

Memo verkeerskundige ontsluiting Hogeweg, perceel E421

Rossum



Elk project is haalbaar wanneer u
het bij Omega parkeert

Documentatie pagina

Opdrachtgever:	Kubiek Ruimtelijke Plannen T.a.v. de heer. C. Hanse Kerkeweg 156 3904 JJ Veenendaal
Titel rapport:	Memo verkeerskundige ontsluiting Hogeweg, perceel E241 Rossum
Project:	Hogeweg perceel E241 Rossum
Versie:	22-11-2023
Opsteller:	Adviesbureau Omega De heer J. J. van Schaik De heer M.J. van Schaik
Doelstelling:	1. Verkeerskundige analyse van de ontsluitingsmogelijkheden. 2. Toetsing van de ontsluiting aan de ASVV2021 3. Verkeersmotivatie gebaseerd op de analyse en toetsing van de ontsluiting van de ontwikkeling.

Inhoud

1.	Ontwikkeling	Pagina 4
1.1	Vraagstelling	Pagina 4
1.2.	Uitgangspunten	Pagina 5
1.3	Leeswijzer	Pagina 5
2.	Huidige situatie	Pagina 6
2.1	Dimensies van de Hogeweg	Pagina 7
2.2	Verkeerstellingen	Pagina 8
3.	Ontsluitingsstructuur	Pagina 9
4.	Verkeersgeneratie	Pagina 10
4.1	Verkeersgeneratie nieuwe situatie	Pagina 11
4.2	Beoordeling toekomstige situatie	Pagina 12
4.3	Verkeersgeneratie Appelgaerde	Pagina 13
4.4	Verkeersafwikkeling	Pagina 14
5.	Conclusies	Pagina 15
6.	Bijlagen	Pagina 16

1. Ontwikkeling

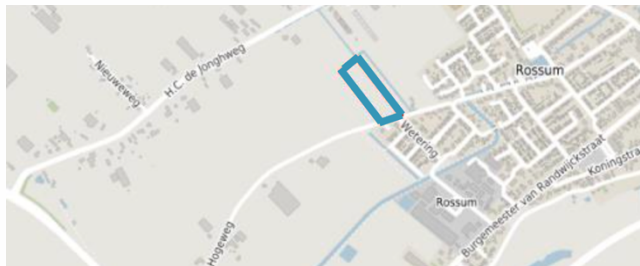
Kubiek B.V is momenteel bezig met de uitwerking van plannen voor een woon(zorg)ontwikkeling aan de Hogeweg in Rossum, op het perceel E421, in opdracht van hun opdrachtgever. De ontwikkeling betreft een dubbelwoonhuis bestaande uit tweemaal 24 zorgkamers voor personen met dementie aan de achterzijde van het perceel.

Aan de Hogeweg zullen twee vrijstaande woningen worden gerealiseerd. Tussen deze vrijstaande woningen en het woonzorggebouw is een additioneel gebouw gepland met een gemengde functie. Dit gebouw zal dienstdoen als medisch centrum op de begane grond, met ruimte voor 5 behandelkamers, en 12 wooneenheden op de verdieping(en) bestemd voor een specifieke doelgroep, zoals bijvoorbeeld jongeren uit de jeugdzorg van 18 jaar en ouder.

In totaal omvat het planprogramma het volgende:

- 48 woonzorgeenheden
- 12 appartementen, te huur voor een specifieke doelgroep.
- Medisch centrum met 5 behandelkamers
- 2 vrijstaande woningen.

Afbeelding 1: Plangebied ontwikkeling



Afbeelding 2: Situatie en indeling ontwikkeling



1.1 Vraagstelling

Kubiek B.V. heeft Adviesbureau Omega het volgende gevraagd:

- Het opstellen van een verkeersgeneratie voortkomend uit het planprogramma van de ontwikkeling.
- Analyse en opstellen van de ontsluiting via de Hogeweg.
- Opstellen van de verwachte verkeergeneratie en verkeersafwikkeling in de omgeving van het gebied.

