

Opdrachtgever	Gemeente Enschede
Datum	28 maart 2024
Kenmerk	0017170.20240328.N1.01
Status	Definitief
Pagina	1/18

Toelichting verkeer - onderzoek Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie

1. Inleiding

1.1 Algemeen

De gemeenteraad van Enschede heeft de afgelopen jaren de bestemmingsplannen vastgesteld waarmee invulling werd gegeven aan de gebiedsontwikkeling van de voormalige militaire vliegbasis Twenthe. De bestemmingsplannen voor het noordelijk deelgebied (Technology Base/luchthaven) en de woongebieden zijn inmiddels onherroepelijk. Het bestemmingsplan voor het middendeel is medio 2019 door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) vernietigd. Dit was een direct gevolg van de uitspraak van de ABRvS van 29 mei 2019 inzake het Programma Aanpak Stikstof (PAS).

In 2021 is het bestemmingsplan 'Voormalige Vliegbasis Twenthe - Midden 2021' vastgesteld, rekening houdend met de PAS-uitspraak en met de Beleidsregels intern en extern salderen van de provincie Overijssel. In december 2023 heeft de Raad van State dit bestemmingsplan en bijbehorende vergunningen vernietigd omdat de onderbouwing van de stikstofdepositie niet in stand kon blijven. Als gevolg van de uitspraak is op dit moment – in afwachting van ontwikkelingen in het landelijk en provinciaal stikstofbeleid – een evenementenlocatie in de omvang die was voorzien in de vernietigde bestemmingsplannen, niet mogelijk.

Naar aanleiding van de bovenstaande uitspraken is nader onderzoek gedaan naar de exploitatie van de evenementenlocatie die op dit moment mogelijk is binnen het huidige stikstofkader. Dit heeft geresulteerd in onderhavige aanvraag die ziet op een kleinschaliger exploitatie dan was voorzien in de bestemmingsplannen uit 2018 en 2021. De aanvraag ziet uitsluitend op het gebruik van het terrein als evenementenlocatie. De aanvraag heeft geen betrekking op: het slopen van gebouwen, het realiseren van nieuwbouw, het aanleggen van verhardingen, opslag, leisure en het gebruik van vuurwerk. De op het terrein beoogde activiteiten worden nader toegelicht in par. 1.2.

1.2 Beoogde situatie projectgebied

Zoals in par. 1.1 is aangegeven, ziet de aanvraag uitsluitend op het gebruik van het terrein als evenementenlocatie, en heeft deze geen betrekking op: het slopen van gebouwen, het realiseren van nieuwbouw, het aanleggen van verhardingen, opslag, leisure, en het gebruik van vuurwerk.

De aangevraagde activiteit is het organiseren en faciliteren van eenmalige evenementen op de VTE-locatie. Bij evenementen gaat het om activiteiten, al dan niet in tijdelijke tenten of paviljoens, gericht op het bereiken van een algemeen of besloten publiek voor informerende, educatieve, culturele, religieuze, recreatieve en/of sportieve of daarmee gelijk te stellen doeleinden, al dan niet met overnachten, zoals:

- a. openbare evenementen, onder te verdelen in:
 1. publieksevenementen, zoals een consumentenbeurs, markt/braderie, parade/optocht, presentatie/demonstratie, tentoonstelling, concert, wedstrijd of festival.
 2. zakelijke evenementen, zoals vakbeurzen, congressen met een openbaar karakter.
- b. niet-openbare bedrijfsevenementen (op uitnodiging of impliciet voorbehouden aan bepaalde sector/netwerk), zoals congressen, symposia, netwerkborrels, productpresentaties en testactiviteiten.
- c. private feesten en partijen, zoals bruiloften, jubilea, verjaardagsfeesten e.d.
- d. zakelijke besloten kleinere bijeenkomsten op locatie, zoals vergaderingen, kleine symposia, hei-sessies, cursusdagen e.d.

Onder de aangevraagde activiteit zijn onder meer begrepen:

- maximaal drie dagen per jaar een grootschalig verkoopevenement, waarbij het verkoopevenement niet langer dan twee dagen duurt, exclusief op- en afbouw. Onder grootschalig verkoopevenement wordt verstaan een evenement, waarbij de verkoop centraal staat en de verkoopactiviteiten niet zonder meer ondergeschikt zijn aan de hoofdactiviteit, zoals een boekenfestijn, automarkt of modebeurs, met een bovenlokaal en, op basis van de schaal of de bijzondere aard van het aanbod, bijzonder karakter.
- een dag per jaar een evenement waarbij op de evenementenlocatie activiteiten met voertuigen met verbrandingsmotoren plaatsvinden. Dit gebruik van motorvoertuigen

voor recreatieve doeleinden is beperkt tot een dag per jaar en minder dan 8 uur per dag.

- twee dagen per jaar een grootschalig muziekevenement. Grootschalige evenementen vinden plaats tussen 10.00 uur en 23.00 uur, dan wel tussen 10.00 uur en 01.00 uur wanneer de volgende dag een zaterdag, zondag of een algemeen erkende feestdag is.
- kamperen in het kader van een evenement. Dit kamperen vindt plaats op verhardingen en/of grasvelden. Overnachten kan ook plaatsvinden in gebouwen.

Voorts ziet de aanvraag op de opslag van bier in de bunkers op de bunkerstrip. Deze activiteit maakt reeds langjarig onderdeel uit van de activiteiten op het terrein.

Gelet op de aangevraagde activiteiten is geen omgevingsvergunning milieu vereist. Ook geldt er geen verplichting tot het vaststellen van een geluidszone.

