	29,6%
40 - 50 km/u	33,5%	32,8%	34,1%
50 - 60 km/u	5,5%	4,1%	6,8%
60 - 70 km/u	0,4%	0,5%	0,3%
70 - 80 km/u	0,1%	0%	0,1%
> 80 km/u	0%	0%	0,1%

VERKEERSTELLING

Bromfietzers en fietsers

Meetlocatie

Noord-Linschoterzandweg
Oudewater

Tussen Lijnbaan en Haardijk
Ri. 1 = Ri. Noordoost (Haardijk)
Ri. 2 = Ri. Zuidwest (Lijnbaan)

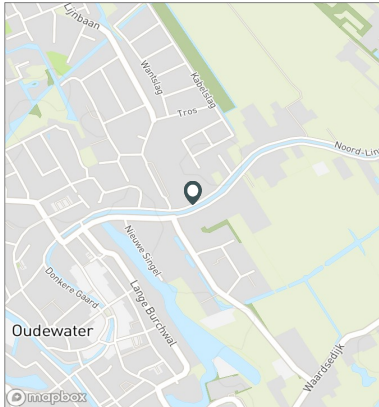
Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023

Methodiek: Telslangen

In opdracht van: XTNT

Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

NOORD-LINSCHOTERZANDWEG, OUDEWATER

Tussen Lijnbaan en Haardijk



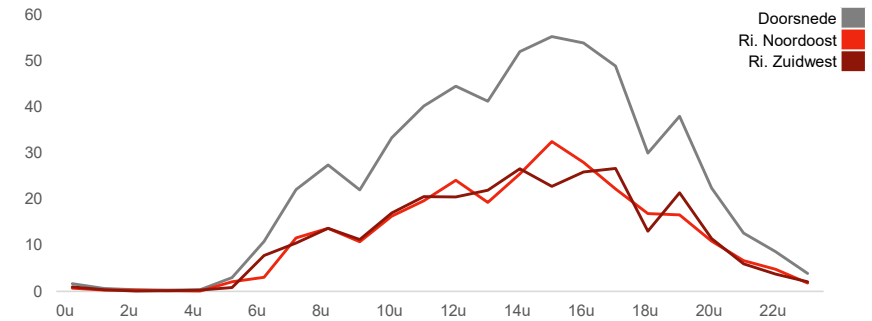
INTENSITEITEN

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	574	100%	619	100%	288	311	286	308
Dag (7-19u)	471	82,1%	511	82,7%	241	260	231	252
Avond (19-23u)	82	14,2%	78	12,6%	39	38	43	41
Nacht (23-7u)	21	3,7%	29	4,7%	9	14	13	16
Ochtendspits (7-9u)	50	8,6%	47	7,5%	25	25	24	22
Avondspits (16-18u)	103	17,9%	96	15,5%	50	46	53	50

UURCIJFERS

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
00:00 - 01:00	2	0,3%	4	0,6%	1	2	1	2
01:00 - 02:00	1	0,1%	3	0,5%	0	1	0	2
02:00 - 03:00	0	0,1%	2	0,4%	0	1	0	1
03:00 - 04:00	0	0,1%	1	0,1%	0	1	0	0
04:00 - 05:00	0	0,1%	1	0,2%	0	1	0	0
05:00 - 06:00	3	0,5%	3	0,6%	2	3	1	1
06:00 - 07:00	11	1,9%	11	1,7%	3	4	8	7
07:00 - 08:00	22	3,9%	20	3,2%	12	11	11	9
08:00 - 09:00	27	4,8%	27	4,3%	14	13	14	14
09:00 - 10:00	22	3,8%	27	4,3%	11	11	11	15
10:00 - 11:00	33	5,8%	40	6,5%	16	20	17	20
11:00 - 12:00	40	7,0%	54	8,7%	20	28	21	26
12:00 - 13:00	45	7,8%	54	8,7%	24	29	20	25
13:00 - 14:00	41	7,2%	53	8,6%	19	26	22	27
14:00 - 15:00	52	9,1%	57	9,2%	25	29	27	28
15:00 - 16:00	55	9,6%	57	9,2%	33	32	23	25
16:00 - 17:00	54	9,4%	51	8,3%	28	26	26	26
17:00 - 18:00	49	8,5%	45	7,2%	22	20	27	25
18:00 - 19:00	30	5,2%	27	4,4%	17	15	13	13
19:00 - 20:00	38	6,6%	34	5,4%	17	15	21	19
20:00 - 21:00	22	3,9%	24	3,8%	11	11	12	13
21:00 - 22:00	13	2,2%	13	2,1%	7	7	6	6
22:00 - 23:00	9	1,5%	8	1,3%	5	4	4	3
23:00 - 24:00	4	0,7%	4	0,7%	2	2	2	2

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	973
ma 26-jun	549
di 27-jun	609
wo 28-jun	544
do 29-jun	491
vr 30-jun	648
za 1-jul	328
zo 2-jul	685
ma 3-jul	474
di 4-jul	483
wo 5-jul	204
do 6-jul	608
vr 7-jul	769
za 8-jul	821
zo 9-jul	736

VERKEERSTELLING

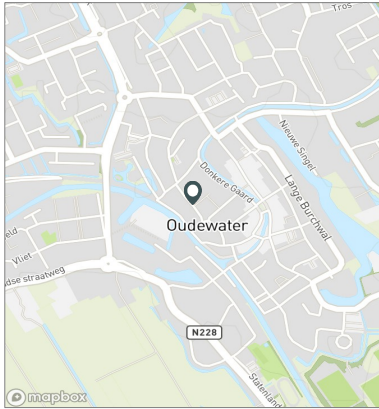
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Rodezand
Oudewater
Tussen Arminiusplein en Noorder Kerkstraat
Ri. Zuidwest (Noorder Kerkstraat)

Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: XTNT
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

RODEZAND, OUDEWATER

Tussen Arminiusplein en Noorder Kerkstraat



INTENSITEITEN

	Ri. Zuidwest			
	Werkdag		Weekdag	
Etmaal (0-24u)	270	100%	275	100%
Dag (7-19u)	220	81,3%	221	80,4%
Avond (19-23u)	41	15,2%	42	15,3%
Nacht (23-7u)	9	3,5%	12	4,2%
Ochtendspits (7-9u)	26	9,7%	22	8,1%
Avondspits (16-18u)	52	19,2%	48	17,3%

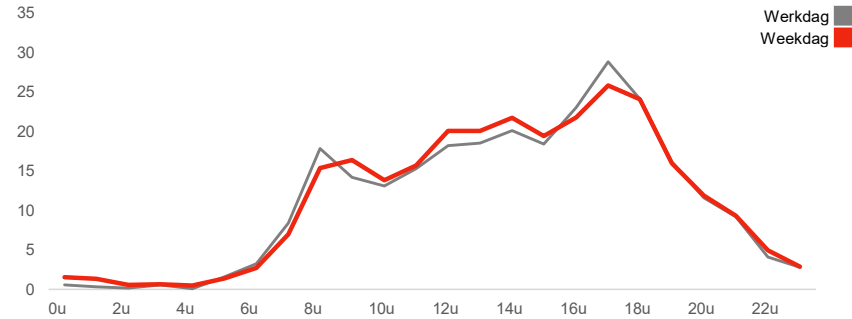
UURCIJFERS

	Ri. Zuidwest			
	Werkdag		Weekdag	
00:00 - 01:00	1	0,2%	2	0,6%
01:00 - 02:00	0	0,1%	1	0,5%
02:00 - 03:00	0	0,1%	1	0,2%
03:00 - 04:00	1	0,2%	1	0,2%
04:00 - 05:00	0	0,0%	1	0,2%
05:00 - 06:00	2	0,6%	1	0,5%
06:00 - 07:00	3	1,2%	3	1,0%
07:00 - 08:00	8	3,1%	7	2,5%
08:00 - 09:00	18	6,6%	15	5,6%
09:00 - 10:00	14	5,2%	16	6,0%
10:00 - 11:00	13	4,8%	14	5,0%
11:00 - 12:00	15	5,7%	16	5,7%
12:00 - 13:00	18	6,7%	20	7,3%
13:00 - 14:00	19	6,8%	20	7,3%
14:00 - 15:00	20	7,4%	22	7,9%
15:00 - 16:00	18	6,8%	19	7,1%
16:00 - 17:00	23	8,5%	22	7,9%
17:00 - 18:00	29	10,7%	26	9,4%
18:00 - 19:00	24	8,9%	24	8,8%
19:00 - 20:00	16	6,0%	16	5,8%
20:00 - 21:00	12	4,3%	12	4,3%
21:00 - 22:00	9	3,4%	9	3,4%
22:00 - 23:00	4	1,5%	5	1,8%
23:00 - 24:00	3	1,0%	3	1,1%

VOERTUIGVERDELING

	Ri. Zuidwest			
	Werkdag		Weekdag	
Licht (L)	259	96,0%	265	96,6%
Middelzwaar (M)	6	2,0%	4	1,6%
Zwaar (Z)	5	2,0%	5	1,9%

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	202
ma 26-jun	301
di 27-jun	277
wo 28-jun	284
do 29-jun	278
vr 30-jun	267
za 1-jul	321
zo 2-jul	323
ma 3-jul	258
di 4-jul	397
wo 5-jul	264
do 6-jul	255
vr 7-jul	260
za 8-jul	295
zo 9-jul	278

SNELHEID

	Ri. Zuidwest
Gem. snelheid	21
V85	29
< 15 km/u	14,8%
15 - 20 km/u	26,1%
20 - 25 km/u	26,8%
25 - 30 km/u	20,5%
30 - 35 km/u	9,1%
35 - 40 km/u	2,2%
40 - 45 km/u	0,4%
> 45 km/u	0,2%

VERKEERSTELLING

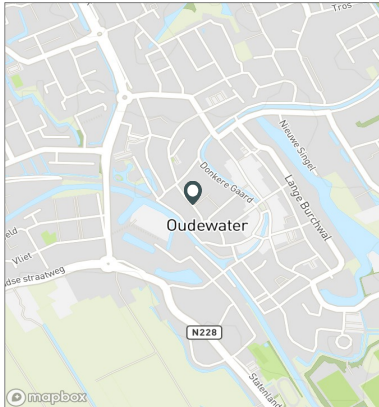
Bromfietzers en fietsers

Meetlocatie

Rodezand
Oudewater
Tussen Arminiusplein en Noorder Kerkstraat
Ri. 1 = Ri. Zuidwest (Noorder Kerkstraat)
Ri. 2 = Ri. Noordoost (Arminiusplein)

Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: XTNT
Uitgevoerd door: MeeteL



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

RODEZAND, OUDEWATER

Tussen Arminiusplein en Noorder Kerkstraat

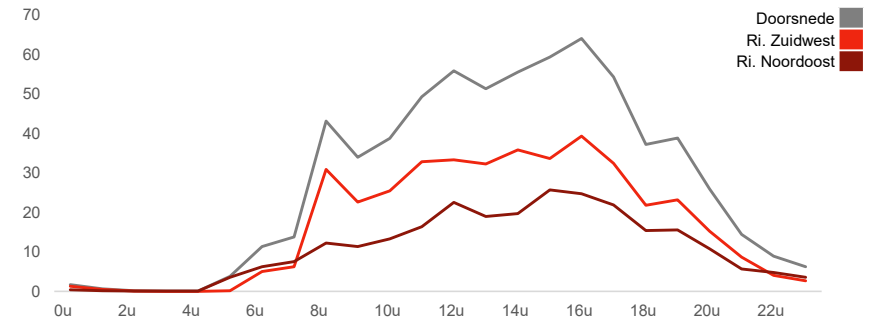
INTENSITEITEN

	Doorsnede		Ri. Zuidwest		Ri. Noordoost			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Etmaal (0-24u)	669	100%	646	100%	408	397	261	249
Dag (7-19u)	556	83,2%	538	83,3%	347	340	210	198
Avond (19-23u)	88	13,2%	82	12,7%	51	47	37	35
Nacht (23-7u)	24	3,6%	26	4,1%	10	11	14	15
Ochtendspits (7-9u)	57	8,5%	46	7,1%	37	30	20	16
Avondspits (16-18u)	118	17,7%	104	16,1%	72	63	47	42

UURCIJFERS

	Doorsnede		Ri. Zuidwest		Ri. Noordoost			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
00:00 - 01:00	2	0,3%	3	0,5%	1	2	0	1
01:00 - 02:00	1	0,1%	3	0,4%	1	1	0	2
02:00 - 03:00	0	0,0%	2	0,3%	0	0	0	2
03:00 - 04:00	0	0,0%	0	0,1%	0	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0,0%	1	0,1%	0	0	0	0
05:00 - 06:00	4	0,6%	3	0,4%	0	0	4	3
06:00 - 07:00	11	1,7%	8	1,3%	5	4	6	5
07:00 - 08:00	14	2,1%	11	1,8%	6	5	8	6
08:00 - 09:00	43	6,5%	35	5,4%	31	25	12	10
09:00 - 10:00	34	5,1%	37	5,7%	23	27	11	10
10:00 - 11:00	39	5,8%	39	6,0%	25	25	13	13
11:00 - 12:00	49	7,4%	53	8,2%	33	34	16	19
12:00 - 13:00	56	8,4%	57	8,8%	33	35	23	22
13:00 - 14:00	51	7,7%	52	8,1%	32	33	19	19
14:00 - 15:00	56	8,3%	55	8,5%	36	35	20	19
15:00 - 16:00	59	8,9%	58	8,9%	34	33	26	25
16:00 - 17:00	64	9,6%	56	8,6%	39	33	25	22
17:00 - 18:00	54	8,1%	48	7,5%	32	29	22	19
18:00 - 19:00	37	5,6%	38	5,8%	22	24	15	13
19:00 - 20:00	39	5,8%	35	5,4%	23	20	16	15
20:00 - 21:00	26	3,9%	25	3,8%	15	14	11	10
21:00 - 22:00	14	2,2%	13	2,1%	9	8	6	5
22:00 - 23:00	9	1,3%	9	1,4%	4	4	5	5
23:00 - 24:00	6	0,9%	6	0,9%	3	3	4	3

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	709
ma 26-jun	639
di 27-jun	717
wo 28-jun	733
do 29-jun	683
vr 30-jun	701
za 1-jul	430
zo 2-jul	583
ma 3-jul	585
di 4-jul	677
wo 5-jul	419
do 6-jul	649
vr 7-jul	0
za 8-jul	565
zo 9-jul	392

VERKEERSTELLING

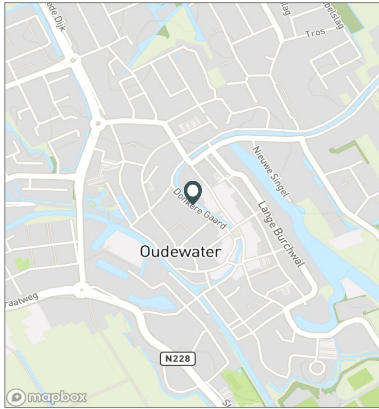
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Donkere Gaard
Oudewater
Tussen Broeckerstraat en Rootstraat
Ri. Zuidwest (Rootstraat)

Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: XTNT
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

DONKERE GAARD, OUDEWATER

Tussen Broeckerstraat en Rootstraat



INTENSITEITEN

	Ri. Zuidwest			
	Werkdag		Weekdag	
Etmaal (0-24u)	303	100%	270	100%
Dag (7-19u)	252	83,2%	228	84,3%
Avond (19-23u)	40	13,4%	32	12,0%
Nacht (23-7u)	11	3,5%	10	3,7%
Ochtendspits (7-9u)	24	7,8%	22	8,2%
Avondspits (16-18u)	58	19,2%	48	17,7%

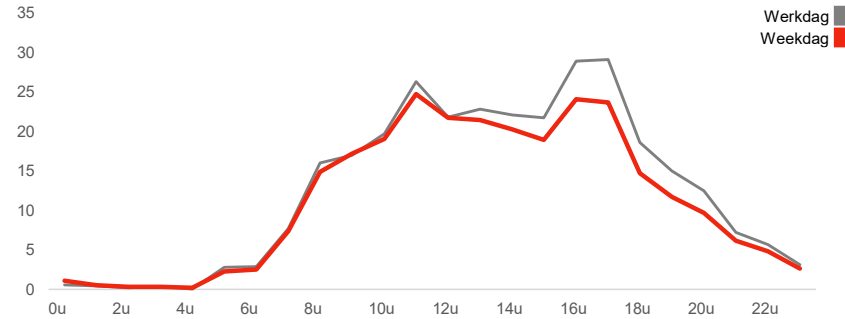
UURCIJFERS

	Ri. Zuidwest			
	Werkdag		Weekdag	
00:00 - 01:00	1	0,2%	1	0,4%
01:00 - 02:00	0	0,1%	1	0,2%
02:00 - 03:00	0	0,1%	0	0,1%
03:00 - 04:00	0	0,1%	0	0,1%
04:00 - 05:00	0	0,0%	0	0,1%
05:00 - 06:00	3	0,9%	2	0,8%
06:00 - 07:00	3	1,0%	3	0,9%
07:00 - 08:00	8	2,5%	7	2,7%
08:00 - 09:00	16	5,3%	15	5,5%
09:00 - 10:00	17	5,6%	17	6,4%
10:00 - 11:00	20	6,5%	19	7,1%
11:00 - 12:00	26	8,7%	25	9,2%
12:00 - 13:00	22	7,2%	22	8,0%
13:00 - 14:00	23	7,5%	21	7,9%
14:00 - 15:00	22	7,3%	20	7,5%
15:00 - 16:00	22	7,2%	19	7,0%
16:00 - 17:00	29	9,6%	24	8,9%
17:00 - 18:00	29	9,6%	24	8,7%
18:00 - 19:00	19	6,1%	15	5,4%
19:00 - 20:00	15	5,0%	12	4,3%
20:00 - 21:00	13	4,1%	10	3,6%
21:00 - 22:00	7	2,4%	6	2,3%
22:00 - 23:00	6	1,9%	5	1,8%
23:00 - 24:00	3	1,0%	3	1,0%

VOERTUIGVERDELING

	Ri. Zuidwest			
	Werkdag		Weekdag	
Licht (L)	292	96,4%	262	96,9%
Middelzwaar (M)	10	3,2%	7	2,7%
Zwaar (Z)	1	0,4%	1	0,4%

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	157
ma 26-jun	235
di 27-jun	317
wo 28-jun	233
do 29-jun	351
vr 30-jun	351
za 1-jul	379
zo 2-jul	33
ma 3-jul	293
di 4-jul	347
wo 5-jul	261
do 6-jul	355
vr 7-jul	283
za 8-jul	250
zo 9-jul	26

SNELHEID

	Ri. Zuidwest
Gem. snelheid V85	19
< 15 km/u	18,8%
15 - 20 km/u	33,6%
20 - 25 km/u	27,3%
25 - 30 km/u	14,3%
30 - 35 km/u	4,9%
35 - 40 km/u	0,8%
40 - 45 km/u	0,2%
> 45 km/u	0%

VERKEERSTELLING

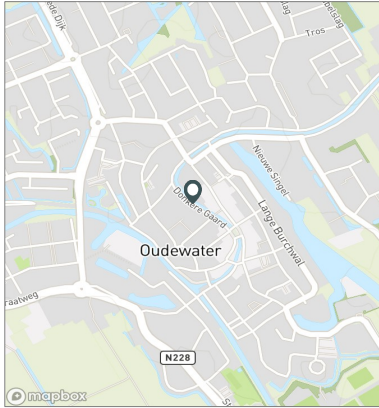
Bromfietzers en fietsers

Meetlocatie

Donkere Gaard
Oudewater
Tussen Broeckerstraat en Rootstraat
Ri. 1 = Ri. Zuidwest (Rootstraat)
Ri. 2 = Ri. Noordoost (Broeckerstraat)

Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: XTNT
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

DONKERE GAARD, OUDEWATER

Tussen Broeckerstraat en Rootstraat

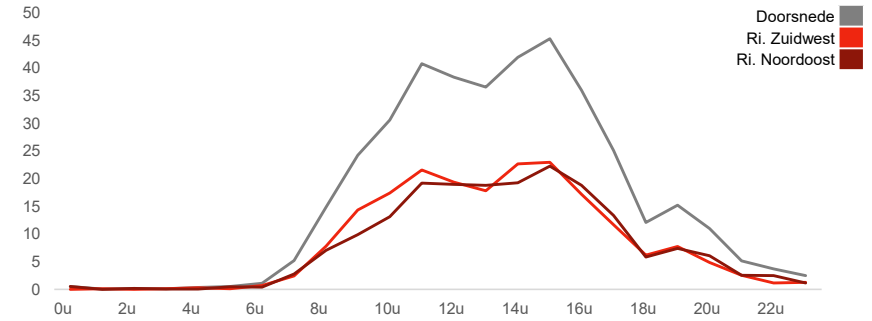
INTENSITEITEN

	Doorsnede				Ri. Zuidwest		Ri. Noordoost	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	392	100%	381	100%	201	197	191	184
Dag (7-19u)	351	89,6%	339	89,0%	182	177	170	162
Avond (19-23u)	35	9,0%	33	8,7%	17	17	19	17
Nacht (23-7u)	6	1,4%	9	2,3%	3	3	3	6
Ochtendspits (7-9u)	20	5,1%	18	4,7%	10	9	10	9
Avondspits (16-18u)	61	15,6%	56	14,8%	29	27	32	29

