

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: RE: personen voor overleg
Datum: vrijdag 12 april 2019 11:03:16
Bijlagen: [image001.png](#)

Beste heren,

Vooruitlopend op ons overleg laat ik op dit moment de nieuwe verkeersscan toetsen door onze interne experts. Wat wij missen in de verkeersscan is een etmaal-verdeling van de verkeersgeneratie. In het rapport staan etmaal-cijfers. Omdat we op het kruispunt te maken met een probleem in de spitsperiodes, welke wel in de breedte groeit, is het mogelijk dat de ontwikkeling kan passen omdat de verkeersgeneratie in uren buiten de spits ligt. Dit is ook precies de discussie die we in het afgelopen halfjaar met jullie aan wilden gaan. Helaas is dit er niet van gekomen.

Als jullie de etmaal-verdeling goed inzichtelijk hebben, dan kunnen we snel stappen zetten. Ik hoor graag of ze beschikbaar zijn.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06 [redacted] | 030 258 [redacted]
[redacted]@provincie-utrecht.nl
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht



Hebben jullie deze beschikbaar?

Van: [redacted] <[redacted]@verstoep.nl>
Verzonden: donderdag 11 april 2019 15:42
Aan: [redacted] <[redacted]@lopik.nl>
CC: [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>; [redacted]
<[redacted]@lopik.nl>; [redacted] <[redacted]@verstoep.nl>
Onderwerp: Re: personen voor overleg

Beste mensen,

Dank voor de snelle reactie. Het is goed om op korte termijn bij elkaar te komen en zaken af te stemmen. Voor de opdrachtgevers die al langere tijd wachten was het wel even schrikken en slikken....

[REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@verstoep.nl>
Verzonden: dinsdag 23 april 2019 13:16
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]
Onderwerp: Re: Overleg BP Lopikerpoort
Bijlagen: Lopikerpoort_mvt_per_uur_compleet-def-15-4-19.pdf

Beste hr [REDACTED]

Dank voor de uitnodiging.

Ook initiatiefnemers / eigenaren (dhr. [REDACTED] en dhr. [REDACTED]) zullen bij dit gesprek aanschuiven. Ik heb niet meer duidelijk of dit ook zo naar u gecommuniceerd is / was.

In de bijlage vind u de gevraagde etmaalverdeling.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Vrouwenmantel 3 | 2871 NJ Schoonhoven
t 0182 32 01 11 | f 0182 [REDACTED] | www.verstoep.nl

Op 23 apr. 2019, om 08:51 heeft [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl> het volgende geschreven:

Beste heren,

Hierbij de uitnodiging. U kunt parkeren op parkeerdek P1 daarna melden bij de receptie dan kom ik u ophalen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06 [REDACTED] | 030 258 [REDACTED]
[REDACTED]@provincie-utrecht.nl
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht
<image001.png>

"De informatie verzonden met dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan.

Het is mogelijk dat tijdens het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist is overgekomen. Hiervoor kunnen wij geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend het door de bevoegde persoon

dan wel het bevoegde bestuursorgaan ondertekende papieren document is bindend. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of volledigheid contact met ons op te nemen". <Mail-bijlage.ics>

Huidige situatie

Opmerking:

De gegevens over het absoluut aantal klanten (mvt/2) wordt beschouwd als bedrijfsgevoelige informatie. Deze gegevens zijn alleen voor intern gebruik, verzoek is hier zorgvuldig mee om te gaan.

Indien er noodzaak is om deze klantantallen op te nemen in enig openbaar document gelieve u vooraf contact op te nemen met initiatiefnemers bestemmingsplan Lopikerpoort.

Zonder toestemming vooraf is het niet toegestaan om deze gegevens in openbare documenten op te nemen. De afgeleide percentages kunnen uiteraard wel verspreid worden in enig openbaar document.

De Rie

Huidige locatie lopikerweg oost 89

Tabel 1 gemiddeld aantal mvt per dag uitgewerkt per uur 2017, maatgevende maand is juli

	Klanten	mvt/etm	weekdag
MAANDAG	89	178	15,8%
DINSDAG	91	182	16,2%
WOENSDAG	90	180	16,0%
DONDERDAG	91	182	16,2%
VRIJDAG	88	176	15,7%
ZATERDAG	113	226	20,1%
TOTAAL P/WEEK	562		100,00%

8>9		9>10		10>11		11>12		12>13		13>14		14>15		15>16		16>17		17>18	
6	3,4%	14	7,9%	20	11,2%	24	13,5%	20	11,2%	18	10,1%	18	10,1%	22	12,4%	20	11,2%	16	9,0%
6	3,3%	18	9,9%	24	13,2%	20	11,0%	16	8,8%	16	8,8%	20	11,0%	24	13,2%	22	12,1%	16	8,8%
8	4,4%	16	8,9%	20	11,1%	22	12,2%	20	11,1%	16	8,9%	18	10,0%	20	11,1%	22	12,2%	18	10,0%
6	3,3%	18	9,9%	22	12,1%	24	13,2%	20	11,0%	16	8,8%	20	11,0%	22	12,1%	20	11,0%	14	7,7%
10	5,7%	16	9,1%	18	10,2%	20	11,4%	20	11,4%	18	10,2%	16	9,1%	20	11,4%	22	12,5%	16	9,1%
12	5,3%	28	12,4%	26	11,5%	30	13,3%	38	16,8%	38	16,8%	34	15,0%	20	8,8%	0	0,0%	0	0,0%
48		110		130		140		134		122		126		128		106		80	

verkeerbewegingen p/w	1124		96	220	260	280	268	244	252	256	212	160
-----------------------	------	--	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

mvt/etm 100 m2 bvo 19,8 .----> naar berekening in verkeersscan pagina 10: huidige verkeersgeneratie mvt/etm per 100m2 BVO

Tuincentrum

3.2 verkeersscan huidig mogelijke planologische invulling 1008 mvt/etm gemiddelde weekdag

Tabel 2 gemiddeld aantal mvt per dag uitgewerkt per uur, maatgevende maand is mei (percentages uit statistische gegevens 2017)

		mvt/etm	weekdag
MAANDAG		1118	15,8%
DINSDAG		1044	14,8%
WOENSDAG		1099	15,6%
DONDERDAG		1018	14,4%
VRIJDAG		1291	18,2%
ZATERDAG		1485	21,1%
TOTAAL P/WEEK			100,00%