1.3 Vraag

Om de effecten van de ontwikkeling Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie (VTE) op stikstof en indirecte hinder (geluid gerelateerd aan verkeer) inzichtelijk te maken is verkeerskundige input nodig. Gemeente Enschede heeft Goudappel gevraagd de volgende verkeerskundige input te leveren:

- Voor de stikstofberekeningen is nodig:
 - Verkeerscijfers per weekdag van het projecteffect:
 - Absolute aantallen per wegvak huidige situatie 2024;
 - Absolute aantallen per wegvak projecteffect;
 - Relatieve projecttoename t.o.v. huidige situatie 2024.
 - Onderscheid aankomst en vertrek;
 - Onderscheid naar werkdag/weekenddag/weekdag;
 - Uitgesplitst naar voertuigklasse: licht/middelzwaar/zwaar.
- Voor indirecte hinder (geluid gerelateerd aan verkeer) is nodig:
 - Voor milieuberekeningen verrijkte verkeersvolumes
 - Op een gemiddelde weekdag in de omgeving van VTE;
 - Voor de huidige situatie 2024 en de autonome situatie 2034;
 - Uitgesplitst naar dagdeel: dag/avond/nacht;
 - Uitgesplitst naar voertuigklasse: licht/middelzwaar/zwaar.

1.4 Leeswijzer

Deze notitie beschrijft de uitgangspunten bij het bepalen van de verkeerskundige input in hoofdstuk 2. De gevraagde verkeersinput voor het berekenen van effecten met betrekking tot stikstof en geluid zijn in hoofdstuk 3 opgenomen.

2. Uitgangspunten

2.1 Verkeersmodel

Om inzage te krijgen in de effecten van het bijbehorende verkeer, is aan de hand van een verkeersmodel onderzocht hoe het verkeer zich verdeelt over het netwerk en wat de verkeersintensiteiten worden. Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van het Regionaal verkeersmodel Overijssel 1.2.

2.2 Beschouwde situaties

Om de gevraagde verkeersinput met het verkeersmodel te kunnen bepalen zijn drie situaties in het verkeersmodel opgesteld. De uitgangspunten per situatie zijn hierna opgenomen.

2.2.1 Huidige situatie 2024

Inwoners en arbeidsplaatsen generen verkeer. Deze sociaal economische gegevens voor de regio zijn binnen het verkeersmodel opgenomen en met de regio vastgesteld voor de jaren 2020, 2030 en 2040. Om tot een realistisch verkeersvolume voor de omgeving voor 2024 te komen, is een lineaire matrixinterpolatie¹ uitgevoerd tussen basisjaar 2020 en prognosejaar 2030Midden. Het wegennet van 2024 is in de omgeving van VTE nagenoeg gelijk aan het wegennet van 2030. Dit wegennet is aangehouden voor 2024.

2.2.2 Autonoom 2034

Om tot een realistisch verkeersvolume voor de omgeving voor 2034 te komen, is een lineaire matrixinterpolatie uitgevoerd tussen prognosejaar 2030Midden en prognosejaar 2040Midden. Het wegennet van 2034 is in de omgeving van VTE gelijk aan het met de regio vastgestelde wegennet van 2030.

2.2.3 Project 2034

De projectsituatie betreft de ontwikkeling van Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie (VTE). De ontwikkeling van VTE is toegevoegd aan de autonome situatie 2034. De toevoeging behelst:

- De ontwikkeling van VTE en de daaraan gerelateerde verkeersbewegingen van;
 - Bezoekers evenementen (kleine en grote evenementen)
 - Personeel evenementen (kleine en grote evenementen)

¹ In een lineaire matrixinterpolatie wordt alles verdisconteerd, zoals woningbouwontwikkelingen, arbeidsplaatsen (inclusief kantoren), dienstregelingen en beleidsuitgangspunten. Alle toekomstige veranderingen worden voor een evenredig deel meegenomen in het tussenliggende jaar.

- Opslag bunkerstrip
- Personeel VTE
- Toevoegen van een middengeleider op de Oude Deventerweg is een randvoorwaarde voor het gebruik van de vergunning, maar is geen onderdeel van de vergunningsaanvraag. Om de juiste routekeuze af te dwingen is deze in het model in de projectsituatie opgenomen.

Ontwikkeling VTE

De verkeersgeneratie van VTE is gebaseerd op het toegestane gebruik en gaat uit van 227.000 bezoekers per jaar. VTE heeft daarbij, op basis van de ervaringen die de afgelopen jaren door VTE al zijn opgedaan, de volgende uitgangspunten meegegeven:

- Eén auto vervoert gemiddeld 2,5 personen, één bus gemiddeld 50 personen;
- 62% van de bezoekers komt per auto, 29% per bus en 9% per voet of fiets.

Op jaarbasis resulteert dit in 112.592 verkeersbewegingen voor bezoekers met de auto en 2.633 bussen.