1.2 Uitgangspunten

Als basis voor het opstellen van deze rapportage is gebruik gemaakt van de volgende gegevens:

Ontvangen documenten:

- E-mails Kubiek d.d. 10-05-2023 en 06-06-2023:
 - Planboek PRS. 230629 Hogeweg Rossum
 - Situatietekening V5000 d.d. 29-06-2023
 - Rapportage AICEDO d.d. 26-06-2023
 - Verkeerstellingen Rossum

Ontwerp en toetsing:

- ASVV 2021

Verkeersgeneratie:

- CROW- publicatie 381 "toekomstbestendig parkeren" december 2018; kencijfers parkeren en verkeersgeneratie

Bezoek:

- Locatiebezoek d.d. 05-09-2023

Planprogramma:

- 48 woonzorgeenheden
- 12 appartementen, huur voor een bijzondere doelgroep.
- Medisch centrum met 5 behandelkamers
- 2 vrijstaande woningen.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de actuele toestand van het onderzoeksgebied.

Hoofdstuk 3 omvat de berekening van de verkeersgeneratie volgens het beleid van de gemeente, gebaseerd op de CROW-normen. Daarna wordt de verkeersafwikkeling voor de toekomstige situatie uiteengezet.

De bevindingen en aanbevelingen die uit dit rapport voortvloeien, worden geconsolideerd in het afsluitende hoofdstuk.

2. Huidige situatie

Zoals uiteengezet in de inleiding, bevindt het plangebied zich aan de Hogeweg te Rossum binnen de bebouwde kom schuin tegen over de weg Wetering.

Afbeelding 3: Locatie ontwikkeling rechts met links de weg Wetering.



De ontsluiting van de ontwikkeling geschiedt tevens via de Hogeweg.

De Hogeweg bestaat uit twee delen:

1. Een deel binnen de bebouwde kom dat aansluit op de Burchtstraat. Voor dit segment geldt een maximale snelheid van 30 km/uur.

Afbeelding 4: Kruising Hogeweg Burchtstraat



2. Het deel buiten de bebouwde kom sluit aan op de N322, bekend als de H. Heemstraweg, waarbij een maximumsnelheid van 60 km/uur van toepassing is.

Afbeelding 5: Kruising Hogeweg N322 van Heemstraweg



2.1 Dimensies van de Hogeweg

De Hogeweg betreft een erftoegangsweg met een breedte van 5,2 meter. Conform de aanbevelingen van de ASVV 2021 voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom, waar een gemengde verkeersstroom in beide richtingen geldt, wordt een "minimaal profiel" van 4,8 meter en een ideaal profiel van 5,8 meter aanbevolen. Met een breedte van 5,2 meter voldoet de huidige wegbreedte aan de gestelde minimale eisen.

Het gedeelte van de weg buiten de bebouwde kom, bij de kruising met de N322, de H. Heemstraweg, heeft een breedte van 5 meter. Het resterende deel van de weg heeft een breedte van 4,5 meter. Deze variatie kan worden verklaard door het feit dat de oude richtlijnen van de ASVV tot 2021 een breedte van 4,5 meter hanteerden voor erftoegangswegen.

Afbeelding 6: Hogeweg buiten de bebouwde kom



2.2 Verkeerstellingen

In de periode van 2 maart 2023 tot en met 15 maart 2023 zijn verkeerstellingen uitgevoerd. De resultaten van deze metingen zijn door de gemeente verstrekt en kunnen worden geraadpleegd in de bijlage:

- 80-2023PITo1 Resultaten verkeerstelling Hogeweg (bubeko)[6].pdf.

De onderzoeksresultaten tonen aan dat het maximale aantal getelde voertuigen per etmaal 572 bedraagt, waarbij 245 voertuigen in de richting van Heemstraweg gaan en 276 voertuigen in de richting van Wetering, afgerond op 522 in totaal.

