

DATUM 24 oktober 2022
VAN Matthijs van Loon

PROJECT Landschapscamping Kijkuit te Zonnemaire
OPDRACHTGEVER Landschapscamping Kijkuit

NOTITIE VERKEER EN PARKEREN LANDSCHAPSCAMPING KIJKUIT 2.0

Inleiding

De initiatiefnemer is voornemens om de bestaande landschapscamping 'Kijkuit' aan de Rietdijk 12 te Zonnemaire her in te richten. Naast deze herinrichting bestaat het toekomstplan uit de toevoeging van extra kampeereenheden, het omvormen van toeristische standplaatsen naar kampeerhuisjes en naar stacaravans. De beoogde ontwikkeling leidt tot veranderingen op het gebied van verkeer en parkeren. In deze notitie wordt daarom ingegaan op de verkeerskundige gevolgen van de ontwikkeling. Beoordeeld wordt of de ontsluitingswegen voldoende capaciteiten bieden om de verkeerstoename op een goede en verkeersveilige manier af te wikkelen. Daarnaast wordt de toekomstige parkeerbehoefte van het plangebied bepaald en wordt getoetst of hierin op eigen terrein kan worden voorzien. Figuur 1 geeft de ligging van de bestaande camping en het beoogde uitbreidingsterrein weer.

Figuur 1. Ligging plangebied



Toetsingskader

Op het gebied van verkeer en vervoer bestaat geen specifieke wetgeving die relevant is voor de voorgenomen activiteit. Wel dient in het kader van het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt, te worden onderbouwd dat het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit houdt onder meer in dat de eventuele verkeersstroom niet leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

Het parapluplan 'parkeernormen Schouwen-Duiveland' bepaald dat er voorzien moet worden in voldoende parkeergelegenheid. In het parkeerbeleid 2017-2020 is vastgelegd dat er geen normen worden vastgesteld, maar dat voldoende maatwerk kan worden geboden door toepassing van de CROW-richtlijnen. De gemeente Schouwen Duiveland hanteert voor toeristische accommodaties wel eigen normen voor het bepalen van de verkeersaantrekkende werking en parkeerbehoefte. Deze zijn vastgelegd door de gemeenteraad in de memo 'Toetsing kengetallen Agenda Toerisme (Juust, 20-05-2020)'. Bij de berekening van de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie is er van de normen uit die memo uitgegaan.

Ontsluiting

Gemotoriseerd verkeer

Het plangebied wordt ontsloten door de Rietdijk en de Kijkuitsedijk. Beide zijn smalle erftoegangswegen waar een maximum snelheid van 60 km/uur geldt. In westelijke richting leidt de Kijkuitsedijk naar de provinciale wegen N653 en N654. Tevens ligt hier de kern Brouwershaven. De Rietdijk leidt in zuidelijke richting naar de N654 en het centrum van Zonnemaire. Vanaf de provinciale wegen is het hoofdwegennet bereikbaar.

Langzaam verkeer

Op de Rietdijk en de Kijkuitsedijk zijn geen voorzieningen voor fietsers aanwezig. Zij delen de rijbaan met het gemotoriseerde verkeer. De N-wegen in het gebied beschikken wel over fietsvoorzieningen in de vorm van fietsstroken (N653) en een vrijliggend fietspad (N654).

Openbaar vervoer

Het plangebied is slecht bereikbaar per openbaar vervoer. Buslijn 134 halteert bij haltes in Zonnemaire en Brouwershaven, beide gelegen op circa 30 minuten loopafstand van het plangebied.

Verkeersveiligheid

Uit Viastat blijkt dat in de periode 2014-2020 slechts 1 ongeval is geregistreerd in de omgeving Kijkuitsedijk/Rietdijk. Dit betrof een ongeval waarbij alcohol in het spel was. Er zijn geen noemenswaardige aandachtspunten met betrekking tot ongevallen.

Verkeersgeneratie

In de huidige situatie zijn er op de landschapscamping 87 recreatie-eenheden aanwezig. Daarvan zijn er twee recreatiewoningen, 25 eenheden op de minicamping en 60 eenheden op de landschapscamping. Met de herinrichting van de landschapscamping wordt dit aantal uitgebreid tot totaal 113 eenheden. Dat betekent een toename van 26 eenheden.