8>9		9>10		10>11		11>12		12>13		13>14		14>15		15>16		16>17		17>18	
0		91	8,2%	114	10,2%	137	12,2%	148	13,3%	160	14,3%	125	11,2%	137	12,2%	114	10,2%	91	8,2%
0		91	8,7%	113	10,9%	125	12,0%	125	12,0%	125	12,0%	136	13,0%	148	14,1%	102	9,8%	79	7,6%
0		79	7,2%	79	7,2%	136	12,4%	170	15,5%	147	13,4%	159	14,4%	136	12,4%	113	10,3%	79	7,2%
0		69	6,7%	92	9,0%	126	12,4%	126	12,4%	126	12,4%	137	13,5%	126	12,4%	126	12,4%	92	9,0%
0		103	8,0%	126	9,7%	149	11,5%	149	11,5%	171	13,3%	194	15,0%	171	13,3%	114	8,8%	114	8,8%
0		125	8,4%	125	8,4%	159	10,7%	227	15,3%	272	18,3%	249	16,8%	193	13,0%	136	9,2%	0	0,0%

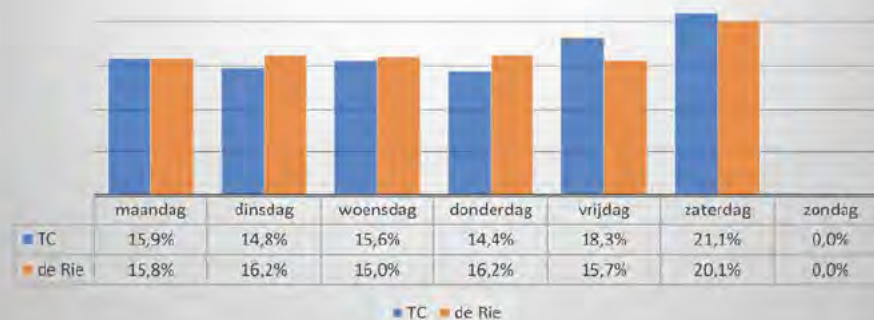
verkeerbewegingen p/w	7055		0	558		649		831		944		1001		1001		910		706		456	
-----------------------	------	--	---	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	------	--	------	--	-----	--	-----	--	-----	--

Verdeling van bezoekers per weekdag, huidige situatie

Weekdag	TC	de Rie
maandag	15,9%	15,8%
dinsdag	14,8%	16,2%
woensdag	15,6%	16,0%
donderdag	14,4%	16,2%
vrijdag	18,3%	15,7%
zaterdag	21,1%	20,1%
zondag	0,0%	0,0%

weektotaal	100,00%	100,00%
------------	---------	---------

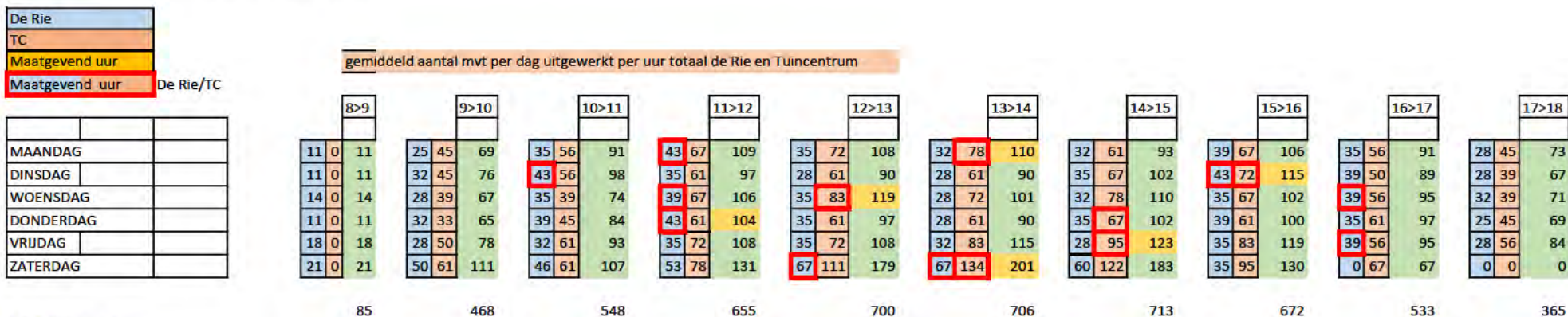
Spreiding bezoekers per dag in de week



Toekomstig LopikerPoort

Met de percentages uit tabel 1 en tabel 2 kan samen met de berekende verkeersgeneratie in de verkeersscan Lopikerpoort bij 3.3.1 en 3.3.2 onderstaand overzicht gemaakt worden.

Dubbel bezoek is niet verwerkt/in mindering gebracht.



3.3.1 Tuincentrum.

		Kencijfers CROW Tuincentrum per 100m2 BVO			Verkeersgeneratie op basis gemiddelde
Invulling plan Lopikerpoort	omvang m2 BVO	minimaal	maximaal	gemiddeld	
TC	3175	14 1	17 0	15 5	493

Tabel: Verkeersgeneratie invulling plan Lopikerpoort TC (mvt per etmaal voor een gemiddelde weekdag)

3.3.2 De Rie IJzerwaren en Gereedschappen.

		Cijfers berekend per 100m2 BVO			Verkeersgeneratie op basis gemiddelde
Invulling plan Lopikerpoort	omvang m2 BVO	huidig	CROW maximaal	gemiddeld	
De Rie IJzerwaren en gereedschappen	1360	19 8	35 2	27 5	
bestaand	810			27 5	223
uitbreiding	550			27.5*0.41 = 11 3	62
				totaal	285

Tabel: Verkeersgeneratie invulling plan Lopikerpoort De Rie IJzerwaren & Gereedschappen (mvt per etmaal voor een gemiddelde weekdag)

Overleg bestemmingsplan Lopikerpoort

DATUM 24-4-2019

AANWEZIG

- ██████████ - gemeente Lopik
- ██████████ - Verstoep Bouwadvies
- ██████████ - Verstoep Bouwadvies
- ██████████ - Initiatiefnemer (Lopikerweg Oost 67)
- ██████████ - Initiatiefnemer (Lopikerweg Oost 89)
- ██████████ - provincie Utrecht, accounthouder RO gem. Lopik
- ██████████ - provincie Utrecht, RO, planbegeleider
- ██████████ - provincie Utrecht, Mobiliteit, beleidsmedewerker/projectleider N210

AFWEZIG

VERSLAG ██████████ - provincie Utrecht, projectmedewerker N210

Dhr. ██████████ opent de vergadering.