De capaciteit van een weg - hoeveelheid autoverkeer die verwerkt kan worden - wordt niet bepaald door de wegvakken, maar door de verkeersafwikkeling op kruispunten. Een gangbare richtlijn is dat een viertakkruispunt ongeveer 10.000 motorvoertuigen per etmaal kan verwerken. Dit komt overeen met een etmaalintensiteit van ongeveer 5.000 motorvoertuigen per wegvak. In de huidige ontsluiting geldt een snelheidslimiet van 30 km/uur. Volgens het CROW worden intensiteiten tussen de 5.000 en 6.000 motorvoertuigen per etmaal als het maximale toelaatbare beschouwd.

Dit komt neer op ongeveer 3,5 tot 4,1 voertuigen per minuut. De feitelijke doorstroming op het kruispunt speelt hierbij een rol. Bij een wegvakintensiteit van deze aard kan gesteld worden dat de oversteekbaarheid van de weg voor voetgangers als "goed oversteekbaar" kan worden gekwalificeerd. Uiteraard zijn hierin verschillende factoren van invloed, zoals de snelheid van het verkeer, het zicht op de weg, en de breedte van de weg, onder andere.

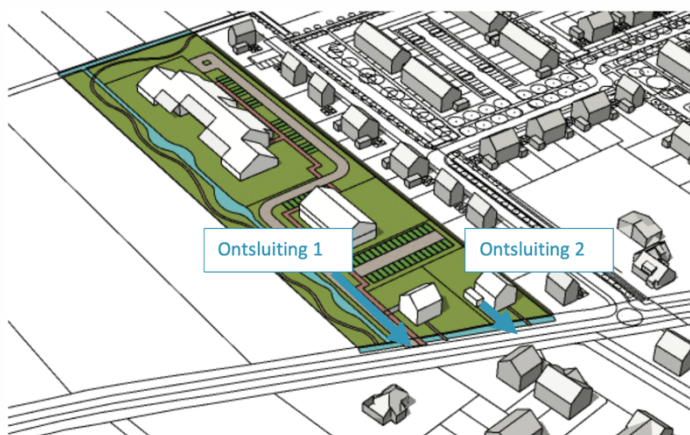
3. Ontsluitingsstructuur

De toekomstige invulling van de ontwikkeling bestaat uit een dubbelwoonhuis van tweemaal 24 zorgkamers voor dementerenden aan de achterzijde van het perceel. Aan de Hogeweg worden twee vrijstaande woningen gerealiseerd. Tussen deze vrijstaande woningen en het woonzorggebouw is nog een gebouw geprojecteerd welke een gemengde functie zal kennen ten behoeve van een medisch centrum op de begane grond met ruimte voor 5 behandelkamers en 12 wooneenheden voor een specifieke doelgroep (bijvoorbeeld uitstroom jeugdzorg 18 plus) op de verdieping(en).

Samen gevat omvat het planprogramma:

- 48 woonzorgeenheden.
- 12 appartementen, huur voor een bijzondere doelgroep.
- Medisch centrum met 5 behandelkamers.
- 2 vrijstaande woningen.

Afbeelding 7: Geplande ontwikkeling



De geplande ontsluitingsstructuur voor gemotoriseerd verkeer is weergegeven in afbeelding 7. Het plangebied zal via 2 aansluitingen op de Hogeweg worden ontsloten. De bezoekers en bewoners van de 48 woonzorgeenheden, de 12 appartementen en 1 vrijstaande woning maken gebruik van ontsluiting 1.

De bezoekers en bewoners van de andere vrijstaande woning maakt gebruik van ontsluiting 2.

4. Verkeersgeneratie

Bij de bepaling van de verkeersgeneratie wordt uitgegaan van het planprogramma met de daarbij behorende kencijfers zoals omschreven in deze rapportage.