Per eenheid wordt uitgegaan van vier slaapplekken. In de memo 'Toetsing kengetallen Agenda Toerisme (Juust, 20-05-2020)' wordt geadviseerd de verkeersgeneratie te bepalen door het aantal slaapplekken te nemen en te rekenen met 1 parkeerplaats per 3 slaapplekken. Vervolgens wordt er een kencijfer van 2,2 verkeersbewegingen per etmaal per parkeerplaats geadviseerd. Voor alle verschillende typen verblijfsrecreatie geldt hetzelfde uitgangspunt (m.u.v. hotels).

Met de herinrichting van de landschapscamping neemt het aantal slaapplekken toe met 104 (26 eenheden * 4 slaapplekken). Voor deze 104 slaapplekken dienen 35 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd (104 slaapplekken / 3). Deze zorgen voor een verkeersgeneratie van 77 voertuigbewegingen per etmaal (35 parkeerplaatsen * 2,2 per parkeerplaats). De herinrichting van de landschapscamping zorgt er daarmee dus voor dat de omliggende wegen een verkeerstoename van **77 mvt/etmaal** dienen af te wikkelen. Daarvan is de aanname dat 2/3 van dit verkeer (52 mvt/etmaal) afwijkt over de Kijkuitsedijk en 1/3 over de Rietdijk (26 mvt/etmaal).

Er bestaat geen wettelijk kader aan de hand waarvan bepaald kan worden of wegen wel of niet voldoende capaciteit hebben om verkeer af te wikkelen. Enerzijds kan een theoretische benadering worden gekozen door de intensiteit/capaciteitsverhouding (I/C) te bepalen. Anderzijds is de werkelijke capaciteit sterk afhankelijk van de locatie en functies in een omgeving, maar ook de verdeling van voertuigen naar rijrichting en tijdstip. Hieronder wordt eerst ingegaan op de I/C-benadering. Dit wordt vervolgens gerelateerd aan de specifieke situatie.

Capaciteit

Naar aanleiding van een eerdere voorziene uitbreiding van de landschapscamping heeft het Waterschap Scheldestromen (wegbeheerder van de Rietdijk en Kijkuitseweg) in mei 2013 een ontsluitingstoets uitgevoerd. De conclusie van de ontsluitingstoets was dat de capaciteit van de Rietdijk en de Kijkuitsedijk na realisatie van het toen voorziene bungalowpark Eco-maire, gerekend met een zomerse piekbelasting, nog voldoende is. Ondanks hogere auto-intensiteiten op de Rietdijk en Kijkuitsedijk bleef het fietsklimaat goed tot zeer goed. Deze conclusie is getrokken door de capaciteit van beide wegen te bepalen en vervolgens te toetsen of de intensiteit na de voorgenomen ontwikkeling hier onder blijft.

Daarnaast is een ontsluitingstoets uitgevoerd voor een andere ontwikkeling aan de Kijkuitsedijk. In de ontsluitingstoets van dat plan is de capaciteit van de Kijkuitsedijk op basis van de gemiddelde wegbreedte (3,15 meter) en CROW-richtlijnen vastgesteld op 390 mvt/etmaal (Waterschap Scheldestromen, Ontsluitingstoets Residence Oud Bommende, 4 augustus 2020). De capaciteit op de Rietdijk is vastgesteld op 410 mvt/etmaal (gemiddelde wegbreedte 3,25 meter). Bij een I/C-verhouding groter of gelijk aan 1 zou de wegbreedte (capaciteit) te gering zijn en zou er door de wegberm moeten worden gereden.

Intensiteiten Kijkuit 2.0

Op de Kijkuitsedijk en Rietdijk hebben verschillende verkeersstellingen plaatsgevonden. In de maand juli 2019 is de intensiteit op beide wegen als laatste gemeten. De resultaten hiervan zijn weergegeven in tabel 1. De gegeven intensiteiten zijn werkdaggemiddelden. In 2019 hebben de tellingen op drie locaties plaatsgevonden, de telpunten zijn weergegeven op figuur 2. In de tabel is tevens de eerder vastgestelde capaciteit van beide wegen opgenomen. Aangegeven is wat de bijdrage is van het project Residence Oud-Bommenede in de nabijheid van het plangebied, dit project is nog niet uitgevoerd. Daarnaast zijn er 20 eenheden minicamping toegestaan op locatie Bommenede die nog niet zijn meegenomen in de telling van juli 2019. Daarbij wordt uitgegaan van een bijdrage van 59 mvt/etmaal¹ waarvan 3/4 via de Kijkuitsedijk west wordt afgewikkeld. Dit is een worst case benadering bij totale bezetting van alle 20 eenheden.