Na een introductierondje schetst dhr. ██████████ de historie.

Sinds 2010 is er behoefte aan uitbreiding van zijn bedrijf. Deel detailhandel, deel (grote) ijzerwaren. Hij wil graag dichterbij Lopik en de N210 gevestigd zijn. In 2016 bij ██████████ (Lopikerweg Oost 67) aangeklopt en daarna een principeverzoek bij de gemeente ingediend. Is afgewezen omdat de inrit niet haalbaar is. De eigenaren kwamen enige tijd later vragen of er ██████████ nogmaals belangstelling had. Die is er. Gemeente was ditmaal wel positief. Naar aanleiding hiervan heeft dhr. ██████████ eerst zelf een verzoek bij de gemeente ingediend. Daar is helaas een jaar niet veel mee gedaan. Vervolgens heeft dhr. ██████████ dit verzoek opgesteld. Dhr. ██████████ wil zijn bedrijfsruimte vergroten van 400 m2 naar 900 m2 vloeroppervlak. Dhr. ██████████ wil extra faciliteiten in de vorm van een loods. Het laden en lossen bij dhr. ██████████ op de Lopikerweg Oost 89/89A gebeurt nu op de weg. Parkeren gebeurt bij de burens. Dat is een onwenselijke situatie. In de winkel kan men de vakken slecht bevoorraden, de paden zijn te smal. Een heftruck kan niet tussen de stellingen door. ARBO-technisch is dit niet verantwoord.

De pijn voor dhr. ██████████ zit in het feit dat er nog geen bestemmingsplan is vastgesteld en daarmee een vergunning voor nieuwbouw op de nieuwe locatie niet wordt afgegeven. Het bedrijf staat nu midden in de landelijke omgeving en de gemeente heeft ook de voorkeur dat het verhuist. Alle seinen staan bij de initiatiefnemers en de gemeente op groen, volgens dhr. ██████████, echter de toestemming ontbreekt.

Dhr. ██████████ vult aan dat er in het voorontwerpbestemmingsplan duidelijk is wat er aan het verzoek ontbrak. De zaken waren onvoldoende onderbouwd. Voor het ontwerpbestemmingsplan zijn deze punten nader onderzocht, aangevuld en onderbouwd.

Dhr. ██████████ vertelt dat ze vanaf 2006 bezig zijn en durven te investeren. Het moet een goede oplossing worden en het is duidelijk dat de inrit van de locatie aan de Lopikweg Oost 67 beter moet. Hij heeft altijd vertrouwen gehouden dat het goed zal komen maar het duurt nu wel heel lang.

Dhr. ██████████ benadrukt de teleurstelling toen zij vernamen dat het niet plan door kon gaan vanwege de discussie over het strookje groen dat tussen industrieterrein De Copen en de planlocatie aan de lintbebouwing behouden dient te worden. Er is het laatste half jaar een heel proces doorgelopen. Dhr. ██████████ is als projectleider voor de N210 in deze periode aangesloten naar aanleiding van het voorgelegde voorontwerpbestemmingsplan. Dhr. ██████████ geeft aan dat de provincie i.s.m. de gemeente Lopik onderzoek doet naar het kruispunt Graaf (gelegen aan de planlocatie) omdat hier sprake is van een doorstromingsknelpunt. Het verkeer kent vooral gedurende avondspits een forse vertraging tussen kruispunt Graaf en de rotonde naar Benschop (4km lengte) Het verkeer op de N210 is de afgelopen jaren fors toegenomen. Bureau Goudappel onderzoekt het doorstromingsknelpunt in opdracht van de provincie.

Dhr. ██████████ geeft aan dat hij werd verrast door de planvorming naast het kruispunt omdat dit niet benoemd is door de gemeente in het onderzoeksproces van de kruising. De uitkomsten van het onderzoek zullen een oplossing weergeven waarbij mogelijk het kruispunt wordt opgewaardeerd en dus meer ruimte nodig heeft. Het besluit hierover wordt genomen door Gedeputeerde Staten. Bij een besluit tot aanpassing kan dit gevolgen hebben voor de grondeigenaren omdat het kruispunt behoorlijk ligt ingebouwd. De provincie heeft een verantwoordelijkheid om de doorstroming en bereikbaarheid op orde te houden. De huidige situatie is niet positief.

Dhr. [REDACTED] merkt op dat veel klanten die de route over N210 toch al volgen met regelmaat bij het bedrijf hun koopwaar komen afhalen en de verandering van locatie niet direct een negatief gevolg voor de kruising hoeft te hebben.

Dhr. [REDACTED] geeft aan dat juist die verkeersstromen en gevolgen daarvan duiding moeten krijgen in de verkeersparagraaf van het bestemmingsplan. In de provinciale reactie op het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven dat de provincie hierover graag het gesprek aangaat met de opstellers van het bestemmingsplan. Sinds november is er niets meer vernomen.

Dhr. [REDACTED] vult aan. Er zijn twee reacties gekomen. Er is naar aanleiding daarvan een verkeersscan gemaakt. In de tweede reactie aan de gemeente is duidelijk aangegeven dat wij een gesprek wilden. In de tussentijd is er door de gemeente een verdieping gemaakt, dit gesprek is nu het eerste contact met de provincie.

Dhr. [REDACTED] legt uit dat de verantwoordelijkheid tot verdere uitwerking en verwerking van de reacties bij de gemeente Lopik ligt. Hier is het klaarblijkelijk iets niet goed gegaan.