Voor het bepalen van het aantal autoverplaatsingen van woningen worden veelal de kencijfers van CROW – publicatie 381 “Toekomstbestendig parkeren” december 2018; kencijfers parkeren en verkeersgeneratie gebruikt.

Om tot nauwkeurige kencijfers per woning te komen wordt binnen deze kencijfers onderscheid gemaakt naar woningtype en de locatie.

Bij de berekening van de verkeersgeneratie worden 2 verschillende berekeningen gemaakt voor een weekdag en voor een werkdag.

De verkeersgeneratiekencijfers worden in de CROW vermeld voor een **weekdag**, door deze kencijfers met factor 1.11 te vermenigvuldigen worden deze omgerekend naar een **werkdag**.¹

De ontwikkeling is gelegen qua indeling in de rest bebouwde kom met een mate van verstedelijking die niet stedelijk is.

Voor het toekomstige project worden voor het dag-patroon intensiteit autoverkeer op werk en weekenddagen, binnen de bebouwde kom, de percentages aangehouden zoals genoemd in de ASVV.² Voor het autoverkeer vindt de ochtendspits, met een piek van 10%, tussen 8.00 uur en 9.00 uur, plaats. De piek van de avondspits, met 10% van het Autoverkeer, vindt plaats tussen 17.00 uur en 18.00 uur.

1. Bron: CROW. (2018) Toekomstbestendig parkeren. Van parkeerkencijfers naar parkeernormen. Publicatie 381. Pagina 27. CROW

2. Bron: CROW. (2012). Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom editie, Vol. 2012). CROW.

4.1 Nieuwe situatie

De kencijfers zijn gekoppeld aan een functies en voor wooneenheden tevens gekoppeld aan het woningtype, in combinatie met het prijssegment.

Voor de ontwikkeling zijn de volgende functies in het planprogramma opgenomen:

Planprogramma	Aantal
1.0 Zorgkamers (serviceflat)	48
2.0 Wooneenheden bijzondere doelgroep (sociale huurappartement)	12
3.0 Medisch centrum (gezondheidscentrum)	5
4.0 Vrijstaande woningen (koophuis vrijstaand)	2

Tabel 1: Berekening verkeersgeneratie gemiddelde weekdag functie wonen.

Functie	Aantal	Verkeersgeneratie kencijfer per functie/ Per etmaal min.	Verkeersgeneratie kencijfer per functie/ Per etmaal max.	Verkeersgeneratie min (mvt/etm)	Verkeersgeneratie max (mvt/etm)
1. Zorgkamers/ serviceflat	48	2,2	3	105,6	144
2. Wooneenheden/ appartement sociaal	12	3,7	4,5	44,4	54
3. Medischcentrum/ behandelkamer	5	18,5	22,6	92,5	113
4. Vrijstaande woning/ koop	2	7,8	8,6	15,6	17,2
Totaal	67			258,1	328,2

* (mvt = motorvoertuigen)

Week en werkdag

Totale verkeergeneratie voor een gemiddelde **weekdag** minimaal 258 mvt per etmaal en maximaal 328 mvt per etmaal.

Voor het autoverkeer vindt de ochtendspits, met een piek van 10%, tussen 8.00 uur en 9.00 uur plaats. De piek bedraagt minimaal 26 mvt en maximaal 33 mvt per uur. De piek van de avondsplits, met 10% van het autoverkeer, vindt plaats tussen 17.00 uur en 18.00 uur. De piek bedraagt min 26 mvt en maximaal 33 mvt per uur.

De bovenstaande berekening is gemaakt op basis van een gemiddelde **weekdag**. Voor de omrekening naar een gemiddelde **werkdag** wordt gebruik gemaakt van de factor 1,11 voor wooneenheden zoals beschreven is in de CROW-publicatie 381.

Bij de berekening voor de gemiddelde **werkdag** is het totaal aantal mvt 287 minimaal en maximaal 364 mvt per etmaal. De piek in de ochtend en de avond bedraagt minimaal 29 mvt en maximaal 37 mvt per piekuur.