In de laatste kolom is de eerder berekende verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling (77 mvt/etmaal) opgeteld bij de huidige verkeersintensiteit (waarvan 1/3 over de Rietdijk en 2/3 over de Kijkuitsedijk) en de ontwikkeling Residence Oud-Bommenede. De berekening is gebaseerd op de zomerpiek bij een maximale bezetting.

¹ 20 x 4 slaapplekken = 80 slaapplekken. 1 parkeerplek per 3 slaapplekken betekent 27 parkeerplaatsen. Per parkeerplaats 2,2 mvt etmaal (Toetsing kengetallen Agenda Toerisme (Juust, 20-05-2020)) = 59 mvt/etmaal

Tabel 1. Intensiteiten Kijkuit 2.0

Wegvak	Gemiddelde wegbreedte	Telpunt (ter hoogte van)	Capaciteit	Werkdag 2019	Bijdrage mincampings	Bijdrage Residence Oud-Bommenede	Werkdag 2019 Incl. ontwikkeling, ontwikkeling Oud-Bommenede
Kijkuitse-dijk (west)	3,15 meter	Noord Bosweg	390 mvt	378 mvt	44 mvt	36 mvt	+ 52 mvt = 510 mvt
Kijkuitse-dijk (oost)	3,15 meter	Dwarsdijk	390 mvt	332 mvt	15 mvt	12 mvt	+ 52 mvt = 411 mvt
Rietdijk	3,25 meter	Noordlangeweg	410 mvt	388 mvt	15 mvt	12 mvt	+ 26 mvt = 441 mvt

Tabel 2 I/C verhouding

Wegvak	Intensiteit zonder Kijkuit	Intensiteit met Kijkuit	Capaciteit	I/C Zonder Kijkuit	I/C met Kijkuit
Kijkuitsedijk (west)	458 mvt	510 mvt	390 mvt	1,17	1,31
Kijkuitsedijk (oost)	359 mvt	411 mvt	390 mvt	0,95	1,05
Rietdijk	415 mvt	441 mvt	410 mvt	1,01	1,07

In de berekening is geen autonome groei meegenomen, maar deze kan worden ingeschat op ca. 0,5% per jaar. Geconstateerd wordt dat reeds in de huidige situatie door autonome groei de capaciteit van de weg wordt bereikt. Het Waterschap is hiervan op de hoogte en houdt de situatie ter plaatse van de vermelde wegen nauwlettend in de gaten. Bij het regulier onderhoud zal de komende jaren het realiseren van doorgroeistenen in de wegbermen indien het gebruik dit vraagt worden meegenomen. Gemiddeld bedraagt de breedte van een strook doorgroeistenen 0,4 m². Door de aanleg van stroken doorgroeistenen aan weerszijden van de weg zal de totale wegbreedte toenemen met 0,8 m. In de huidige situatie zijn beide wegen dermate smal dat het passeren van auto's of fietsers enkel stapvoets mogelijk is, wegens het risico van kuilen en plassen in de berm. Door het verbreden van de wegen zal de capaciteit van deze wegen worden verhoogd, doordat het veiliger wordt voor voertuigen om elkaar te passeren. Aangezien de wegen enkel worden verbreedt door het aanleggen van een deze doorgroeistenen waar dus ook gras doorheen kan groeien, blijft de weg op het oog even breed, hetgeen dan ook niet direct leidt tot hogere snelheden. Tegelijk wordt het wel makkelijker om tegenliggers te passeren. Beide zaken

² CROW, wegontwerp bubeko met HWO/plattelandswegen, 2019

leiden ertoe dat de verkeersveiligheid voor fietsers wordt gewaarborgd. Daarom worden, in het geval de verkeerssituatie hiertoe aanleiding geeft, doorgroeistenen aan weerszijden van de berm aangelegd.