UURCIJFERS

	Doorsnede				Ri. Zuidwest		Ri. Noordoost	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
00:00 - 01:00	1	0,1%	2	0,5%	0	0	1	2
01:00 - 02:00	0	0,0%	1	0,2%	0	0	0	1
02:00 - 03:00	0	0,1%	1	0,2%	0	0	0	1
03:00 - 04:00	0	0,0%	1	0,2%	0	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0,1%	0	0,1%	0	0	0	0
05:00 - 06:00	1	0,1%	1	0,2%	0	0	0	1
06:00 - 07:00	1	0,3%	1	0,2%	1	1	0	0
07:00 - 08:00	5	1,3%	4	1,1%	2	2	3	2
08:00 - 09:00	15	3,8%	14	3,5%	8	7	7	7
09:00 - 10:00	24	6,2%	22	5,8%	14	13	10	9
10:00 - 11:00	31	7,8%	30	7,8%	17	18	13	11
11:00 - 12:00	41	10,4%	40	10,4%	22	21	19	18
12:00 - 13:00	38	9,8%	38	10,0%	19	19	19	19
13:00 - 14:00	37	9,3%	37	9,8%	18	19	19	18
14:00 - 15:00	42	10,7%	43	11,2%	23	23	19	20
15:00 - 16:00	45	11,6%	44	11,5%	23	21	22	22
16:00 - 17:00	36	9,2%	33	8,6%	17	16	19	17
17:00 - 18:00	25	6,4%	23	6,1%	12	11	13	12
18:00 - 19:00	12	3,1%	12	3,2%	6	6	6	6
19:00 - 20:00	15	3,9%	13	3,5%	8	7	7	6
20:00 - 21:00	11	2,8%	10	2,7%	5	5	6	6
21:00 - 22:00	5	1,3%	6	1,6%	3	3	3	3
22:00 - 23:00	4	0,9%	4	1,0%	1	2	3	2
23:00 - 24:00	3	0,6%	3	0,7%	1	1	1	1

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	336
ma 26-jun	310
di 27-jun	342
wo 28-jun	476
do 29-jun	323
vr 30-jun	444
za 1-jul	248
zo 2-jul	247
ma 3-jul	269
di 4-jul	346
wo 5-jul	258
do 6-jul	427
vr 7-jul	514
za 8-jul	464
zo 9-jul	253

VERKEERSTELLING

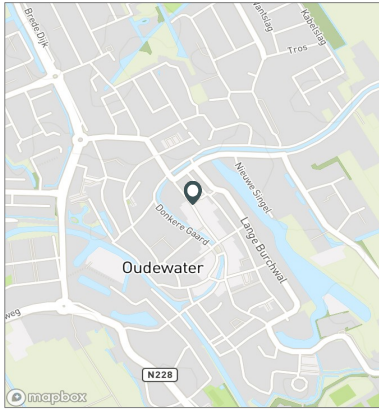
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Leeuweringerstraat
Oudewater
Tussen Gasthuissteeg en Vinkenbuurt
Ri. Noordoost (Vinkenbuurt)

Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: XTNT
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

LEEUWERINGERSTRAAT, OUDEWATER

Tussen Gasthuissteeg en Vinkenbuurt



INTENSITEITEN

	Ri. Noordoost			
	Werkdag		Weekdag	
Etmaal (0-24u)	372	100%	348	100%
Dag (7-19u)	293	78,9%	278	79,9%
Avond (19-23u)	56	14,9%	48	13,8%
Nacht (23-7u)	23	6,2%	22	6,3%
Ochtendspits (7-9u)	35	9,4%	31	8,8%
Avondspits (16-18u)	69	18,5%	58	16,8%

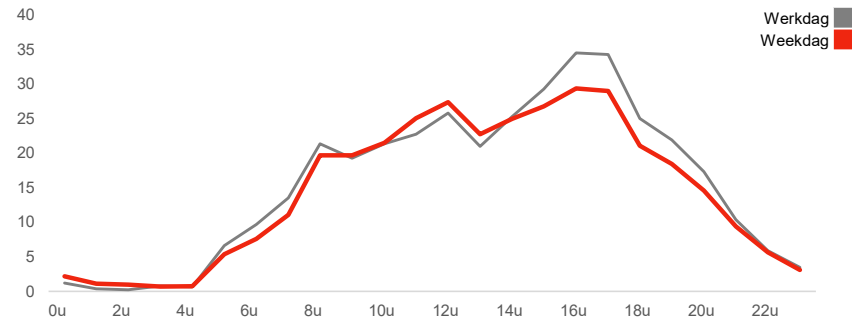
UURCIJFERS

	Ri. Noordoost			
	Werkdag		Weekdag	
00:00 - 01:00	1	0,3%	2	0,6%
01:00 - 02:00	0	0,1%	1	0,3%
02:00 - 03:00	0	0,1%	1	0,3%
03:00 - 04:00	1	0,2%	1	0,2%
04:00 - 05:00	1	0,2%	1	0,2%
05:00 - 06:00	7	1,8%	5	1,5%
06:00 - 07:00	10	2,6%	8	2,2%
07:00 - 08:00	14	3,6%	11	3,2%
08:00 - 09:00	21	5,7%	20	5,7%
09:00 - 10:00	19	5,2%	20	5,7%
10:00 - 11:00	21	5,7%	22	6,2%
11:00 - 12:00	23	6,1%	25	7,2%
12:00 - 13:00	26	6,9%	27	7,9%
13:00 - 14:00	21	5,6%	23	6,5%
14:00 - 15:00	25	6,8%	25	7,2%
15:00 - 16:00	29	7,9%	27	7,7%
16:00 - 17:00	35	9,3%	29	8,4%
17:00 - 18:00	34	9,2%	29	8,3%
18:00 - 19:00	25	6,7%	21	6,1%
19:00 - 20:00	22	5,9%	18	5,3%
20:00 - 21:00	17	4,7%	15	4,2%
21:00 - 22:00	10	2,8%	9	2,7%
22:00 - 23:00	6	1,6%	6	1,6%
23:00 - 24:00	4	0,9%	3	0,9%

VOERTUIGVERDELING

	Ri. Noordoost			
	Werkdag		Weekdag	
Licht (L)	357	95,9%	336	96,5%
Middelzwaar (M)	11	2,9%	8	2,3%
Zwaar (Z)	5	1,2%	4	1,1%

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	241
ma 26-jun	385
di 27-jun	356
wo 28-jun	143
do 29-jun	470
vr 30-jun	479
za 1-jul	475
zo 2-jul	159
ma 3-jul	413
di 4-jul	441
wo 5-jul	146
do 6-jul	468
vr 7-jul	425
za 8-jul	381
zo 9-jul	137

SNELHEID

	Ri. Noordoost
Gem. snelheid	14
V85	20
< 15 km/u	45%
15 - 20 km/u	39,2%
20 - 25 km/u	12,8%
25 - 30 km/u	2,4%
30 - 35 km/u	0,5%
35 - 40 km/u	0,1%
40 - 45 km/u	0%
> 45 km/u	0%

VERKEERSTELLING

Bromfietzers en fietsers

Meetlocatie

Leeuweringerstraat
Oudewater

Tussen Gasthuissteeg en Vinkenbuurt
Ri. 1 = Ri. Noordoost (Vinkenbuurt)
Ri. 2 = Ri. Zuidwest (Gasthuissteeg)

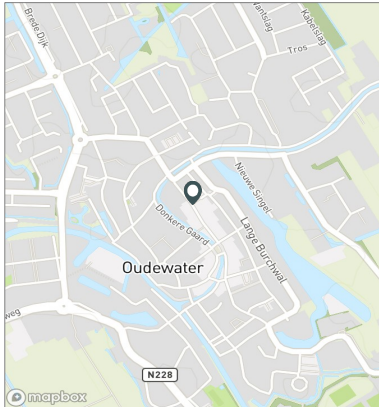
Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023

Methodiek: Telslangen

In opdracht van: XTNT

Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

LEEUWERINGERSTRAAT, OUDEWATER

Tussen Gasthuissteeg en Vinkenbuurt

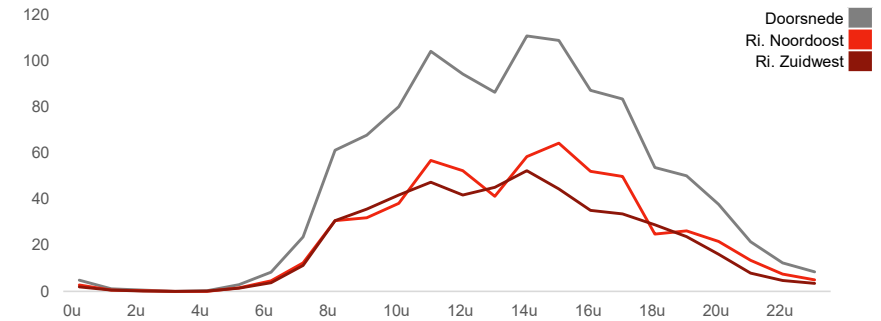
INTENSITEITEN

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	1110	100%	1103	100%	598	600	513	503
Dag (7-19u)	962	86,6%	949	86,0%	513	506	448	443
Avond (19-23u)	122	11,0%	119	10,8%	69	71	53	48
Nacht (23-7u)	27	2,4%	35	3,2%	15	23	12	12
Ochtendspits (7-9u)	85	7,6%	77	7,0%	43	38	42	40
Avondspits (16-18u)	171	15,4%	155	14,1%	102	92	69	64

UURCIJFERS

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
00:00 - 01:00	5	0,4%	7	0,6%	3	5	2	2
01:00 - 02:00	1	0,1%	5	0,5%	1	3	1	2
02:00 - 03:00	1	0,0%	4	0,3%	0	3	0	1
03:00 - 04:00	0	0,0%	1	0,1%	0	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0,0%	1	0,1%	0	0	0	0
05:00 - 06:00	3	0,3%	2	0,2%	2	1	1	1
06:00 - 07:00	8	0,8%	7	0,6%	5	4	4	3
07:00 - 08:00	24	2,1%	21	1,9%	12	10	11	10
08:00 - 09:00	61	5,5%	57	5,1%	31	27	31	29
09:00 - 10:00	68	6,1%	65	5,9%	32	30	36	35
10:00 - 11:00	80	7,2%	83	7,6%	38	40	42	43
11:00 - 12:00	104	9,4%	110	10,0%	57	62	47	49
12:00 - 13:00	94	8,5%	102	9,3%	52	57	42	45
13:00 - 14:00	86	7,8%	91	8,2%	41	44	45	47
14:00 - 15:00	111	10,0%	112	10,2%	59	60	52	52
15:00 - 16:00	109	9,8%	102	9,3%	64	60	45	42
16:00 - 17:00	87	7,9%	81	7,4%	52	48	35	33
17:00 - 18:00	84	7,5%	74	6,7%	50	44	34	31
18:00 - 19:00	54	4,8%	50	4,6%	25	22	29	28
19:00 - 20:00	50	4,5%	48	4,3%	26	26	24	22
20:00 - 21:00	38	3,4%	37	3,4%	22	22	16	15
21:00 - 22:00	22	1,9%	21	1,9%	14	13	8	8
22:00 - 23:00	12	1,1%	13	1,2%	8	9	5	4
23:00 - 24:00	9	0,8%	10	0,9%	5	6	4	3

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	1055
ma 26-jun	1050
di 27-jun	1140
wo 28-jun	1058
do 29-jun	1026
vr 30-jun	1194
za 1-jul	784
zo 2-jul	860
ma 3-jul	843
di 4-jul	1075
wo 5-jul	676
do 6-jul	1233
vr 7-jul	1414
za 8-jul	1492
zo 9-jul	877

VERKEERSTELLING

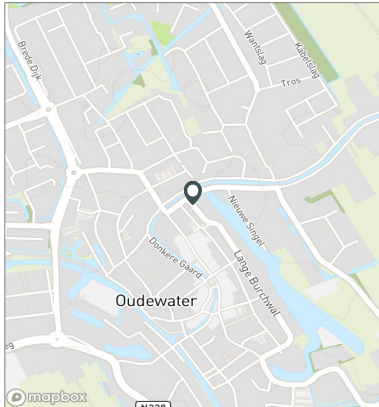
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Lange Burchwal
Oudewater
Tussen Reijersteeg en Vinkenbuurt
Ri. 1 = Ri. Noordoost (Vinkenbuurt)
Ri. 2 = Ri. Zuidwest (Reijersteeg)

Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: XTNT
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

LANGE BURCHWAL, OUDEWATER

Tussen Reijersteeg en Vinkenbuurt



INTENSITEITEN

	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	2160	100%	1978	100%	1185	883
Dag (7-19u)	1766	81,7%	1616	81,7%	968	722
Avond (19-23u)	261	12,1%	242	12,2%	142	108
Nacht (23-7u)	134	6,2%	121	6,1%	75	52
Ochtendspits (7-9u)	251	11,6%	199	10,1%	145	83
Avondspits (16-18u)	359	16,6%	314	15,9%	191	168

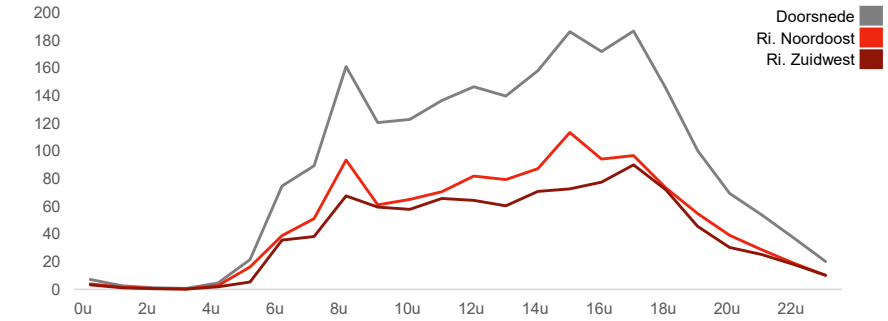
UURCIJFERS

	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
00:00 - 01:00	7	0,3%	12	0,6%	4	6
01:00 - 02:00	3	0,1%	6	0,3%	2	3
02:00 - 03:00	1	0,1%	3	0,1%	1	1
03:00 - 04:00	1	0,0%	2	0,1%	0	1
04:00 - 05:00	5	0,2%	4	0,2%	3	2
05:00 - 06:00	22	1,0%	18	0,9%	16	13
06:00 - 07:00	75	3,5%	57	2,9%	39	30
07:00 - 08:00	89	4,1%	71	3,6%	51	41
08:00 - 09:00	161	7,5%	128	6,5%	94	75
09:00 - 10:00	121	5,6%	110	5,6%	61	58
10:00 - 11:00	123	5,7%	121	6,1%	65	58
11:00 - 12:00	136	6,3%	137	6,9%	71	73
12:00 - 13:00	147	6,8%	152	7,7%	82	86
13:00 - 14:00	140	6,5%	139	7,0%	79	78
14:00 - 15:00	158	7,3%	150	7,6%	87	85
15:00 - 16:00	186	8,6%	166	8,4%	114	99
16:00 - 17:00	172	8,0%	154	7,8%	94	85
17:00 - 18:00	187	8,6%	160	8,1%	97	84
18:00 - 19:00	145	6,7%	127	6,4%	73	65
19:00 - 20:00	100	4,6%	90	4,5%	55	49
20:00 - 21:00	70	3,2%	66	3,3%	39	38
21:00 - 22:00	54	2,5%	51	2,6%	29	28
22:00 - 23:00	37	1,7%	35	1,8%	19	18
23:00 - 24:00	20	0,9%	20	1,0%	10	10

VOERTUIGVERDELING

	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht (L)	2081	96,3%	1914	96,7%	96,5%	96,8%
Middelzwaar (M)	54	2,5%	44	2,2%	2,4%	2,2%
Zwaar (Z)	25	1,1%	20	1,0%	1,1%	1,0%

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	1129
ma 26-jun	1896
di 27-jun	2050
wo 28-jun	2426
do 29-jun	2221
vr 30-jun	2367
za 1-jul	2090
zo 2-jul	1356
ma 3-jul	1912
di 4-jul	2458
wo 5-jul	2467
do 6-jul	2190
vr 7-jul	1886
za 8-jul	1678
zo 9-jul	1128

SNELHEID

	Doorsnede	Ri. Noordoost	Ri. Zuidwest
Gem. snelheid V85	28	28	28
< 15 km/u	1,3%	1,4%	1,2%
15 - 20 km/u	6%	6,5%	5,4%
20 - 25 km/u	19,1%	19,1%	19,2%
25 - 30 km/u	36,9%	35,6%	38,5%
30 - 35 km/u	26,7%	26,9%	26,5%
35 - 40 km/u	8,1%	8,4%	7,7%
40 - 45 km/u	1,5%	1,6%	1,3%
> 45 km/u	0,4%	0,5%	0,3%

VERKEERSTELLING

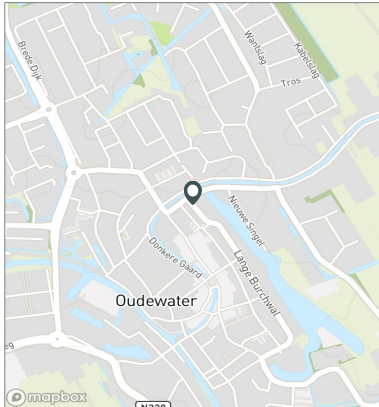
Bromfietzers en fietsers

Meetlocatie

Lange Burchwal
Oudewater
Tussen Reijersteeg en Vinkenbuurt
Ri. 1 = Ri. Noordoost (Vinkenbuurt)
Ri. 2 = Ri. Zuidwest (Reijersteeg)

Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023
Methodiek: Telslangen
In opdracht van: XTNT
Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

LANGE BURCHWAL, OUDEWATER

Tussen Reijersteeg en Vinkenbuurt

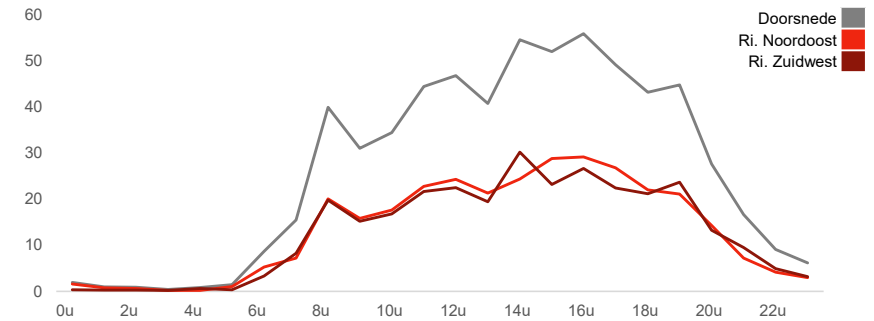
INTENSITEITEN

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	628	100%	591	100%	320	299	308	292
Dag (7-19u)	508	80,9%	477	80,7%	260	241	247	236
Avond (19-23u)	98	15,6%	90	15,2%	47	43	51	47
Nacht (23-7u)	22	3,4%	25	4,1%	13	15	9	9
Ochtendspits (7-9u)	55	8,8%	45	7,7%	27	22	28	23
Avondspits (16-18u)	105	16,7%	94	15,8%	56	49	49	44

UURCIJFERS

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
00:00 - 01:00	2	0,3%	4	0,6%	2	2	0	1
01:00 - 02:00	1	0,2%	2	0,3%	1	1	0	0
02:00 - 03:00	1	0,1%	3	0,5%	1	2	0	1
03:00 - 04:00	0	0,1%	1	0,1%	0	1	0	0
04:00 - 05:00	1	0,1%	1	0,2%	0	0	1	1
05:00 - 06:00	1	0,2%	1	0,2%	1	1	0	0
06:00 - 07:00	9	1,4%	7	1,2%	5	4	3	3
07:00 - 08:00	16	2,5%	13	2,2%	7	6	8	7
08:00 - 09:00	40	6,4%	32	5,5%	20	16	20	17
09:00 - 10:00	31	4,9%	28	4,8%	16	15	15	14
10:00 - 11:00	34	5,5%	35	5,9%	18	17	17	18
11:00 - 12:00	44	7,1%	44	7,5%	23	22	22	22
12:00 - 13:00	47	7,5%	47	7,9%	24	24	23	22
13:00 - 14:00	41	6,5%	42	7,2%	21	21	19	22
14:00 - 15:00	55	8,7%	52	8,8%	24	24	30	28
15:00 - 16:00	52	8,3%	52	8,7%	29	28	23	23
16:00 - 17:00	56	8,9%	49	8,3%	29	25	27	24
17:00 - 18:00	49	7,8%	44	7,5%	27	24	22	20
18:00 - 19:00	43	6,9%	38	6,4%	22	19	21	19
19:00 - 20:00	45	7,1%	39	6,5%	21	18	24	20
20:00 - 21:00	28	4,4%	26	4,4%	14	14	13	13
21:00 - 22:00	17	2,7%	16	2,7%	7	7	10	9
22:00 - 23:00	9	1,4%	9	1,5%	4	4	5	5
23:00 - 24:00	6	1,0%	6	1,1%	3	3	3	3

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	504
ma 26-jun	622
di 27-jun	672
wo 28-jun	712
do 29-jun	645
vr 30-jun	592
za 1-jul	317
zo 2-jul	419
ma 3-jul	485
di 4-jul	596
wo 5-jul	372
do 6-jul	602
vr 7-jul	630
za 8-jul	568
zo 9-jul	384

VERKEERSTELLING

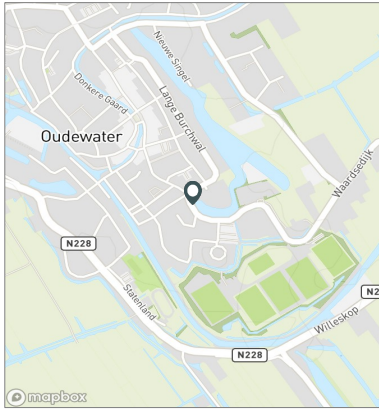
Motorvoertuigen

Meetlocatie

Waardsedijk
Oudewater
 Tussen Regina Pacisstraat en Zuiderwal
 Ri. 1 = Ri. Noord (Zuiderwal)
 Ri. 2 = Ri. Zuid (Regina Pacisstraat)

Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023
 Methodiek: Telslangen
 In opdracht van: XTNT
 Uitgevoerd door: Meetel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
 L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
 M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
 Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