Dhr. [REDACTED] pleit, nu we het gesprek hebben, voor een maatwerkoplossing. Hij stelt voor om een rechtsaffer naast het bestemmingsplangebied in te tekenen. In gezamenlijkheid wordt besloten om een rechtsaffer vanaf de N210 naar de Lopikerweg Oost in schets uit te werken met behoud van het fietspad. Zodat duidelijk wordt hoeveel ruimte hiervoor benodigd is, zodat er in het bestemmingsplan rekening meegehouden kan worden. Dhr. [REDACTED] zal opdracht hiervoor verstrekken aan de provinciale ontwerpers. [1]

Dhr. [REDACTED] geeft aan dat bij de nieuwe verkeersscan behorende bij het ontwerpbestemmingsplan zal laten toetsen door de verkeerskundige. [2]

Dhr. [REDACTED] verzoekt dhr. [REDACTED] de berekening van de meegebrachte tekening over het verkeer van en naar [REDACTED] toe te sturen. [3]

Dhr. [REDACTED] geeft aan dat hij mee wil denken aan een oplossing. Dhr. [REDACTED] en [REDACTED] vragen zich af hoe wij gezamenlijk ervoor gaan zorgen dat er een specifieke situatie komt waarop de provincie positief kan adviseren. Dhr. [REDACTED] geeft aan dat de afspraken uit dit overleg de volgende stappen zijn om het bestemmingsplan verder te brengen.

Afgesproken wordt dat er op woensdag 15 mei een vervolgesprek plaatsvindt. Waarbij o.a. het schetsontwerp voor de rechtsaffer en de reactie van de provinciale verkeerskundige op de verkeersscan besproken wordt.

Dhr. [REDACTED] geeft aan dat bij de vervolgspraak de nieuw aangetreden verkeerskundige van de gemeente Lopik aanwezig is. De contactgegevens van de verkeerskundige zal Dhr. [REDACTED] met ons sturen naar dhr. [REDACTED] [4]

Dhr. [REDACTED] zou graag willen weten hoe het met de termijnen zit. Dhr. [REDACTED] geeft aan dat voor het eerstvolgende overleg de reactie van de provincie op de verkeerscijfers en het schetsontwerp voor de rechtsaffer beschikbaar zijn. Verder valt er over termijnen weinig te zeggen zolang we nog niet akkoord gaan met de verkeerscijfers. Dhr. [REDACTED] geeft aan dat het mogelijk is dat voor een juiste onderbouwing door de initiatiefnemers een verkeerskundig bureau in de hand genomen dient te worden.

Dhr. [REDACTED] vraagt naar de planning van de provincie m.b.t. tot onderhoud en aanpak van de kruising. Dhr. [REDACTED] antwoordt dat onderhoud gepland staat voor 2021/2022. Verwachting is dat dit eind dit jaar nog een besluit genomen kan worden over kruispunt Graaf. Stel dat er gekozen wordt om deze aan te pakken zal naar schatting de uitvoering in 2023-2025 starten.

Slotvragen

Dhr. [REDACTED] merkt op dat de zienswijze nog niet helder is beantwoord. Komt de hovenier onder de nevenfuncties? Verzoek is om hier duidelijkheid over te verschaffen. [5]

Mevr. [REDACTED] merkt op dat er onvoldoende antwoord is op de vraag of er nieuwe verstedelijking komt. Dhr. [REDACTED] geeft aan dat hierover een mail is verstuurd. Dhr. [REDACTED] en mevr. [REDACTED] zullen dit nader doornemen met dhr. [REDACTED] [6]

Dhr. [REDACTED] vraagt zich af of bij verplaatsing van de groenstrook langs de weg er weer een nieuwe discussie komt met de afdeling Landschappelijke inpassing. Dhr. [REDACTED] antwoordt dat hij dit zal uitvragen bij de verantwoordelijk ambtenaar. [7]

Dhr. [REDACTED] vraagt verduidelijking over de uitritstructuur en de invloed op de kruising. Dhr. [REDACTED] antwoordt dat de gemeente Lopik verantwoordelijk is voor een verkeersveilige en werkende verkeerssituatie die het kruispunt niet negatief beïnvloedt. Hij geeft aan dat hij zorgen heeft bij het toestaan van de ontwikkeling i.c.m. een goede ontsluiting. De uitrit zit zeer kort op de kruising en de ruimtelijke situatie ter plaatse is complex. In het onderzoek naar kruispunt Graaf heeft de gemeente aangegeven dat het afkoppelen van de Lopikerweg Oost van kruispunt Graaf een uitwerkingsoplossing is voor het doorstromingsprobleem. Dit betekent dat de Lopikerweg Oost op een andere locatie, bijv. via de Van Alterenlaan op de N210 wordt aangesloten. Dit wordt echter nog onderzocht.

Dhr. [REDACTED] sluit de vergadering.

Nr.	Actie	Actiehouder	Uit te voeren voor
1	Schetsontwerp rechtsaffer laten uitwerken	Dhr. [REDACTED]	15 mei
2	Toetsing verkeersscan door verkeerskundige	Dhr. [REDACTED]	15 mei
3	Berekening en tekening verkeersbewegingen [REDACTED] sturen	Dhr. [REDACTED]	z.s.m. (benodigd voor actie 2.)
4	Contactgegevens verkeerskundige gemeente sturen aan dhr. [REDACTED]	Dhr. [REDACTED]	z.s.m.
5	Beantwoording deelfuncties op zienswijze provincie	Dhr. [REDACTED] Dhr. [REDACTED]	15 mei
6	Beantwoording nieuwe verstedelijking toetsen	Mevr. [REDACTED] Dhr. [REDACTED]	15 mei
7	Uitvragen standpunt over verplaatsing groenstrook bij Landschappelijke inpassing	Dhr. [REDACTED]	15 mei

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 2 mei 2019 11:00
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Acties BP Lopikerpoort

Beste allen,

Ik heb helaas de, in onderstaande mail, gevraagde gegevens nog niet ontvangen. Daarom heb ik besloten de verkeerskundige de verkeersscan te laten onderzoeken op basis van de informatie die we nu beschikbaar hebben. Ik verwacht volgende week de uitkomsten met jullie te kunnen delen. Dit geldt ook voor het schetsontwerp van de rechtsaffer.

Wat betreft de gestelde vragen over de groenstrook m.b.t. de rechtsaffer heb ik overleg gehad met mijn collega van landschappelijke inpassing. De reeds bestaande groene inrichting langs de N210 dient ook bij realisatie van de rechtsaffer terug te komen. Hierbij dient ook in het toekomstig ontwerp rekening gehouden te worden. Daarnaast werd opgemerkt dat volgens de afspraken er tussen de bebouwing van De Copen en de nieuw te realiseren bebouwing ook een groene inrichting aanwezig dient te zijn. Dit omdat de lintbebouwing langs de Lopikerweg Oost niet mag versmelten met de bebouwing van De Copen.