Daarnaast heeft VTE uitgangspunten meegegeven voor de verkeersbewegingen per jaar gerelateerd aan personeel en opslag:

- Personeel en opbouw evenementen 1.362 personenauto's, 300 middelzware voertuigen en 200 zware voertuigen.
- Opslag op terrein genereert 64 middelzware voertuigen
- Personeel 7.300 autobewegingen (o.b.v. 20 bewegingen per etmaal)

Doel verkeersbeweging	Licht verkeer	Middelzwaar	Zwaar vrachtverkeer	Bussen
Bezoekers	112.592			2.633
Personeel en opbouw evenementen	1.362	300		200
Opslag op terrein		64		
Personeel VTE	7.300			

Tabel 2.1: Verkeersgeneratie op jaarbasis aangeleverd door VTE

Verkeersgeneratie als invoer in het verkeersmodel

De hoeveelheid verkeer van A naar B in een verkeersmodel wordt normaliter bepaald op basis van inwoners en arbeidsplaatsen en een aantal reismotieven. Voor veruit de meeste bedrijven en woningen resulteert dit in een goede benadering van de werkelijkheid. Bij atypische activiteiten, zoals in dit geval hoge pieken bij grote evenementen in combinatie met een groot terrein (circa 50 hectare) zal een verkeersmodel met de standaard invoer tot een onbetrouwbare verkeersgeneratie leiden. Hiervoor wijkt het gebruik teveel af van reguliere bedrijvigheid. Deze laatste concentreert zich op werkdagen en in de spijstijden, terwijl grote evenementen veelal in het weekend plaatsvinden met wisselende eindtijden. In dit project is de verkeersattractie voor VTE daarom niet bepaald door het verkeersmodel op basis van het aantal arbeidsplaatsen, maar is het aantal ritten van en naar VTE rechtstreeks ingevoerd in de herkomst-bestemmingsmatrix van het verkeersmodel. Deze methode heeft geen invloed op de verdere werking/toepassing van het verkeersmodel.

Onderscheid werk-/ weekend-/ werkdag

Een verkeersmodel berekent intensiteiten op een gemiddelde werkdag. In het geval van VTE zal echter een aanzienlijk deel van het (bezoekers)verkeer in het weekend rijden. Hier kan een verkeersmodel niet standaard mee overweg. Voor VTE is er daarom voor gekozen om onderscheid te maken tussen verkeer op een werkdag en verkeer in de weekenden. VTE heeft op basis van de type evenementen die ze organiseren aangegeven dat 1/3^e van het totaal aantal bezoekers op doordeweekse dagen komt en de overige 2/3^e in de weekenden.

In figuur 2.1 is de omrekening van de verschillende verkeersstromen van jaarcijfers naar werk-, weekend- en werkdagcijfers weergegeven. De stromen met een licht oranje arcering in de bovenste tabel, zijn voor 1/3^e opgenomen in het verkeersmodel (overeenkomstig het uitgangspunt uit oudere versies van het Regionaal Verkeersmodel Twente). De bussen (donkergroene arcering) worden ingezet voor grootschalige evenementen die in de weekenden plaats zullen vinden en zijn daarom niet voor een werkdag opgevoerd. Stromen met de blauwe arcering rijden volledig op werkdagen. Het gaat daarbij om personeel van VTE zelf en de verkeersbewegingen horende bij de opslag van goederen.

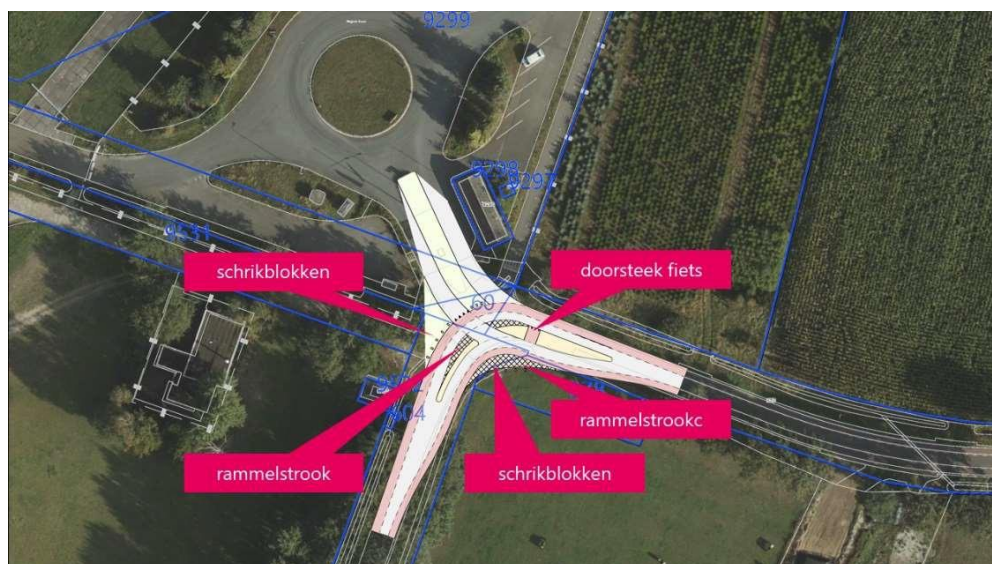
		werkdag aandeel	weekenddag aandeel	totaal
	dagen per jaar	261	104	365
	1/3, 2/3	0,33	0,67	1,00
	volledig weekend	0,00	1,00	1,00
	volledig werkdag	1,00	0,00	1,00
Doel verkeersbeweging	Licht verkeer	Middelzwaar	Zwaar vrachtverkeer	Bussen
Bezoekers	112.592			2.633
Personeel en opbouw evenementen	1.362	300	200	
Opslag op terrein		64		
Personeel VTE	7.300			
Verkeersbewegingen op jaarbasis				
Doel verkeersbeweging	Licht verkeer	Middelzwaar	Zwaar vrachtverkeer	Bussen
Bezoekers	144			0
Personeel en opbouw evenementen	2	0	0	
Opslag op terrein		0		
Personeel VTE	28			
Verkeersbewegingen gemiddelde werkdag				
Doel verkeersbeweging	Licht verkeer	Middelzwaar	Zwaar vrachtverkeer	Bussen
Bezoekers	722			25
Personeel en opbouw evenementen	9	2	1	
Opslag op terrein		0		
Personeel VTE	0			
Verkeersbewegingen gemiddelde weekenddag				
Doel verkeersbeweging	Licht verkeer	Middelzwaar	Zwaar vrachtverkeer	Bussen
Bezoekers	308			7
Personeel en opbouw evenementen	4	1	1	
Opslag op terrein		0		
Personeel VTE	20			
Verkeersbewegingen gemiddelde werkdag				

