



Politiehuisvesting Landforum

Herijking verkeersgeneratie

Inhoud

- Uitgangspunten herijking
- Verkeersgeneratie herijking
- Intensiteiten herijking
- Conclusies t.o.v. eerste verkennend onderzoek

Uitgangspunten

Schematische weergave locaties

- **Woningbouw:**
 - Bosrijk: 239 woningen
 - Hooglanden: 50-60 woningen
- **Politiehuisvesting (tabel):**

	Verkennd onderzoek	Herijking
	m2	m2
Kantoor	12.104	17.325
Kantoor bezoek		
ME loods	700	1700
Logistiek Centrum	1.500	1500
Korpsgarage	2.200	3.500
Dienstritten		
Cellencomplex (1-2)	1850 (incl 2-2)	2420 (incl. 2-2)
Forensische opsporing	2.500	2000
IBT/OBT	3.000	7500
Politieacademie	9.422	5.500
Cellencomplex (2-2)	1850 (incl 1-2)	Vervalt
Reservering voor ontwikkeling derde: IBT/OBT	10.000	Vervalt
Ketenbeslaghuis	-	400
DSI	-	4000



Cellencomplex

- 2420 m2 BVO
- 36 Cellen
- Verkeersgeneratie beschikbaar bij CROW:
 - Penitentiare inrichting
 - Bezoekers zijn onderdeel van kencijfers.

Kantoorfunctie, DSI en FO

- Kantoor: 17.325 m² BVO (basisprogramma 14.300 + additioneel 3.025)
- DSI: 4.000 m² BVO
- FO: 2.000 m² BVO
- Verkeersgeneratie beschikbaar binnen CROW
 - Kantoor + DSI = kantoor zonder baliefunctie
 - FO = werkplaats (bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief) o.b.v. 85 werkenden (i.p.v. m² BVO);
- Bezoekersaantallen kantoor: 50 mensen verdeeld over de dag
- Dienstritten:
 - Er zijn 350 dienstparkeerplaatsen nodig voor alle dienstvoertuigen.
 - Aanne DTV: 90% van de dienstvoertuigen zijn in gebruik (worst-case, bovenop kantoor kencijfers).
 - 100% van dienstauto's vertrekt na ochtendspits
 - 50% komt tijdens avondspits terug (= 25% in het drukste avondspitsuur).

Korpsgarage

Werkenden:

- 10 mensen werkzaam. Verkeersgeneratie beschikbaar binnen CROW
 - werkplaats (bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief) o.b.v. 10 werkenden (i.p.v. m² BVO)

ME loods

- 1700 m2 BVO
- Specifieke functie.
- Geen verkeersfunctie alleen bij incidenten.
- Geen invloed op drukste uur.

Logistiek centrum en ketenbeslaghuis

- Logistiek centrum: 1500 m2 BVO
- Ketenbeslaghuis: 400 m2 BVO
- CROW kencijfer voor bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief

IBT/OBT & Politieacademie

- Politieacademie:
 - 700 leerlingen, 200 gelijktijdig aanwezig
 - Specifieke verkeergeneratie
 - Betaalde opleiding dus hoger autobezit/gebruik
 - Avondonderwijs is 50-70% met de auto
- IBT/OBT:
 - 120 cursisten per dag;
 - 40 personen werkzaam;
 - Aanne DTV: 90% cursisten en begeleiders met de auto

Uitgangspunten herijking

- Onderstaand is een vergelijking opgenomen van de uitgangspunten voor de berekening in het eerste verkennend onderzoek (links van de streep) en de herijking in dit document (rechts)
- De uitgangspunten betreffen het aantal m2, beschikbare aanvullende gegevens en de gegevens op basis waarvan de berekening van verkeersgeneratie is gebaseerd

	Berekening eerste verkennend onderzoek			Herijking o.b.v. aanvullend programma		
	m2	Aanvullende gegevens	Gerekend met	Aangeleverde m2	Aanvullende gegevens	Gerekend met
Kantoor	12.104		12104 m2	17.325		17.325 m2
Kantoor bezoek		50 personen per dag	50 personen per dag		50 personen per dag	50 personen per dag
ME loads	700		*	1700		*
Logistiek Centrum	1.500		1500 m2	1500		1.500 m2
Korpsgarage	2.200	10 werkenden	10 werkenden	3.500	10 werkenden	10 werkenden
Dienstritten		350 dienstauto's	350 dienstauto's		350 dienstauto's	350 dienstauto's
Cellencomplex (1-2)	1850 (incl 2-2)	36 cellen	36 cellen	2420 (incl. 2-2)	36 cellen	36 cellen
Forensische opsporing	2.500	85 werkenden	85 werkenden	2000	85 werkenden	85 werkenden
IBT/OBT	3.000	120 cursisten en 40 werkenden	120 cursisten en 40 werkenden	7500	120 cursisten, 40 werkenden	120 cursisten, 40 werkenden
Politieacademie	9.422	200 leerlingen	200 leerlingen	5.500	200 leerlingen	200 leerlingen
Cellencomplex (2-2)	1850 (incl 1-2)	36 cellen	36 cellen	Vervalt		-
Reservering voor ontwikkeling derde: IBT/OBT	10.000	60 cursisten	60 cursisten	Vervalt		-
Ketenbeslaghuis	-	-	-	400		400 m2 (functie loads)
DSI	-	-	-	4000		4.000 m2 (functie kantoor)

*Geen gebruik m.u.v. incidenten.

Verkeersgeneratie

Resultaten verkeersgeneratie politie

	Aantal	Eenheid	Kencijfers			Verkeersgeneratie per etmaal (mvt/etm)		
			Min.	Max.	Gem.	Min.	Max.	Gem.
Kantoor	17.325	per 100 m2	4,7	6,5	5,6	814	1126	970
Kantoor bezoek ¹	50	per persoon	2	2	2	100	100	100
ME loads ²	1.700	per 100 m2	0	0	0	0	0	0
Logistiek Centrum	1.500	per 100 m2	3,6	5,3	4,45	54	80	67
Korpsgarage ³	10	per persoon	2,5	3,0	2,8	25	30	28
Dienstritten ⁴	350	per dienstauto	1,8	1,8	1,8	630	630	630
Cellencomplex	36	per 10 cellen	7,9	9,3	8,6	28	33	31
Forensische opsporing ³	85	per persoon	2,5	3,0	2,8	212	258	235
IBT/OBT ⁵	120	per cursist	2,4	2,4	2,4	288	288	288
Politieacademie	200	per 10 leerlingen	5	7	6	100	140	120
Ketenbeslaghuis	400	per 100 m2	3,6	5,3	4,45	14	21	18
DSI	4.000	per 100 m2	4,7	6,5	5,6	188	260	224
						2.454	2.966	2.710

1. 100% autogebruik maal 2 (aankomend en wegrijdend);
2. Geen gebruik m.u.v. incidenten.
3. Kencijfers CROW voor bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (loads, opslag, transportbedrijf) per 100 m² BVO omgerekend naar per persoon (uitgaande van 30 m² BVO; bron: tabel A14. van publ. 381 CROW).
4. 90% gebruik maal 2 (wegrijdend en aankomend)
5. Per 3 cursisten één werknemer = $4/3 * 120 = 160$ personen. 0,9 auto per cursist/werknemer = $0,9 * 160 = 144$ maal 2 (aankomend en wegrijdend) = 288.