Vertrouwende tot zover voldoende te hebben ingelicht.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06 [REDACTED] | 030 258 [REDACTED]
[REDACTED]@provincie-utrecht.nl
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht



Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 25 april 2019 13:21
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@lopik.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@verstoep.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@verstoep.nl>
CC: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: Acties BP Lopikerpoort

Beste allen,

N.a.v. ons overleg gisteren het volgende.

- Ontwerper is uitgevraagd om de rechtsaffer op de noordelijke tak plus voorsorteerruimte op de westelijke tak van kruispunt in schetsontwerp te maken.

- Ik heb een afspraak gemaakt met de persoon die gaat over de landschappelijke inpassing voor de ontwikkeling. Uitkomsten zal ik in het volgende overleg delen.

Graag wil ik nog de volgende informatie ontvangen zodat de verkeerskundige zijn advies kan geven over de verkeersscan en de gevolgen van de ontwikkeling op de kruising.

1. De gisteren verstrekte tekening met schematische weergave van de verkeersgeneratie
2. De achterliggende cijfers voor berekening van de verkeersgeneratie nieuwe situatie en die van de verkeersscan
3. De contactgegevens van het bedrijf dat het onderzoek voor verkeersscan heeft uitgevoerd, zodat de verkeerskundige eventueel vragen kan stellen aan de verkeerskundige die dit onderzoek heeft uitgevoerd.

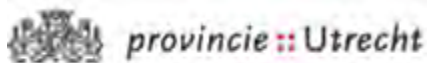
Ik hoop de informatie z.s.m. te ontvangen omdat de verkeerskundige op korte termijn nog tijd heeft. Ik hoor het graag.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06 [Redacted] | 030 258 [Redacted]
[Redacted]@provincie-utrecht.nl
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht



- > * We constateren dat voor de uitbreiding van het vloeroppervlak in de
- > nieuwe situatie een foutieve rekenslag is gemaakt. Het vloeroppervlak
- > neemt met 41% toe. Voor dit extra vloeroppervlak wordt 41% van het
- > gemiddelde kencijfers gebruikt. Dit is een korting op korting waardoor
- > het extra vloeroppervlak maar voor 17% extra verkeer genereert i.p.v.
- > 100% van de gemiddelde kengetallen voor de uitbreiding in m2.
- >
- > Tuincentrum
- >
- > * Wij kunnen geen duidelijkheid krijgen over het BVO van de huidige
- > situatie. Dit is nergens weergegeven. In plaats daarvan wordt gebruik
- > gemaakt van het theoretisch maximum van 5500-6500m2 BVO. Dit vinden
- > wij niet realistisch. Volgens het vigerende bestemmingsplan mag
- > maximaal 1115m2 van het gehele perceel bebouwd zijn exclusief een
- > bedrijfswoning en bijgebouw. Het theoretisch maximum BVO waarmee
- > gerekend wordt, is niet representatief voor de huidige situatie. Dit
- > maakt dat de berekende verkeersgeneratie van de huidige situatie
- > ongeveer 5 tot 6x zo hoog ligt als op basis van de max. BVO in het
- > vigerende bestemmingsplan.
- > * Door de huidige situatie te schatten op het theoretisch maximum BVO
- > voor een tuincentrum levert dit een zeer hoge verkeersgeneratie op.
- > Kijkend naar onze meetgegevens zou dit betekenen dat ongeveer 30% van
- > al het verkeer op de Lopikerweg Oost verkeer van/naar het tuincentrum
- > betreft.
- > * Uit de berekeningen constateren wij de volgende situatie. Het
- > tuincentrum gaat in de toekomst de BVO's uitbreiden en daar hoort
- > volgens de gemiddelde kengetallen een lager aantal motorvoertuigen bij
- > dan in de huidige situatie, volgens de berekeningen, wordt
- > gegenereerd. Of dit ook de huidige werkelijkheid is, daar willen we
- > graag een onderbouwing van. Op dit moment achten we deze cijfers niet
- > realistisch en de telling niet plausibel in relatie tot de
- > wegintensiteiten.
- >
- > Samenvoeging
- >
- > * De onderbouwing voor het argument dat de samenvoeging van de twee
- > bedrijven op één locatie tot een verkeersafname zorgt, dient via de
- > kengetallen en eventueel tellingen te worden onderbouwd. Zeker gezien
- > de uitbreiding van BVO en de in de commerciële paragraaf benoemde
- > uitbreiding van diensten.
- >
- > CONCLUSIE
- >
- > Wij kunnen op dit moment niet anders dan concluderen dat de
- > verkeerskundige onderbouwing onvoldoende is.
- >
- > Op basis van onze eigen berekeningen verwachten we dat de uitbreiding
- > van de twee bedrijven en het onderbrengen op één locatie een
- > significante toename in verkeer zal betekenen, echter geven de
- > rapportages een afname weer. De commerciële paragraaf en de
- > verkeersparagraaf spreken in die zin elkaar tegen. Wij ervaren geen
- > comfort bij de berekeningen. Naar onze mening is er sprake van een
- > onderschatting bij De Rie en een forse overschatting bij het
- > tuincentrum.
- >
- > Wij verzoeken reproduceerbare cijfers, degelijke en duidelijke

> berekeningen zodat er een reële onderbouwing voor de verkeersgeneratie
> nu en in de toekomst wordt opgeleverd. Pas dan kan er bepaald worden
> of de mobiliteitstoets positief uitvalt.
>
> Er zal getoetst worden op de gangbare richtlijnen zoals bijvoorbeeld:
>
> * Juist gebruik van kengetallen en onderbouwde tellingen
> * Of het verkeer veilig afgewikkeld kan worden
> * De bereikbaarheid en doorstroming niet benadeeld worden
> * De inrichting op het gemeentelijk grondgebied geen problemen
> veroorzaakt voor de verkeersafwikkeling van het kruispunt.
>
> Mochten er nog vragen zijn dan hoor ik dat graag.
>
> Met vriendelijke groet,
>
> [REDACTED]
>
> Beleidsmedewerker/projectleider
>
> Domein Mobiliteit
>
> Provincie Utrecht
>
> Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
>
> 06 [REDACTED] | 030 258 [REDACTED]
>
> [REDACTED]@provincie-utrecht.nl
>
> www.provincie-utrecht.nl [1]
>
> twitter.com/ProvUtrecht [2]
>
> "De informatie verzonden met dit bericht is uitsluitend bestemd voor
> de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de
> geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging,
> verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet
> toegestaan.
>
> Het is mogelijk dat tijdens het transport van dit bericht fouten zijn
> ontstaan zodat het bericht onjuist is overgekomen. Hiervoor kunnen wij
> geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend het door de bevoegde
> persoon dan wel het bevoegde bestuursorgaan ondertekende papieren
> document is bindend. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid
> of volledigheid contact met ons op te nemen".
>
> Links:
> -----
> [1] <http://mail.webtic.net/www.provincie-utrecht.nl>
> [2] <http://twitter.com/ProvUtrecht>

[REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@gmail.com>
Verzonden: donderdag 2 mei 2019 17:34
Aan: [REDACTED]; [REDACTED]
Onderwerp: Re: Conceptverslag overleg BP Lopikerpoort

Geachte heer [REDACTED], beste [REDACTED]

Bedankt voor het concept verslag van het overleg.