Figuur 2. Telpunten en verkeersintensiteiten (in mvt/etmaal)



Verkeersafwikkeling

Autoverkeer

In tabel 1 is de toekomstige verkeersintensiteit weergegeven, na herinrichting van de landschapscamping. Op de Kijkuitse-dijk bedraagt deze 401 tot 510 mvt/etmaal (werkdaggemiddeld), afhankelijk van de locatie op het wegvak. Op de Rietdijk bedraagt de toekomstige verkeersintensiteit 441 mvt/etmaal (werkdaggemiddeld). Deze verkeersintensiteiten zijn hoger dan de door het Waterschap Scheldestromen gestelde maximum op basis van de (theoretische) I/C-verhouding. Wat van belang is, is om na te gaan of er veelvuldig sprake is van kruisend verkeer of op bepaalde tijden vooral van eenrichtingsverkeer. Hoewel het verkeer zich spreidt over de dag is de verwachting dat recreanten vaak op dezelfde momenten vertrekken (in de ochtend/begin van de middag) en vaak op dezelfde momenten (eind van de middag/avond) terug komen, waardoor het tegemoetkomend verkeer beperkt is. De kans dat het theoretisch geconstateerde probleem (I/C verhouding) in de praktijk zich niet als zodanig manifesteert is zeker aanwezig. De toename met 77 motorvoertuigbewegingen is verspreid over de dag. Als alle verblijfs-gasten op eenzelfde dag en een min of meer zelfde moment aankomen hebben we het nog steeds maar over maximaal 39 voertuigen (77 delen door 2) die in dezelfde richting rijden.

De piek is uitsluitend aanwezig in het zomerseizoen (juli en een deel van augustus) wanneer alle slaapplekken op de land-schaps camping maximaal bezet zijn en waarin er veelal sprake is van droge (harde) wegbermen. Camping Kijkuit wil graag het meest duurzame verblijf in Zeeland worden en richt zich op recreanten die genieten van contact met de natuur en graag tot rust komen op de camping. Mogelijk is het autogebruik van deze specifieke recreant tijdens de vakantie dan ook lager dan uit de theoretische benadering blijkt en wordt meer gebruik gemaakt van de fiets. Dit zal de tijd uitwijzen. De verwachting is dat de ontwikkelingen niet zullen leiden tot extra bermschade, knelpunten in de doorstroming of verkeersonveilige situaties ten opzichte van de autonome situatie.

Fietsverkeer

Het CROW heeft richtlijnen voor de voorzieningen van fietsverkeer op wegvakken buiten de bebouwde kom (Ontwerpwijzer fietsverkeer, publicatie 230). Bij een intensiteit tot 2.500 mvt/etmaal volstaat gemengd verkeer. Vanaf een intensiteit van ongeveer 2.000 mvt/etm moet gedacht worden aan fietsvoorzieningen; het liefst in de vorm van een vrijliggend fietspad, maar voldoende brede fietsstroken zijn in bepaalde situaties ook aanvaardbaar. Gemengd verkeer is nu van toepassing op de Rietdijk en Kijkuitseweg: er zijn geen aparte fietsvoorzieningen aanwezig. Omdat de intensiteit van 2.500 mvt/etmaal niet wordt overschreden wordt aanpassing aan de infrastructuur niet noodzakelijk geacht als gevolg van voorgenomen planontwikkeling.

De fietskwaliteit op de Rietdijk en Kijkuitsedijk is door het Waterschap Scheldestromen getoetst aan de hand van de zogenaamde FietsmaaT. De FietsmaaT is een rekenkundig model dat op basis van de hinderkans een waarde geeft aan het fietsklimaat. Op basis van de toekomstige verkeersintensiteiten (tabel 1) is de FietsmaaT uitgevoerd voor de Rietdijk en Kijkuitsedijk (tussen N654 – Borrenbroodsedijk en tussen Borrenbroodsedijk – Dwarsdijk). Daarbij zijn bij gebrek aan telgegevens worst-case fietsintensiteiten van 200 fietsbewegingen per etmaal ingevoerd op beide wegen. Bijlage 1 toont de uitkomst van de FietsmaaT-berekeningen. De invoergegevens en gegeven scores voor wat betreft de fietskwaliteit op de wegvakken zijn samengevat in tabel 3. Daaruit kan worden geconcludeerd dat na de voorgenomen ontwikkeling op alle drie de wegvakken voldoende wordt gescoord op het aspect afwikkelingskwaliteit van recreatief fietsverkeer.