Aankomstpatroon

- Cellencomplex:
 - 100% gelijkmatig over werkdag
- Kantoor, DSI* en FO:
 - Kantoor + DSI: 20% in het drukste uur (85% van werknemers heeft kantoortijden en komt aan en vertrekt in de spitsperioden, verdeeld over 2 uur)
 - Dienstritten:
 - Wegrijden 100% gelijkmatig over de werkdag
 - Terugkomst 50% in avondspits (=25% in spitsuur)
 - FO: 15% van totale verkeersgeneratie in het drukste uur (100% van de 85 werknemers komt aan en vertrekt in de spitsperioden, verdeeld over 2 uur). Intensiteit in drukste uur is gelijk aan 35 aankomende en vertrekkende bewegingen bij 85 werknemers.
- Korpsgarage:
 - 100% kantoortijden (aankomsten en vertrekken verdeeld over 2 uur)
- ME loods
 - Geen gebruik m.u.v. incidenten. Incidenten niet spits gerelateerd.
- Logistiek Centrum en ketenbeslaghuis*:
 - 100% gelijkmatig over werkdag.
- Politieacademie
 - 100% kantoortijden (aankomsten en vertrekken verdeeld over 2 uur)
- IBT/OBT:
 - 100% kantoortijden (aankomsten en vertrekken in drukste spitsuur ivm vaste starttijd).

*Nieuwe functies binnen het programma

Drukste uur duurzaam (o.b.v. min kentallen)

	Mvt/etm	Drukste uur percentage		Drukste uur mvt/uur		T.b.v. verdeling verkeer	
		OS	AS	OS	AS	OS	AS
Kantoor	814	20%	20%	163	163	Aankomend	Wegrijdend
Kantoor bezoek	100	12,5%	12,5%	13	13	Aankomend/wegrijdend	Aankomend/wegrijdend
ME loods*	0	0%	0%	0	0	Aankomend	Wegrijdend
Logistiek Centrum	54	12,5%	12,5%	7	7	Aankomend	Wegrijdend
Korpsgarage	25	20%	20%	5	5	Aankomend	Wegrijdend
Dienstritten	630	0	12,5%	0	79	n.v.t.	Aankomend
Cellencomplex	28	12,5%	12,5%	4	4	Aankomend/wegrijdend	Aankomend/wegrijdend
Forensische opsporing	212	15%	15%	32	32	Aankomend	Wegrijdend
IBT/OBT	288	50%	50%	144	144	Aankomend	Wegrijdend
Politieacademie	100	20%	20%	20	20	Aankomend	Wegrijdend
Ketenbeslaghuis	14	12,5%	12,5%	2	2	Aankomend	Wegrijdend
DSI	188	20%	20%	38	38	Aankomend	Wegrijdend
Totaal	2.454			426	505		
<i>Eerste verkennend onderzoek</i>	<i>2.296</i>			<i>428</i>	<i>506</i>		

- Om het verschil wat betreft verkeersgeneratie te duiden voor de prognose van 2030, is op zowel de herijking als het eerste verkennend onderzoek 22% groei toegepast.

2030	Mvt/etm	Drukste uur OS (mvt/uur)	Drukste uur AS (mvt/uur)
Totaal herijking	2.994	520	616
Eerste verkennend onderzoek	2.801	522	617

Drukste uur gemiddelde (o.b.v. gemiddelde kentallen)

	Mvt/etm	Drukste uur percentage		Drukste uur mvt/uur		T.b.v. verdeling verkeer	
		OS	AS	OS	AS	OS	AS
Kantoor	970	20%	20%	194	194	Aankomend	Wegrijdend
Kantoor bezoek	100	12,5%	12,5%	13	13	Aankomend/wegrijdend	Aankomend/wegrijdend
ME loads*	0	0%	0%	0	0	Aankomend	Wegrijdend
Logistiek Centrum	67	12,5%	12,5%	8	8	Aankomend	Wegrijdend
Korpsgarage	28	20%	20%	6	6	Aankomend	Wegrijdend
Dienstritten	630	0	12,5%	0	79	n.v.t.	Aankomend
Cellencomplex	31	12,5%	12,5%	4	4	Aankomend/wegrijdend	Aankomend/wegrijdend
Forensische opsporing	235	15%	15%	35	35	Aankomend	Wegrijdend
IBT/OBT	288	50%	50%	144	144	Aankomend	Wegrijdend
Politieacademie	120	20%	20%	24	24	Aankomend	Wegrijdend
Ketenbeslaghuis	18	12,5%	12,5%	2	2	Aankomend	Wegrijdend
DSI	224	20%	20%	45	45	Aankomend	Wegrijdend
Totaal	2.710			474	553		
<i>Eerste verkennend onderzoek</i>	<i>2.479</i>			<i>461</i>	<i>540</i>		

- Om het verschil wat betreft verkeersgeneratie te duiden voor de prognose van 2030, is op zowel de herijking als het eerste verkennend onderzoek 22% groei toegepast.

2030	Mvt/etm	Drukste uur OS (mvt/uur)	Drukste uur AS (mvt/uur)
Totaal herijking	3.306	578	675
Eerste verkennend onderzoek	3.024	562	659

Drukste uur – worst case (o.b.v. max kentallen)

	Mvt/etm	Drukste uur percentage		Drukste uur mvt/uur		T.b.v. verdeling verkeer	
		OS	AS	OS	AS	OS	AS
Kantoor	1126	20%	20%	225	225	Aankomend	Wegrijdend
Kantoor bezoek	100	12,5%	12,5%	13	13	Aankomend/wegrijdend	Aankomend/wegrijdend
ME loads*	0	0%	0%	0	0	Aankomend	Wegrijdend
Logistiek Centrum	80	13%	13%	10	10	Aankomend	Wegrijdend
Korpsgarage	30	20%	20%	6	6	Aankomend	Wegrijdend
Dienstritten	630	0	12,5%	0	79	n.v.t.	Aankomend
Cellencomplex	33	12,5%	12,5%	4	4	Aankomend/wegrijdend	Aankomend/wegrijdend
Forensische opsporing	258	15%	15%	39	39	Aankomend	Wegrijdend
IBT/OBT	288	50%	50%	144	144	Aankomend	Wegrijdend
Politieacademie	140	20%	20%	28	28	Aankomend	Wegrijdend
Ketenbeslaghuis	21	12,5%	12,5%	3	3	Aankomend	Wegrijdend
DSI	260	20%	20%	52	52	Aankomend	Wegrijdend
Totaal	2.966			523	602		
<i>Eerste verkennend onderzoek</i>	<i>2.662</i>			<i>494</i>	<i>573</i>		

- Om het verschil wat betreft verkeersgeneratie te duiden voor de prognose van 2030, is op zowel de herijking als het eerste verkennend onderzoek 22% groei toegepast.