Gezien het medisch centrum en het zorg gerelateerde karakter van de ontwikkeling zal de piek minder bedragen dan de genoemde 10%. Veiligheidshalve is het goed om bovenstaande berekening met 10% piek aan te houden.

4.2 Beoordeling toekomstige situatie

Op basis van de verwachte verkeersstromen die voortvloeien uit de geplande ontwikkeling, wordt de benodigde capaciteit van de Hogeweg beoordeeld. Zoals eerder aangegeven, fungeert de gehele ontwikkeling als ontsluiting naar de Hogeweg.

Conform de verkeerstellingen zoals uiteengezet in dit rapport, bedraagt het gemiddelde aantal voertuigen per etmaal 522. In de ochtendspits, tussen 7:00 en 9:00 uur, betreft het 52 voertuigen, terwijl de avondspits, tussen 16:00 en 18:00 uur, een volume van 98 voertuigen kent.

Vanuit de nieuwe ontwikkeling wordt een maximaal aantal voertuigen van 364 per etmaal verwacht, waarbij het piekverkeer minimaal 29 mvt en maximaal 37 mvt per piekuur bedraagt. Na integratie van het extra verkeer gegenereerd door de ontwikkeling, komt het totale aantal voertuigen per etmaal uit op $522 + 364 = 886$.

Het CROW hanteert als richtlijn dat intensiteiten tussen de 5.000 en 6.000 motorvoertuigen per etmaal in gebieden met een snelheidslimiet van 30 km/uur als het maximale toelaatbare worden beschouwd. Boven deze waarden komt de (verkeers)leefbaarheid te sterk onder druk te staan. We dienen echter op te merken dat de maximaal aanvaardbare intensiteit tevens afhankelijk is van de omgevingskenmerken. Voor woonstraten met een prominente verblijfsfunctie, zoals erftoegangswegen van type II, geldt een aanzienlijk lager maximum, waarbij gedacht moet worden aan intensiteiten van maximaal 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal.

Bij een berekende intensiteit van circa 886 motorvoertuigen per etmaal wordt ruimschoots voldaan aan de eerdergenoemde richtlijnen.

4.3 Verkeersgeneratie Appelgaerde

Volgens de berekeningen voor het Appelgaerde-project is het maximale aantal motorvoertuigen per etmaal op een weekdag 899,2. Door deze om te rekenen naar een werkdag, vermenigvuldigd met een factor van 1,11, komt het totaal op 999 motorvoertuigen per etmaal.⁴ Circa 35% is 350 verkeersbewegingen per etmaal op de Hogeweg.

Afbeelding 8: Verkeersgeneratie Appelgaerde

4.3 Verkeer en parkeren

4.3.1 Verkeer

Op basis van de tool verkeersgeneratie van het CROW is de te verwachten hoeveelheid verkeer als gevolg van het plan berekend. Deze berekening is opgenomen in bijlage 13. Uit de berekening blijkt dat er per etmaal in het totaal ca. 900 verkeersbewegingen per dag te verwachten zijn (circa 23 zwaar verkeer, circa 17 middelzwaar verkeer en 860 lichtverkeer). Circa 35 % hiervan komt en vertrekt in zuidelijke richting en 65% komt en vertrekt in noordelijke richting. Op de H.C. de Jonghweg zal circa 60 % van en naar het zuidwesten rijden en 40 % van en naar het centrum. Op de Hogeweg zal ca. 35 % naar het zuidwesten rijden en 65 % van of naar het centrum.

