

RHO ADVISEURS - MEMO

DATUM 8 april 2025
KENMERK 20230638/91362/
VAN [REDACTED]

PROJECT 20230638 Lemmer - Lemsterhoek uitbreiding
OPDRACHTGEVER Paiva Projecten B.V.

MOBILITEITSTOETS LEMSTERHOEK

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 verkeerstoename niet leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.

ONTSLUITING

Gemotoriseerd verkeer

Het plangebied wordt ontsloten via 3 aansluitingen, 2 op de Kadijk en 1 op de Uitheijting. De genoemde wegen zijn beide ingericht als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/u. Beide wegen leiden in noordelijke richting naar de Plattedijk, een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een maximale snelheid van 60 km/u. De Plattedijk sluit vervolgens ten noorden van het plangebied aan op de Suderséwei (N359). De N359 leidt in oostelijke richting via Lemmer naar de A6(Heereveen – Almere). In noordwestelijke richting leidt de N359 langs Workum en Bolsward naar Leeuwarden.

Langzaam verkeer

Op zowel de Kadijk en de Uitheijting zijn voor het voetgangers geen aparte voorzieningen aanwezig. Ook voor fietsers zijn op beide wegen geen aparte voorzieningen aanwezig, waardoor fietsers de rijbaan moeten delen met het gemotoriseerde verkeer.

Openbaar vervoer

De dichtstbijzijnde OV-halte is gelegen op circa 700 meter loopafstand vanaf het plangebied aan de N359. Bij deze halte halteert de buslijn 47, tussen Lemmer station en Sneek station via Balk.

VERKEERSINTENSITEITEN

Voor het bepalen van de verkeersintensiteiten op de omliggende wegen is gebruik gemaakt van verkeersgegevens die zijn aangeleverd vanuit de provincie Fryslân. Vanuit de provincie zijn alleen verkeersintensiteiten beschikbaar voor de N359. Van de andere wegen rondom het plangebied zijn geen verkeersgegevens beschikbaar. Om toch een beeld te krijgen van de omvang van het verkeer op deze wegen is een inschatting gemaakt van de verkeersintensiteiten op deze wegen. Daarvoor is gekeken naar de functies en de oppervlakte van die functies en is met CROW 381 een inschatting gemaakt van de verkeersgeneratie. Aangenomen is dat de verkeersgeneratie van deze functies de verkeersintensiteiten op deze wegen benadert.

Suderséwei (N359)

Voor het beoordelen van de verkeerskundige gevolgen van de beoogde ontwikkeling op de N359 zijn met name de wegvakken direct ten oosten en ten westen van het kruispunt Venneweg – Suderséwei – Plattedijk maatgevend. Ten westen van het kruispunt ligt een permanent meetpunt. De resultaten van dit meetpunt zijn terug te vinden via het [Dashboard](#)

Wegverkeer van de provincie Fryslân. Op basis van de meest recentelijke telgegevens van dit meetpunt voor het jaar 2025 bedraagt de werkdagintensiteit op de N359 ten westen van het kruispunt Venneweg – Suderséwei – Plattedijk 6.659 mvt/etmaal.

Ten oosten van het kruispunt Venneweg – Suderséwei – Plattedijk is enkel een periodiek telpunt aanwezig op de N359. Vanuit dit telpunt zijn verkeersgegevens beschikbaar van oktober 2022. Destijds bedroeg de verkeersintensiteit op dit wegvak op dit wegvak 8.857 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde werkdag. Voor het doorrekenen van de verkeersintensiteiten naar het basisjaar 2025 is een standaard autonome groei van 1% per jaar aangehouden. Dit leidt tot een verkeersintensiteit van $(8.857 \times 1,01^{(2025-2023)}) = 9.126$ mvt/etmaal gedurende een gemiddelde werkdag.