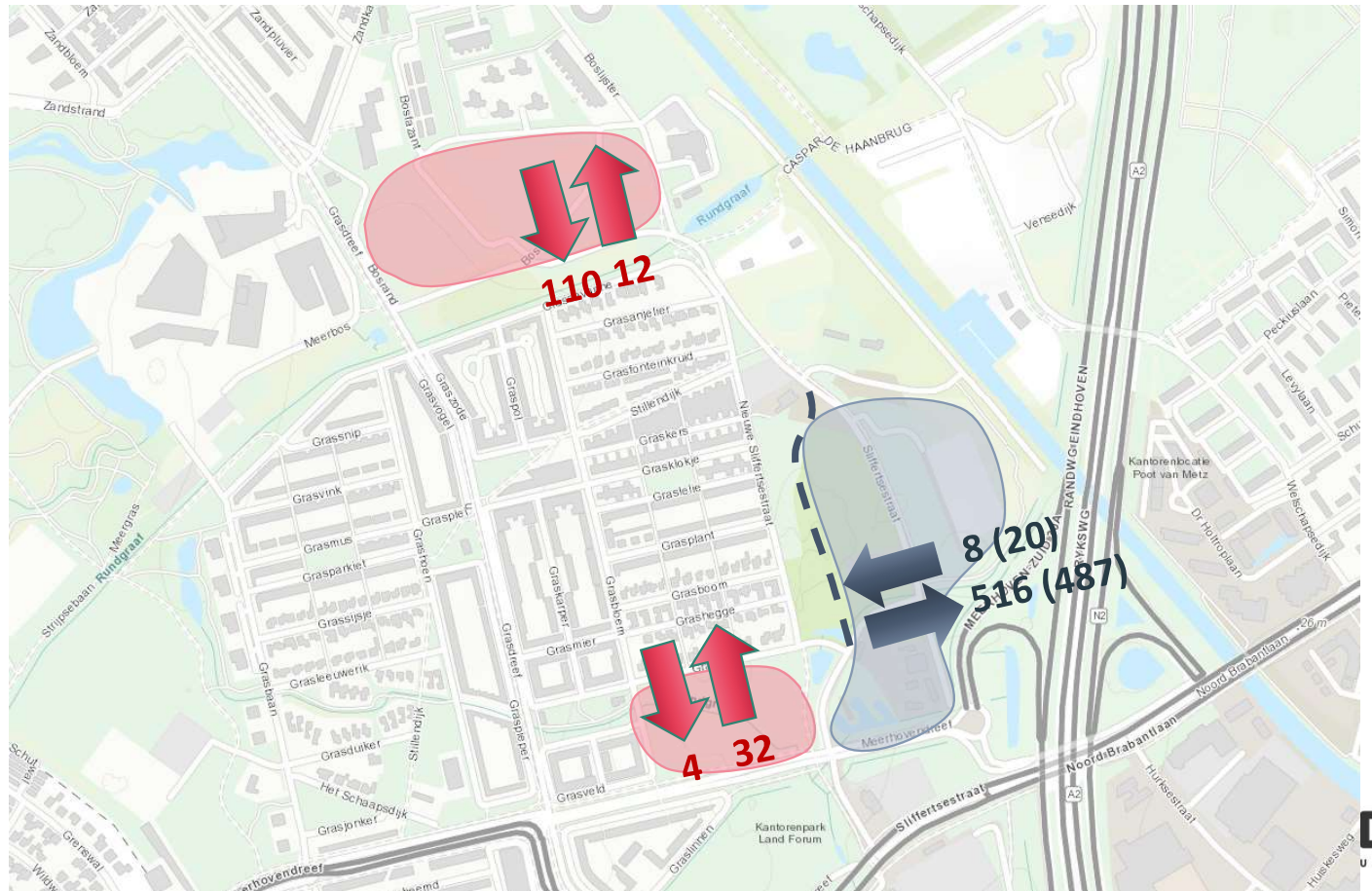
2030	Mvt/etm	Drukste uur OS (mvt/uur)	Drukste uur AS (mvt/uur)
Totaal herijking	3.619	638	734
Eerste verkennend onderzoek	3.248	603	699

Resultaten verkeersgeneratie woningbouw (drukste uur)

- Verkeersgeneratie Hooglanden
 - Ochtendspits 36 mvt/uur
 - Avondspits 40 mvt/uur
- Verkeersgeneratie nieuwbouw Bosrijk:
 - Ochtendspits 122 mvt/uur
 - Avondspits 136 mvt/uur
- Aanneame:
 - OS: 90% uitgaand 10% inrijdend
 - AS: 90% inrijdend, 10% uitgaand

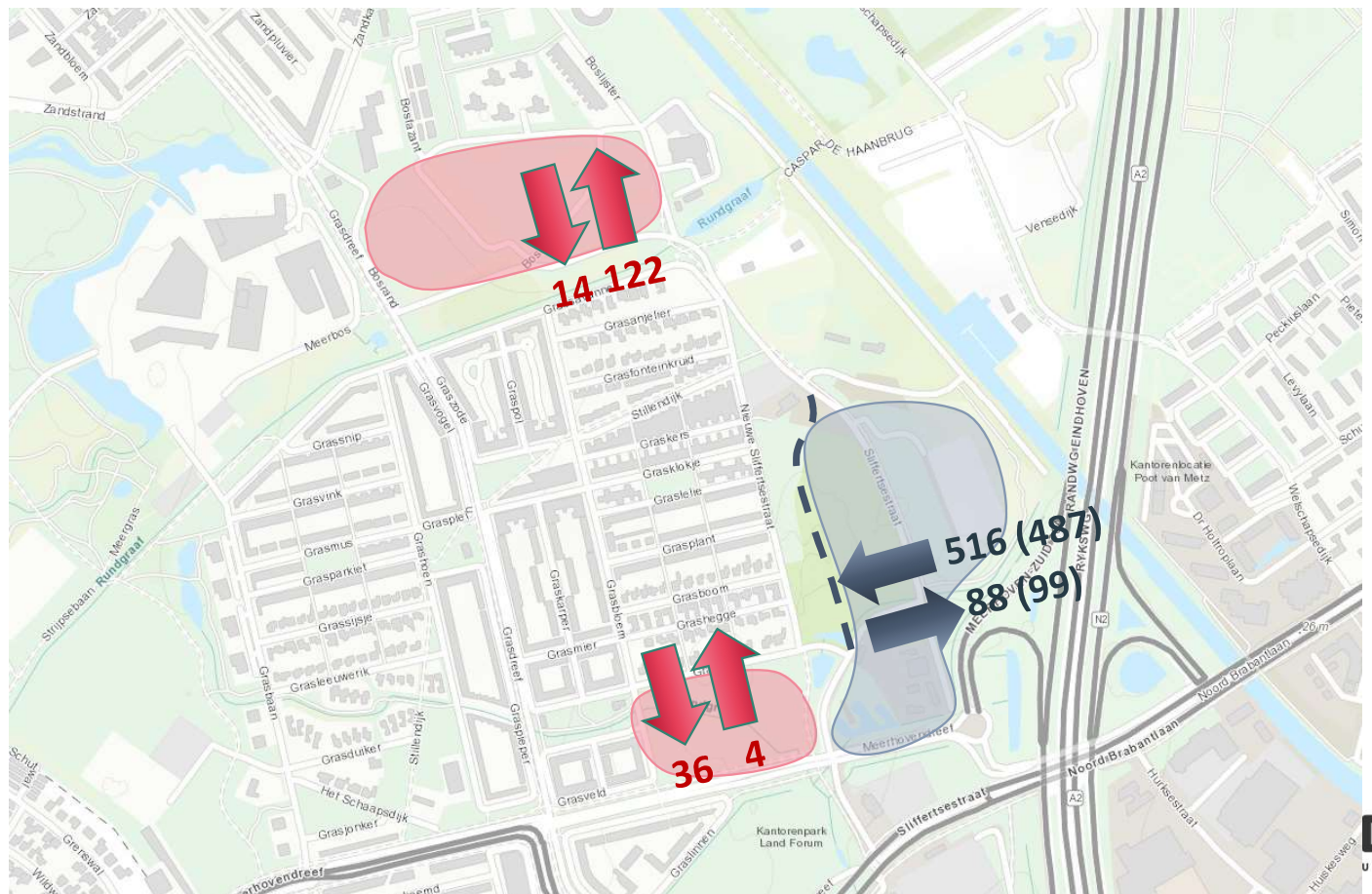
Ochtendspitsuur – worst case verkeersgeneratie

- Politiehuisvesting:
Op basis van de slide 'drukste uur – worst case' is voor elke ontwikkeling bekeken welke verkeersbewegingen in de ochtendspits ingaand zijn en welke uitgaand. De som van deze uitsplitsing is hier gepresenteerd. Tussen haakjes is de som van de berekening in het eerste verkennend onderzoek weergegeven.
- Woningbouw:
De totale verkeersgeneratie in de ochtendspitsuur is omgezet naar de verkeersbewegingen : 90% uitgaand verkeer en 10% ingaand verkeer.