WAARDEDIJK, OUDEWATER

Tussen Regina Pacisstraat en Zuiderwal



INTENSITEITEN

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Etmaal (0-24u)	1017	100%	923	100%	496	448	521	475
Dag (7-19u)	828	81,4%	748	81,1%	412	369	416	379
Avond (19-23u)	124	12,2%	114	12,4%	62	56	62	59
Nacht (23-7u)	66	6,5%	60	6,5%	23	23	43	37
Ochtendspits (7-9u)	134	13,2%	104	11,2%	62	48	72	56
Avondspits (16-18u)	182	17,9%	153	16,6%	92	77	90	76

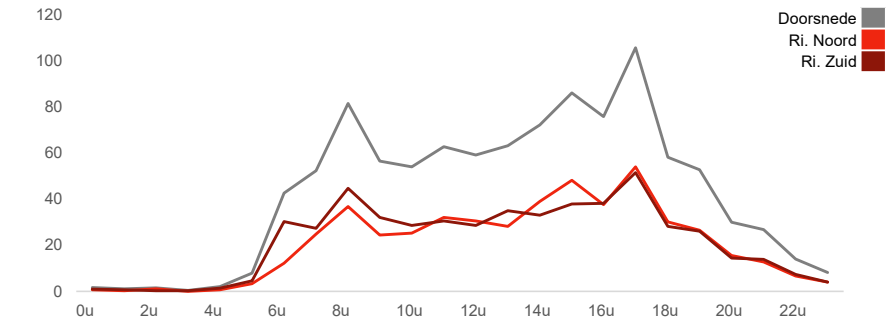
UURCIJFERS

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
00:00 - 01:00	2	0,2%	5	0,5%	1	2	1	2
01:00 - 02:00	1	0,1%	4	0,4%	0	2	1	2
02:00 - 03:00	2	0,1%	3	0,3%	1	2	0	1
03:00 - 04:00	1	0,0%	1	0,1%	0	0	0	1
04:00 - 05:00	2	0,2%	2	0,2%	1	1	1	1
05:00 - 06:00	8	0,8%	6	0,7%	3	3	5	4
06:00 - 07:00	43	4,2%	32	3,4%	12	9	30	22
07:00 - 08:00	52	5,1%	40	4,3%	25	19	27	21
08:00 - 09:00	82	8,0%	64	6,9%	37	29	45	35
09:00 - 10:00	57	5,6%	49	5,3%	25	22	32	27
10:00 - 11:00	54	5,3%	55	5,9%	25	26	29	29
11:00 - 12:00	63	6,2%	64	6,9%	32	32	31	32
12:00 - 13:00	59	5,8%	65	7,1%	31	34	29	31
13:00 - 14:00	63	6,2%	63	6,8%	28	28	35	35
14:00 - 15:00	72	7,1%	68	7,3%	39	36	33	32
15:00 - 16:00	86	8,5%	78	8,4%	48	42	38	36
16:00 - 17:00	76	7,5%	67	7,3%	38	34	38	34
17:00 - 18:00	106	10,4%	86	9,3%	54	43	52	43
18:00 - 19:00	58	5,7%	50	5,4%	30	25	28	25
19:00 - 20:00	53	5,2%	46	5,0%	27	23	26	24
20:00 - 21:00	30	2,9%	28	3,1%	16	14	14	15
21:00 - 22:00	27	2,6%	25	2,7%	13	12	14	13
22:00 - 23:00	14	1,4%	14	1,6%	7	7	7	7
23:00 - 24:00	8	0,8%	9	1,0%	4	5	4	5

VOERTUIGVERDELING

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Licht (L)	979	96,2%	891	96,5%	96,1%	96,4%	96,3%	96,6%
Middelzwaar (M)	24	2,3%	20	2,2%	2,4%	2,2%	2,3%	2,2%
Zwaar (Z)	15	1,4%	12	1,3%	1,5%	1,4%	1,4%	1,2%

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	631
ma 26-jun	970
di 27-jun	960
wo 28-jun	1117
do 29-jun	1218
vr 30-jun	1070
za 1-jul	860
zo 2-jul	642
ma 3-jul	913
di 4-jul	1041
wo 5-jul	935
do 6-jul	1099
vr 7-jul	840
za 8-jul	565
zo 9-jul	460

SNELHEID

	Doorsnede	Ri. Noord	Ri. Zuid
Gem. snelheid	27	27	27
V85	34	35	34
< 15 km/u	3,3%	3,5%	3,1%
15 - 20 km/u	10,6%	10,5%	10,7%
20 - 25 km/u	19,9%	19,6%	20,1%
25 - 30 km/u	29,2%	28,8%	29,6%
30 - 35 km/u	24,9%	24,8%	25%
35 - 40 km/u	9,8%	10,3%	9,2%
40 - 45 km/u	2%	2,1%	1,8%
> 45 km/u	0,5%	0,4%	0,5%

VERKEERSTELLING

Bromfietzers en fietsers

Meetlocatie

Waardsedijk

Oudewater

Tussen Regina Pacisstraat en Zuiderwal

Ri. 1 = Ri. Noord (Zuiderwal)

Ri. 2 = Ri. Zuid (Regina Pacisstraat)

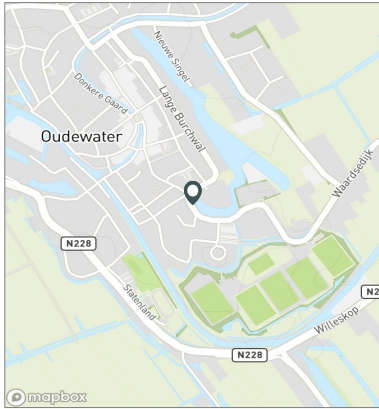
Meting

Meetperiode: 24 juni t/m 10 juli 2023

Methodiek: Telslangen

In opdracht van: XTNT

Uitgevoerd door: Meete!l



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

WAARDESEDIJK, OUDEWATER

Tussen Regina Pacisstraat en Zuiderwal

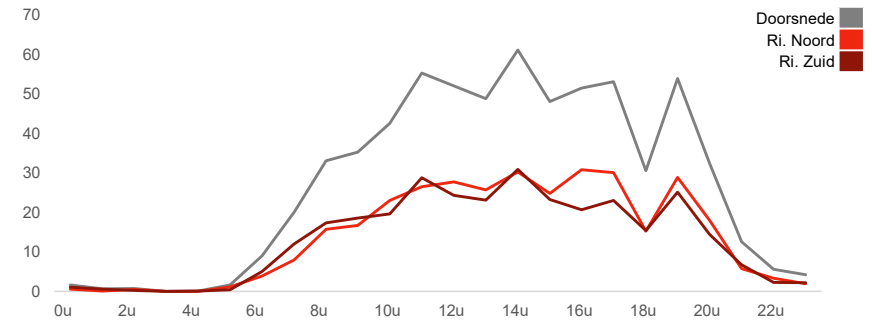
INTENSITEITEN

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
Etmaal (0-24u)	654	100%	683	100%	339	345	315	338
Dag (7-19u)	531	81,3%	562	82,2%	274	284	257	278
Avond (19-23u)	105	16,0%	98	14,4%	56	49	49	49
Nacht (23-7u)	18	2,8%	23	3,4%	8	12	10	11
Ochtendspits (7-9u)	53	8,1%	48	7,0%	24	21	29	27
Avondspits (16-18u)	105	16,0%	91	13,3%	61	50	44	40

UURCIJFERS

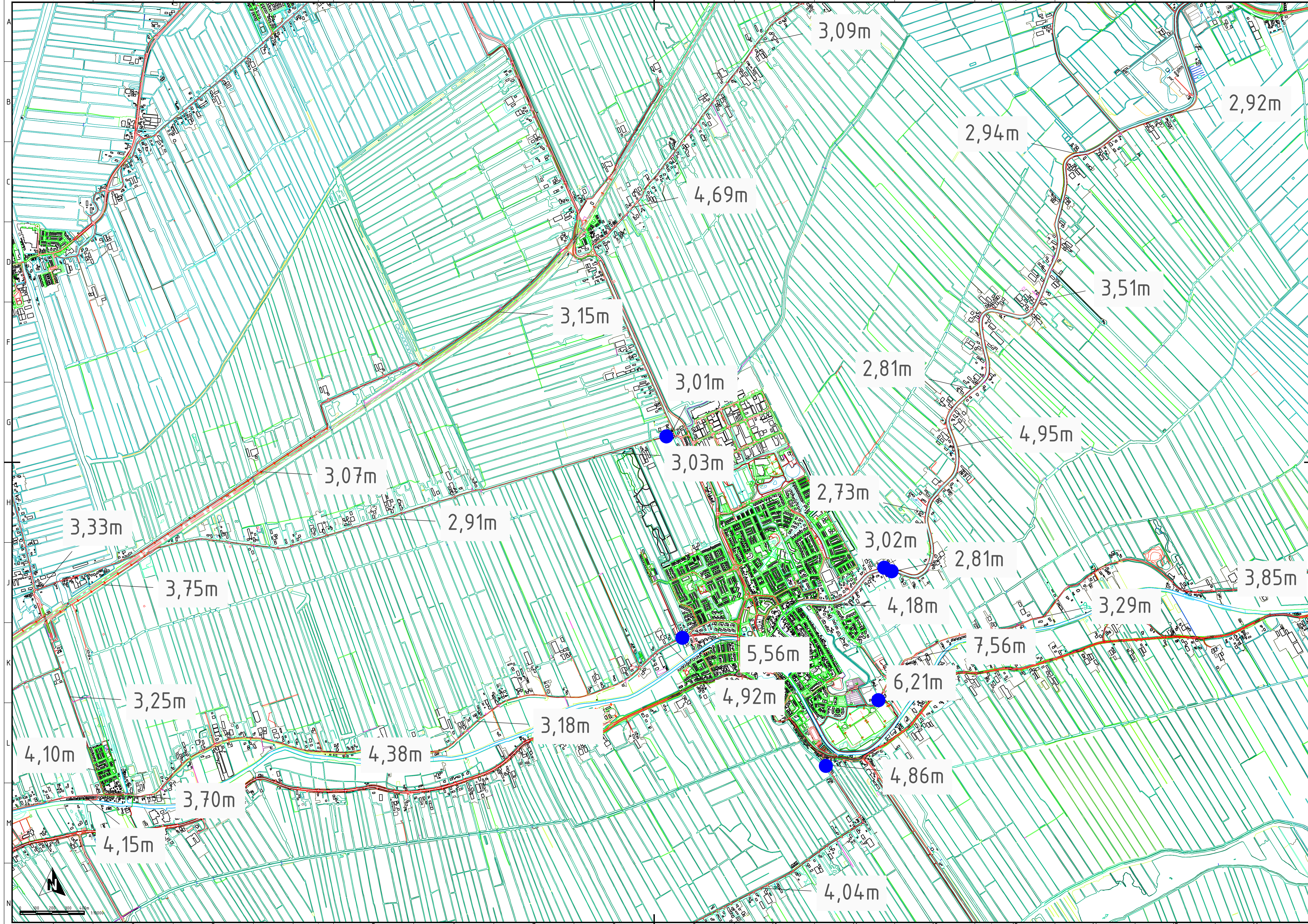
	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid			
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag		
00:00 - 01:00	2	0,2%	3	0,5%	1	2	1	1
01:00 - 02:00	1	0,1%	3	0,4%	0	1	1	1
02:00 - 03:00	1	0,1%	2	0,3%	1	1	0	1
03:00 - 04:00	0	0,0%	1	0,1%	0	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0,0%	0	0,1%	0	0	0	0
05:00 - 06:00	2	0,2%	2	0,2%	1	1	0	1
06:00 - 07:00	9	1,4%	7	1,0%	4	3	5	4
07:00 - 08:00	20	3,1%	18	2,6%	8	7	12	10
08:00 - 09:00	33	5,1%	30	4,4%	16	14	17	16
09:00 - 10:00	35	5,4%	42	6,2%	17	20	19	22
10:00 - 11:00	43	6,5%	54	8,0%	23	30	20	25
11:00 - 12:00	55	8,5%	69	10,1%	27	33	29	36
12:00 - 13:00	52	8,0%	63	9,2%	28	33	24	30
13:00 - 14:00	49	7,5%	57	8,3%	26	29	23	28
14:00 - 15:00	61	9,3%	65	9,5%	30	31	31	34
15:00 - 16:00	48	7,4%	44	6,4%	25	22	23	22
16:00 - 17:00	52	7,9%	46	6,7%	31	26	21	20
17:00 - 18:00	53	8,1%	45	6,6%	30	24	23	20
18:00 - 19:00	31	4,7%	29	4,3%	15	14	15	15
19:00 - 20:00	54	8,2%	46	6,7%	29	23	25	23
20:00 - 21:00	32	5,0%	31	4,6%	18	16	14	15
21:00 - 22:00	13	1,9%	14	2,0%	6	6	7	7
22:00 - 23:00	6	0,9%	7	1,0%	3	4	2	4
23:00 - 24:00	4	0,6%	6	0,8%	2	3	2	3

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING

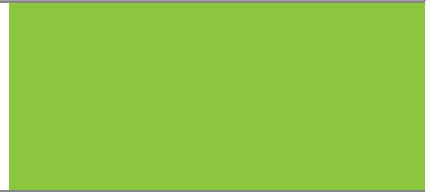


ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
zo 25-jun	896
ma 26-jun	661
di 27-jun	760
wo 28-jun	673
do 29-jun	630
vr 30-jun	701
za 1-jul	305
zo 2-jul	812
ma 3-jul	474
di 4-jul	575
wo 5-jul	267
do 6-jul	694
vr 7-jul	701
za 8-jul	662
zo 9-jul	712



Bijlage 4 Enquêteresultaten



Verkeer Buitengebied Oudewater

Geachte heer/mevrouw,

Hoe ervaart u de wegen in het buitengebied van Oudewater? De gemeente Oudewater wil dat graag weten aan de hand van deze vragenlijst.

Onderzoeks- en adviesbureau XTNT doet voor de gemeente Oudewater een onderzoek naar de wegen in het buitengebied van de gemeente. Met het onderzoek komt de gemeente meer te weten over:

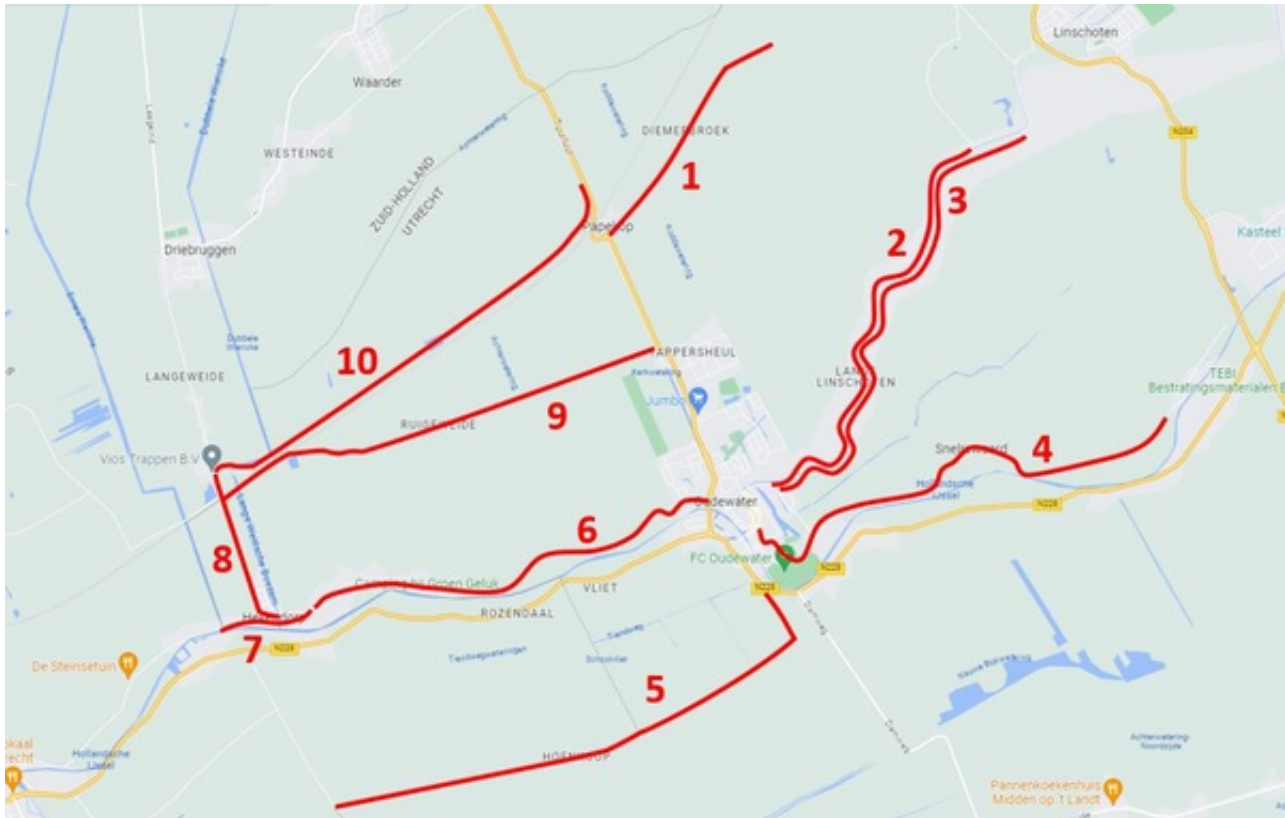
- de kwaliteit van de wegen;
- het (vracht)verkeer over de wegen;
- de ervaring van aanwonenden en gebruikers van deze wegen.

Voor dit laatste vragen wij uw hulp, daarom vragen wij u om een korte vragenlijst in te vullen. Het invullen van de vragenlijst duurt ongeveer 15 minuten.

Privacyvoorwaarde

U kunt deze vragenlijst anoniem invullen. Wij vragen u niet om uw naam of adres op te geven. Na afloop van het onderzoek vernietigen wij alle vragenlijsten.

Alvast bedankt voor uw tijd!



Beste deelnemer,

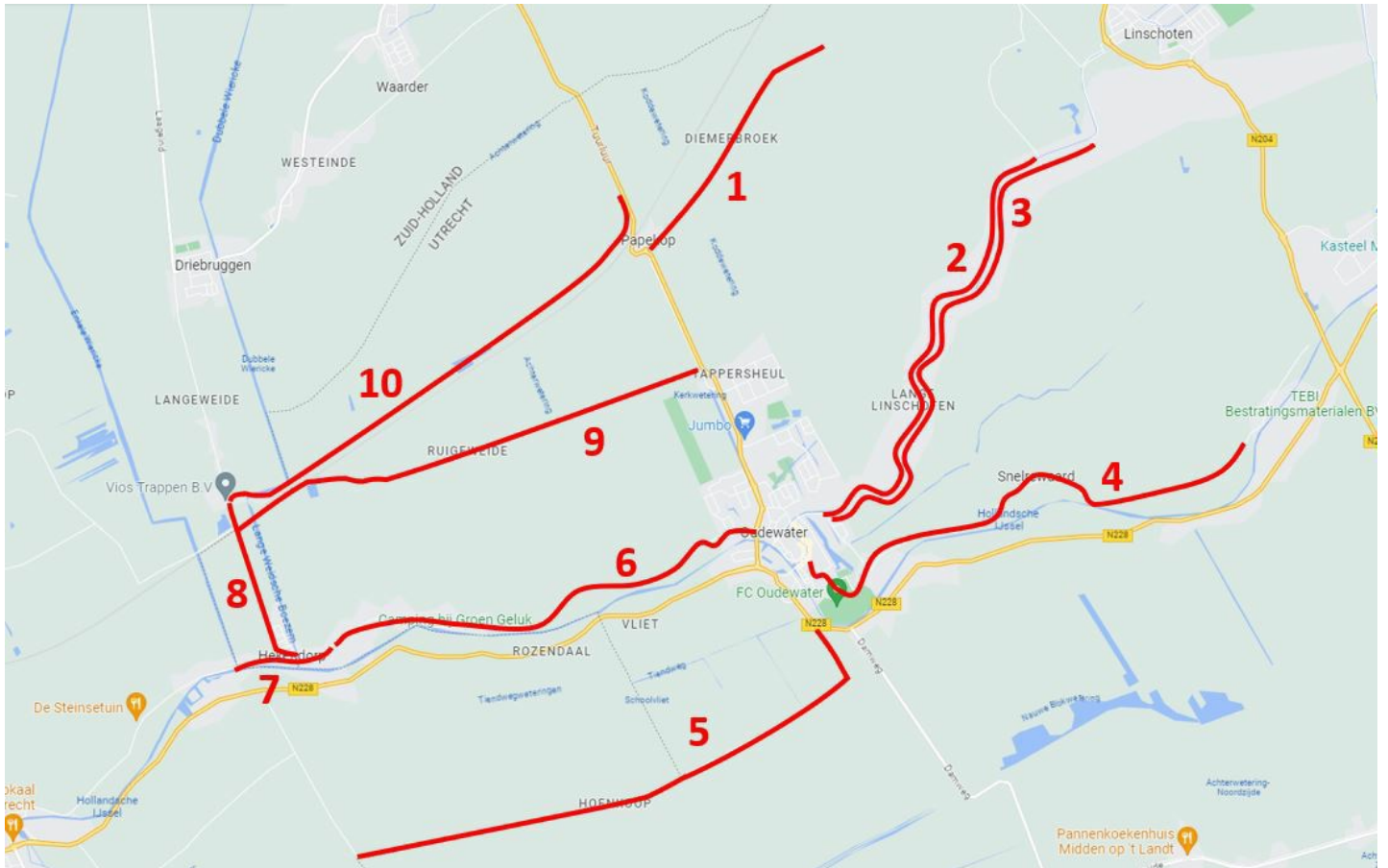
In deze vragenlijst focussen wij ons op specifieke wegen in het buitengebied. Dit zijn de rode wegen met een nummer in de afbeelding. In de vragenlijst verwijzen wij naar de rode wegen aan de hand van dit nummer. De wegen zijn als volgt genummerd:

1. Diemerbroek
2. Noord-Linschoterzandweg/Noord-Linschoterdijk
3. Zuid-Linschoterzandweg
4. Waardsedijk
5. De Meent / Hoenkoopse Buurtweg
6. Hekendorpse Buurt / Hekendorperweg
7. Goejanverwelle
8. Opweg
9. Ruige Weide

10. Hogebrug

Waar woont u?