Figuur 2.1: Verdeling verkeer per jaar naar verkeer per gemiddelde werk-, weekend- en werkdag

Netwerkaanpassing - Middengeleider

Ten behoeve van de exploitatie van VTE wordt een verkeersmaatregel getroffen. Dit betreft de realisatie van een middengeleider. Het VTE-verkeer op de N737 wordt hiermee beperkt door een afslagverbod van VTE naar de Vliegveldweg en vice versa ondersteund met een aangepaste vormgeving van het kruispunt bij de ingang van het VTE-terrein.

Figuur 2.3 toont de principeschets in de bocht van de Vliegveldweg en de Oude Deventerweg. Smalle rijstroken geleiden de voertuigen in de gewenste richting. Door toepassing van schrikblokken en verhoogde bermten wordt voorkomen dat VTE-bezoekers het afslagverbod negeren en toch via de Vliegveldweg rijden.



Figuur 2.3: Schetsontwerp aanpassing kruispunt

Herkomst van verkeer deels op basis van model, deels op basis van input VTE

Als er geen informatie beschikbaar is over de herkomst en/of bestemming van het verkeer dan kan het verkeersmodel hier een inschatting van maken. In dit geval is door de VTE op basis van de type evenementen die georganiseerd worden een verwachte herkomstverdeling (bovenlokale functie) van bezoekers aangegeven voor het verkeer dat naar grote evenementen in het weekend komt. Voor het bezoekersverkeer van de grote evenementen in het weekend is deze meer bovenlokale verdeling aangehouden. Voor het verkeer dat naar kleinere evenementen komt, het personeel en verkeer naar de opslag heeft het verkeersmodel een inschatting gemaakt op basis van een meer lokale functie (meer op Enschede en nabijgelegen kernen gericht). Daarnaast is een aantal kleine wijzigingen in de routekeuze doorgevoerd, die recht doen aan het daadwerkelijke gedrag van het VTE-verkeer.