Avondspitsuur – worst case verkeersgeneratie

- **Politiehuisvesting:**
Op basis van de slide 'drukste uur – worst case' is voor elke ontwikkeling bekeken welke verkeersbewegingen in de avondspits ingaand zijn en welke uitgaand. De som van deze uitsplitsing is hier gepresenteerd. Tussen haakjes is de som van de berekening in het eerste verkennend onderzoek weergegeven.
- **Woningbouw:**
De totale verkeersgeneratie in het avondspitsuur is omgezet naar de verkeersbewegingen : 10% uitgaand verkeer en 90% ingaand verkeer.



Verkeersgeneratie Bosrijk bestaand

153 woningen maal verkeersgeneratie twee-onder-een-kap (aannname).

153 ggb woningen = $153 * 7,8 = 1.193$ mvt / etmaal.

Verdeling is: 90% uitgaand, 10% ingaand (AS vice versa).

- Ochtendspits 92 mvt/uur (7,7% van etmaal).

- Ingaand: $10\% * 92 = 9$

- Uitgaand: $90\% * 92 = 83$

- Avondspits 103 mvt/uur (8,6% van etmaal) .

- Ingaand: $90\% * 103 = 93$

- Uitgaand: $10\% * 103 = 10$

Intensiteiten

Toelichting

- In dit hoofdstuk is de totstandkoming van de intensiteiten beschreven.
 - De verkeersgeneratie van de afzonderlijke ontwikkelingen is in voorgaand hoofdstuk bepaald.
 - Deze verkeersgeneratie is toegevoegd aan de door de gemeente aangeleverde intensiteiten, waar handmatig de verkeersgeneratie van Bosrijk is toegevoegd i.v.m. het ontbreken van telgegevens.
 - Voor de routebepaling van het verkeer van en naar de nieuwbouwontwikkelingen is de huidige verdeling van het verkeer bij de verkeerslichten en op de rotonde aangehouden.
 - Voor de routebepaling van de politiehuisvesting is gekeken naar de huidige postcodes van de medewerkers. Er is hiervoor een aanname gedaan voor de te rijden routes.
 - Na het overzicht van de aangeleverde gegevens zijn eerst voor de ochtendspits de huidige intensiteiten, de intensiteiten met nieuwbouw en de intensiteiten bij ontwikkeling van het politiecomplex opgenomen. Vervolgens is hetzelfde overzicht voor de avondspits opgenomen.
 - Een nadere toelichting over de totstandkoming is opgenomen in bijlage 1.