In de Ontsluitingstoets Residence Oud Bommende (Waterschap Scheldestroom, 4 augustus 2020) is voor de toets uitgegaan van 185 fietsbewegingen op de Kijkuitsedijk en 135 op de Rietdijk (zomersituatie). Een berekening met 200 fietsbewegingen is dus zeker als worst-case te bestempelen.

Tabel 3. Invoergegevens en totaalscores FietsmaaT

Wegvak	Gemiddelde wegbreedte	Tussen	Lengte wegvak	Auto-intensiteit	Fiets-intensiteit	Score fietskwaliteit
Kijkuitsedijk (oost)	3,15 meter	Borrenbroodsedijk – Dwarsdijk	1.400 m	411 mvt	200 fts	6,7
Kijkuitsedijk (west)	3,15 meter	N654 – Borrenbroodsedijk	710 m	510 mvt	200 fts	7,2
Rietdijk	3,25 meter	Kijkuitsedijk – N654	1.600 m	441 mvt	200 fts	6,3

Verkeersveiligheid

De toeleidende wegen worden gebruikt door diverse typen weggebruikers. Langs de Rietdijk is grotendeels een parallelle structuur bovenlangs de Dijkhuisjes richting Zonnemaire aanwezig waar fietsers en wandelaars gebruik van maken

(bewijzerde routes). Daar waar het verkeer terug samen komt op de Rietdijk bij Zonnemaire rijdt men de bebouwde kom in waar een snelheidsregime van 30 km/u geldt. Karakteristiek voor een dergelijke zone is dat zowel langzaam als gemotoriseerd verkeer hier gemengd is. Gelet op de inrichting van de weg binnen de bebouwde kom (de wegbreedte en de bochten) is het gemotoriseerd verkeer hier gedwongen de snelheid aan te passen. Deze situatie wordt niet als verkeersonveilig beschouwd.

Op de Kijkuitsedijk is geen sprake van een parallelle structuur. Wel maken wandelaars gebruik van het landbouwpad dat deels aan de noordzijde van de Kijkuitsedijk ligt, waardoor een deel van het langzaam verkeer van de rijbaan wordt gehaald.

Uit Viastat, een dashboard voor wegbeheerders waar geregistreerde ongevallen worden verwerkt en bijgehouden, blijkt dat in de periode 2014-2020 slechts 1 ongeval is geregistreerd in de omgeving Kijkuitsedijk/Rietdijk. Dit betrof een ongeval waarbij alcohol in het spel was. In deze omgeving zijn vanuit deze monitoringstool in de huidige situatie geen noemenswaardige aandachtspunten met betrekking tot ongevallen. Met de beperkte toename wordt dan ook geen verkeersonveilige situatie verwacht.

Parkeren

Met de herinrichting van de landschapscamping wordt het aantal recreatie-eenheden uitgebreid tot totaal 113 eenheden, waarvan 2 recreatiewoningen en 111 kampeerstandplaatsen. Per standplaats wordt uitgegaan van 4 slaapplekken en per recreatiewoning 6 slaapplekken. In de toekomstige situatie betekent dat totaal 450 slaapplekken.

In de memo 'Toetsing kengetallen Agenda Toerisme (Juust, 20-05-2020)' wordt een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 3 slaapplekken gegeven. Voor alle verschillende typen verblijfsrecreatie geldt hetzelfde uitgangspunt (m.u.v. hotels). Dat betekent een parkeerbehoefte van 150 parkeerplaatsen (450 slaapplekken / 3). De berekende parkeerbehoefte wordt op eigen terrein opgevangen, hier is voldoende ruimte voor binnen de plangrenzen. Bij de verblijfseenheden kan geparkeerd worden, evenals op apart gelegen parkeerterreinen verspreid over de landschapscamping.

Conclusie

Het plangebied is goed bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer. De beoogde ontwikkeling zorgt voor een beperkte verkeerstoename. De wegcapaciteit van de Kijkuitsedijk en Rietdijk kan op piekdagen (in de zomermaanden) op basis van de berekende I/C-verhouding worden overschreden. Ook in de autonome situatie is er al sprake van het bereiken van de maximum capaciteit. Gelet op de omstandigheden is het niet de verwachting dat de ontwikkeling leidt tot extra bermshade, knelpunten in de doorstroming of verkeersonveilige situaties. Het Waterschap Scheldestromen monitort de situatie de komende jaren en neemt zo nodig maatregelen in de vorm van het realiseren van doorgroeistenen. Ook de afwikkelingskwaliteit voor recreatief fietsverkeer blijft met de beoogde ontwikkeling op beide wegen gewaarborgd. De berekende parkeerbehoefte wordt op eigen terrein opgevangen, hier is voldoende ruimte voor aanwezig. De aspecten verkeer en parkeren staan de voorgenomen ontwikkeling niet in de weg.