Plattedijk, Kadijk en Ossekamp

Het bestaande deel van het bedrijventerrein Lemsterhoek is doodlopend met een overzichtelijke wegenstructuur. Daarom is met behulp van tabellen 6 en 7 uit CROW publicatie 744 de verkeersgeneratie van het bestaande bedrijventerrein bepaald. Het bestaande bedrijventerrein heeft een oppervlakte van circa 25,3 netto hectare terrein. De bestaande bedrijvigheid komt overeen met een invulling als een 'gemengd terrein', waarvoor een kencijfer geldt van 158 mvt/etmaal per netto hectare terrein, waarvan 128 lichte voertuigen en 30 middelzware/zware voertuigen. Hiermee bedraagt de verkeersgeneratie van het bestaande bedrijventerrein $(25,3 \times 158 =) 3.997$ mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag. Voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling zijn echter de werkdagintensiteiten maatgevend. Conform CROW publicatie 744 wordt voor het omrekenen van werkdag naar werkdag voor werkfuncties een omrekenfactor van 1,33 toegepast. Voor het bestaande bedrijventerrein leidt dit tot een verkeersintensiteit van $(3.997 \times 1,33 =) 5.317$ mvt/etmaal gedurende een gemiddelde werkdag. Dit verkeer wordt volledig afgewikkeld over de Plattedijk. Binnen het bedrijventerrein wordt het verkeer vanaf de Plattedijk verspreid over het terrein via de Kadijk en de Ossekamp. Op basis van de interne wegenstructuur binnen het bedrijventerrein is een inschatting gemaakt van de verdeling van dit verkeer over de verschillende wegen. Daarbij is aangenomen dat circa 50% van het gegenereerde verkeer wordt ontsloten over de Ossekamp en circa 50% via de Kadijk. Tabel 1 geeft een overzicht van de voertuigverdeling per wegvak op een gemiddelde werkdag.

Tabel 1 Intensiteit Plattedijk, Kadijk en Ossekamp, inclusief voertuigverdeling in 2025

Weg	Licht (mvt/etmaal)	Middelzwaar (mvt/etmaal)	Zwaar (mvt/etmaal)	Totaal (mvt/etmaal)
Plattedijk	4.307	414	596	5.317
Kadijk	2.154	207	298	2.658
Ossekamp	2.154	207	298	2.658

Venneweg

Tenslotte is voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling op het kruispunt Venneweg – Suderséwei (N359) – Plattedijk ook de verkeersintensiteit op de Venneweg bepaald. In noordelijke richting eindigt de Venneweg bij een fietspont. Op basis van het feit dat de Venneweg met name agrarische percelen ontsluiten samen met een zeilschool is aangenomen dat de verkeersintensiteit op de weg niet hoger is dan 1.500 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag.

Totaaloverzicht verkeersintensiteit wegen

De in tabel 1 genoemde verkeersintensiteiten zijn voor het jaar 2025. Voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling dient echter ook gekeken te worden naar situatie 10 jaar na realisatie. De dan geldende verkeersintensiteiten op de wegen zijn bepaald door aan de verschillende wegen 1% per jaar toe te kennen.

Bij het beoordelen van de verkeersdoorstroming bij kruispunten zijn enkel de toeleidende stromen relevant. Voor de wegvakken waarvoor geen verkeersgegevens beschikbaar zijn wordt aangehouden dat de toeleidende verkeersstroom 50% van de totale verkeersintensiteit bedraagt.

In tabel 2 zijn de verkeersintensiteiten weergegeven per wegvak voor het basisjaar (2025) en het toekomstjaar (2035).

Tabel 2 Verkeersintensiteit autonome situatie 2025 en 2035

Wegvak		Richting	Intensiteit 2023 (mvt/etmaal)	Intensiteit 2033 mvt/etmaal
Venneweg	Ten noorden van Suderséwei	Noord	750	828
		Zuid	750	828
Suderséwei (N359) west	Ten westen van aansluiting Plattedijk	Oost	3.351	3.702
		West	3.308	3.654
Suderséwei (N359) oost	Ten oosten van aansluiting Plattedijk	Oost	4.592	5.073
		West	4.533	5.008
Plattedijk	Tussen Suderséwei en Kadijk	Noordwest	2.658	2.936
		Zuidoost	2.658	2.936
Ossekamp	Tussen Kadijk en Uit-Heijing	Noord	1.329	1.468
		Zuid	1.329	1.468
Kadijk	Tussen Ossekamp en Klaaskamp	Oost	1.329	1.468
		West	1.329	1.468