Vraag instructies: *Kies één antwoord*



- Ik woon aan een van de rode wegen op de kaart
- Ik woon in de plaats Hekendorp, maar niet aan een van deze wegen
- Ik woon in de plaats of gemeente Oudewater, maar niet aan een van deze wegen
- Ik woon niet in de gemeente Oudewater, maar maak wel gebruik van (een van) deze wegen
- Zeg ik liever niet

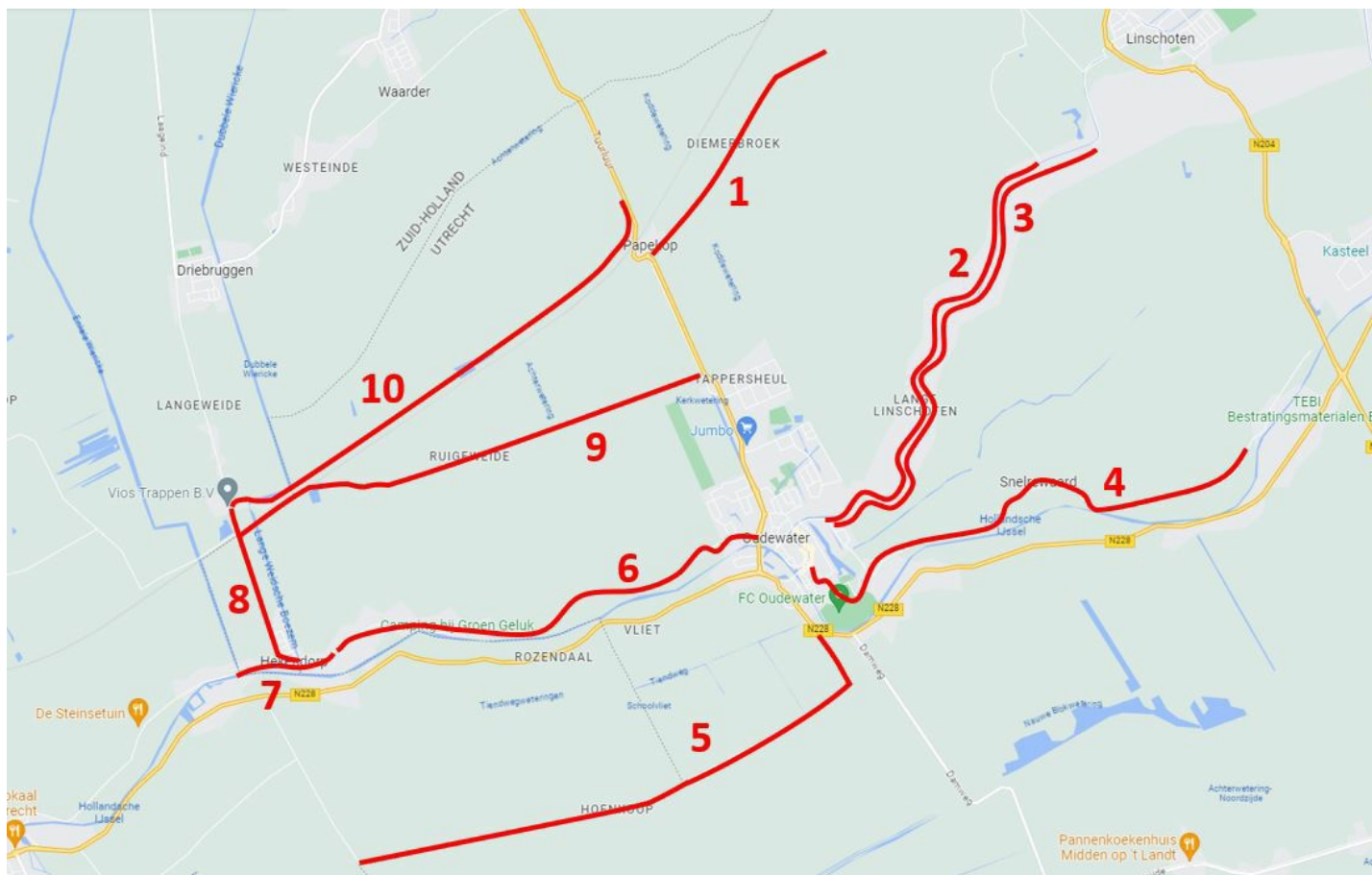
Aan welke weg woont u?

Vraag instructies: *De nummers komen overeen met de wegen op de kaart*

- Weg 1: Diemerbroek
- Weg 2: Noord-Linschoterzandweg/Noord-Linschoterdijk
- Weg 3: Zuid-Linschoterzandweg
- Weg 4: Waardsedijk
- Weg 5: De Meent / Hoenkoopse Buurtweg
- Weg 6: Hekendorpse Buurt / Hekendorperweg
- Weg 7: Goejanverwelle
- Weg 8: Opweg
- Weg 9: Ruige Weide
- Weg 10: Hogebrug
- Zeg ik liever niet

Hoe regelmatig rijdt u over de rode wegen ?

Vraag instructies: *de nummers komen overeen met de rode wegen op de kaart*

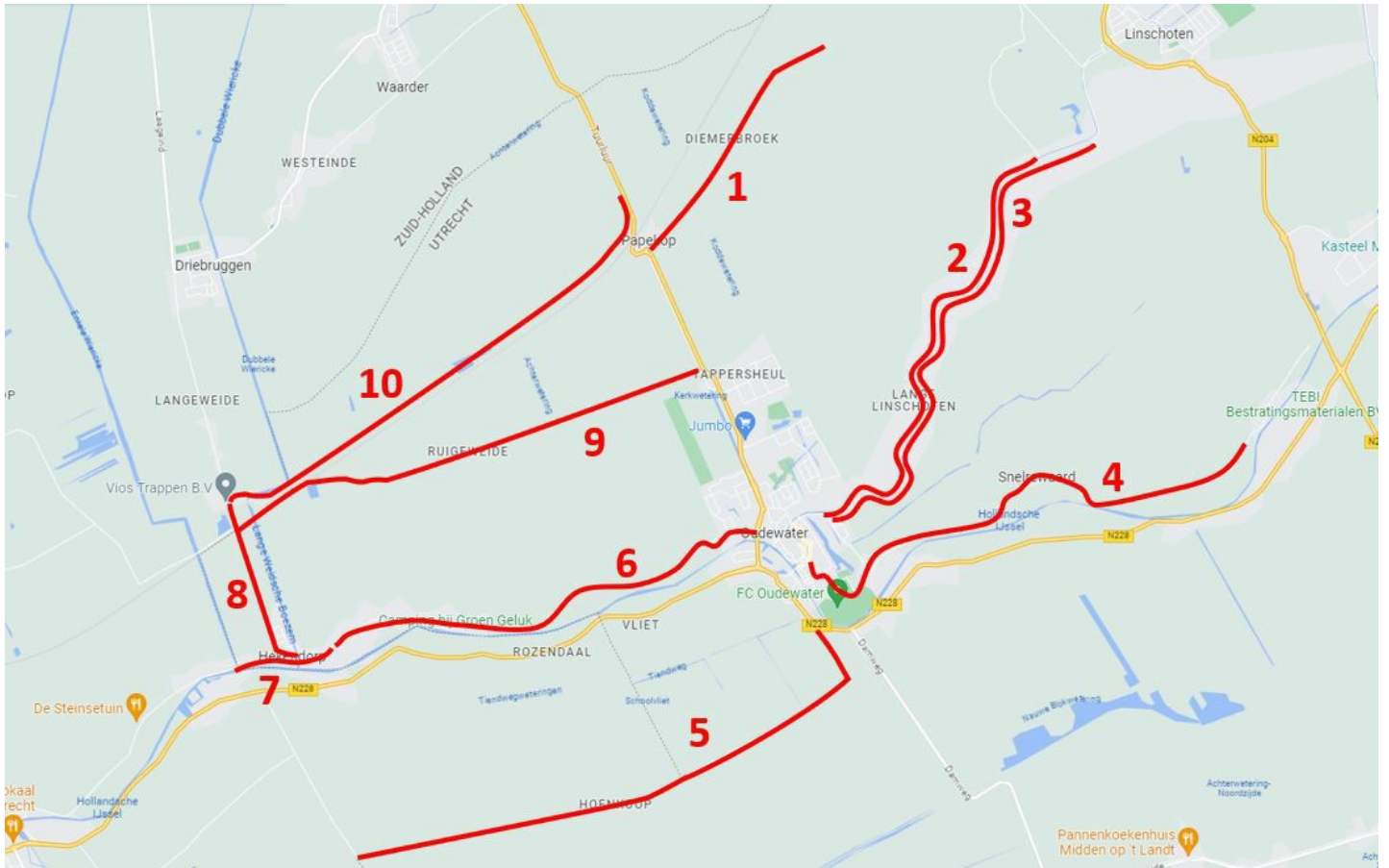


	Dagelijks	Meer dan 4 dagen per week	Ongeveer 1 dag per week	Enkele keren per maand	Maandelijks of minder	(Bijna) nooit
Weg 1	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Weg 2	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Weg 3	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Weg 4	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Weg 5	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Weg 6	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Weg 7	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Weg 8	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Weg 9	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Weg 10	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Voor welk type reis maakt u vooral gebruik van deze wegen?

Vraag instructies: *Meerdere antwoorden zijn mogelijk. Wegen waar u weinig rijdt mag u leeg laten. De nummers komen overeen met de rode wegen op de kaart*

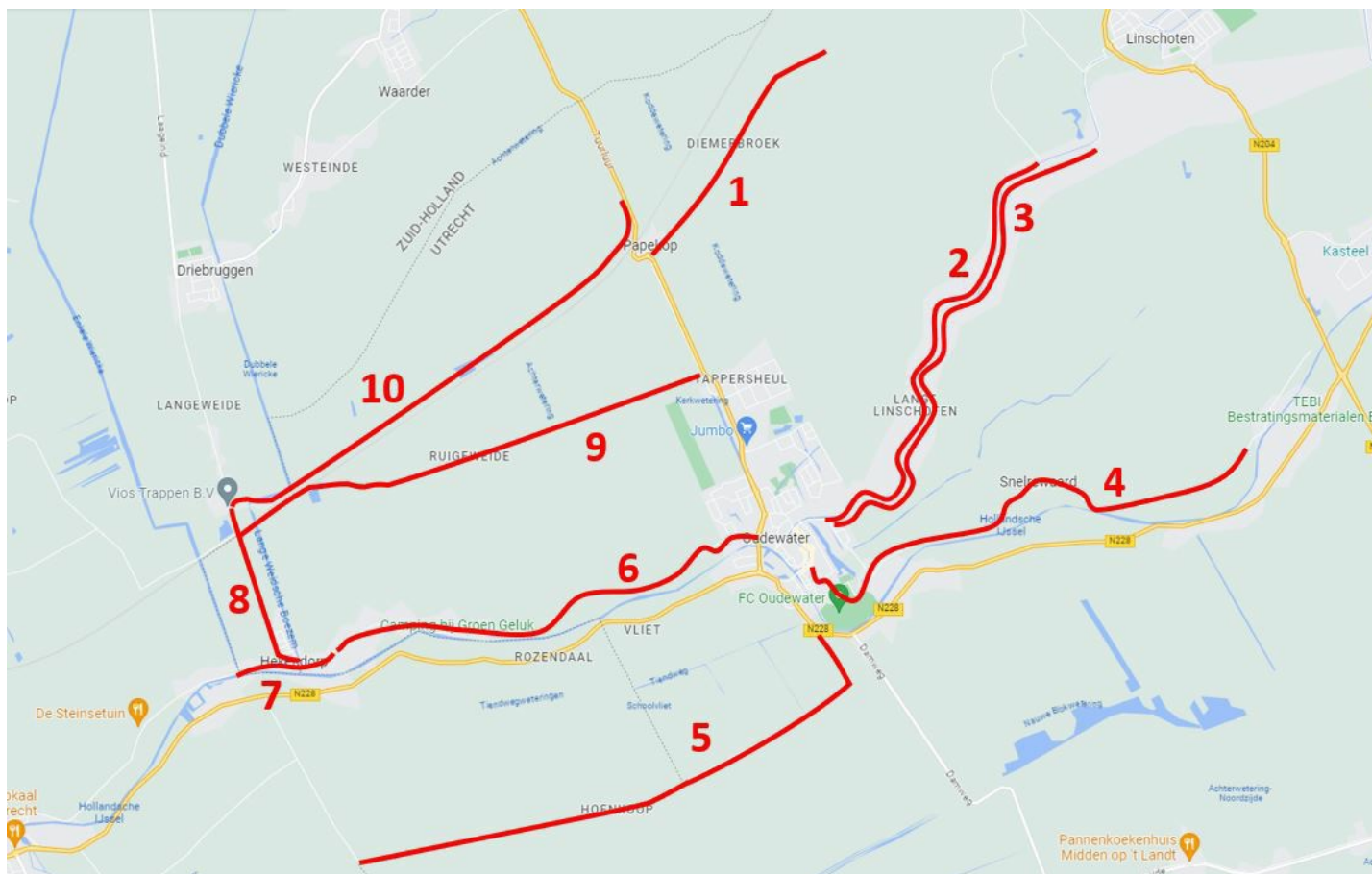


	Woon-werk	Schoolroute	Recreatief	Boodschappen/winkelen	Visite/familiebezoek	Anders
Weg 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weg 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weg 3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weg 4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weg 5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weg 6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Weg 7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weg 8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weg 9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weg 10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

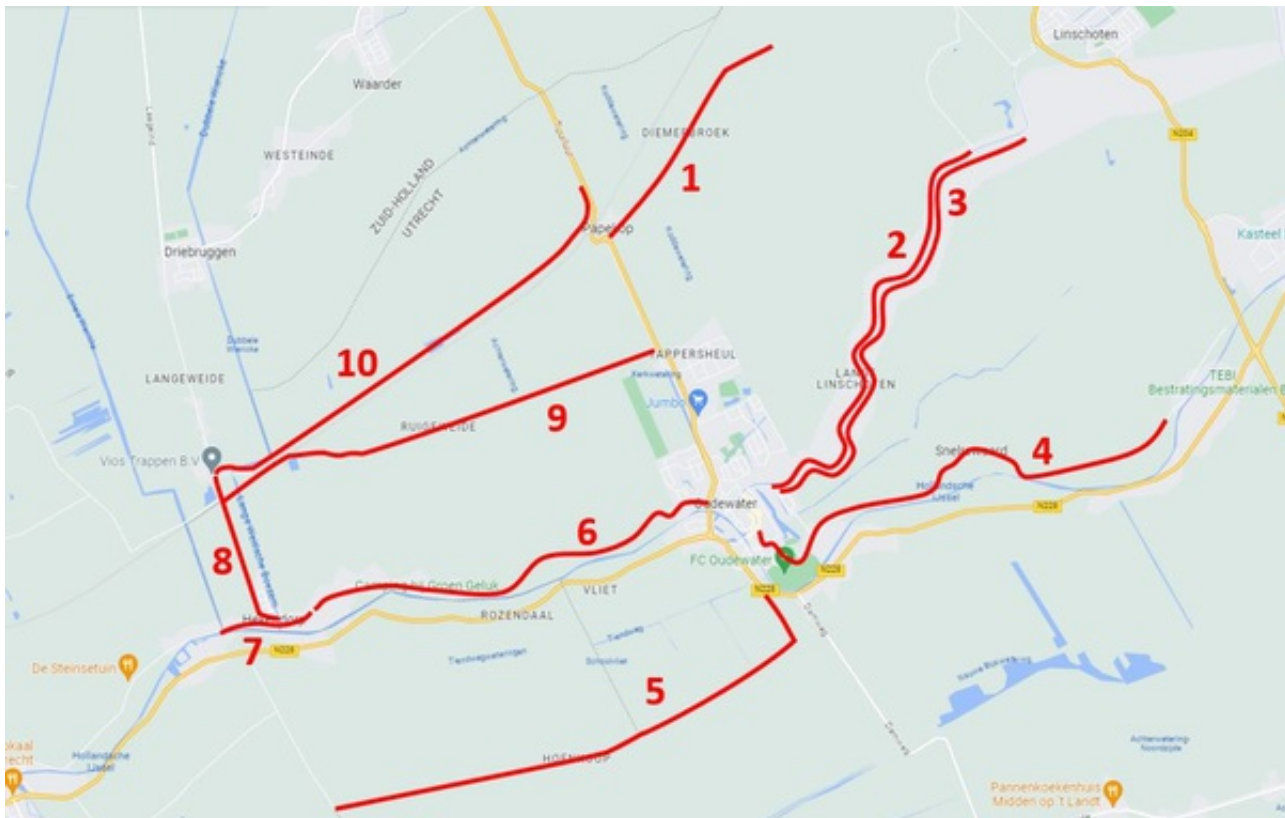
Met welk voertuig maakt u gebruik van deze wegen?

Vraag instructies: *Meerdere antwoorden zijn mogelijk. Wegen waar u weinig rijdt mag u leeg laten. De nummers komen overeen met de rode wegen op de kaart*



	Lopen	Fietsen	Auto	Landbouwvoertuig	Vrachtwagen	Anders
Weg 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weg 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weg 3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weg 4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Weg 5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weg 6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weg 7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weg 8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weg 9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weg 10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Beoordeel de rode wegen met een rapportcijfer voor verkeersveiligheid? (1 - zeer onveilig, 10 - zeer veilig)

Wegen waar u weinig rijdt, mag u leeg laten. De nummers komen overeen met de rode wegen op de kaart.

Weg 1: Diemerbroek

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆ / 10

Weg 2: Noord-Linschoterzandweg/Noord-Linschoterdijk

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆ / 10

Weg 3: Zuid-Linschoterzandweg

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆ / 10

Weg 4: Waardsedijk

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆ / 10

Weg 5: De Meent / Hoenkoopse Buurtweg

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆ / 10

Weg 6: Hekendorpse Buurt/Hekendorperweg

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆ / 10

Weg 7: Goejanverwelle

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆ / 10

Weg 8: Opweg

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆ / 10

Weg 9: Ruige Weide

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆ / 10

Weg 10: Hogebrug

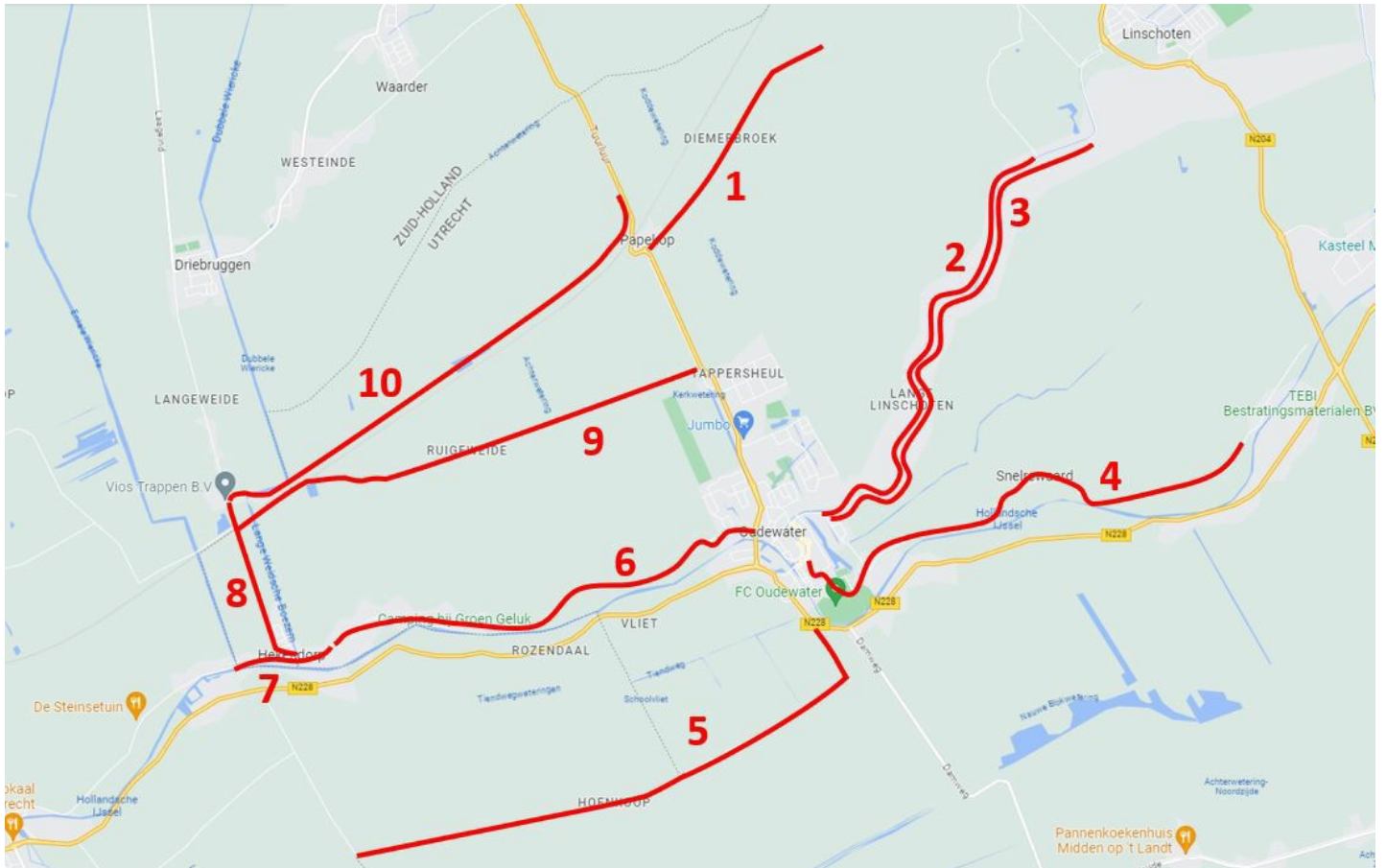
☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆ / 10

Mocht u uw rapportcijfers willen toelichten, dan mag dat hieronder

Vraag instructies: *Benoem duidelijk de wegnummers of straatnamen die u bedoelt*

Kunt u aangeven hoe u deze wegen beoordeelt?