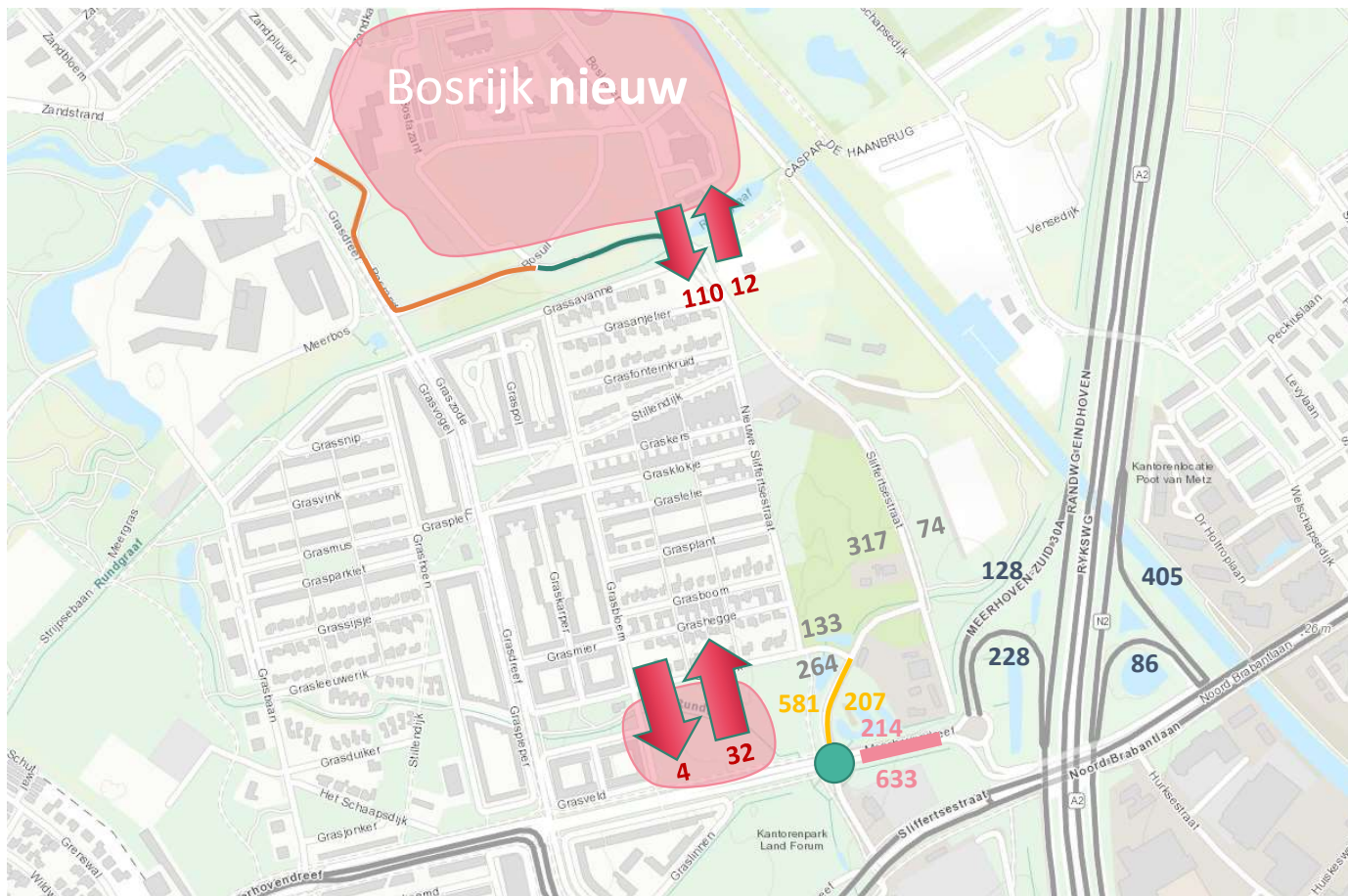
Overzicht beschikbare gegevens van OG

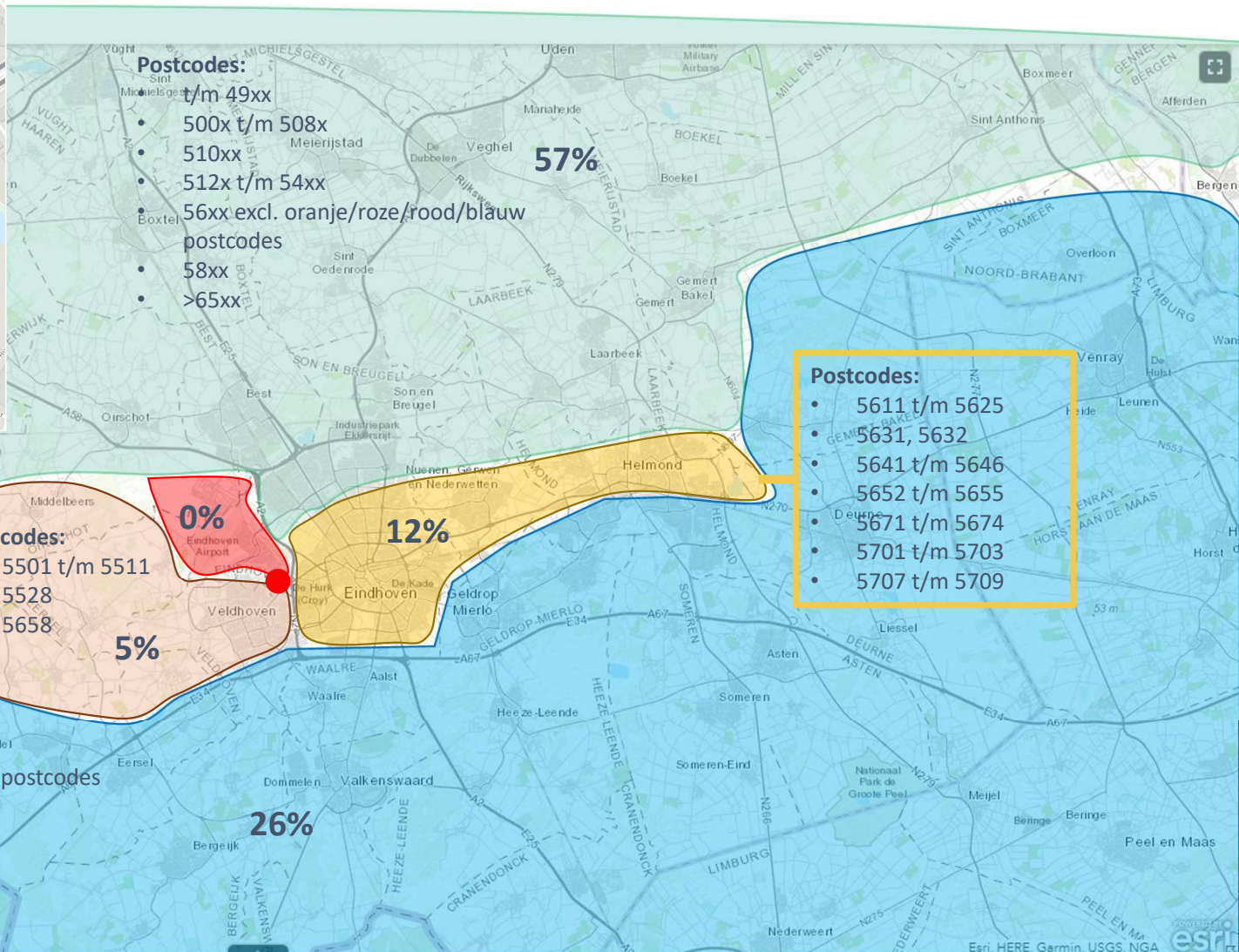
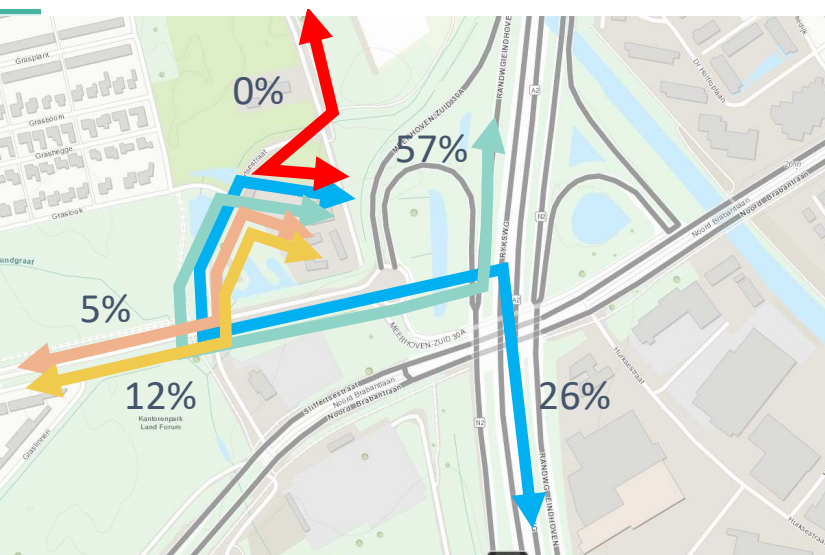


-  Wegvaktelling juni-juli 2018
-  Wegvaktelling april 2018
-  VRI telgegevens per richting okt-nov 2019
-  Wegvakintensiteiten o.b.v. VRI telgegevens
-  Wegvakintensiteiten o.b.v. VRI en INWEVA gegevens
- INWEVA 2019
-  1 3 Wegvaktelling RWS
-  2 4 Modelmatige verkeerscijfers RWS

The map displays the Bosrijk area with various streets and landmarks. A red shaded region at the top left is labeled "Bosrijk huidig 153 ggb woningen". An orange line connects this region to a green dot at the bottom center, which is surrounded by numbers: 53, 124, 83, 9, 207, 62, 125, 200, 84, 356, 129, 232, 439, 191, 209, and 556. The map also shows the Randgraaft canal, the Rijksweg (A2), and the Meierhoeven Zuidlaag.

Intensiteiten nabije toekomst: met woningbouw Bosrijk en Hooglanden. Werkdag OS drukste uur.