VERKEERSGENERATIE

In de bestaande situatie ligt het plangebied braak, en genereert daarmee geen verkeer. Er kan dan ook geen saldering worden toegepast van de bestaande verkeersgeneratie. De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van 11,3 netto hectare bedrijventerrein ter uitbreiding van Lemsterhoek. Voor het berekenen van de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling is gebruik gemaakt van tabellen 6 en 7 uit CROW publicatie 744. De planontwikkeling is gedefinieerd als een 'gemengd terrein', waarvoor het CROW per netto hectare terrein een kencijfer van 158 voertuigbewegingen per weekdag hanteert, waarvan 128 lichte voertuigen, 12,3 middelzware voertuigen en 17,7 zware voertuigen. Echter zijn voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling de werkdagintensiteiten maatgevend. Conform CROW publicatie 744 wordt voor het omrekenen van weekdag naar werkdag voor werkfuncties een omrekenfactor van 1,33 gehanteerd. In tabel 3 is de verkeersgeneratie per werkdag berekend, onderverdeeld naar voertuigtype.

Tabel 3 De verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling

Functie	Aantal	Kencijfer	Weekdag (mvt/etmaal)	Werkdag (mvt/etmaal)
Gemengd terrein	10,2 netto ha	<u>Licht:</u> 128 per netto ha	1.306	1.736
		<u>Middel:</u> 12,3 per netto ha	125	167
		<u>Zwaar:</u> 17,7 per netto ha	281	240
		<u>Totaal:</u> 158 per netto ha	1.612	2.143

In totaal zorgt de beoogde ontwikkeling voor een verkeersgeneratie van 1.612 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde weekdag. Omgerekend naar werkdagintensiteiten komt dat neer op een verkeersgeneratie van 2.143 mvt/etmaal.

Verkeerstoedeling

Voor het bepalen van de toedeling van het gegenereerde verkeer is gebruik gemaakt van de navigatietool van Google Maps. Het plangebied wordt ontsloten via drie aansluitingen, twee op de Kadijk en één op de Uitheijing. Op basis van de beoogde inrichting van het plangebied wordt gehanteerd dat 50% (1.072 mvt/etmaal) van het gegenereerde verkeer wordt afgewikkeld via de Kadijk en 50% (1.072 mvt/etmaal) via de Uitheijing. Beide wegen leiden naar het kruispunt Plattedijk – Kadijk – Ossekamp. Vanaf dit kruispunt wordt het verkeer volledig afgewikkeld over de Plattedijk naar het kruispunt Venneweg – Suderséwei – Plattedijk. Op dit kruispunt wordt 80% (1.715 mvt/etmaal) van het gegenereerde verkeer ontsloten in oostelijke richting langs Lemmer naar de aansluiting op de A6. De resterende 20% (429 mvt/etmaal) van het gegenereerde verkeer wordt afgewikkeld over de N359 in westelijke richting. In figuur 1 is de beoogde verkeerstoedeling weergegeven.



Figuur 1 De beoogde toedeling van het gegenereerde verkeer

VERKEERSAFWIKKELING

Voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling is de verkeersdoorstroming bij kruispunten maatgevend. De voornaamste kruispunten voor de beoogde ontwikkeling zijn het kruispunt Plattedijk – Kadijk – Ossekamp en het kruispunt Venneweg – Suderséwei (N359) – Plattedijk.

Plattedijk – Kadijk – Ossekamp

Het kruispunt Plattedijk – Kadijk – Ossekamp is een gelijkwaardig kruispunt. Voor gelijkwaardige kruispunten zijn er geen tools om de kwaliteit van de verkeersafwikkeling te beoordelen. Daarom is voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling gebruik gemaakt van de methodiek Slop in het softwareprogramma Capacito.