Vraag instructies: *Meerdere antwoorden zijn mogelijk. Wegen waar u weinig rijdt mag u leeg laten. De nummers komen overeen met de rode wegen op de kaart*



	Het is te druk	Er rijdt teveel vrachtverkeer	Er rijdt teveel landbouwverkeer	Er wordt te hard gereden	Tegenliggers zijn lastig te passeren	Fietsers en voetgangers zijn lastig te passeren
Weg 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weg 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Weg 3

Weg 4

Weg 5

Weg 6

Weg 7

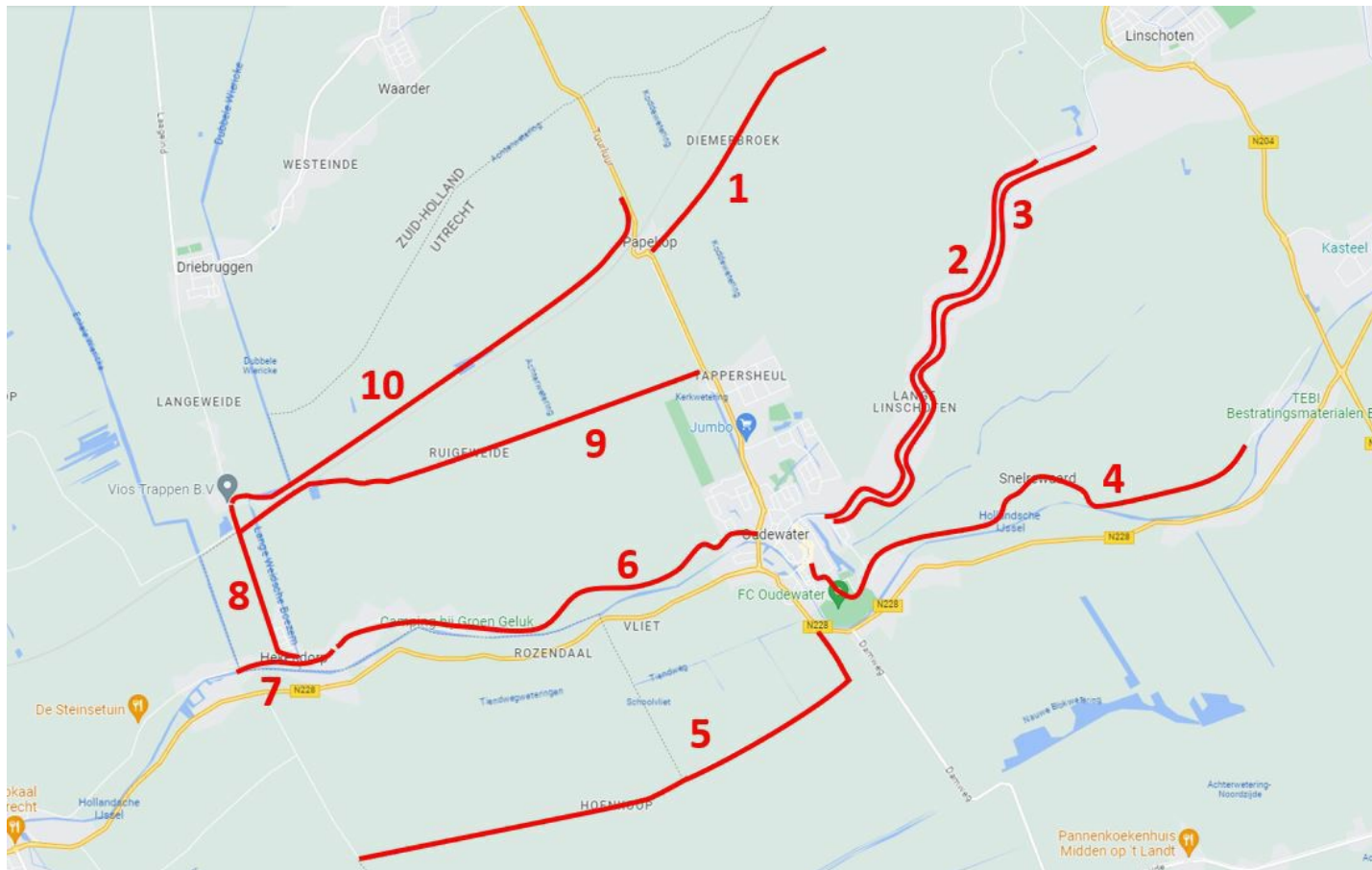
Weg 8

Weg 9

Weg 10

Kunt u aangeven hoe u deze wegen beoordeelt?

Vraag instructies: *Meerdere antwoorden zijn mogelijk. Wegen waar u weinig rijdt mag u leeg laten. De nummers komen overeen met de rode wegen op de kaart*



	Tegenliggers zijn slecht zichtbaar	Er zijn veel in- en uitritten	Asociaal rijgedrag	Gevaarlijk voor kinderen	Geluidsoverlast	Trillingsoverlast	Het asfalt wordt slecht onderhouden
Weg 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weg 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weg 3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weg 4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weg 5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weg 6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Weg 7

Weg 8

Weg 9

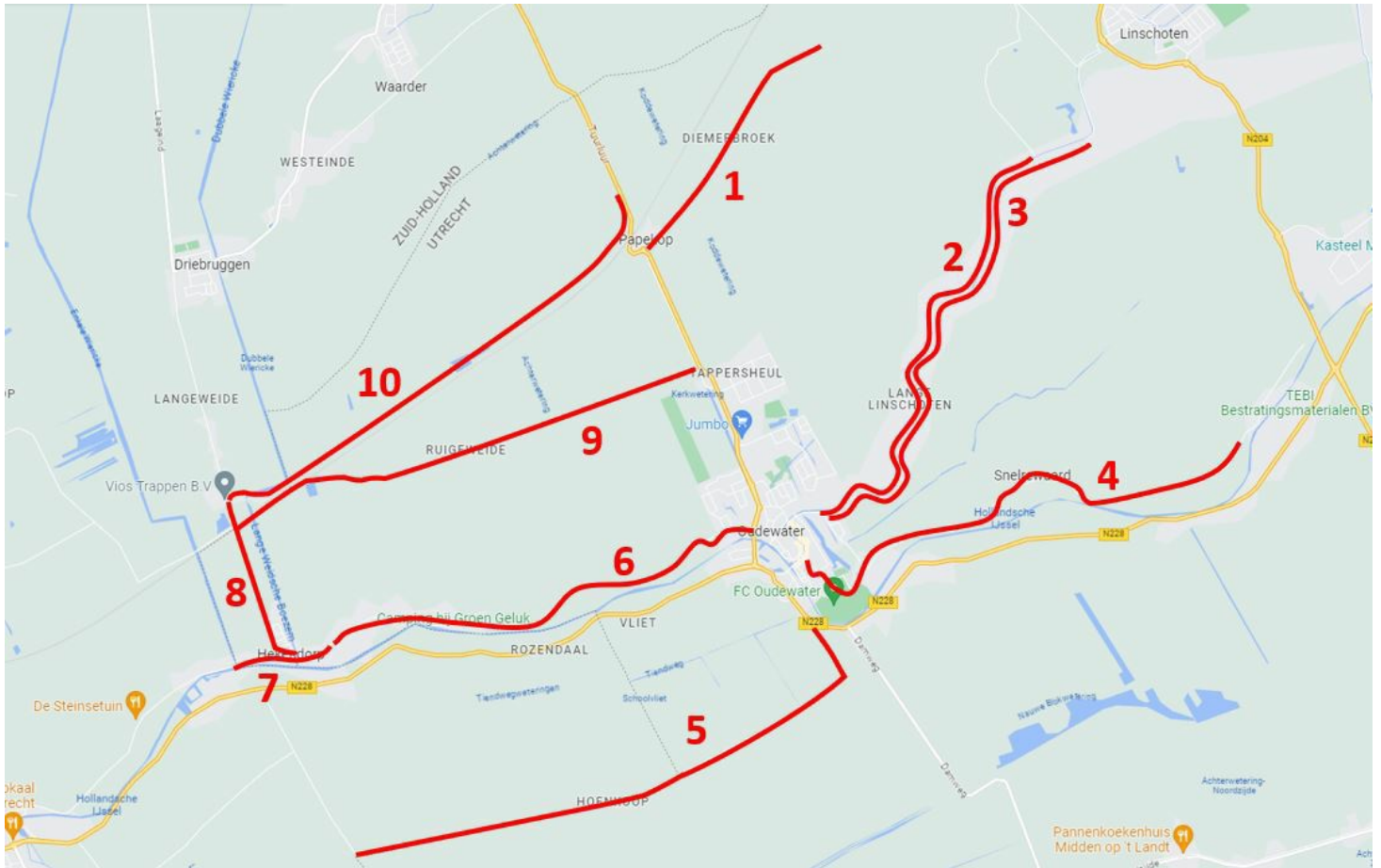
Weg 10

Mocht u uw keuzes willen toelichten, dan mag dat hieronder

Vraag instructies: *Benoem duidelijk de wegnummers of straatnamen die u bedoelt*

Kunt u aangeven wat u het liefst verbeterd zou zien aan de rode wegen in het buitengebied?

Vraag instructies: *Kies alleen de wegen waar u verbeteringen wenst en noem het wegnummer waar het over gaat. Bijvoorbeeld: Weg 1: Mijn verbetering is... Weg 4: Ik zou graag... Weg 5: Hier zou het...*



Als u verder nog iets kwijt wil over de wegen in het buitengebied, kunt u dat hieronder doen.

Vraag instructies: *Benoem duidelijk de wegnummers of straatnamen die u bedoelt*

Algemene opvallendheden

Meest voorkomende algemene oplossingen gingen over:

- 1. Snelheid** verlaging, maatregelen en handhaving vanwege de veiligheid
- 2. Asphalt- en bermonderhoud** scheuren en gaten in de weg en hoogteverschil met de bermen
- 3. Zwaar en landbouwverkeer** verbieden of huidig verbod handhaven (tijdens spits/school)
- 4. Doorgaand verkeer** wegafsluiten of handhaven op doorgaand verkeer (tijdens spits/weekend)
- 5. Groenonderhoud** overgroeide bermen en overhangende takken zorgen voor slecht zicht in voornamelijk de bochten
- 6. Actieve Mobiliteit** fiets- en wandelpaden, auto te gast, fietsstraten
- 7. Passeerhavens** meer havens, duidelijkere voorrang en wat wel en geen haven is
- 8. Recreatie** verminderen van overlast door motoren, wielrenners en caravans (geluidsoverlast, weg versperren, hard rijden)

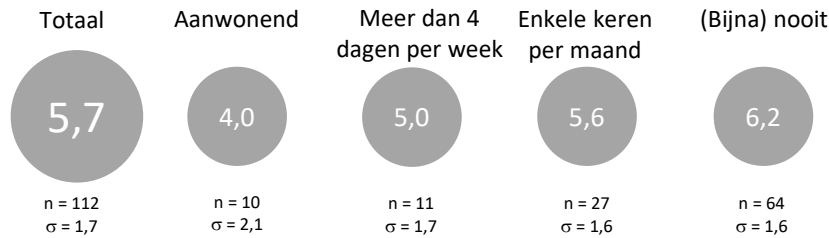
Algemene opvallendheden

Opvallende beperkt genoemde oplossingen gingen over:

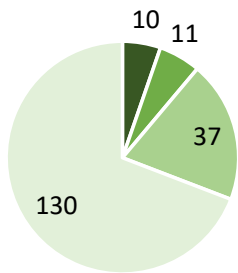
- Instellen eenrichtingsverkeer voor iedereen of enkel voor vrachtwagens
- Handhaven op associaal gedrag Zoals geluidsoverlast, geen voorrang verlenen, afsnijden
- Verminderen bedrijven Huidige bedrijven verplaatsen en geen nieuwe toestaan
- Bochtverbeteringen Spiegels in bochten, verbreden voor beter zicht, betere doorkijk
- Navigatie zwaar verkeer Zo aanpassen dat zij zo min mogelijk binnendoor rijden
- Overleg met bedrijven Over aanrijroutes en gedrag zwaar verkeer of meebetalen
- Onderzoek attractiepunten Bepaal mogelijk nieuwe aanrijroutes
- Aanpassing weginrichting Optisch versmallen, kleurgebruik, andere wegmarkering
Inrichting Korter Waarder in Nieuwerbrug
- Gevaarlijke weg of kruispunt Plaats waarschuwborden, betere verlichting
- Beperk verkeersfunctie Realiseer parkeergelegenheid, meer bomen, slechtere berm, niet verbreden

Weg 1: Diemerbroek

Rapportcijfers voor verkeersveiligheid

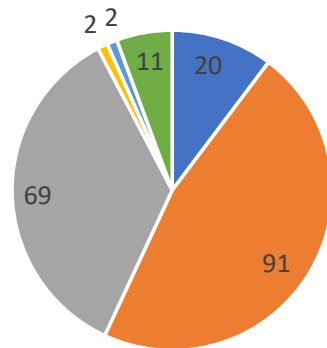


De regelmaat van gebruik

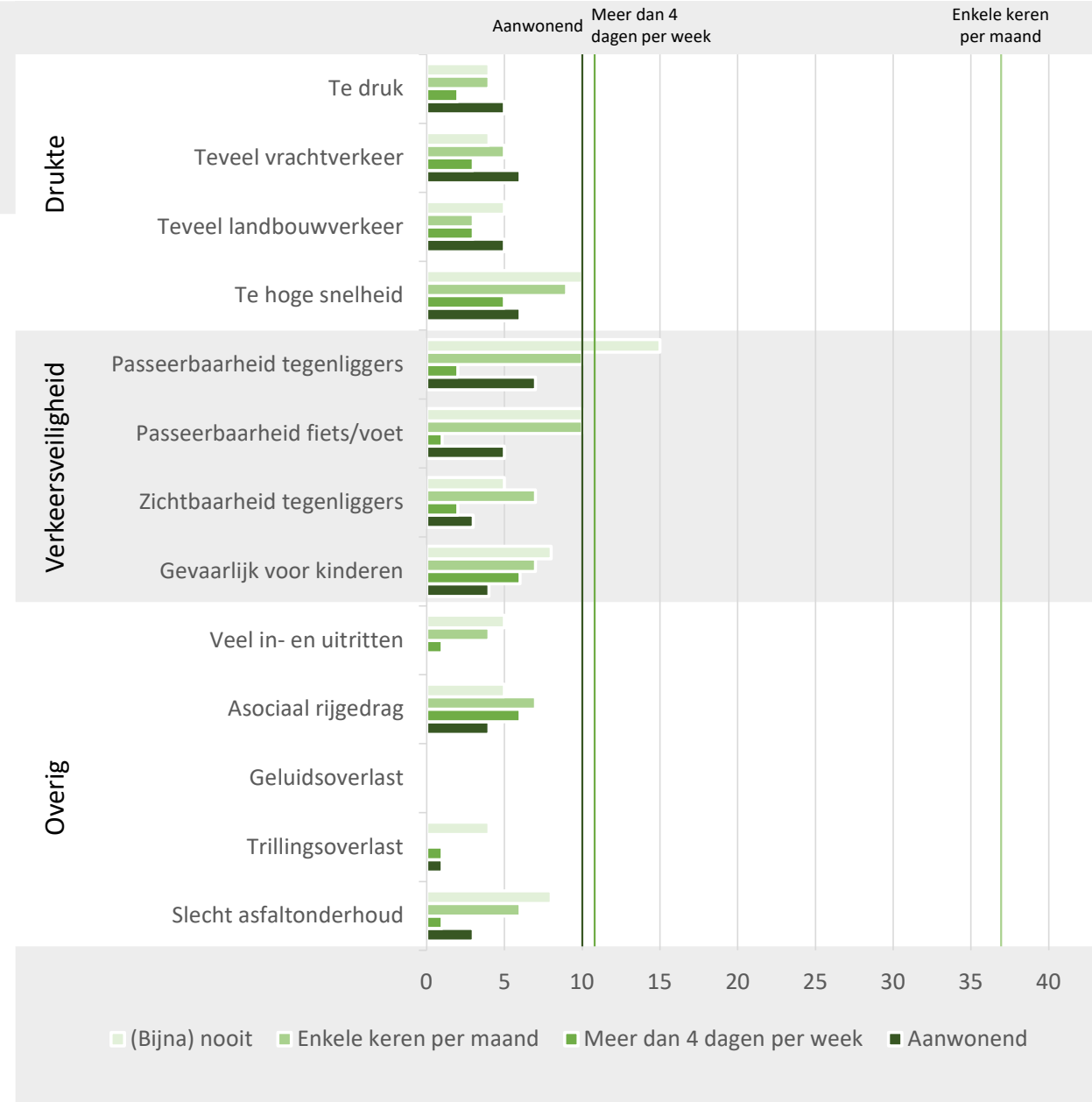


- Aanwonend
- Meer dan 4 dagen per week
- Enkele keren per maand
- (Bijna) nooit

Vervoermiddel



- Lopen
- Fietsen
- Auto
- Landbouwvoertuig
- Vrachterverkeer
- Anders



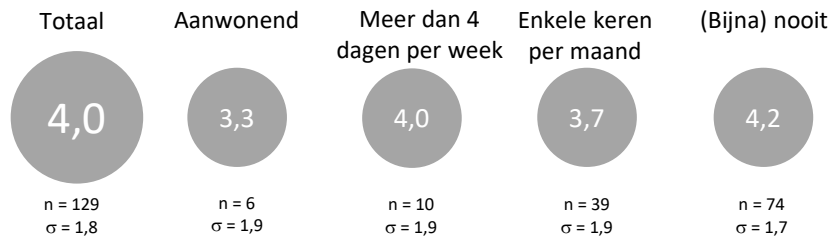
Weg 1: Diemerbroek

Meest voorkomende oplossingen gingen over:

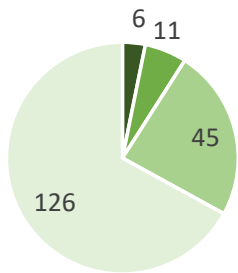
1. Asfalt- en bermonderhoud
2. Groenonderhoud
3. Snelheid

Weg 2: Noord-Linschoterzandweg Noord-Linschoterdijk

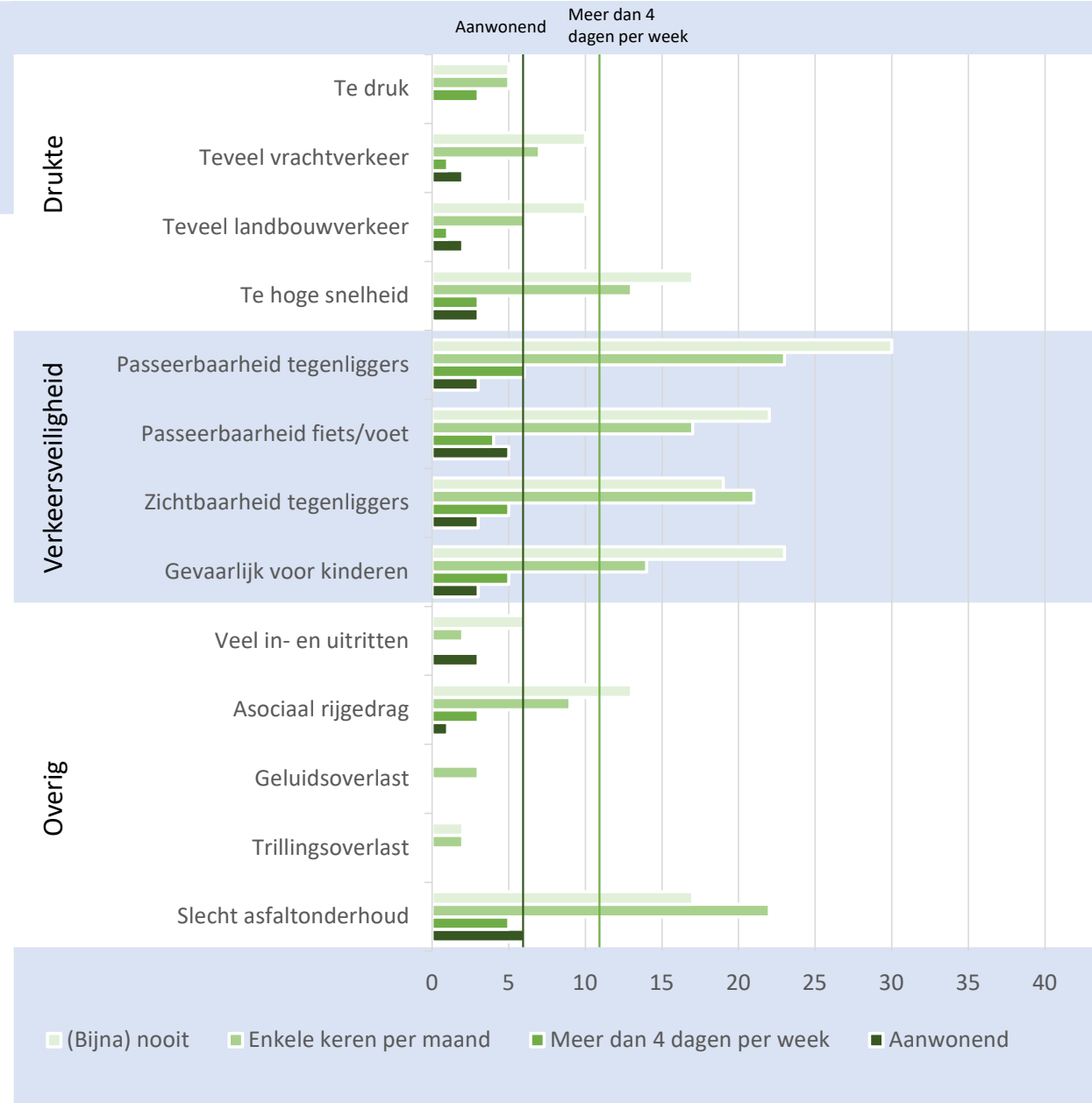
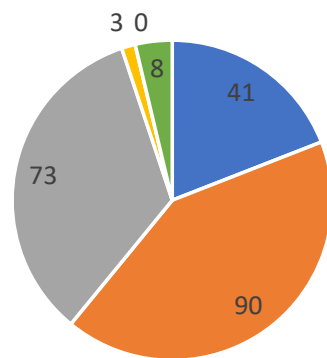
Rapportcijfers voor verkeersveiligheid