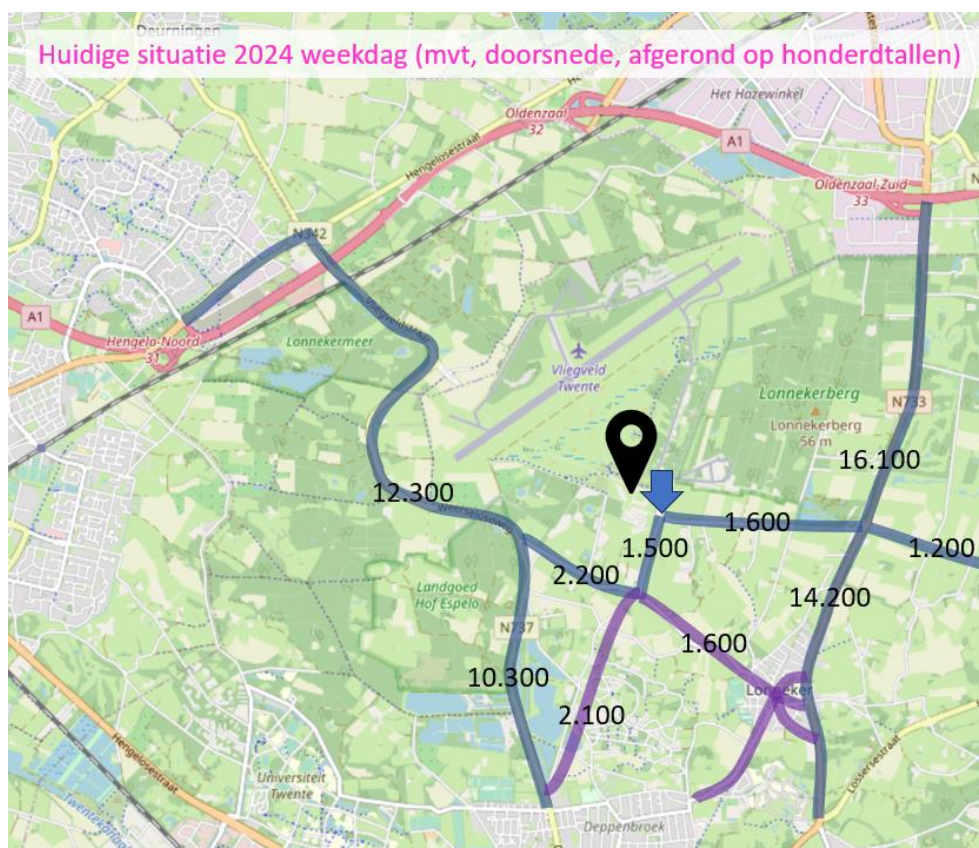
3. Resultaten

3.1 Huidige en autonome situatie

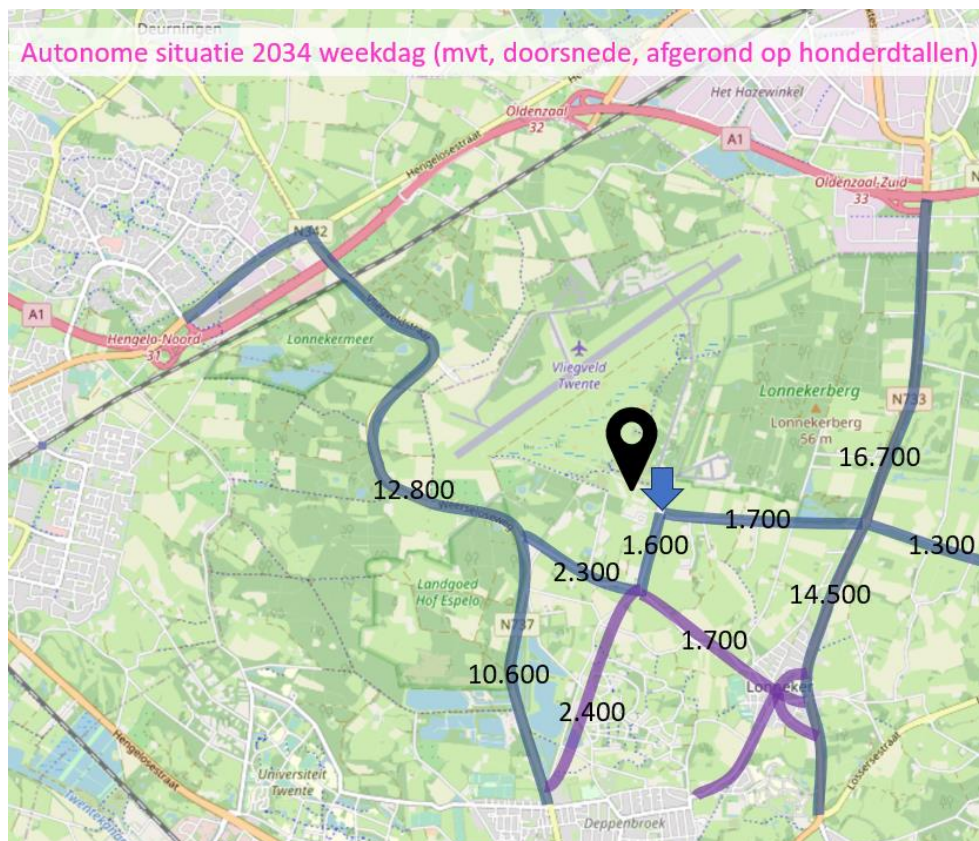
Als input voor de geluidsberekeningen (indirecte hinder) is een shape bestand geleverd voor de huidige situatie 2024 en de autonome situatie 2034. Hierin zijn de verkeersvolumes uit het verkeersmodel opgenomen en verrijkt voor:

- Een gemiddelde weekdag;
- Uitgesplitst naar dagdeel: dag/avond/nacht;
- Uitgesplitst naar voertuigklasse: licht/middelzwaar/zwaar.

De intensiteiten voor de huidige situatie 2024 en de autonome situatie 2034 zijn hierna weergegeven.



Figuur 3.1: verkeersbewegingen (mvt/etm) in de omgeving van VTE voor een gemiddelde weekdag voor de huidige situatie 2024

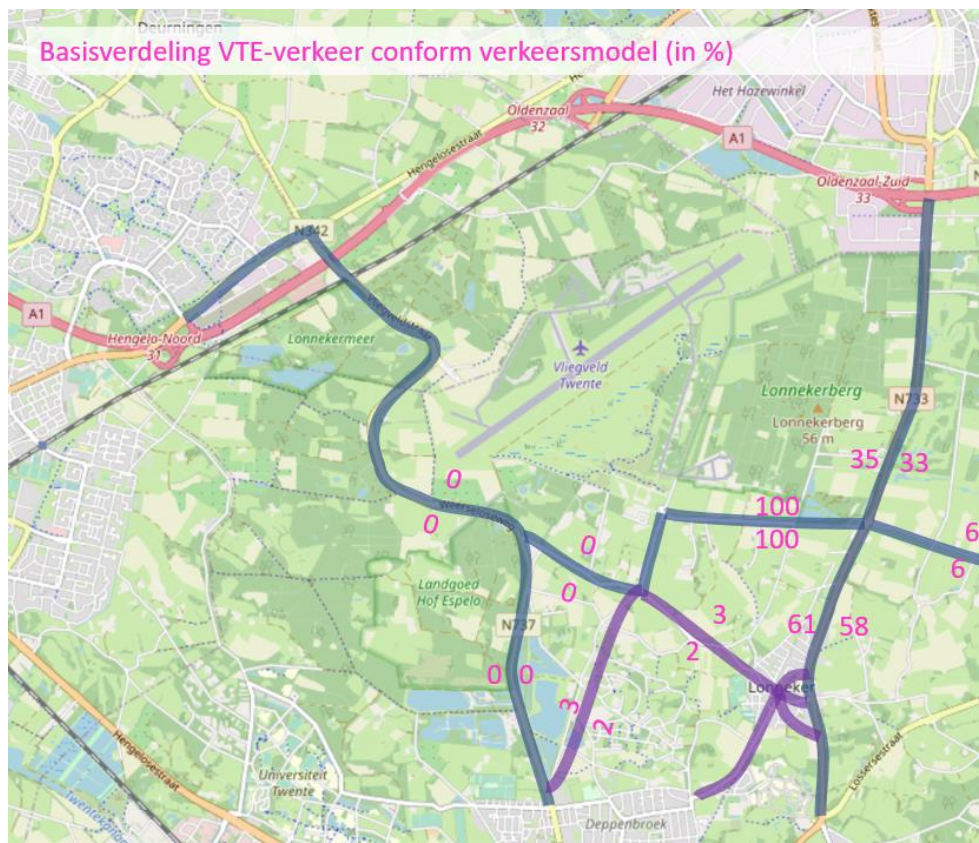


Figuur 3.2: verkeersbewegingen (mvt/etm) in de omgeving van VTE voor een gemiddelde weekdag voor de autonome situatie 2034