Ook namens [REDACTED] laat ik je hierbij weten dat wij ons niet kunnen vinden in (delen van) de inhoud van het concept verslag. Wat ons betreft kan dit dus niet zo vastgesteld worden. Inhoudelijk zullen we er later op reageren, op dit moment besteden we onze tijd eerst even aan andere zaken die dit project aangaan.

We laten je onze inhoudelijk opmerkingen over het concept verslag zo spoedig mogelijk weten.

Met vriendelijke groet

[REDACTED]

Op do 2 mei 2019 om 10:50 schreef [REDACTED] [REDACTED] [@provincie-utrecht.nl](mailto:[REDACTED]@provincie-utrecht.nl)>:

Beste allen,

De vorige mail mogen jullie als niet verzonden beschouwen.

Bijgevoegd het conceptverslag van ons overleg over het ontwerpbestemmingsplan Lopikerpoort. Mochten er opmerkingen zijn over de weergave van wat we besproken hebben dan hoor ik dat graag. Bij geen opmerkingen zal dit conceptverslag per 15 mei a.s. definitief worden.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Beleidsmedewerker/projectleider

Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht

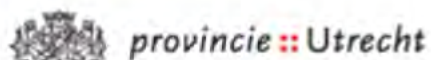
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht

06 [REDACTED] | 030 258 [REDACTED]

[REDACTED]@provincie-utrecht.nl

www.provincie-utrecht.nl

twitter.com/ProvUtrecht



"De informatie verzonden met dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan.

Het is mogelijk dat tijdens het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist is overgekomen. Hiervoor kunnen wij geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend het door de bevoegde persoon dan wel het bevoegde bestuursorgaan ondertekende papieren document is bindend. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of volledigheid contact met ons op te nemen".



Virusvrij. www.avq.com

[REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@verstoep.nl>
Verzonden: donderdag 2 mei 2019 22:41
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED] <[REDACTED]@verstoep.nl>
Onderwerp: Re: Conceptverslag overleg BP Lopikerpoort

Beste [REDACTED]

Dank voor het verslag.

Namens initiatiefnemers zullen we met een integrale reactie op het verslag komen.

met vriendelijke groet,
[REDACTED]

[REDACTED] schreef op 2019-05-02 10:50:

> Beste allen,
>
> De vorige mail mogen jullie als niet verzonden beschouwen.
>
> Bijgevoegd het conceptverslag van ons overleg over het
> ontwerpbestemmingsplan Lopikerpoort. Mochten er opmerkingen zijn over
> de weergave van wat we besproken hebben dan hoor ik dat graag. Bij
> geen opmerkingen zal dit conceptverslag per 15 mei a.s. definitief
> worden.
>
> Met vriendelijke groet,
>
> [REDACTED]
>
> Beleidsmedewerker/projectleider
>
> Domein Mobiliteit
>
> Provincie Utrecht
>
> Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
>
> 06 [REDACTED] | 030 258 [REDACTED]
>
> [REDACTED]@provincie-utrecht.nl
>
> www.provincie-utrecht.nl [1]
>
> twitter.com/ProvUtrecht [2]
>
> "De informatie verzonden met dit bericht is uitsluitend bestemd voor
> de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de

- > geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging,
- > verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet
- > toegestaan.
- >
- > Het is mogelijk dat tijdens het transport van dit bericht fouten zijn
- > ontstaan zodat het bericht onjuist is overgekomen. Hiervoor kunnen wij
- > geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend het door de bevoegde
- > persoon dan wel het bevoegde bestuursorgaan ondertekende papieren
- > document is bindend. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid
- > of volledigheid contact met ons op te nemen".
- >
- > Links:
- > -----
- > [1] <http://mail.webtic.net/www.provincie-utrecht.nl>
- > [2] <http://twitter.com/ProvUtrecht>

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 3 mei 2019 10:35
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: Praatprent rechtsaffer N210 - kruispunt Graaf
Bijlagen: N210-19003-SO-SIT v0.1.pdf

Beste allen,

Zoals afgesproken in het overleg stuur ik hierbij de praatprent voor de rechtsaffer op de N210, kruispunt Graaf. Dit betreft een schetsontwerp op basis van de richtlijnen voor provinciale weginrichting. Gezien het lopende onderzoek naar het kruispunt heeft deze tekening geen status als mogelijke oplossing. Het onderzoek kent nog geen eindresultaat en dus is er ook nog geen besluit genomen over de toekomst van dit kruispunt.

Er zijn op de Lopikerweg Oost ook twee voorsorteervakken ingetekend met de minimale dimensies. Dit om aan te geven wat voor uitdagingen er verkeerstechnisch liggen. Voor een goed functionerend kruispunt is het van belang dat er voorgesorteerd kan worden om de regeling te optimaliseren. De gemeente dient hier ook een mening over te vormen.