De regelmaat van gebruik



Vervoermiddel



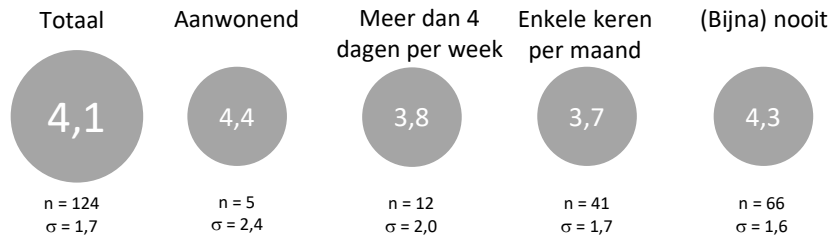
Weg 2: Noord-Linschoterzandweg Noord-Linschoterdijk

Meest voorkomende oplossingen gingen over:

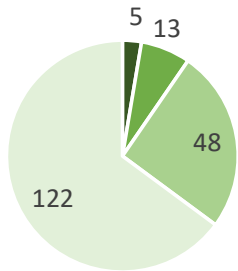
1. Asfalt- en bermonderhoud
2. Groenonderhoud
3. Doorgaand verkeer
4. Verbreden
5. Actieve mobiliteit

Weg 3: Zuid-Linschoterzandweg

Rapportcijfers voor verkeersveiligheid

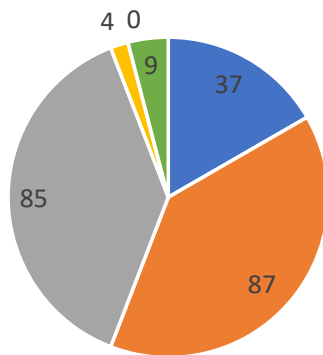


De regelmaat van gebruik

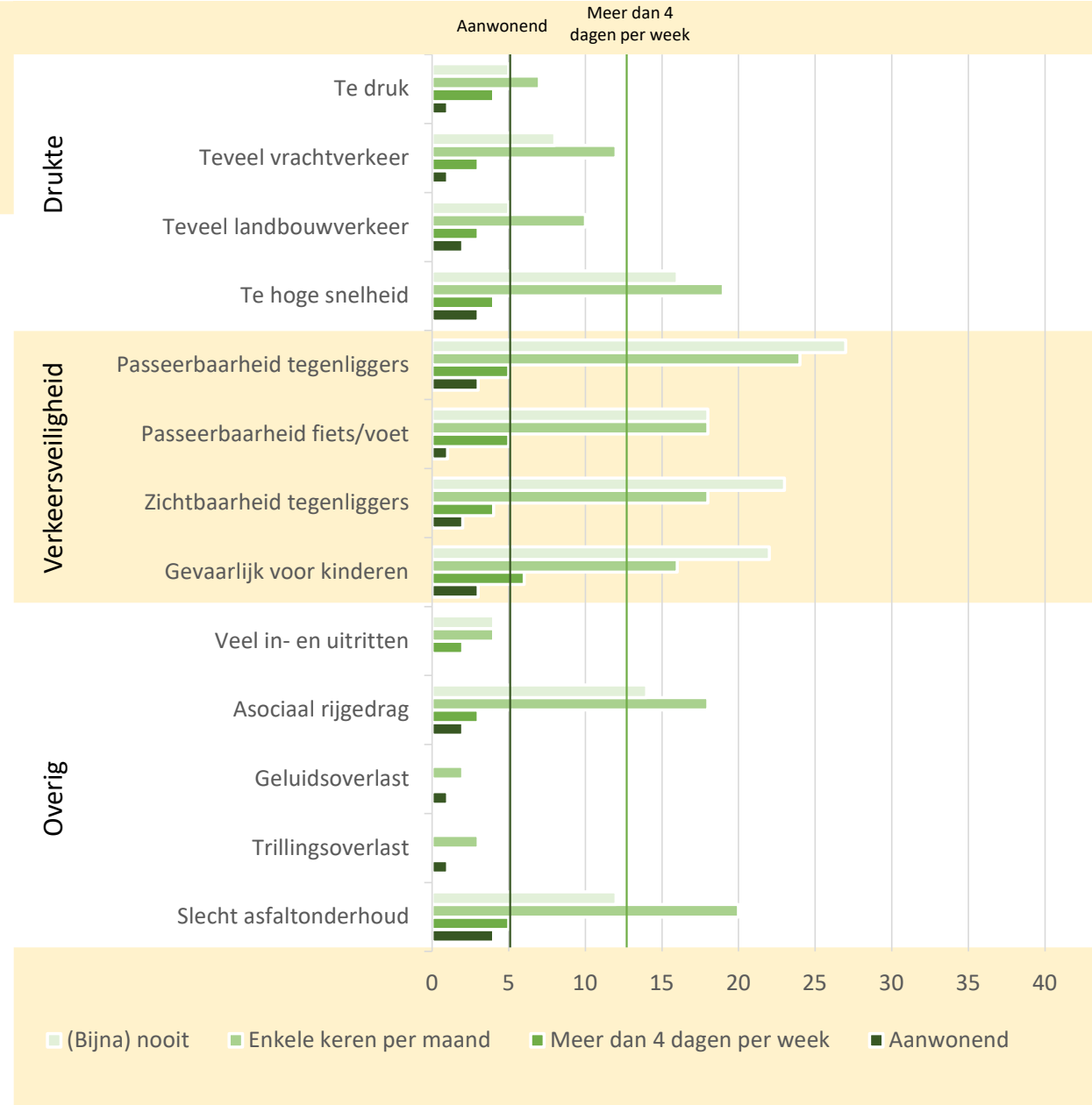


- Aanwonend
- Meer dan 4 dagen per week
- Enkele keren per maand
- (Bijna) nooit

Vervoermiddel



- Lopen
- Auto
- Vrachtverkeer
- Fietsen
- Landbouwvoertuig
- Anders



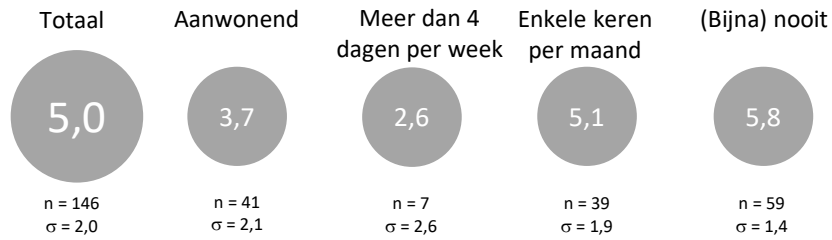
Weg 3: Zuid-Linschoterzandweg

Meest voorkomende oplossingen gingen over:

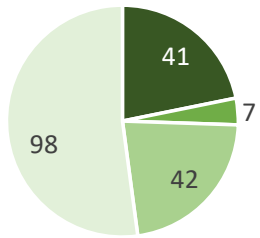
1. Asfalt- en bermonderhoud
2. Doorgaand verkeer
3. Groenonderhoud
4. Snelheid

Weg 4: Waardsedijk

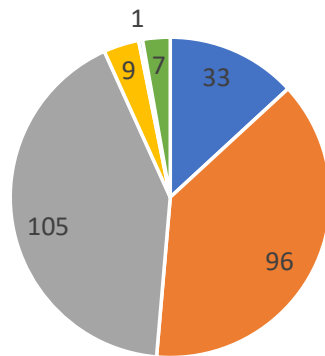
Rapportcijfers voor verkeersveiligheid



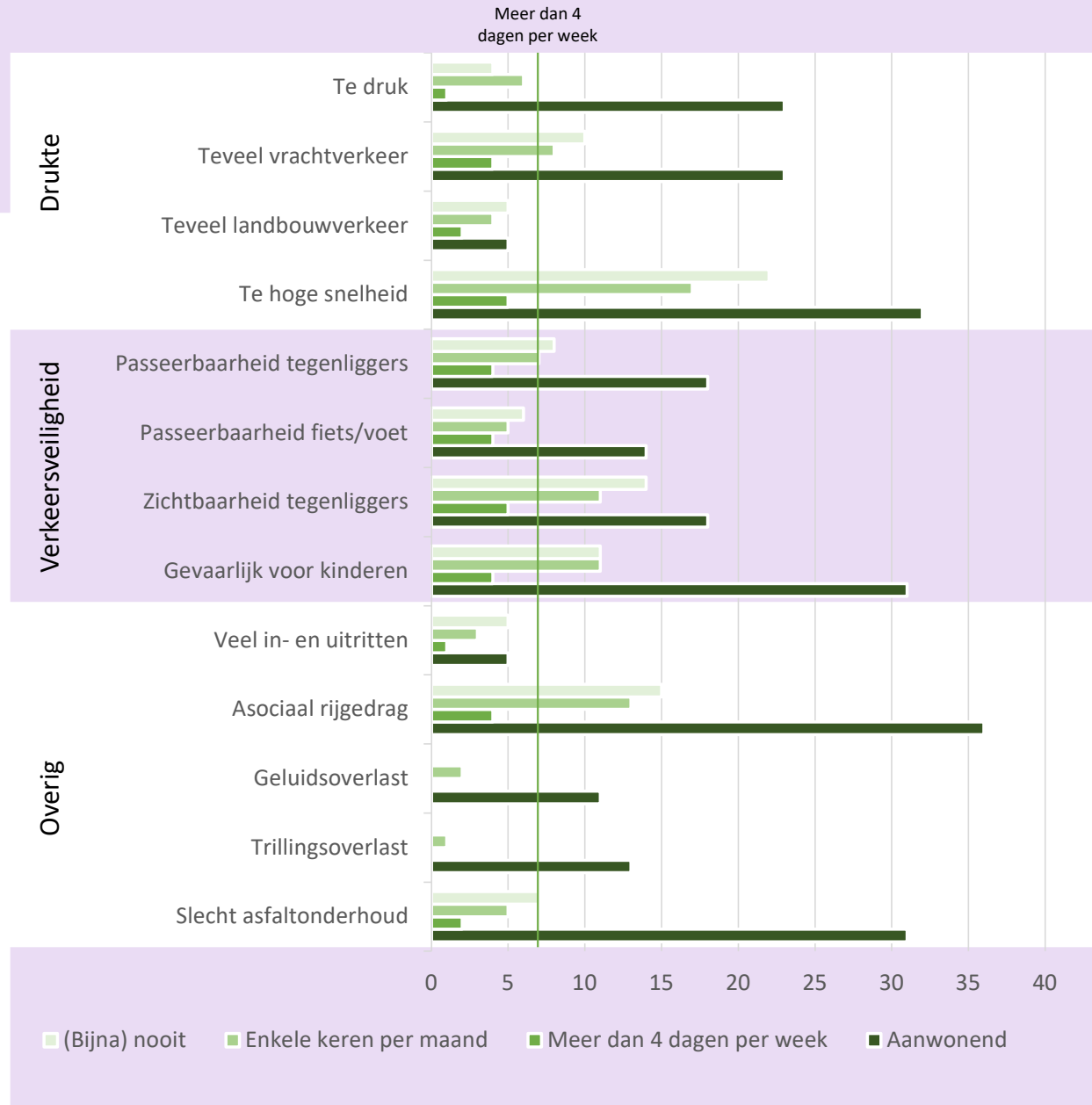
De regelmaat van gebruik



Vervoermiddel



- Aanwonend
- Meer dan 4 dagen per week
- Enkele keren per maand
- (Bijna) nooit
- Lopen
- Vrachtwagen
- Fietsen
- Landbouwvoertuig
- Anders



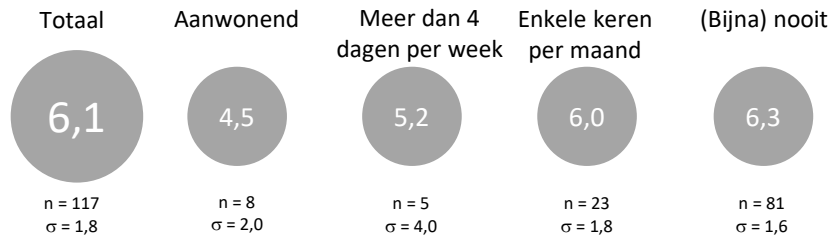
Weg 4: Waardsedijk

Meest voorkomende oplossingen gingen over:

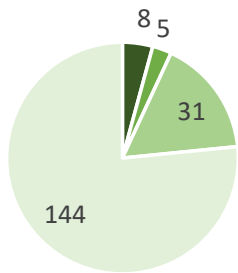
1. Snelheid
2. Asfalt- en bermonderhoud
3. Doorgaand verkeer
4. Zwaar en landbouwverkeer
5. Groenonderhoud
6. Actieve Mobiliteit
7. Recreatie
8. Verbreden of overzichtelijker maken van bochten

Weg 5: De Meent Hoenkoopse Buurtweg

Rapportcijfers voor verkeersveiligheid

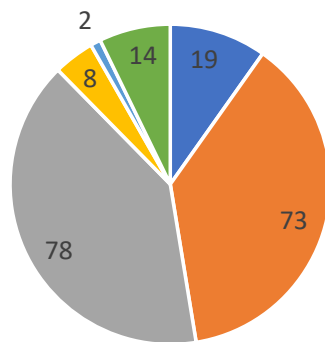


De regelmaat van gebruik

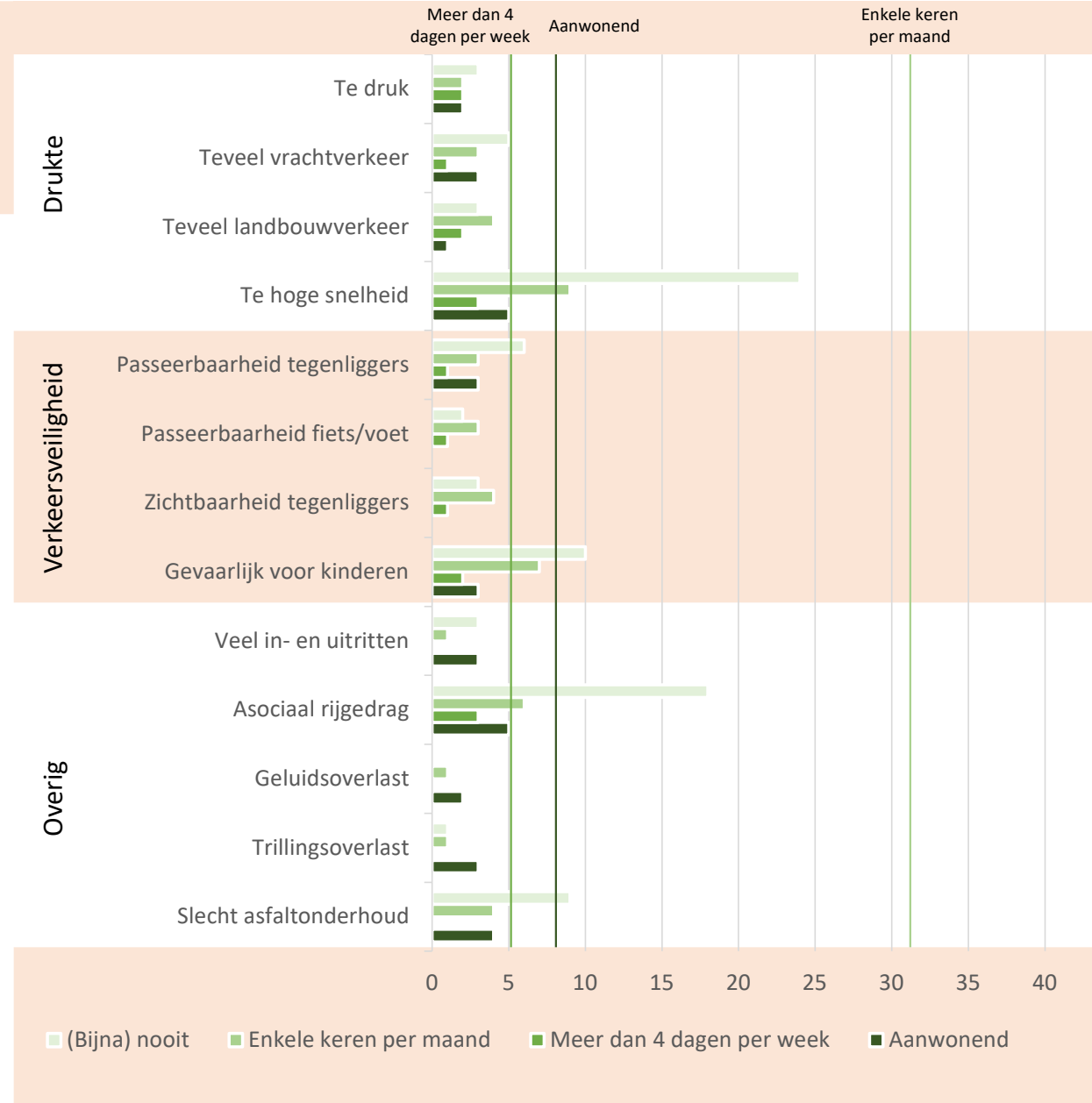


- Aanwonend
- Meer dan 4 dagen per week
- Enkele keren per maand
- (Bijna) nooit

Vervoermiddel



- Lopen
- Fietsen
- Auto
- Landbouwvoertuig
- Vrachtwagen
- Anders



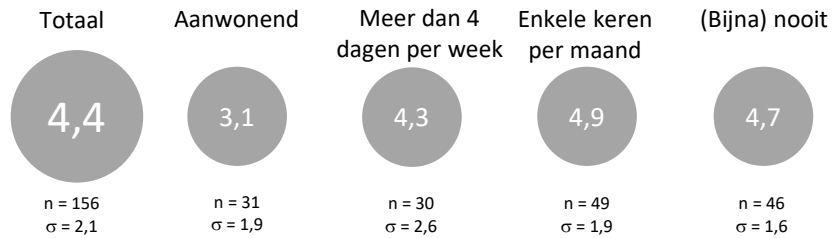
Weg 5: De Meent Hoenkoopse Buurtweg

Meest voorkomende oplossingen gingen over:

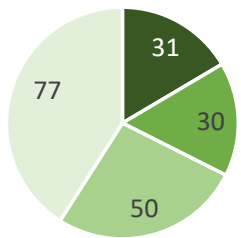
1. Snelheid
2. Asfalt- en bermonderhoud

Weg 6: Hekendorpse Buurt Hekendorperweg

Rapportcijfers voor verkeersveiligheid

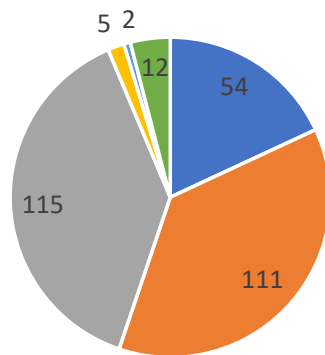


De regelmaat van gebruik

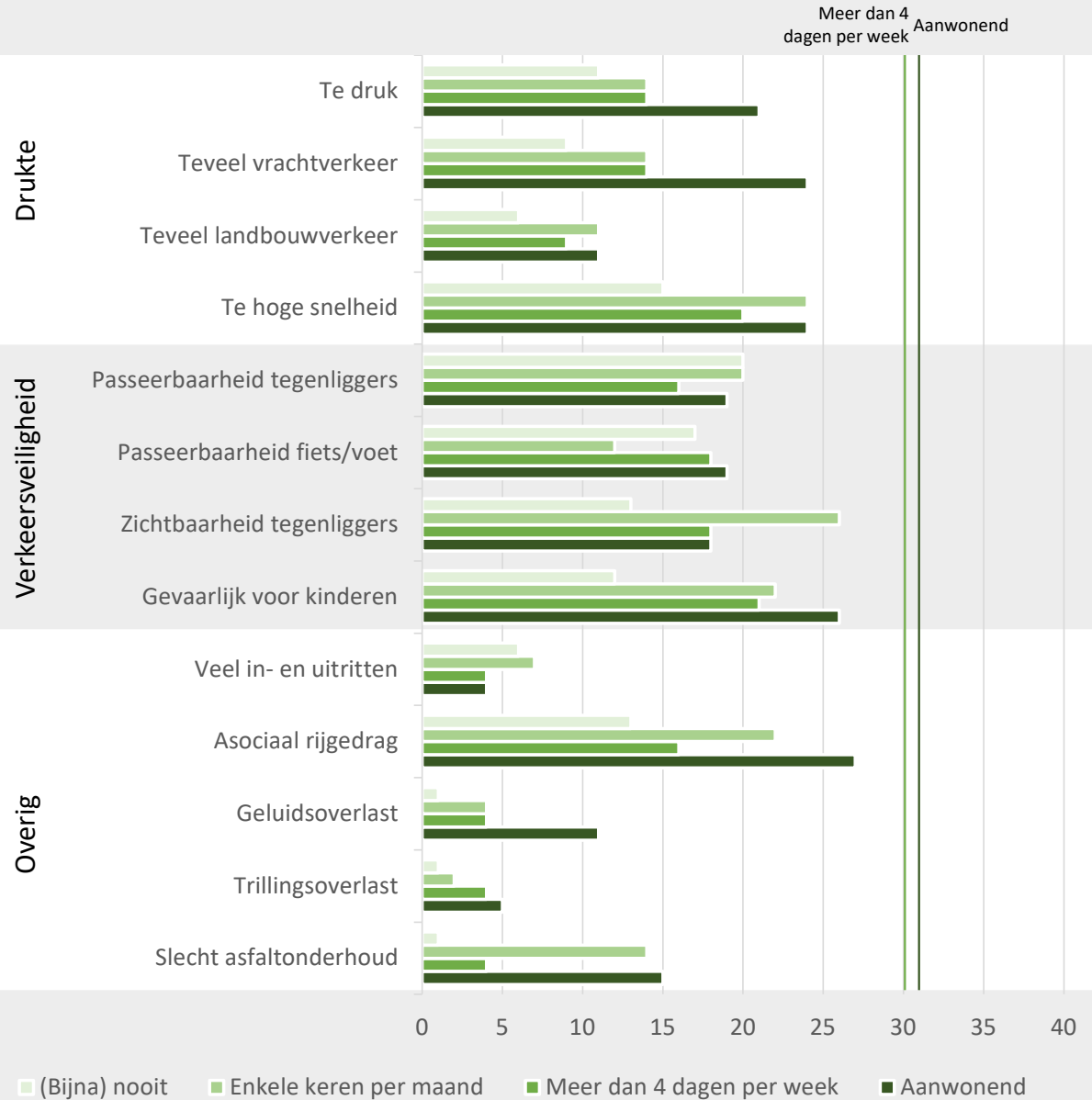


- Aanwonend
- Meer dan 4 dagen per week
- Enkele keren per maand
- (Bijna) nooit

Vervoermiddel



- Lopen
- Fietsen
- Auto
- Landbouwvoertuig
- Vrachtwagen
- Anders



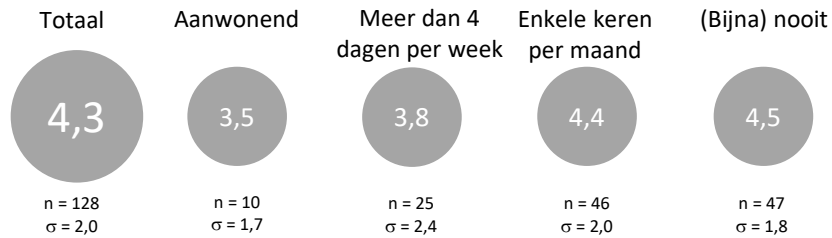
Weg 6: Hekendorpse Buurt Hekendorperweg

Meest voorkomende oplossingen gingen over:

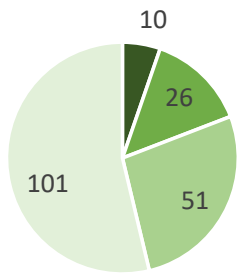
1. Zwaar en landbouwverkeer
2. Snelheid
3. Actieve Mobiliteit
4. Groenonderhoud
5. Recreatie
6. Passeerhavens
7. Asfalt- en bermonderhoud
8. Handhaving associaal gedrag
9. Doorgaand verkeer
10. Infrastructurele maatregelen: Rondweg of brugaansluiting Hekendorp, wegverbreding
11. Instellen eenrichtingsverkeer

Weg 7: Goejanverwelle

Rapportcijfers voor verkeersveiligheid

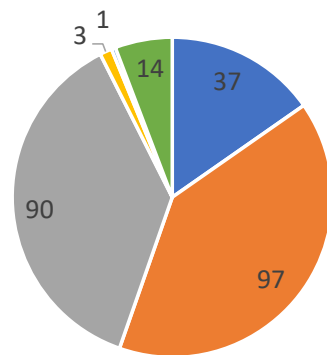


De regelmaat van gebruik

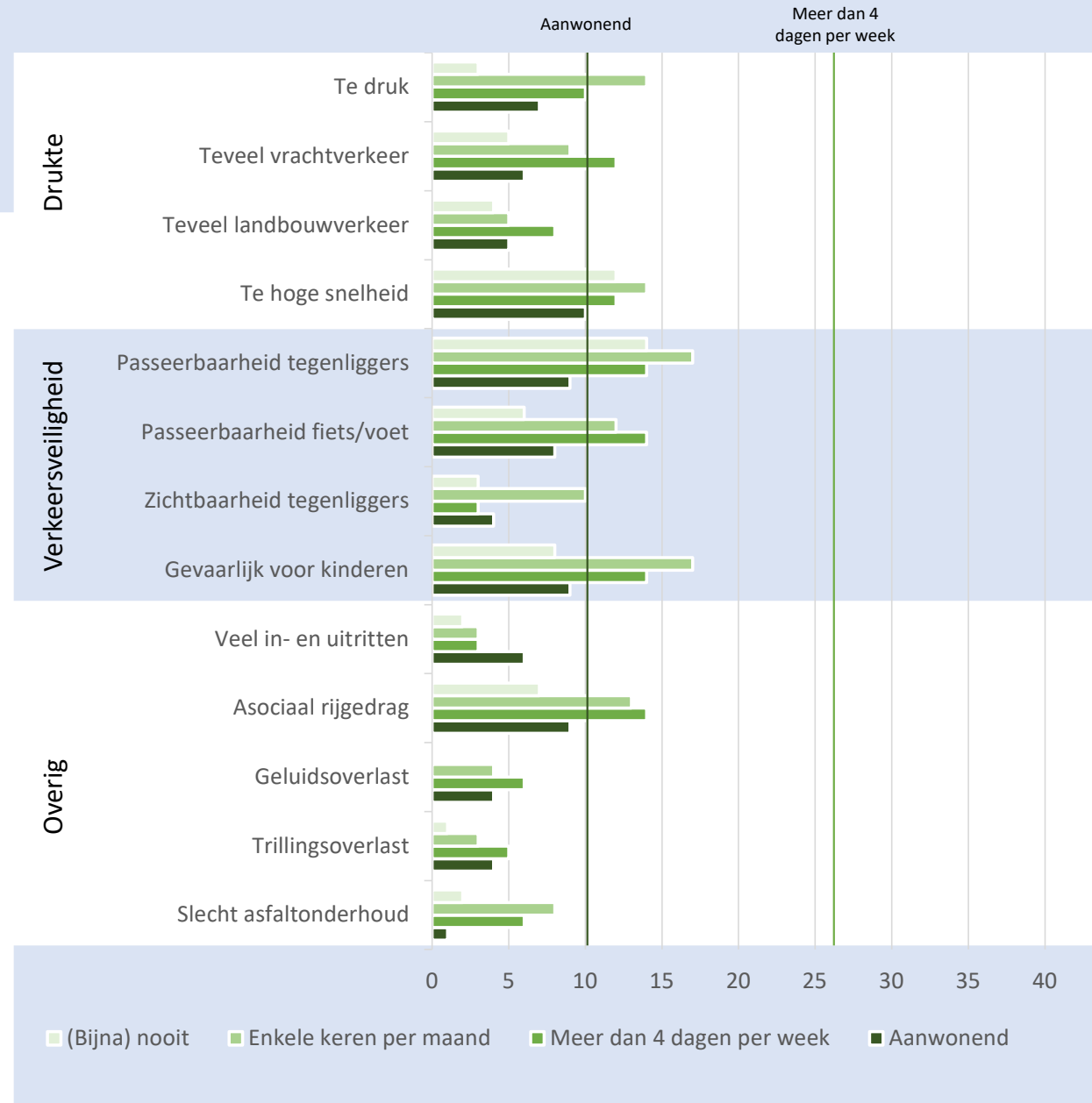


- Aanwonend
- Meer dan 4 dagen per week
- Enkele keren per maand
- (Bijna) nooit

Vervoermiddel



- Lopen
- Auto
- Vrachtwagen
- Fietsen
- Landbouwvoertuig
- Anders



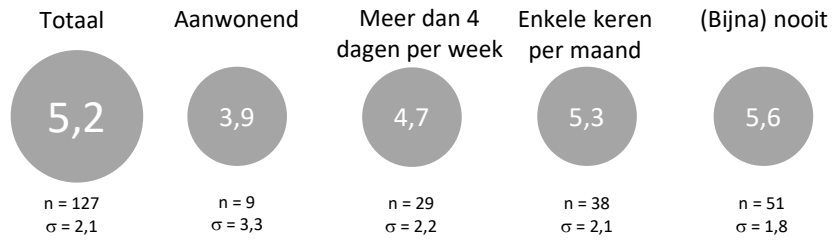
Weg 7: Goejanverwelle

Meest voorkomende oplossingen gingen over:

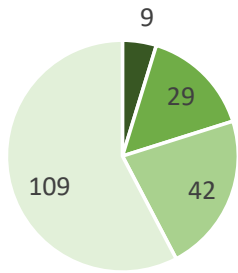
1. Snelheid
2. Zwaar en landbouwverkeer
3. Actieve Mobiliteit
4. Recreatie
5. Passeerhavens
6. Weg verbreden

Weg 8: Opweg

Rapportcijfers voor verkeersveiligheid

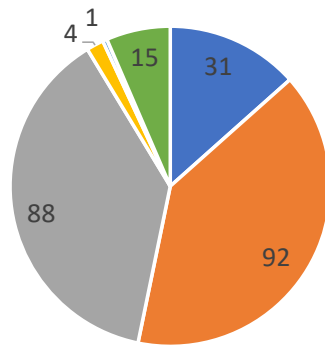


De regelmaat van gebruik

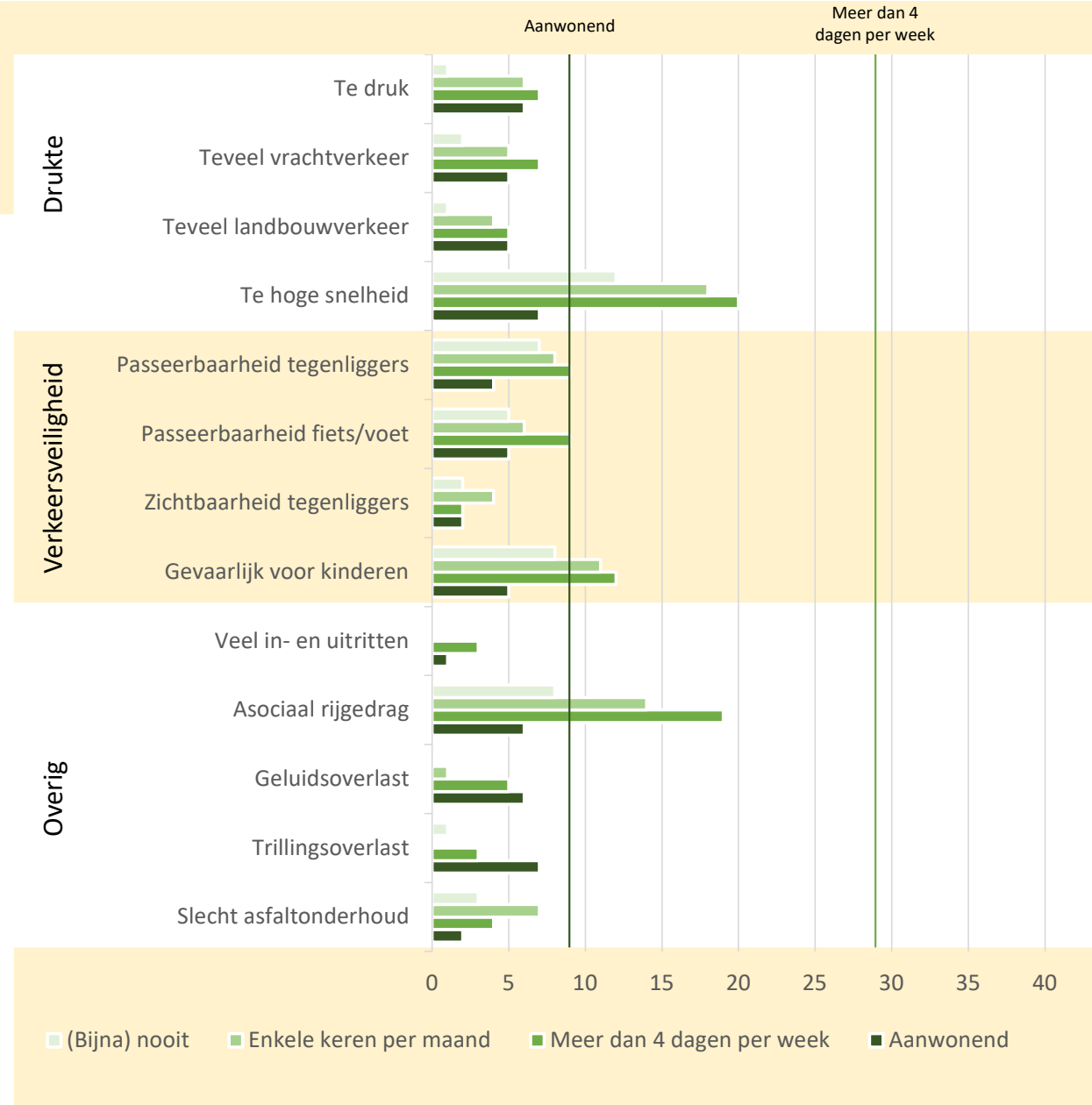


- Aanwonend
- Meer dan 4 dagen per week
- Enkele keren per maand
- (Bijna) nooit

Vervoermiddel



- Lopen
- Auto
- Vrachtwagen
- Fietsen
- Landbouwvoertuig
- Anders



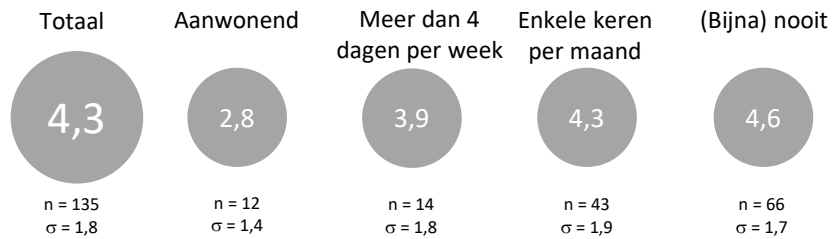
Weg 8: Opweg

Meest voorkomende oplossingen gingen over:

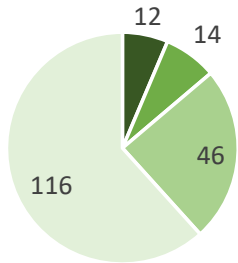
1. Snelheid
2. Zwaar en landbouwverkeer
3. Actieve Mobiliteit
4. Recreatie
5. Doorgaand verkeer

Weg 9: Ruige Weide

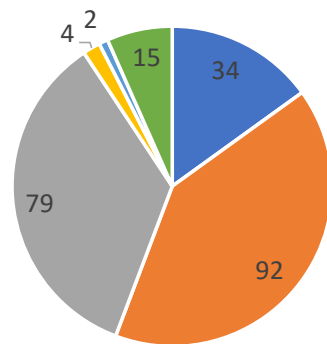
Rapportcijfers voor verkeersveiligheid



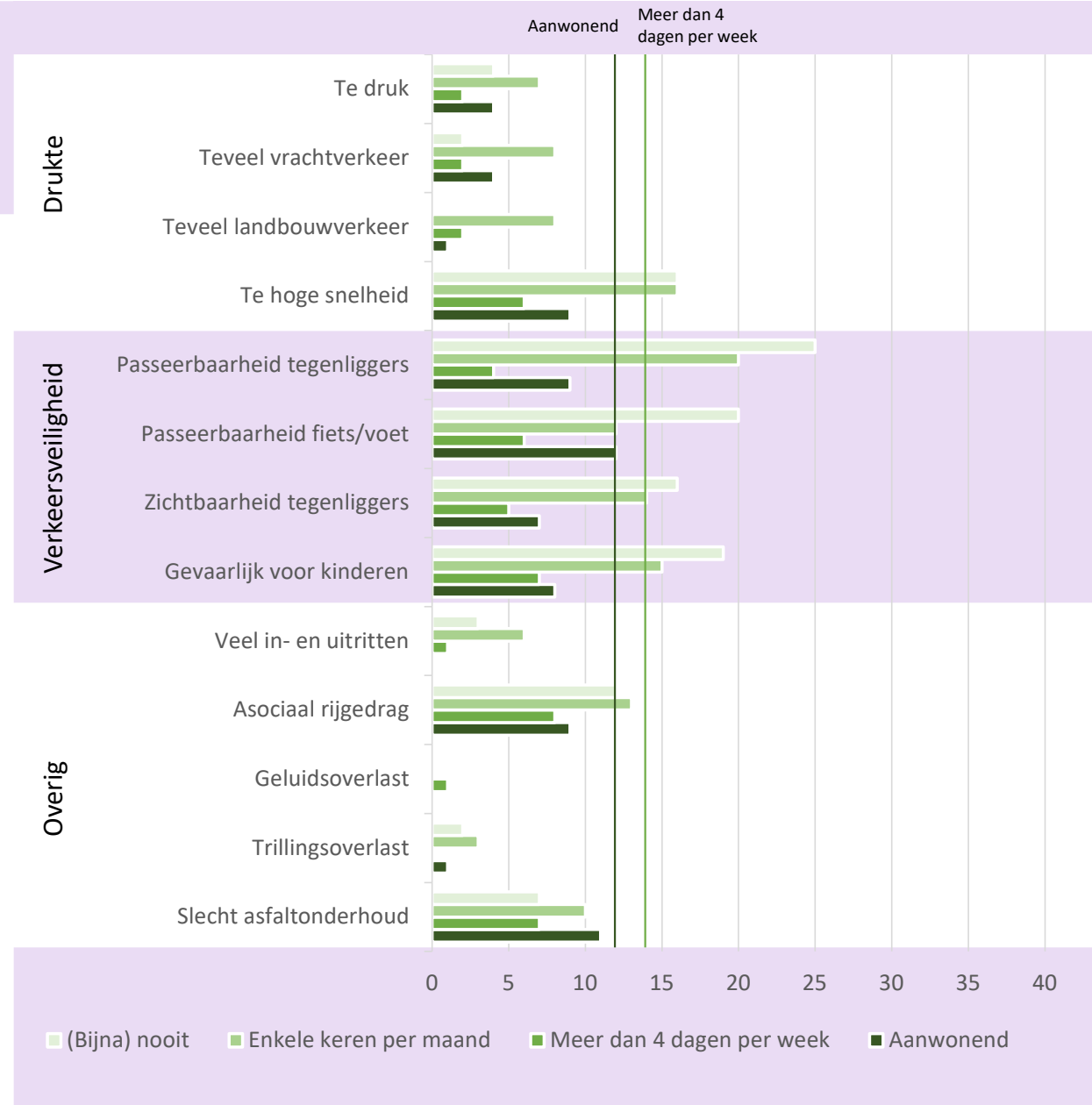
De regelmaat van gebruik



Vervoermiddel



- Aanwonend
- Meer dan 4 dagen per week
- Enkele keren per maand
- (Bijna) nooit
- Lopen
- Auto
- Vrachtwagen
- Fietsen
- Landbouwvoertuig
- Anders



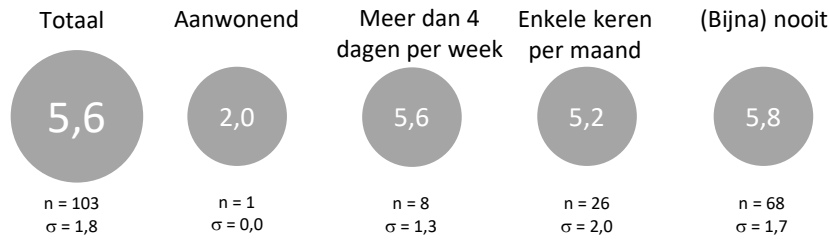
Weg 9: Ruige Weide

Meest voorkomende oplossingen gingen over:

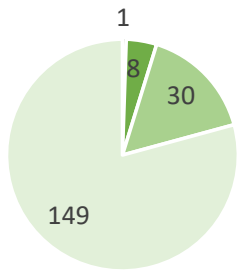
1. Asfalt- en bermonderhoud
2. Snelheid
3. Actieve Mobiliteit
4. Groenonderhoud