Bijlage 1. FietsMaaT – Afwikkelingskwaliteit recreatief fietsverkeer op smalle plattelandswegen

Kijkuitseweg (wegvak oost)

FietsmaaT
Afwikkelingskwaliteit recreatief fietsverkeer op smalle plattelandswegen

Invulscherm

fiets-intensiteit / werkdag:	200	fts
auto-intensiteit / werkdag:	411	mvt
wandel-intensiteit / werkdag	0	wdl
lengte wegvak in meters:	1400	m
verhardingsbreedte in m (invoer => 3, =< 4,5):	3,15	m
aandeel zwaar verkeer (initieel 10%):	10	%

snelheid auto: 66 km/uur
 snelheid fiets: 20 km/uur
 snelheid wandelaar: 5 km/uur
 maatgevend uur: 7 % etmaal int.

Scores

correctie zwaar verkeer:	0	mvt
gecorrigeerde intensiteit per etm. i.v.m. zwaar verkeer:	411	mvt
capaciteit mvt/etmaal:	310	mvt
aantal ontmoetingen fiets / auto:	2,0	
aantal ontmoetingen wandelaar / auto:	0,0	

Waterschap Scheldestromen

aantal hindermomenten fietser per minuut = 0,5

aantal hindermomenten wandelaar per minuut = 0,0

I/C auto = 1,3

score 0 - 10
 slecht -> goed

totaal score = 6,7

RHO ADVISEURS

Kijkuitseweg (wegvak west)

FietsmaaT

Afwikkelingskwaliteit recreatief fietsverkeer op smalle plattelandswegen

Invulscherm

fiets-intensiteit / werkdag:	200	fts
auto-intensiteit / werkdag:	510	mvt
wandel-intensiteit / werkdag	0	wdl
lengte wegvak in meters:	710	m
verhardingsbreedte in m (invoer => 3, =< 4,5):	3,15	m
aandeel zwaar verkeer (initieel 10%):	10	%

snelheid auto:	66	km/uur
snelheid fiets:	20	km/uur
snelheid wandelaar:	5	km/uur
maatgevend uur:	7	% etmaal int.

Scores

correctie zwaar verkeer:	0	mvt
gecorrigeerde intensiteit per etm. i.v.m. zwaar verkeer:	510	mvt
capaciteit mvt/etmaal:	310	mvt
aantal ontmoetingen fiets / auto:	0,6	
aantal ontmoetingen wandelaar / auto:	0,0	

aantal hindermomenten fietser per minuut = 0,3

aantal hindermomenten wandelaar per minuut = 0,0

I/C auto = 1,6

totaal score = 7,2



score 0 - 10
slecht -> goed

Afwikkelingskwaliteit recreatief fietsverkeer op smalle plattelandswegen

fiets-intensiteit / werkdag:	200	fts
auto-intensiteit / werkdag:	441	mvt
wandel-intensiteit / werkdag	0	wdl
lengte wegvak in meters:	1600	m
verhardingsbreedte in m (invoer => 3, =< 4,5):	3,25	m
aandeel zwaar verkeer (initieel 10%):	10	%

snelheid auto:	66	km/uur
snelheid fiets:	20	km/uur
snelheid wandelaar:	5	km/uur
maatgevend uur:	7	% etmaal int.

correctie zwaar verkeer:	0	mvt
gecorrigeerde intensiteit per etm. i.v.m. zwaar verkeer:	441	mvt
capaciteit mvt/etmaal:	328	mvt
aantal ontmoetingen fiets / auto:	2,8	
aantal ontmoetingen wandelaar / auto:	0,0	

Waterschap Scheldestromen



aantal hindermomenten fietser per minuut =	0,6
--	-----

aantal hindermomenten wandelaar per minuut =	0,0
--	-----

I/C auto = 1,3

totaal score = 6,3

score 0 - 10
slecht -> goed