Het totale aantal motorvoertuigen in de huidige situatie, inclusief de voorziene plannen voor perceel E421 en Appelgaerde, bedraagt 577 (huidige situatie) + 364 (plan E421) + 350 = 1291 motorvoertuigen per etmaal. Dit aantal voldoet ruimschoots aan de door het CROW gestelde maximale capaciteitseisen

3. Bron: E-mail Kubiek d.d. 22-11-2023. Dhr. Hanse

4.4 Verkeersafwikkeling

Voor de Hogeweg, richting buiten de bebouwde kom, wordt een maatregel van geslotenverklaring, met uitzondering van bestemmingsverkeer, van kracht om overmatige belasting van de Hogeweg (het gedeelte buiten de bebouwde kom) te voorkomen. Hierdoor zal al het verkeer in eerste instantie naar de kern van Rossum worden geleid.

Voor deze maatregel geldt dat als deze niet effectief blijkt te zijn (wat gemonitord wordt), de aanleg van passeerkommen op de Hogeweg buiten de bebouwde kom noodzakelijk is. Hierdoor wordt de capaciteit vergroot en wordt schade aan de bermen verminderd. In dat geval zal de geslotenverklaring worden opgeheven en zal een deel van het verkeer ook via de Hogeweg buiten de bebouwde kom gaan rijden.

De invloed van de maatregel resulteert in een verkeersstroming waarbij al het verkeer vanuit het plangebied richting het oosten wordt geleid. Van daaruit zal het verkeer zich opsplitsen, met de eerste mogelijkheid om naar het noorden te gaan richting Appelgaerde (10%-20%), vervolgens naar het zuiden richting Wetering (10%) en rest (70%-80%) Hogeweg bibeko richting kern en voorzieningen daar. Daarna 'verwatert' het effecten en is verwaarloosbaar te stellen.

De verdeling van verkeersaandelen vanuit Appelgaerde en Wetering is gebaseerd op de totale verkeersgeneratie van Appelgaerde. Voor het verkeer dat afkomstig is uit Appelgaerde wordt een aandeel van 10% gehanteerd, met betrekking tot de totale verkeersgeneratie van Appelgaerde die varieert tussen 30% en 40%, gericht op de ontsluiting van Appelgaerde in zuidelijke richting. ⁴

Gezien de aanwezigheid van een medisch centrum in dit gebied, zal het aandeel verkeer van en naar de Hogeweg binnen de bebouwde kom (na de afslagen van de weg door Appelgaerde en de Wetering) relatief hoog zal zijn.

4. Bron : memo Antea Group. Referentienummer 02, datum 13 oktober 2023, aan Kirsten Oudmaijer, van Job Drenth, kopie Gabie Mulders, projectnummer 0481591.107, project Maasdriel mobiliteit, betreft Verkeersgegevens Plan Herkon.

5. Conclusies en aanbeveling

Conclusie 1

Verkeerstellingen

- Het maximale aantal mvt per etmaal bedraagt 577 voor de huidige situatie.
- Het maximale aantal mvt per etmaal inclusief de nieuwe ontwikkeling bedraagt 886 conform de berekening.

Conclusie 2

De berekende intensiteit van 886 motorvoertuigen per etmaal voldoet ruimschoots aan de door het CROW gestelde maximale capaciteitseisen van de Hogeweg.

Conclusie 3

Conclusie 3 is opgesteld in combinatie met het naastgelegen project Appelgaerde. Volgens de berekeningen voor het Appelgaerde-project is het maximale aantal motorvoertuigen per etmaal op een weekdag 899,2. Door deze om te rekenen naar een werkdag, vermenigvuldigd met een factor van 1,11, komt het totaal op 999 motorvoertuigen per etmaal.

Het totale aantal motorvoertuigen in de huidige situatie, inclusief de voorziene plannen voor perceel E421 en Appelgaerde, bedraagt 1291 motorvoertuigen per etmaal. Dit aantal is ruimschoots onder de door het CROW gestelde maximale capaciteitseisen van de Hogeweg.

Aanbeveling

Het uitwerken van de ontsluiting en afwikkeling van het verkeer richting de diverse wegen.