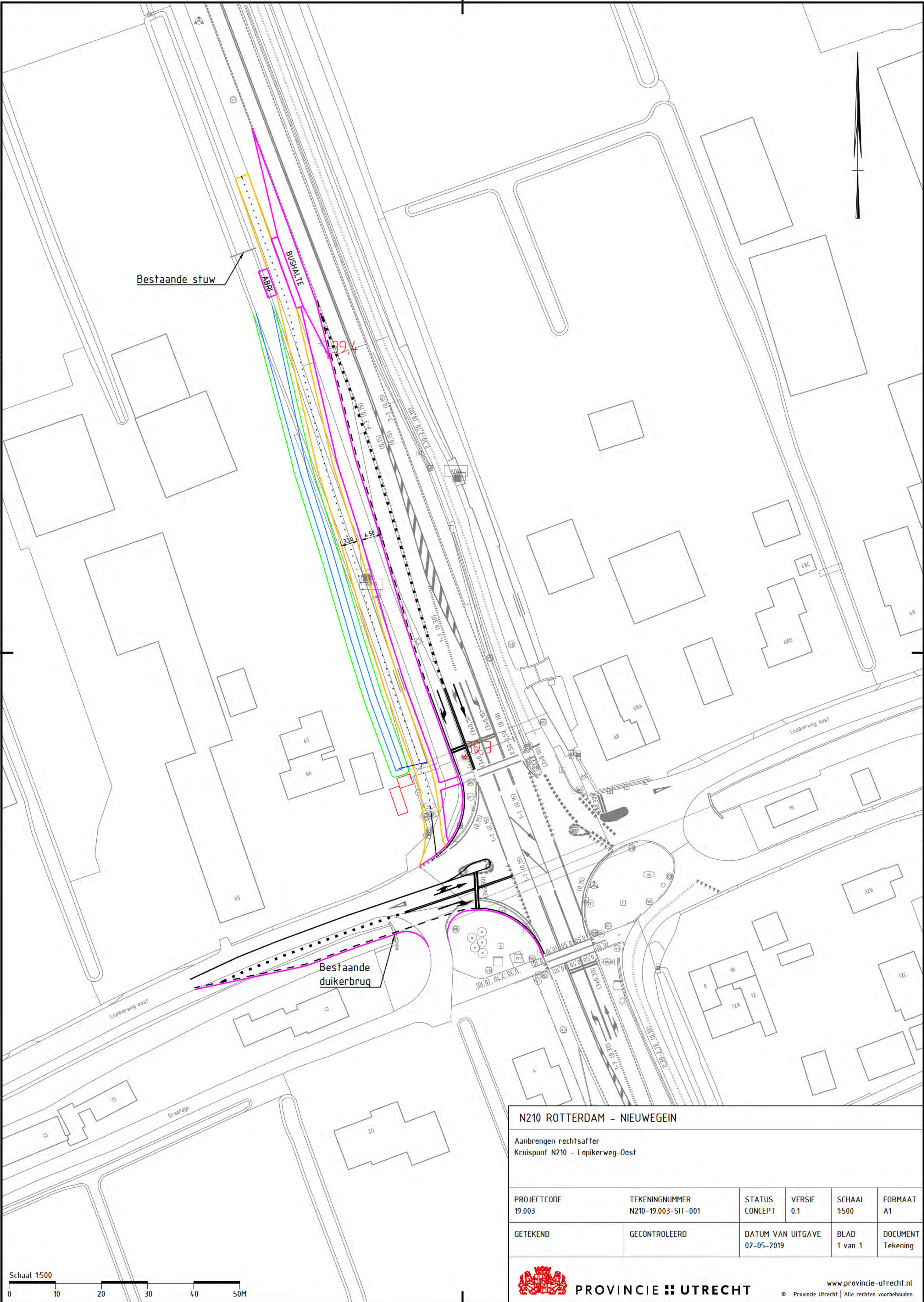
Vertrouwende jullie voldoende te hebben ingelicht.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06 [REDACTED] | 030 258 [REDACTED]
[REDACTED]@provincie-utrecht.nl
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht

 provincie :: Utrecht



Bestaande stuw

BUSHALE
ABBL

Bestaande
duikerbrug

N210 ROTTERDAM - NIEUWEGEIN

Aanbrengen rechtsaffer
Kruispunt N210 - Lopikerweg-Oost

PROJECTCODE 19.003	TEKENINGNUMMER N210-19.003-SIT-001	STATUS CONCEPT	VERSIE 0.1	SCHAAL 1:500	FORMAAT A1
GETEKEND	GECONTROLEERD	DATUM VAN UITGAVE 02-05-2019	BLAD 1 van 1	DOCUMENT Tekening	



PROVINCIE  UTRECHT

www.provincie-utrecht.nl

© Provincie Utrecht | Alle rechten voorbehouden

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 9 mei 2019 15:17
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]@lopik.nl; [REDACTED]; [REDACTED]
Onderwerp: RE: Reactie provincie verkeerscijfers ontwerpbestemmingsplan Lopikerpoort
Bijlagen: Rapportage N210-Lopikerweg Oost - 1904.pdf

Beste [REDACTED],

Het meetrapport van de kruising zit bijgevoegd bij deze mail. Hieruit zijn de etmaalintensiteiten van de Lopikerweg berekend.

De berekening voor de twee bedrijven op één locatie delen wij niet. Ik heb deze vraag ook bij de bestemmingsplanexperts voorgelegd. Ons standpunt is dat wij een controlerend overheidsorgaan zijn. In eerste instantie dient de gemeente goedkeuring te geven op, in dit geval, de verkeersparagraaf. De gemeentelijke verkeerskundige gaat hierover. De verkeersparagraaf en het oordeel van de gemeente zullen wij beoordelen. Als de gemeente het bestemmingsplan (BP) ter beoordeling voorlegt, betekent dit dat zij akkoord zijn met de inhoud en de onderzoeken van het BP.

Op dit BP zijn ook zienswijzen van derden binnengekomen. [REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] Hiervoor dient ook eerst duidelijkheid te komen over de vierkante meters van het vigerende en nieuwe plan.

Zoals ik in het overleg ook aangegeven heb, zitten wij om middels de vastgestelde procedures een oordeel te geven op het BP. Het zou zonde zijn als er door dit soort uitvragen bij een eventuele Raad van State-procedure een streep wordt gezet door dit BP.

Vertrouwende je voldoende te hebben ingelicht.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06 [REDACTED] | 030 258 [REDACTED]
[REDACTED]@provincie-utrecht.nl
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht



Van: [REDACTED]@verstoep.nl>
Verzonden: woensdag 8 mei 2019 09:04
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
CC: [REDACTED] <[REDACTED]@gmail.com>; [REDACTED] <[REDACTED]@derie-lopik.nl>; [REDACTED]@lopik.nl; [REDACTED]

<[REDACTED]@lopik.nl>

Onderwerp: Re: Reactie provincie verkeerscijfers ontwerpbestemmingsplan Lopikerpoort

Beste [REDACTED],

We zijn bezig met het afronden van de beantwoording van de mail van 02-05-2019 alsook de verdere uitwerking van de achterliggende cijfers. Om een en ander goed te kunnen afronden hebben we nog een paar vragen / opmerkingen.