3.2 Projecteffect

3.2.1 Verdeling verkeer conform verkeersmodel

Figuur 3.3 laat de relatieve verdeling (in procenten per richting) van het VTE-verkeer over de wegvakken in de omgeving van VTE zien zoals dat is bepaald door het verkeersmodel. Hierbij is uitgegaan van een afslagverbod en aangepast kruispunt (middengeleider) bij de Oude Deventerweg – Vliegveldweg. Door het afslagverbod verwacht het model dat al het verkeer komend van VTE via de Vliegveldweg naar de N733 rijdt om zich vervolgens bij de te verdelen over de N733 zuid (ca. 58%), N733 noord (ca. 33%) en de Landweerweg (ca. 6%). Richting VTE worden deze wegen ook gebruikt met een vergelijkbare verdeling (resp. 61%, 35% en 6%).



Figuur 3.3: Relatieve verdeling VTE-verkeer (in %) o.b.v. verkeersmodel (inclusief afslagverbod en aangepast kruispunt) – werkdag

3.2.2 Aangepaste verdeling

De routekeuze wordt in de basis door het verkeersmodel ingeschat, echter op aangeven van VTE zijn een aantal kleine wijzigingen doorgevoerd, die recht doen aan het daadwerkelijke gedrag van het VTE-verkeer. Het betreft de volgende correcties:

- Aangenomen is dat het VTE-personeel zelf en het verkeer voor de statische en tijdelijke opslag niet via het Lonnekermeer rijdt, omdat deze bekend zijn met de situatie. De initiatiefnemer heeft hier rechtstreeks invloed op en zal dit met afspraken borgen.
- Dat een klein deel van het verkeer vanaf de A1 en uit Hengelo ondanks routefinformatie toch via het Lonnekermeer naar VTE probeert te rijden is aannemelijk. Het is onlogisch dat vertrekkend verkeer eerst naar de rotonde op de N733 rijdt, daar volledig omdraait om via de bocht bij de ingang van het VTE-terrein alsnog richting de N737 langs het Lonnekermeer te rijden. Navigatiesystemen zullen bij nadering van de rotonde de route via de N733

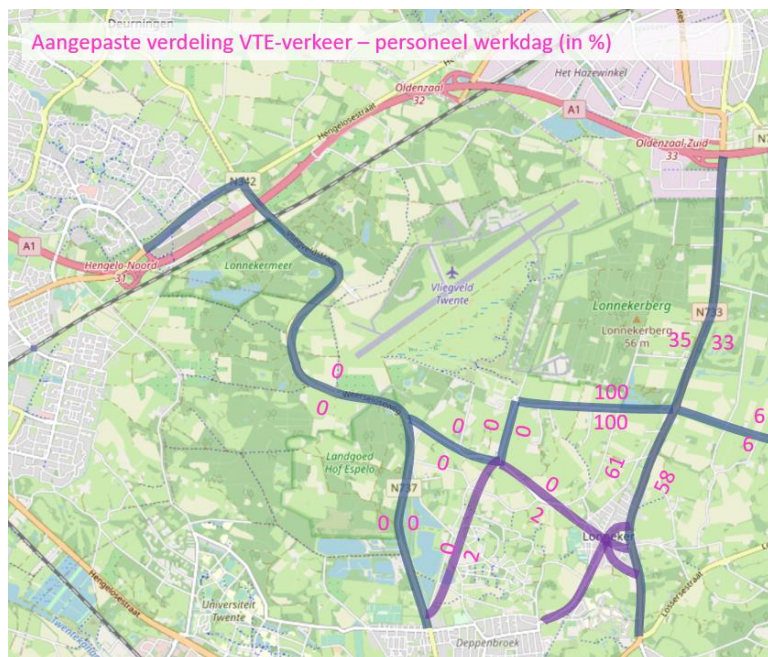
richting Oldenzaal als snelste rijroute aangeven voor de A1 richting het westen. De reistijden via beide routes liggen dermate dicht bij elkaar, dat als een bestuurder eenmaal richting de N733 rijdt (door het afslagverbod en de aangepaste vormgeving van het kruispunt bij VTE), het onwaarschijnlijk is dat hij dan bij de rotonde om zal keren om alsnog via de N737 te rijden.

- Busverkeer wordt ingezet bij grootschalige evenementen voor bezoekers die niet uit de regio komen. Voor het busverkeer is daarom aangenomen dat al het busverkeer via de A1 en de N737 of N733 rijdt. De verdeling over beide wegen is voor de inkomende bussen overgenomen uit het verkeersmodel (100% via de N733). Dit sluit aan bij de verwachting dat georganiseerd busvervoer goed stuurbaar (via de N733) zal zijn.
- Bij de grote evenementen zal verhoudingsgewijs meer verkeer een niet lokale herkomst hebben en dus via de A1 rijden, dan waar het verkeersmodel van uit gaat. Op basis van ervaringen van VTE is de verwachting dat circa 1 op de 4 voertuigen (of 25%) vanaf de kant van Enschede komt of daar naartoe rijdt. Dit betreft verkeer uit Enschede zelf, maar ook voor bijvoorbeeld Haaksbergen is dit de snelste route). Bij deze grote evenementen zal via verkeersregelaars worden voorkomen dat vertrekkend verkeer via de rotonde op de N733 weer terug rijdt via de Oude Deventerweg naar de N737 (anders ontstaan verkeersonveilige situaties omdat dit verkeer dan gaat kruisen met het vertrekkend verkeer vanaf het VTE- terrein).