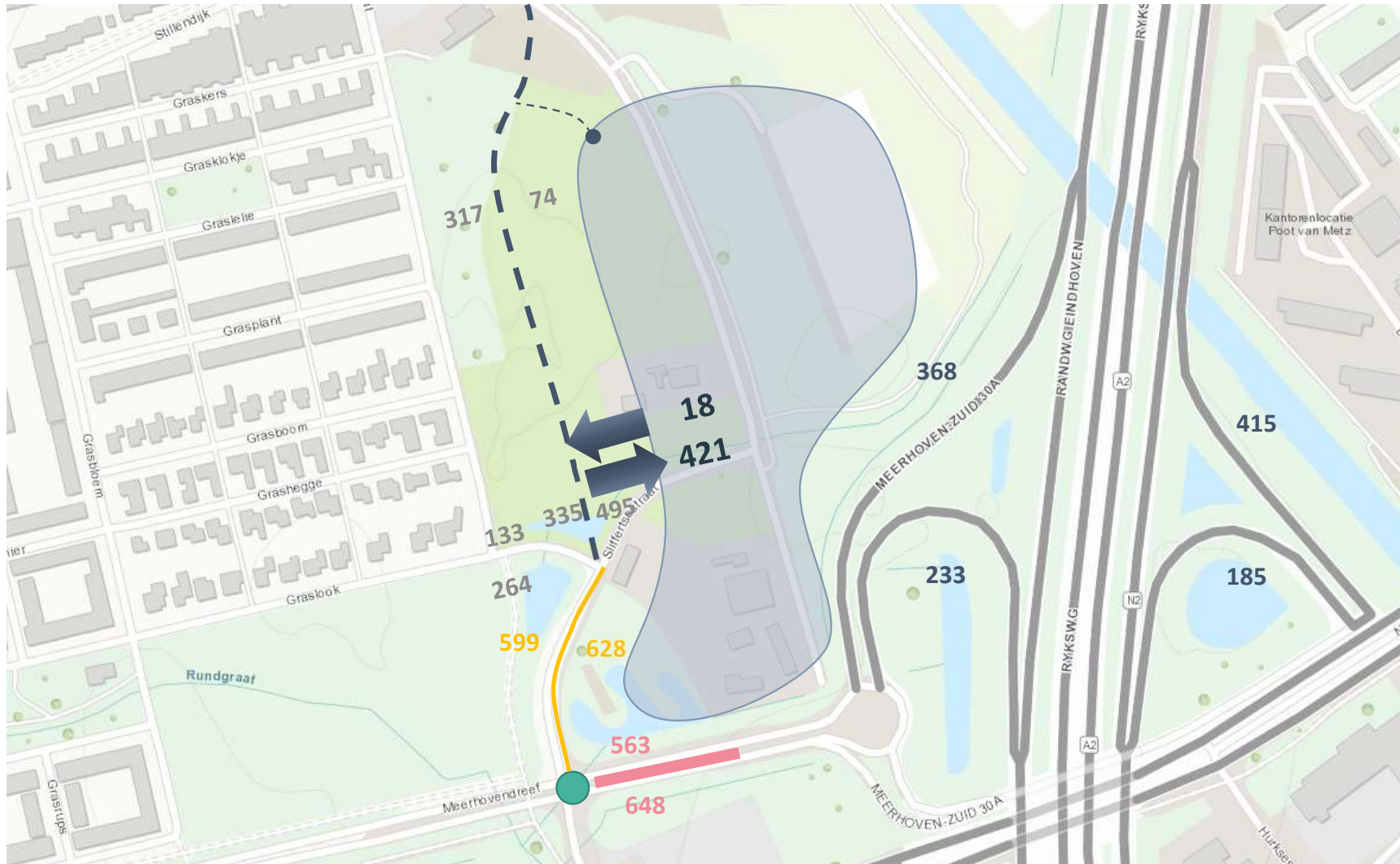


Globale inschatting routes medewerkers politiehuisvesting per postcodegebied

Intensiteiten nabije toekomst met ontwikkeling politiecomplex Werkdag OS drukste uur 8-9 uur (mvt/uur) – worst case (herijkt)



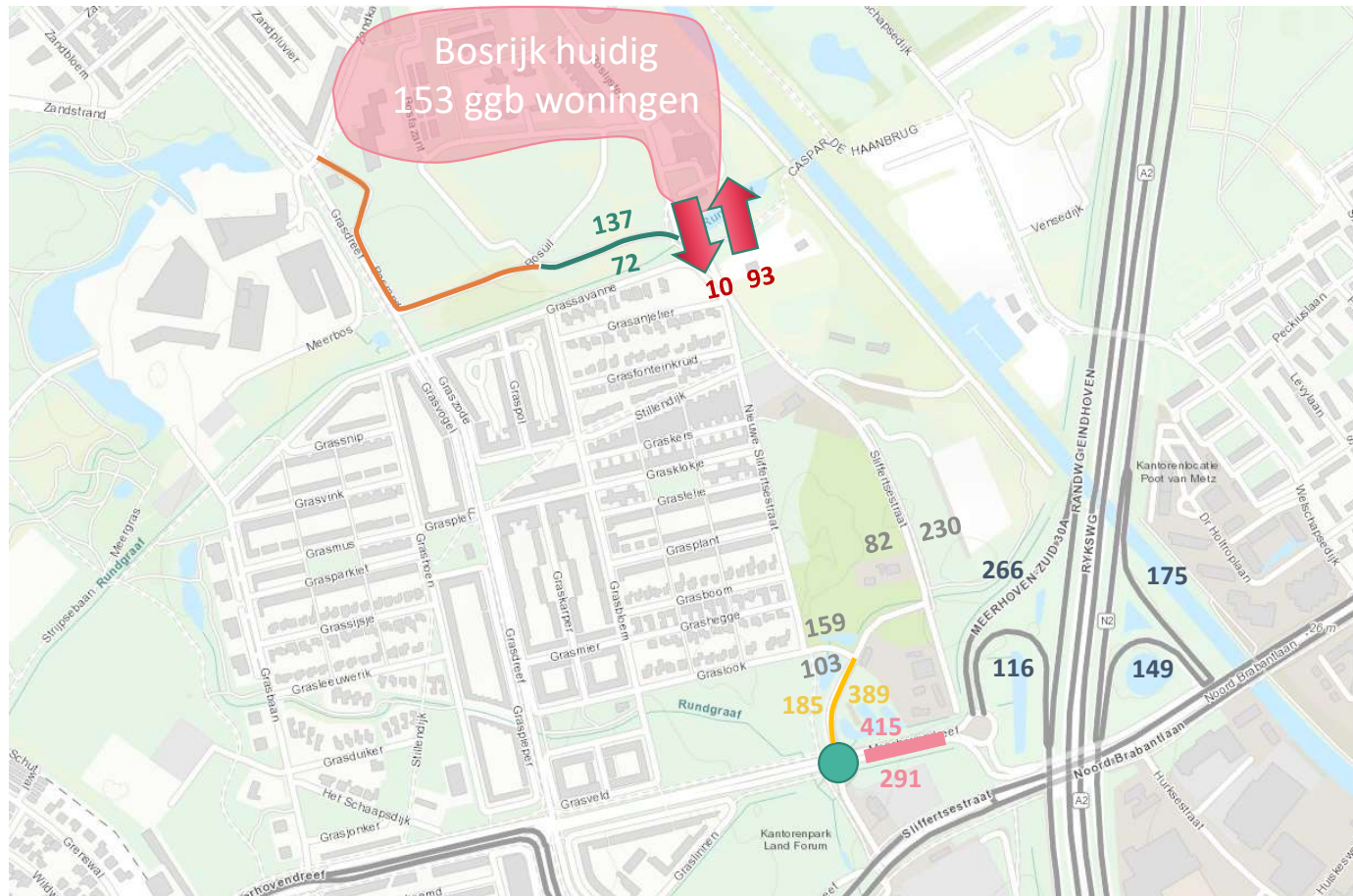
Intensiteiten nabije toekomst met ontwikkeling politiecomplex Werkdag OS drukste uur 8-9 uur (mvt/uur) – duurzaam*