Bij het uitvoeren van kruispunt berekeningen is gekeken naar de verkeersdoorstroming gedurende het maatgevende spitsuur. Voor het toepassen van de methodiek Slop is per wegvak gebruik gemaakt van de toeleidende verkeersstroom in personenautoequivalent (pae) per werkdag. Voor het omrekenen van mvt/etmaal naar pae/etmaal is conform het ASVV 2021 aangehouden dat een personenauto gelijk is aan 1 pae, een middelzwaar voertuig gelijk aan 1,5 pae en een zwaar voertuig gelijk is aan 2,3 pae. Op basis van de bovenstaande omrekenfactoren is in tabel 4 per wegvak de toeleidende verkeersstroom omgerekend naar pae/etmaal.

Tabel 4 Overzicht toeleidende verkeersstromen van het kruispunt Plattedijk - Kadijk - Ossekamp in pae/etmaal

Weg	Basisjaar 2025 exclusief plan (pae/etmaal)	Toekomstjaar 2035 exclusief plan (pae/etmaal)	Planbijdrage (pae/et- maal)	Toekomstjaar 2035 inclusief plan (pae/etmaal)
Plattedijk	3.149	3.478	1.270	4.748
Kadijk	1.574	1.739	635	2.374
Ossekamp	1.574	1.739	635	2.374

De verkeersintensiteiten uit tabel 4 vormen de input voor de kruispuntberekeningen. Met behulp van de methodiek Slop is vervolgens op basis van de snelheid, de intensiteiten en de vormgeving van het kruispunt bepaald of verkeerskundige maatregelen nodig zijn om de doorstroming te waarborgen. Dit wordt uitgedrukt in een a-waarde, waarvoor wordt aangehouden dat bij een resultaat van 1,33 of hoger mogelijk maatregelen genomen moeten worden om de verkeersdoorstroming te waarborgen. Bij een a-waarde hoger dan 1,67 worden verkeerskundige maatregelen noodzakelijk geacht. In tabel 5 zijn de resultaten van de kruispuntberekeningen weergegeven.

Tabel 5 Resultaten capaciteitsberekeningen kruispunt Plattedijk - Ossekamp - Kadijk

Scenario	Waarde a	Maatregelen benodigd?
Basisjaar 2025 exclusief plan	0,88	Nee
Toekomstjaar 2035 exclusief plan	0,97	Nee
Toekomstjaar 2035 inclusief plan	1,33	Nee

Uit de resultaten van de kruispuntberekeningen blijkt dat ook na de planbijdrage de a-waarde niet de gehanteerde grenswaarde van 1,33 overschrijdt. Er zijn dan ook geen maatregelen nodig aan de inrichting van het kruispunt voor het waarborgen van de verkeersafwikkeling als gevolg van de beoogde ontwikkeling.

Venneweg – Suderséwei – Plattedijk

Het kruispunt Venneweg – Suderséwei – Plattedijk is ingericht als een enkelstrooksrotonde. In tabel 6 zijn de verkeersintensiteiten weergegeven op dit kruispunt met en zonder planbijdrage.

Tabel 6 Overzicht van de toeleidende verkeersstromen op kruispunt Venneweg - Suderséwei - Plattedijk

Wegvak		Intensiteit 2023 (mvt/etmaal)	Intensiteit 2033 (mvt/etmaal)
Autonoom (zonder plan)			
Venneweg	Tussen Kooiweg en Suderséwei (N359)	750	828
Suderséwei (N359) west	Tussen Plattedijk en de Vinkebuorren	3.351	3.702
Suderséwei (N359) oost	Tussen Plattedijk en Mutserd	4.533	5.008

Plattedijk	Tussen Kadijk en Suderséwei (N359)	2.658	2.936
Totaal toeleidende stromen autonoom (zonder plan)		10.543	11.646
Planbijdrage		2.143	2.143
Totaal toeleidende stroom na planbijdrage		12.686	13.789

Uit tabel 6 blijkt dat het totaal van de toeleidende verkeersstromen stijgt van circa 12.700 mvt/etmaal in het basisjaar naar circa 13.800 mvt/etmaal in het toekomstjaar. Conform het 'Handboek wegontwerp 2013' van het CROW wordt voor enkelstrooksrotondes aangehouden dat een toeleidende stroom van 20.000 à 25.000 mvt/etmaal kan verwerken. Hieruit wordt geconcludeerd dat er nog ruim voldoende restcapaciteit is op het kruispunt om de verkeerstoename ten gevolge van de beoogde ontwikkeling probleemloos op te vangen.