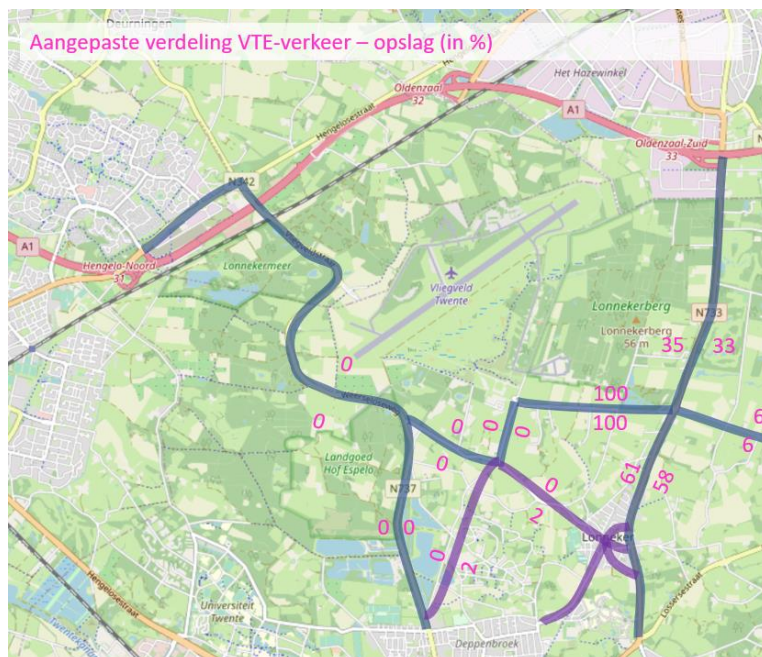
Dit resulteert een aangepaste verdeling voor bezoekers, personeel en opslag en voor verkeer op werk- en weekenddagen. De verschillende verdelingen zijn hierna weergegeven.



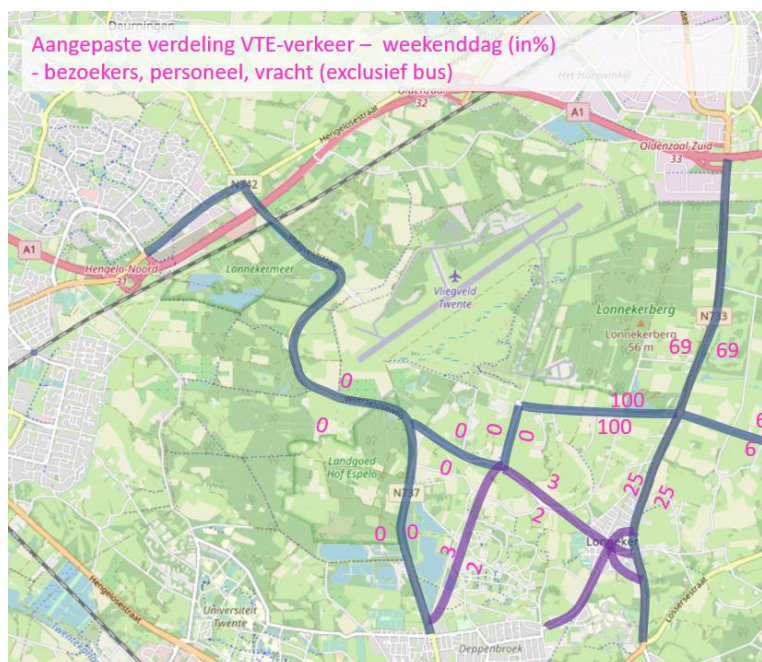
Figuur 3.4: Relatieve verdeling VTE-verkeer aangepast voor bezoekers werkdag



Figuur 3.5: Relatieve verdeling VTE-verkeer aangepast voor personeel (werkdag)