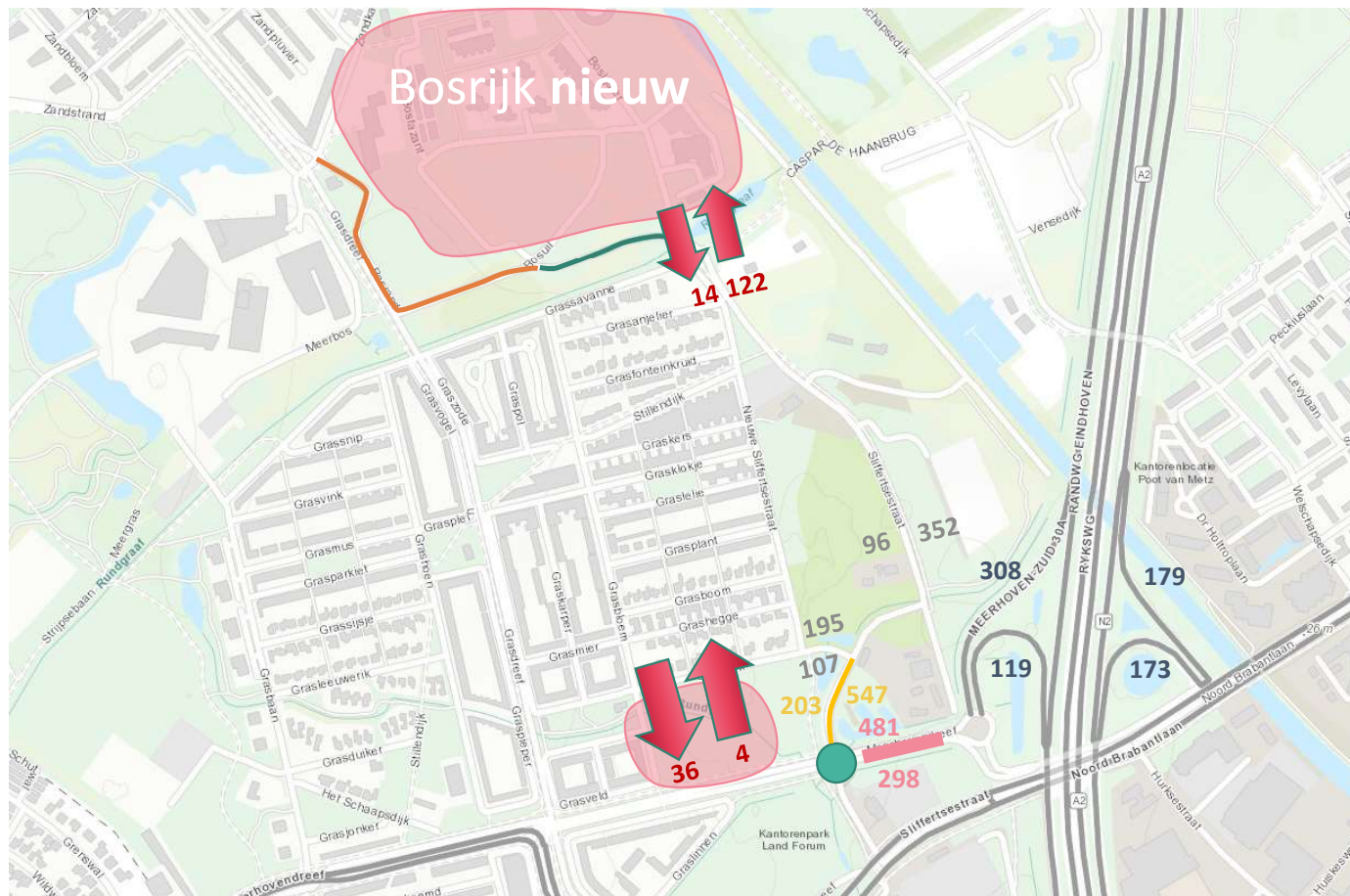
*Gelijk aan eerste verkennend onderzoek

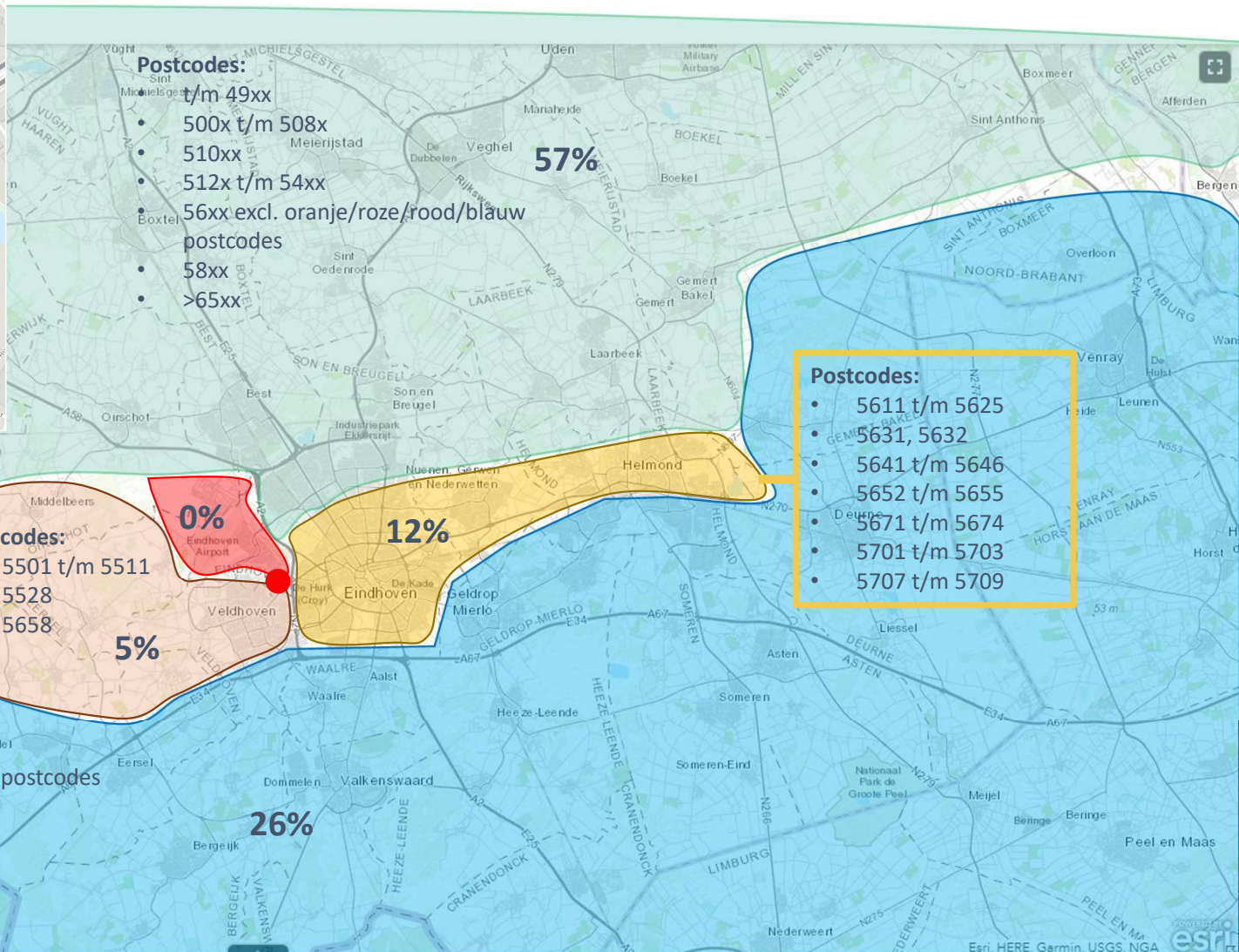
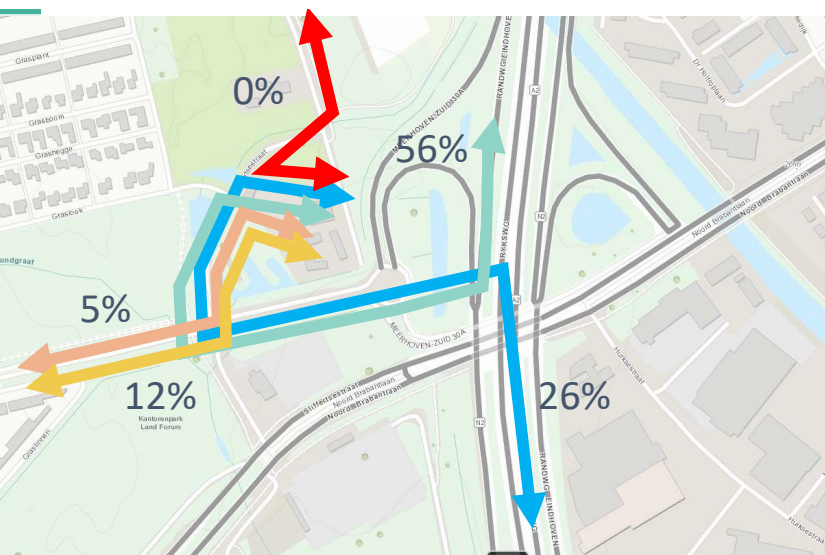
Huidige intensiteiten

Werkdag AS drukste uur 17-18 uur (mvt/uur)



Intensiteiten nabije toekomst: met woningbouw Bosrijk en Hooglanden. Werkdag AS drukste uur.