VERKEERSVEILIGHEID

Voor het beoordelen van de verkeersveiligheid is gekeken naar de toekomstige situatie na planontwikkeling in 2035. Daarbij is de verkeersveiligheid beoordeeld op basis van het ontwerp principe Duurzaam Veilig. Dit principe gaat er vanuit dat sprake is van een verkeersveilige situatie wanneer gebruik, functie en inrichting van de weg met elkaar in overeenstemming zijn.

Voor de beoordeling van de verkeersveiligheid is gekeken naar de belangrijkste wegvakken op de ontsluitende wegen vanaf het plangebied. Het gaat hierbij om de volgende wegvakken:

- Kadijk, tussen plangebied en Plattedijk;
- Ossekamp, tussen Uitheijning en Plattedijk;
- Plattedijk, tussen Kadijk en Suderséwei;

Voor het beoordelen van het gebruik van de wegen is gekeken naar de verkeersintensiteiten op de wegvakken met en zonder planontwikkeling. In de onderstaande tabel zijn de verkeersintensiteiten van de relevante wegvakken weergegeven voor de autonome situatie in het realisatiejaar 2025 en het toekomstjaar 2035 in de toekomstige situatie en na planbijdrage.

Tabel 7 De verkeersintensiteiten in de autonome situatie en na planbijdrage

Wegvak	Intensiteit 2025 autonoom (mvt/etmaal)	Intensiteit 2035 autonoom (mvt/etmaal)	Planbijdrage (mvt/etmaal)	Intensiteit 2035 inclusief plan (mvt/etmaal)
Ossekamp, tussen Uitheijning en Plattedijk	2.658	2.936	1.072 (50%)	4.008
Kadijk, tussen plangebied en Plattedijk	2.658	2.936	1.072 (50%)	4.008
Plattedijk, tussen Kadijk en Suderséwei	5.317	5.873	2.143 (100%)	8.016

Ossekamp

De Ossekamp is ingericht als een erftoegangsweg type 1 buiten de bebouwde kom met een rijbaanbreedte van circa 6,70 meter. Voor het langzaam verkeer zijn geen aparte voorzieningen aanwezig, waardoor fietsers de rijbaan moeten delen met het gemotoriseerde verkeer. Via de Ossekamp wordt enkel het verkeer van de omliggende bedrijven ontsloten.

Vanuit het principe Duurzaam Veilig geldt voor een ETW-type 1 buiten de bebouwde kom dat een verkeersintensiteit van 4.000 á 6.000 mvt/etmaal zonder problemen vlot en veilig kan worden afgewikkeld. Gezien het feit dat het langzaam verkeer gemengd met het gemotoriseerd wordt afgewikkeld, is aangenomen dat de feitelijke capaciteit van de Ossekamp rond het minimum van de bandbreedte ligt. Na planontwikkeling bedraagt de verkeersintensiteit op dit wegvak ongeveer 4.000 mvt/etmaal, waarmee de verkeersintensiteit rond het minimum van de bandbreedte ligt. Daarom wordt geadviseerd om de verkeerssituatie op de Ossekamp te monitoren. Indien daaruit blijkt dat ongewenste situaties ontstaan kan overwogen worden om ruimte in te richten voor de fietser. Een vrijliggend fietspad heeft dan de voorkeur, maar gezien de beperkte breedte is dit hier niet mogelijk. Aanbevolen wordt om fietsstroken te realiseren, zodat duidelijk wordt dat fietsers ook gebruik maken van de rijbaan.

Kadijk

Net als de Ossekamp is de Kadijk ingericht als een erftoegangsweg type 1 buiten de bebouwde kom met een rijbaanbreedte van circa 6,70 meter. Voor voetgangers is een vrijliggend voetpad gesitueerd aan de noordzijde van de weg. Voor het fietsers zijn geen aparte voorzieningen aanwezig, waardoor fietsers de rijbaan moeten delen met het gemotoriseerde verkeer. Via de Kadijk wordt enkel het verkeer van de omliggende bedrijven ontsloten.