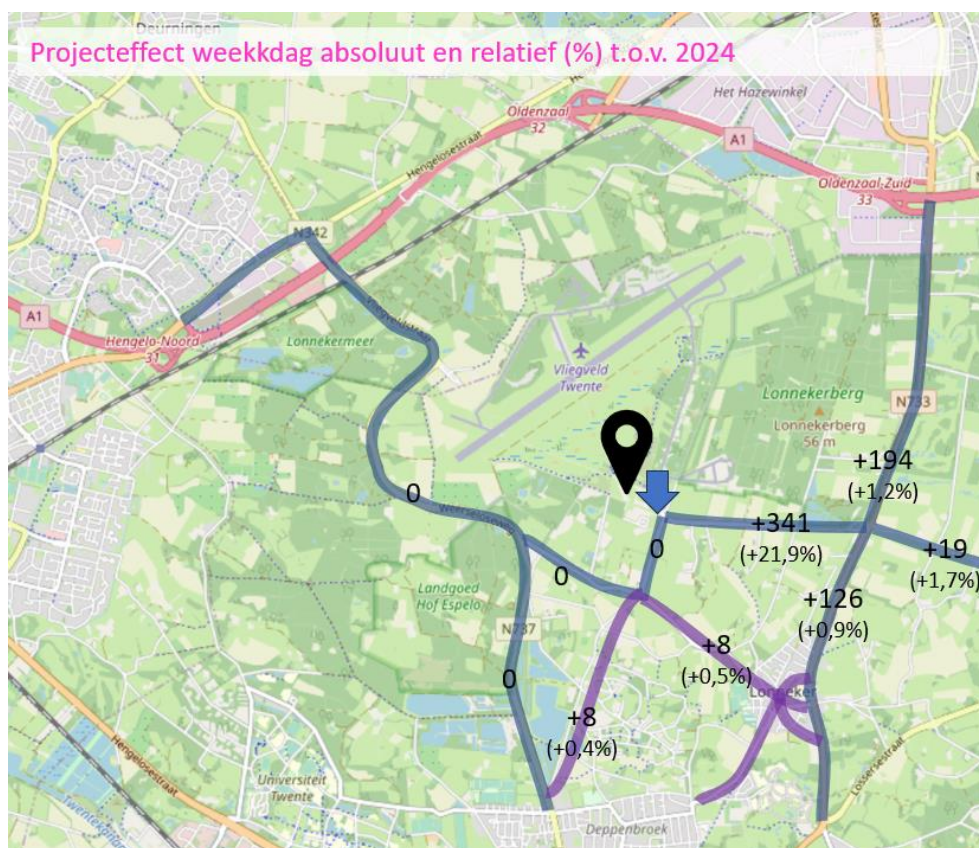
Figuur 3.6: Relatieve verdeling VTE-verkeer aangepast voor opslag (werkdag)



Figuur 3.7: Relatieve verdeling VTE-verkeer aangepast voor alle verkeer weekenddag (exclusief busverkeer)

3.2.3 Intensiteiten

In bijlage 1 zijn de verdelingen van het verkeer over de routes en dagen zoals hierboven beschreven toegepast op de verwachte verkeersbewegingen van en naar VTE. Dit resulteert voor een gemiddelde weekdag in de volgende intensiteiten gerelateerd aan het project zoals weergegeven in figuur 3.8. In figuur 3.8 zijn ook de relatieve verschillen ten opzichte van de huidige situatie weergegeven.



Figuur 3.8 projecteffect van VTE op een gemiddelde weekdag – absoluut en relatief t.o.v. 2024

Voor de in de directe omgeving van VTE zijn de absolute intensiteiten uitgesplitst naar aankomende en vertrekkende ritten. Daarbij is tevens onderscheid gemaakt naar voertuigklasse, zie tabel 3.1 t/m 3.3.

Werkdag	N737 Noord		N737 Zuid		N733 Noord		Landweerweg		N733 Zuid	
	A	V	A	V	A	V	A	V	A	V
Lichte mvt	0	0	0	0	31	28	5	5	51	54
Middelzware mvt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zware mvt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bussen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	31	28	5	5	51	54

Tabel 3.1: projecteffect in mvt/etm per richting op een gemiddelde werkdag per wegvak en voertuigklasse

Weekenddag	N737 Noord		N737 Zuid		N733 Noord		Landweerweg		N733 Zuid	
	A	V	A	V	A	V	A	V	A	V
Lichte mvt	0	0	0	0	253	253	22	22	92	92
Middelzware mvt	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Zware mvt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bussen	0	0	0	0	13	13	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	267	267	22	22	92	92

Tabel 3.2: projecteffect in mvt/etm per richting op een gemiddelde weekenddag per wegvak en voertuigklasse

Weekdag	N737 Noord		N737 Zuid		N733 Noord		Landweerweg		N733 Zuid	
	A	V	A	V	A	V	A	V	A	V
Lichte mvt	0	0	0	0	95	92	10	10	62	65
Middelzware mvt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zware mvt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bussen	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	99	96	10	10	63	65

Tabel 3.3: projecteffect in mvt/etm per richting op een gemiddelde werkdag per wegvak en voertuigklasse

De tabellen 3.4 t/m 3.6 geven het projecteffect op dezelfde wegvakken op doorsnede weer.

Werkdag	N737 Noord	N737 Zuid	N733 Noord	Landweerweg	N733 Zuid
Licht	0	0	59	10	104
Middelzwaar	0	0	0	0	0
Zwaar	0	0	0	0	0
Bussen	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	59	10	105

Tabel 3.4: projecteffect in mvt/etm op doorsnede op een gemiddelde werkdag per wegvak en voertuigklasse

Weekenddag	N737 Noord	N737 Zuid	N733 Noord	Landweerweg	N733 Zuid
Licht	0	0	506	44	183
Middelzwaar	0	0	1	0	0
Zwaar	0	0	1	0	0
Bussen	0	0	25	0	0
Totaal	0	0	534	44	184

Tabel 3.5: projecteffect in mvt/etm op doorsnede op een gemiddelde weekenddag per wegvak en voertuigklasse

Weekdag	N737 Noord	N737 Zuid	N733 Noord	Landweerweg	N733 Zuid
Licht	0	0	187	20	127
Middelzwaar	0	0	0	0	0
Zwaar	0	0	0	0	0
Bussen	0	0	7	0	0
Totaal	0	0	195	20	128

Tabel 3.6: projecteffect in mvt/etm op doorsnede op een gemiddelde werkdag per wegvak en voertuigklasse

Bijlage 1 Verdeling verkeer over de routes

[illegible]