Globale inschatting routes medewerkers politiehuisvesting per postcodegebied

Intensiteiten nabije toekomst met ontwikkeling politiecomplex Werkdag AS drukste uur 17-18 uur (mvt/uur) – worst case (herijkt)



Intensiteiten nabije toekomst met ontwikkeling politiecomplex Werkdag AS drukste uur 17-18 uur (mvt/uur) – duurzaam*



*Gelijk aan eerste
verkenkend
onderzoek

Conclusies

- T.o.v. het eerste verkennend onderzoek verandert de totale verkeersgeneratie op basis van de herijking in de OS en AS in 2030:
 - Met -1 mvt/uur in het duurzame scenario;
 - Met +35 mvt/uur in het worst case scenario.
- O.b.v. het eerste verkennend onderzoek is gebleken dat voor de VRI Meerhovendreef – Sliffertsestraat de linksaf richting vanaf de Sliffertsestraat maatgevend is in de AS.
- Van de toename van 35 mvt/uur gaan er 29 linksaf. Dit betekent dat er per cyclus ongeveer 1 motorvoertuig meer linksaf slaat.
- Dit beperkte verschil beïnvloedt de eerdere uitkomsten niet en geconcludeerd kan worden dat het eerste verkennend onderzoek reeds gerekend is met een maximum scenario en de bijbehorende conclusies leidend zijn.

Bijlage 1

Toelichting totstandkoming verkeersintensiteiten

In de overzichten van intensiteiten staan op overzichtskaarten voor de volgende wegvakken de intensiteiten weergegeven:

- Sliffertsestraat ten noorden van de toekomstige poort van het politiecomplex;
- Sliffertsestraat tussen de Nieuwe Sliffertsestraat en de toekomstige poort van het politiecomplex.
- Nieuwe Sliffertsestraat;
- Sliffertsestraat tussen de Meerhovendreef en Nieuwe Sliffertsestraat;
- Meerhovendreef ten oosten van de Sliffertsestraat;
- Toe- en afritten van de N2 van en naar de rotonde op de Meerhovendreef.

De intensiteiten aan de hand van de volgende stappen tot stand gekomen:

1. Het bepalen van de huidige intensiteiten op basis van tellingen en aannamen (p.24/25 ochtendspits, p.24/30 avondspits);
2. Het toedelen van extra verkeer ten gevolge van de woningbouwontwikkeling Bosrijk en Hooglanden (p.26 ochtendspits, p. 31 avondspits);
3. Het toedelen van verkeer van en naar het politiecomplex op basis van reeds berekende verkeersgeneratie voor:
 - a. Worst-case scenario: op basis van maximale kengetallen voor verkeersgeneratie (p.28 ochtendspits, p.33 avondspits);
 - b. Duurzaam scenario: op basis van minimale kengetallen voor verkeersgeneratie (p.29 ochtendspits, p.34 avondspits).

Stap 1: het bepalen van de huidige intensiteiten

Voor het berekenen van de huidige intensiteiten zijn de volgende gegevens aangeleverd:

- Wegvaktellingen op de Bosrand ten westen van de aansluiting met Bosrijk (2018);
- Verkeerslichten telling op de Meerhovendreef (okt-nov 2019);
- Tellingen en modelmatige intensiteitsgegevens op de toe- en afritten van de N2 (2019).

De intensiteiten op een aantal wegvakken zijn niet direct uit de tellingen af te leiden (p.24):

- Sliffertsestraat tussen Bosrijk en de Nieuwe Sliffertsestraat: de intensiteiten op dit wegvak zijn berekend door bij de telling van Bosrand per richting in de ochtend- en avondspits de verkeersgeneratie op te tellen van de huidige woningen op Bosrijk;
- Nieuwe Sliffertsestraat: deze intensiteiten zijn bepaald op basis van de volgende berekening:

Intensiteiten Nieuwe Sliffertsestraat = Sliffertsestraat ten zuiden van de kruising - Sliffertsestraat ten noorden van de kruising.

Daarnaast zijn de aangeleverde gegevens van de toe- en afritten van de N2 deels modelmatig. Daarom is er voor gekozen om de intensiteiten op deze wegvakken te baseren op de feitelijke intensiteiten op de Meerhovendreef, waarvan we tellingen beschikbaar hebben op basis van de verkeerlichtentellingen. Het verkeer van en naar de Meerhovendreef is op de rotonde verdeeld op basis van de verhouding van verkeer in noordelijke en zuidelijke richting, op basis van de gegevens van de toe- en afritten.

Stap 2: Het toedelen van verkeer van en naar de woningbouwontwikkelingen

- Voor het toedelen van de toename van verkeer door de woningbouwontwikkelingen is voor de ochtend- en avondspits eerst de verkeergeneratie per ontwikkeling bepaald, op basis van kencijfers voor verkeersgeneratie.
- Vervolgens is aangenomen dat in de ochtendspits 90% van het verkeer uitgaand is en 10% ingaand en in de avondspits tegenovergesteld.
- Het verkeer van en naar Bosrijk is opgeteld bij de intensiteiten op de Sliffertsestraat. Het verkeer van en naar Hooglanden is opgeteld bij de intensiteiten op de Nieuwe-Sliffertsestraat. Het verkeer van en naar beide woningbouwlocaties is opgeteld op de Sliffertsestraat tussen de Nieuwe Sliffertsestraat en de Meerhovendreef.
- Het totale uitgaande verkeer van de nieuwe woningen is bij de verkeerslichten op de Meerhovendreef verdeeld over de westelijke (richting 7) en oostelijke richting (richting 8), op basis van de verdeling van verkeer in de huidige situatie.
- Het totale ingaande verkeer naar de nieuwe woningen is bij de verkeerslichten verdeeld over de richtingen komende vanaf de westelijke (richting 6) en oostelijke richting (richting 10), op basis van de verdeling van verkeer in de huidige situatie.
- Het verkeer van en naar oostelijke richting is opgeteld bij de wegvakintensiteiten op de Meerhovendreef.
- Het verkeer van en naar de Meerhovendreef is op de rotonde verdeeld op basis van de verhouding van verkeer in noordelijke en zuidelijke richting, op basis van de gegevens van de toe- en afritten.

Stap 3: Het toedelen van verkeer van en naar het politiecomplex

Onder het onderdeel verkeersgeneratie van het politiecomplex is op p.15 de verkeersgeneratie voor het duurzame scenario en op p.17 de verkeersgeneratie voor het worst case scenario weergegeven. Op basis van het feit of het verkeer alleen aankomend, alleen wegrijdend of aankomend/wegrijdend is, is de totale hoeveelheid in- en uitgaand verkeer per drukste uur van ochtend- en avondspits bepaald. Voor het worst case scenario is dit weergegeven op p.19 en p.20. Voor het duurzame scenario is dit alleen opgenomen in het onderdeel intensiteiten (p.29 ochtendspits, p.34 avondspits).

Om het verkeer van en naar het politiecomplex toe te delen is op basis van postcodes van werknemers een verdeling over gebieden met bijbehorende routes gemaakt. De percentages per gebied en route zijn weergegeven op p.27 en p.32 (exact dezelfde afbeelding: twee keer opgenomen als tussen pagina om de toedeling van verkeer in de ochtendspits (1) en avondspits (2) te kunnen duiden).

De intensiteiten van het verkeer van en naar het politiecomplex zijn opgeteld bij de intensiteit op de Sliffertsestraat. De percentages op basis van de postcodes zijn vermenigvuldigd met het in- en uitgaand verkeer van- en naar het politiecomplex om de toename van verkeer te bepalen op:

- De Meerhovendreef;
- De toe- en afritten van de N2.

Op deze locaties is in ochtendspits voor de uitgaande richtingen nauwelijks een toename ten opzichte van de situatie met alleen woningbouwontwikkeling waarneembaar, omdat de hoeveelheid uitgaand verkeer vanaf het politiecomplex dan beperkt is.