6. Bijlagen

80-2023PITo1 Resultaten verkeerstelling Hogeweg (bibeko)[6].pdf

Locatie

PlaatsRossum

WegHogeweg (bubeko)

Locatie2

Richting 1Van Heemstraweg (ri. West)

Richting 2Wetering (ri. Oost)

Uitgangspunten

Meetperiode2-03-23 t/m14-03-23

Classificatieop basis van ascombinaties

Licht verkeer

Middelzwaar verkeer

Zwaar verkeer

Onderzoeksresultaten

Intensiteiten - alle voertuigen

	Werkdag	Doorsnede	Weekdag		Richting 1	Weekdag	Richting 2	Weekdag	Snelheid (km/u)	Gem.	V85
Etmaal (0-24u)	522	100%	490	100%	245	228	276	262	51	60	
Dag (7-19u)	402	77,1%	386	78,7%	206	180	196	205	51	60	
Avond (19-23u)	55	10,5%	68	14,0%	31	36	23	32	51	60	
Nacht (23-7u)	65	12,5%	36	7,3%	8	11	57	25	51	59	
Ochtendspits (7-9u)	52	9,9%	50	10,2%	11	7	41	43	52	61	
Avondspits (16-18u)	98	18,7%	87	17,7%	62	54	36	33	52	61	

	Werkdag	Doorsnede	Weekdag		Richting 1	Weekdag	Richting 2	Weekdag	Snelheid (km/u)	Gem.	V85
Licht verkeer	506	97,1%	478	97,7%	238	222	269	257	51	60	
Middelzwaar verkeer	12	2,3%	9	1,8%	6	4	7	5	47	56	
Zwaar verkeer	3	0,6%	3	0,5%	2	2	1	1	44	52	

Intensiteiten - middelzwaar

	Werkdag	Doorsnede	Weekdag		Richting 1	Weekdag	Richting 2	Weekdag	Snelheid (km/u)	Gem.	V85
Etmaal (0-24u)	12	100%	9	100%	6	4	7	5	-	-	
Dag (7-19u)	10	1,8%	7	1,4%	5	3	5	4	-	-	
Avond (19-23u)	1	0,2%	1	0,1%	1	0	1	0	-	-	
Nacht (23-7u)	2	0,3%	1	0,2%	1	1	1	1	-	-	
Ochtendspits (7-9u)	1	0,2%	1	0,1%	1	0	1	0	-	-	
Avondspits (16-18u)	3	0,5%	2	0,4%	1	1	2	1	-	-	

	Werkdag	Doorsnede	Weekdag		Richting 1	Weekdag	Richting 2	Weekdag	Snelheid (km/u)	Gem.	V85
Etmaal (0-24u)	3	100%	3	100%	2	2	1	1	-	-	
Dag (7-19u)	3	0,6%	3	0,5%	2	2	1	1	-	-	
Avond (19-23u)	0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0	-	-	
Nacht (23-7u)	0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0	-	-	
Ochtendspits (7-9u)	1	0,1%	0	0,1%	0	0	0	0	-	-	
Avondspits (16-18u)	0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0	-	-	

Middelzwaar verkeer

	Werkdag	Doorsnede	Weekdag		Richting 1	Weekdag	Richting 2	Weekdag	Snelheid (km/u)	Gem.	V85
Gemiddelde maandag											
Gemiddelde dinsdag											
Gemiddelde woensdag											
Gemiddelde donderdag											
Gemiddelde vrijdag											
Gemiddelde zaterdag											
Gemiddelde zondag											

Zwaar verkeer

	Werkdag	Doorsnede	Weekdag		Richting 1	Weekdag	Richting 2	Weekdag	Snelheid (km/u)	Gem.	V85
Gemiddelde maandag											
Gemiddelde dinsdag											
Gemiddelde woensdag											
Gemiddelde donderdag											
Gemiddelde vrijdag											
Gemiddelde zaterdag											
Gemiddelde zondag											



Elk project is haalbaar
wanneer u het bij
Omega parkeert