Zoals eerder benoemd wordt voor een ETW-type 1 aangehouden dat een verkeersintensiteit van 4.000 á 6.000 mvt/etmaal probleemloos verkeersveilig kan worden afgewikkeld. De inrichting van de Kadijk is vergelijkbaar met de inrichting van de Ossekamp. Daarom wordt net als voor de Ossekamp uitgegaan van het minimum van de bandbreedte. Na planontwikkeling bedraagt de verkeersintensiteit op dit wegvak ongeveer 4.000 mvt/etmaal, waarmee de verkeersintensiteit rond het minimum van de bandbreedte ligt. Daarom wordt geadviseerd om de verkeerssituatie op de Kadijk te monitoren. Indien daaruit blijkt dat ongewenste situaties ontstaan kan overwogen worden om ruimte in te richten voor de fietser. Idealiter zou dit plaatsvinden in de vorm van een fietspad. Wegens de beperkte langs de Kadijk zou een fietsstrook beter passen binnen het wegprofiel van de weg. Daarom wordt ondanks het feit dat een fietspad veiliger is dan een fietsstrook gezien de ruimtelijke inpasbaarheid aanbevolen om fietsstroken aan te leggen.

Plattedijk

Ter hoogte van het kruispunt Plattedijk – Kadijk – Ossekamp is de Plattedijk ingericht als een erftoegangsweg type 1 buiten de bebouwde kom, met een rijbaanbreedte van 7,00 meter. In westelijke richting loopt de Plattedijk over in een Gebiedsontsluitingsweg type 2. Aan de noordzijde van de Plattedijk ligt een vrijliggend voetpad. Fietsers worden in eerste instantie gemengd met het gemotoriseerde verkeer afgewikkeld, tot circa 50 meter ten westen van het kruispunt Plattedijk – Kadijk – Ossekamp. Vanaf hier worden fietsers ontsloten via een vrijliggend fietspad. Op de Plattedijk is na planbijdrage sprake van een intensiteit van circa 8.000 mvt/etmaal. Deze intensiteit is hoger dan gebruikelijk voor 60 km/u wegen. In zijn algemeenheid leidt dit niet per definitie tot knelpunten in de verkeersafwikkeling. Zoals eerder benoemd is de verkeersafwikkeling op kruispunten maatgevend. Uit de beoordeling van de verkeersafwikkeling blijkt dat er geen knelpunten in de doorstroming worden verwacht, zowel op het kruispunt Venneweg – Suderséwei – Plattedijk als op het kruispunt Plattedijk – Ossekamp – Kadijk. Op basis daarvan wordt geconcludeerd dat de verkeersdoorstroming op de Plattedijk gewaarborgd blijft, waarmee ook de verkeersveiligheid van de Plattedijk gelijk blijft aan de autonome situatie. Wel wordt aanbevolen vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid om de vrijliggende voorzieningen voor fietsverkeer door te trekken tot aan het kruispunt Plattedijk – Kadijk – Ossekamp.

CONCLUSIE

De beoogde ontwikkeling zorgt voor een verkeerstoename van 2.143 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag. De verkeerstoename van de beoogde ontwikkeling kan probleemloos worden opgevangen op het omliggende wegen, zonder dat dit leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling. Op het gebied van verkeersveiligheid wordt geadviseerd om de verkeerssituatie op de Kadijk en de Ossekamp te monitoren. Indien daaruit voortkomt dat de verkeersonveilige situaties ontstaan, dan wordt aanbevolen om ruimte te realiseren voor fietsers doormiddel van fietsstroken. Op de Plattedijk zorgt de beoogde ontwikkeling niet voor knelpunten in de verkeersveiligheid ten opzichte van de autonome situatie. Wel wordt geadviseerd om het vrijliggende fietspad op de Plattedijk door te trekken tot aan het kruispunt Plattedijk - Ossekamp – Kadijk.