Weg 10: Hoge Brug

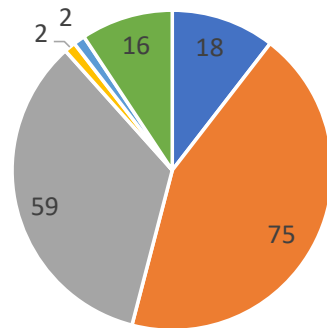
Rapportcijfers voor verkeersveiligheid



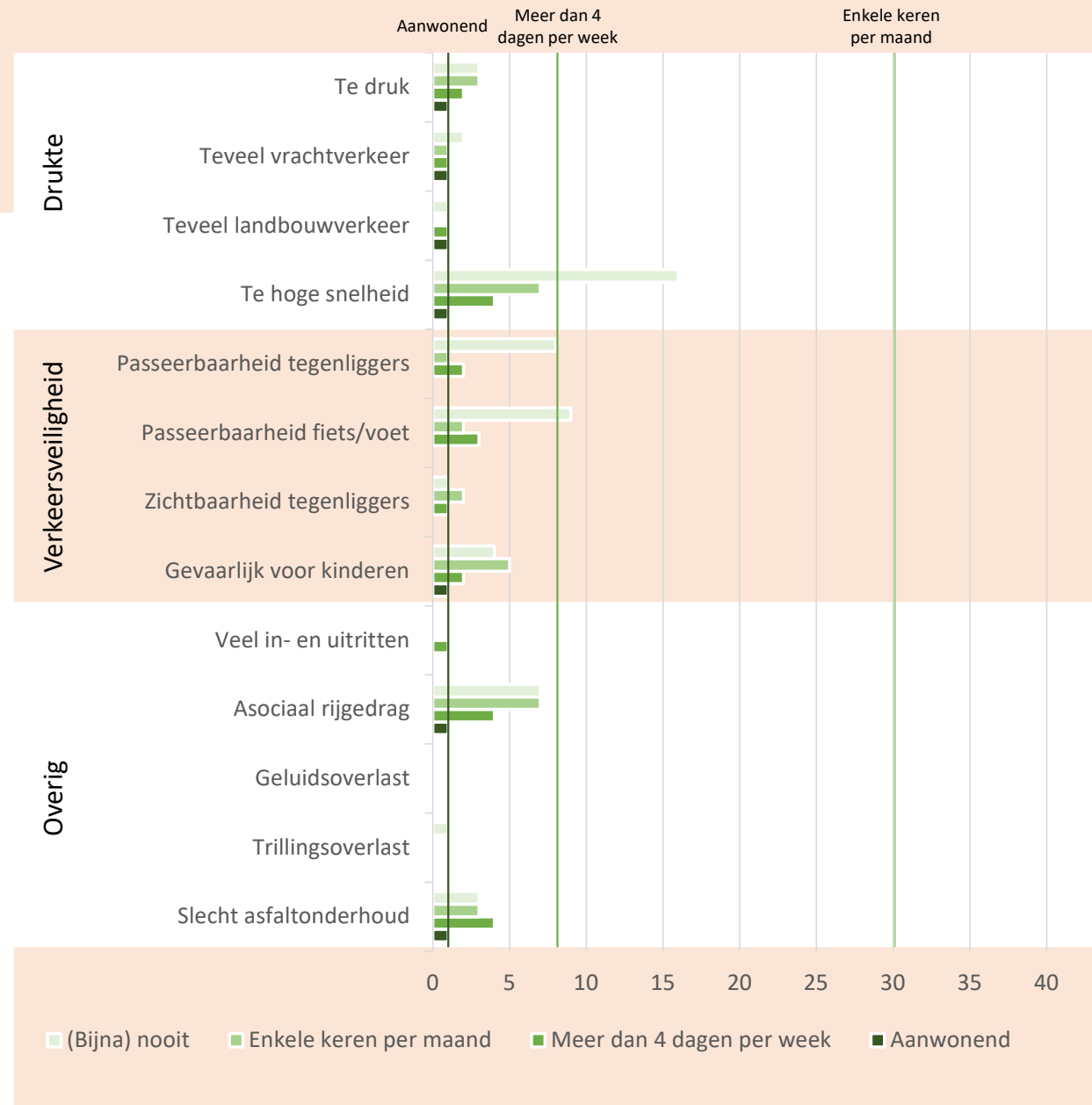
De regelmaat van gebruik



Vervoermiddel



- Aanwonend
- Meer dan 4 dagen per week
- Enkele keren per maand
- (Bijna) nooit
- Lopen
- Fietsen
- Auto
- Landbouwvoertuig
- Vrachtwagen
- Anders



Weg 10: Hoge Brug

Meest voorkomende oplossingen gingen over:

- Passeerhavens

Bijlage 5 Knelpuntenanalyse



(1) Diemerbroek

(2) Noord-Linschoterzandweg

(3) Zuid-Linschoterzandweg

Waarder

Snelheid 

Verkeersintensiteit 

Zwaar verkeer 

Verkeersveiligheid 

Wegbreedte 

Zichtbelemmering 

Kwaliteit asfalt/berm 

Subjectief 

Objectief 

Beide 

(10) Hogebrug

Papekop

(4) Waardsedijk

Hogebrug

(9) Ruige Weide

Oudewater

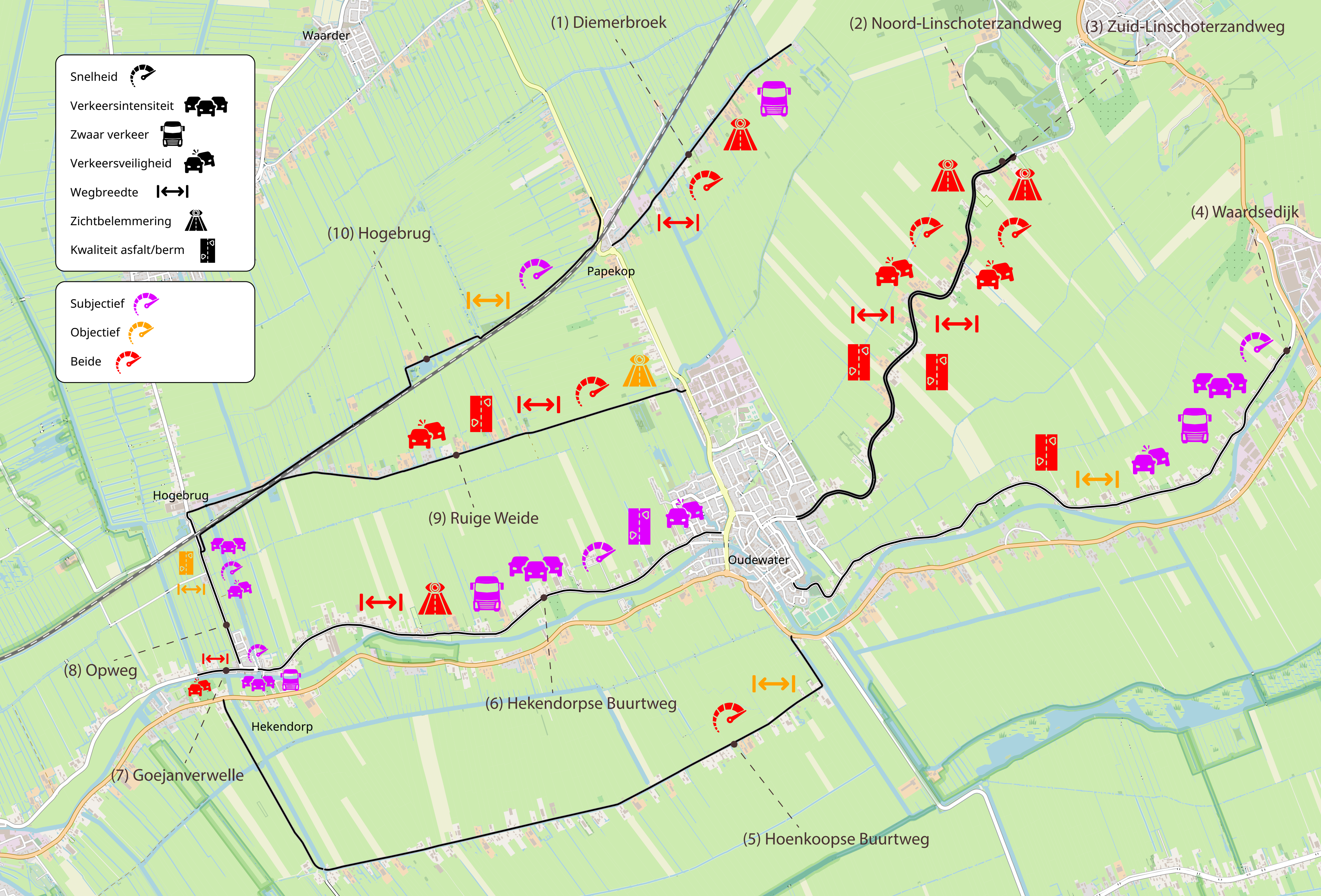
(8) Opweg

Hekendorp

(6) Hekendorpse Buurtweg

(5) Hoenkoopse Buurtweg

(7) Goejanverwelle



Bijlage 6 Kostennota





VERKEER BUITENGEBIED OUDEWATER

KOSTENNOTA

Opdrachtgever:	Gemeente Oudewater
Projectnr:	XTN005
Datum:	12 oktober 2023

VERKEER BUITENGEBIED OUDEWATER

KOSTENNOTA

Opdrachtgever: Gemeente Oudewater
Projectnr: XTN005
Rapportnr: 2023-XTN005-SSK-RAP-SO-01-Verkeer buitengebied Oudewater
Status: Concept
Datum: 12 oktober 2023

T 088 - 33 66 333
F 088 - 33 66 099
E info@kragten.nl



© 2023 Kragten
Niets uit dit rapport mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Kragten. Het is tevens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.

Opsteller:
Rick Cleven

Verificatie:
Marc Kessels

Validatie:
Robbert Beentjes



VERSIEBEHEER

Datum	Versie	Opsteller	Omschrijving
13-10-2023	01	Rick Cleven	Verkeer Buitengebied Oudewater

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING.....	9
1.1	Aanleiding.....	9
1.2	Doel van dit ramingsdocument.....	9
1.3	Leeswijzer.....	9
2	SCOPE VAN HET PROJECT.....	11
2.1	Basisinformatie.....	11
2.2	Wijze bepaling hoeveelheden.....	11
3	UITGANGSPUNTEN KOSTENRAMING.....	13
3.1	Algemeen.....	13
3.2	Bouwkosten.....	13
3.2.1	Directe bouwkosten.....	13
3.2.2	Nader te detailleren bouwkosten.....	15
3.2.3	Indirecte bouwkosten.....	15
3.2.4	Niet benoemde objectrisico's bouwkosten.....	16

BIJLAGEN

B1	MAATREGELENPAKKET
B2	PRIJZENBOEK
B3	KOSTENRAMINGEN

TABELLEN

Tabel 1	Indirecte bouwkosten.....	16
---------	---------------------------	----

AFBEELDINGEN

Geen gegevens voor lijst met afbeeldingen gevonden.

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

XTNT en Kragten zijn gevraagd onderzoek te doen naar de staat en het gebruik van een aantal wegen rond Hekendorp en Oudewater. De aanleiding voor dit onderzoek was tweeledig. Enerzijds ontving de gemeente bewonersmeldingen over zwaar verkeer op de wegen in het buitengebied van Oudewater, anderzijds zijn onder andere de Goejanverwelle en de Hekendorpse Buurt onderdeel geworden van een schoolroute, sinds het sluiten van de basisschool in Hekendorp. Dit leidt begrijpelijk tot zorgen bij de ouders van de schoolgaande kinderen. De problematiek in het buitengebied speelt al langere tijd en heeft ertoe geleid dat het huidige college budget heeft vrijgemaakt om tot effectieve oplossingen te komen.

Om tot gerichte oplossingen te komen, was het noodzakelijk inzicht te hebben in de aard en omvang van de ervaren problemen. Hierbij ging het om het meten van intensiteiten en draagkracht van wegen, maar vooral ook om de beleving van omwonenden en weggebruikers.

De gemeente heeft de volgende wegen in het buitengebied voor onderzoek aangemerkt:

1. Diemerbroek
2. Noord-Linschoterzandweg
3. Zuid-Linschoterzandweg
4. Waardsedijk
5. Hoenkoopse Buurtweg
6. Hekendorpse Buurt / Hekendorperweg
7. Goejanverwelle
8. Opweg
9. Ruige Weide*
10. Hoge Brug*

* Bij deze wegvakken is na onderzoek gebleken dat geen maatregelen benodigd zijn

Na een uitgebreid onderzoek zijn per wegvak maatregelen bedacht. In deze kostennota zijn de uitgangspunten van de SSK-kostenraming per maatregel en per wegvak toegelicht. De kostenramingen zijn bijgevoegd als bijlage.

1.2 Doel van dit ramingsdocument

De kostenramingen behorende bij het project Verkeer buitengebied Oudewater zijn opgesteld conform de SSK-systematiek (SSK 2018-systematiek, CROW). De kostenramingen hebben als doel het genereren van inzicht in de te verwachten investeringskosten. Daarnaast geven de kostenramingen tevens inzicht in risico's en onzekerheden. Deze inzichten geven de opdrachtgever een financieel beeld (indicatief) van de verwachte maatregelen in de verschillende wegen.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze ramingsrapportage wordt de scope van het project nader toegelicht. Achtereenvolgens is hierbij ingegaan op de aangeleverde informatie, de hoeveelheidsbepaling en de omvang van de kostenraming. Hoofdstuk 3 betreft de uitgangspunten, uitsluitingen en aannamen voor de kostenraming.

2 SCOPE VAN HET PROJECT

2.1 Basisinformatie

De kostenramingen behorende bij het project Verkeer buitengebied Oudewater zijn opgesteld op basis van de volgende informatie:

- Overzicht maatregelenpakket per wegvak (bijlage 1).

NB: Voor ieder wegvak is een raming gemaakt. Bij sommige wegvakken zijn verschillende varianten mogelijk. De varianten zijn onafhankelijk van elkaar geraamd, echter is in het kostenoverzicht van de raming wel een totaalbedrag weergegeven van alle varianten samen. Dat totaalbedrag is onderdeel van de standaard kostensystematiek en kan in dit verband genegeerd worden. De losse kosten van de varianten zijn hierbij alleen relevant, aangezien de varianten nooit gecombineerd uitgevoerd worden.

2.2 Wijze bepaling hoeveelheden

Ten behoeve van de kostenramingen zijn hoeveelheden indicatief bepaald op basis van luchtfoto's of principe tekeningen. De exacte hoeveelheden en de juiste omvang van de maatregelen zijn niet te bepalen, gezien het feit dat geen ontwerptekeningen beschikbaar zijn.

3 UITGANGSPUNTEN KOSTENRAMING

3.1 Algemeen

In het voorliggende hoofdstuk wordt ingegaan op de uitgangspunten en randvoorwaarden bij het opstellen van de kostenramingen. Met het helder beschrijven van uitgangspunten en randvoorwaarden moet worden voorkomen dat cijfers in het vervolg van het traject anders worden geïnterpreteerd dan voorliggende kostenramingen beoogt. Bovendien bieden de uitgangspunten houvast bij het traceren van gehanteerde hoeveelheden c.q. prijzen in de kostenramingen.

Onderstaand worden vervolgens alle andere uitgangspunten en aannamen ten aanzien van voorliggende kostenraming inzichtelijk gemaakt. Hierbij is gekozen voor een indeling op basis van kostencategorieën (bouwkosten - vastgoedkosten - engineeringkosten - bijkomende kosten en risico's) conform de CROW-systematiek.

3.2 Bouwkosten

3.2.1 Directe bouwkosten

Voor wat betreft de onderbouwing van eenheidsprijzen is gebruik gemaakt van het zogenaamde Basisbestand kostenkengetallen van Kragten. Dit document bevat eenheidsprijzen voor materiaal, materieel en arbeid en wordt geactualiseerd op basis van inflatie en ontwikkelingen in de markt. De kostenraming zijn bedrijfseconomisch van aard. Er wordt derhalve géén rekening gehouden met marktwerking. De onderbouwing van eenheidsprijzen wordt vastgelegd in een prijzenboek, op basis van de volgende input:

- Basisbestand kostenkengetallen, van Kragten (IBIS Infra), wordt door Kragten geactualiseerd, bijgewerkt en geïndexeerd
- Kostenkengetallen GWW-kosten
- Expert judgement
- Ervaringscijfer uit recente vergelijkbare projecten

Voor een overzicht van de, in voorliggende kostenramingen, gehanteerde eenheidsprijzen wordt verwezen naar bijlage 2 van deze ramingsrapportage. De bouwkosten van elk object zijn opgebouwd vanuit de hoeveelheidsbepaling (paragraaf 2.2) en de voornoemde eenheidsprijzen.

Algemene uitgangspunten

Ten behoeve van de raming en objecten zijn de volgende randvoorwaarden en uitgangspunten gehanteerd:

- Dit is een bedrijfseconomische raming, dat wil zeggen dat er geen rekening is gehouden met marktwerking.
- De kostenraming is opgesteld exclusief btw.

Uitsluitingen (buiten de scope van het project)

Ten behoeve van de raming en objecten zijn de volgende kosten geen onderdeel van de kostenraming:

- Vastgoedkosten.
- Planschades en nadeelcompensaties.
- Bodemverontreinigingen.
- BTW.
- Indexeringen (bijvoorbeeld: naar uitvoeringsjaar).
- Instandhoudingskosten.
- Aanvullende onderhoudswerkzaamheden, bijvoorbeeld 10% bakfrozen van tussenlaag asfaltverharding.
- Engineeringskosten van en voor opdrachtgever.
- Overige bijkomende kosten (leges & heffingen, verzekeringskosten, etc.)
- Niet gesprongen explosieven.
- Archeologie (bijvoorbeeld: archeologisch begeleiding).
- Reservering scopewijzigingen.
- Werkzaamheden aan bestaande kabels en leidingen en leggen van nieuwe kabels en leidingen.

Opbreekwerkzaamheden

Ten behoeve van de opbreekwerkzaamheden is rekening gehouden met:

- Momenteel zijn geen onderzoeken bekend over de kwaliteit van de vrijkomende asfaltverharding, hierdoor wordt ervan uitgegaan dat de vrijkomende asfaltverharding teerhoudend is en het totale asfaltpakket een dikte heeft van 150mm. Indien alleen de deklaag wordt verwijderd, is uitgegaan van een dikte van 35mm.
- Momenteel zijn geen onderzoeken bekend over de kwaliteit van de vrijkomende funderingsmateriaal, hierdoor wordt uitgegaan dat de vrijkomende funderingsmateriaal onder de achtergrondwaarde is en het totale funderingspakket een dikte heeft van 250mm.

Grondwerkzaamheden

De volgende uitgangspunten liggen ten grondslag aan de bepaling van de eenheidsprijzen:

- Momenteel zijn geen onderzoeken bekend over de kwaliteit van de vrijkomende grond, hierdoor wordt ervan uitgegaan dat alle vrijkomende grond niet verontreinigd (bodemfunctieklassen 'industrie') is en kan niet hergebruikt worden binnen het projectgebied.

Toekomstige situatie

De volgende uitgangspunten liggen ten grondslag aan de bepaling van de eenheidsprijzen:

- Opbouw verhardingsconstructie passeerhaven (asfaltverharding)
 - o Profileren van bestaande zandbed.
 - o Menggranulaat met de dikte van 250mm.
 - o Opbouw van asfaltverharding met totale dikte van 150mm.
 - Onderlaag met een dikte van 65mm.
 - Tussenlaag met een dikte van 50mm.
 - Deklaag met een dikte van 35mm.
- Opbouw verhardingsconstructie verkeersdrempel (asfaltverharding)
 - o Profileren van bestaande zandbed.
 - o Menggranulaat met de dikte van 370mm.
 - o Opbouw van asfaltverharding met totale dikte van 150mm.
 - Onderlaag met een dikte van 65mm.
 - Tussenlaag met een dikte van 50mm.
 - Deklaag met een dikte van 35mm.

- Opbouw verhardingsconstructie versmalling bestaande rijbaan (asfaltverharding naar grasbetontegels)
 - o Profileren van bestaande zandbed.
 - o Menggranulaat met de dikte van 250mm.
 - o Grasbetontegels met afmetingen van 400mm x 600mm x 120mm.
- Opbouw verhardingsconstructie vervanging verharding parkeerstroken/parkeerhavens (asfaltverharding naar betonstraatstenen)
 - o Profileren van bestaande zandbed.
 - o Menggranulaat met de dikte van 250mm.
 - o Straatlaag met de dikte van 50mm
 - o Betonstraatstenen, keiformaat.
- Opbouw verhardingsconstructie vervanging van deklaag (asfaltverharding)
 - o Deklaag asfaltverharding met een dikte van 35mm.
 - o Lijnmarkering van themoplast.
- Opbouw verhardingsconstructie vervanging van deklaag met rode loper (asfaltverharding)
 - o Deklaag asfaltverharding met een dikte van 35mm.
 - o Rode strook van thermoflex coating, breedte 3,0m.
- Opbouw verhardingsconstructie vervanging van deklaag met rabatstroken tweezijdig (asfaltverharding)
 - o Deklaag asfaltverharding met een dikte van 35mm.
 - o Tweetal bruine/groene rabatstroken van thermoflex coating, breedte per strook 0,25m.
- Opbouw verhardingsconstructie vervanging van deklaag met tweetal stroken (asfaltverharding)
 - o Deklaag asfaltverharding met een dikte van 35mm.
 - o Tweetal rode stroken van thermoflex coating, breedte per strook 1,70m.
- Opbouw verhardingsconstructie vervanging van deklaag fietsstraat
 - o Deklaag asfaltverharding met een dikte van 35mm, kleur rood.

3.2.2 Nader te detailleren bouwkosten

Ten aanzien van bouwkosten zijn in de kostenramingen rekening gehouden met een percentage voor nader te detailleren bouwkosten. Voor de bepaling van het percentage nader te detailleren bouwkosten is gekeken naar de financiële omvang, complexiteit van de werkzaamheden en abstractieniveau van het ontwerp. Bij nader te detailleren betreft het een reservering voor werkzaamheden die te verwachten zijn maar, nog niet specifiek zijn benoemd zoals bijvoorbeeld aanvullende werkzaamheden, op hoogte brengen van profiel, etc.

3.2.3 Indirecte bouwkosten

Voor wat betreft de indirecte bouwkosten zijn de volgende percentages conform tabel 1 opgenomen in de kostenramingen. Gezien de huidige marktomstandigheden zijn dit passende percentages voor dit project.

Indirecte bouwkosten bestaan o.a. uit:

- Eenmalige kosten (keten, directievoorzieningen, nutsvoorzieningen bouwplaats, e.d.)
- Algemene bouwplaatskosten (gebruik van voorzieningen)
- Uitvoeringskosten (projectmanagement, werkbegeleiding, veiligheid, kwaliteitsborging, e.d.)
- Algemene kosten (directie, staf, inkoopbureau, werkvoorbereiding, calculatie, tenders, e.d.)
- Winst en risico aannemer

Tabel 1 Indirecte bouwkosten

Indirecte bouwkosten	
Eenmalige kosten (%)	3,00%
Algemene bouwplaatskosten (%)	2,00%
Uitvoeringskosten (%)	6,00%
Algemene kosten (%)	8,00%
Winst (%)	3,00%
Risico (%)	2,00%

3.2.4 Niet benoemde objectrisico's bouwkosten

Vanwege het abstractieniveau van de kostenramingen zijn rekening gehouden met een percentage voor niet benoemde objectrisico's bouwkosten. Voor de bepaling van het percentage niet benoemde objectrisico's bouwkosten is gekeken naar de financiële omvang, complexiteit van de werkzaamheden en abstractieniveau van het ontwerp. Deze reservering betreft een onzekerheidsopslag voor onvoorziene zaken zoals hinder tijdens de uitvoering, bodemverontreinigingen, beoogde uitvoeringsmethode is niet haalbaar, etc.

BIJLAGEN

B1 MAATREGELENPAKKET

B2 PRIJZENBOEK

B3 KOSTENRAMINGEN