In onderstaande mail schrijf je dat er op basis van eigen berekeningen er verwacht wordt dat er door het onderbrengen van twee bedrijven op één locatie er een toename aan verkeer verwacht wordt. Graag ontvangen wij ter verduidelijking de genoemde berekening.

Ook geef je aan dat volgens jullie meetgegevens, in relatie tot de gemaakte verkeersscan, het zou betekenen dat 30% van al het verkeer op de Lopikerweg Oost van/naar het tuincentrum zou gaan. Ook hier zouden we graag de achterliggende berekening met uitgangspunten van ontvangen.

Met vriendelijke groet,

Vrouwenmantel 3 | 2871 NJ Schoonhoven
t 0182 [REDACTED] | f 0182 [REDACTED] | www.verstoep.nl

Op 2 mei 2019, om 15:13 heeft [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl> het volgende geschreven:

Beste heren,

Zoals toegezegd heb ik de verkeerscijfers van het bestemmingsplan door onze verkeerskundige laten beoordelen. Hieronder staan onze bevindingen.

IJzerhandel De Rie

- Het is voor ons niet duidelijk wat het bruto vloeroppervlak (BVO) van de huidige situatie is. Opgegeven oppervlakte is 810m² maar wij meten een oppervlakte van zo'n 1140m² (alleen bebouwing).
- De ijzerhandel genereert nu minder verkeer dan staat voor de 810m² BVO. Aangeleverde telling/tekening (verkregen in het overleg) wijzen op gemiddeld lager aantal motorvoertuigen/etmaal dan volgens de minimale kencijfers gangbaar is. Voor 1140m² ligt dit minimaal aantal bewegingen sowieso hoger.
- Daarnaast zien we dat in de toekomstige situatie op nr. 89 een deel van het oppervlak wordt herbestemd naar wonen en de loods dezelfde functie blijft houden. Door de onduidelijkheid over de toekomstige situatie kunnen wij niet berekenen wat de afname in verkeersbewegingen is op de huidige locatie. Een deel van de functie blijft bestaan en daarmee verdwijnt, in onze ogen, niet de gehele verkeersbeweging. Hierdoor is het niet inzichtelijk welk percentage van de verkeersstroom verhuist naar de nieuwe locatie.
- De gebruikte getallen voor de berekening van de verkeersgeneratie in de nieuwe situatie zijn voor ons niet duidelijk. Voor de nieuwe situatie van 1360m² wordt uitgegaan van een gemiddelde verkeersgeneratie voor de huidige situatie. Deze manier van berekenen kan worden toegepast echter de onderbouwing hiervan ontbreekt. Wordt er gerekend met de getallen uit de telling van De Rie of met minimale kengetallen?
- We constateren dat voor de uitbreiding van het vloeroppervlak in de nieuwe situatie een foutieve rekenslag is gemaakt. Het vloeroppervlak neemt met 41% toe. Voor dit extra vloeroppervlak wordt 41% van het gemiddelde kencijfers gebruikt. Dit is een korting op korting waardoor het extra vloeroppervlak maar voor 17% extra verkeer genereert i.p.v. 100% van de gemiddelde kengetallen voor de uitbreiding in m².

Tuincentrum

- Wij kunnen geen duidelijkheid krijgen over het BVO van de huidige situatie. Dit is nergens weergegeven. In plaats daarvan wordt gebruik gemaakt van het theoretisch maximum van 5500-6500m² BVO. Dit vinden wij niet realistisch. Volgens het vigerende bestemmingsplan mag maximaal 1115m² van het gehele perceel bebouwd zijn exclusief een bedrijfswoning en bijgebouw. Het theoretisch maximum BVO waarmee gerekend wordt, is niet representatief voor de huidige situatie. Dit maakt dat de berekende verkeersgeneratie van de huidige situatie ongeveer 5 tot 6x zo hoog ligt als op basis van de max. BVO in het vigerende bestemmingsplan.
- Door de huidige situatie te schatten op het theoretisch maximum BVO voor een tuincentrum levert dit een zeer hoge verkeersgeneratie op. Kijkend naar onze meetgegevens zou dit betekenen dat ongeveer 30% van al het verkeer op de Lopikerweg Oost verkeer van/naar het tuincentrum betreft.
- Uit de berekeningen constateren wij de volgende situatie. Het tuincentrum gaat in de toekomst de BVO's uitbreiden en daar hoort volgens de gemiddelde kengetallen een lager aantal motorvoertuigen bij dan in de huidige situatie, volgens de berekeningen, wordt gegenereerd. Of dit ook de huidige werkelijkheid is, daar willen we graag een onderbouwing van. Op dit moment achten we deze cijfers niet realistisch en de telling niet plausibel in relatie tot de wegentensiteiten.

Samenvoeging

- De onderbouwing voor het argument dat de samenvoeging van de twee bedrijven op één locatie tot een verkeersafname zorgt, dient via de kengetallen en eventueel tellingen te worden onderbouwd. Zeker gezien de uitbreiding van BVO en de in de commerciële paragraaf benoemde uitbreiding van diensten.

Conclusie

Wij kunnen op dit moment niet anders dan concluderen dat de verkeerskundige onderbouwing onvoldoende is.

Op basis van onze eigen berekeningen verwachten we dat de uitbreiding van de twee bedrijven en het onderbrengen op één locatie een significante toename in verkeer zal betekenen, echter geven de rapportages een afname weer. De commerciële paragraaf en de verkeersparagraaf spreken in die zin elkaar tegen. Wij ervaren geen comfort bij de berekeningen. Naar onze mening is er sprake van een onderschatting bij De Rie en een forse overschatting bij het tuincentrum.

Wij verzoeken reproduceerbare cijfers, degelijke en duidelijke berekeningen zodat er een reële onderbouwing voor de verkeersgeneratie nu en in de toekomst wordt opgeleverd. Pas dan kan er bepaald worden of de mobiliteitstoets positief uitvalt.

Er zal getoetst worden op de gangbare richtlijnen zoals bijvoorbeeld:

- Juist gebruik van kengetallen en onderbouwde tellingen
- Of het verkeer veilig afgewikkeld kan worden
- De bereikbaarheid en doorstroming niet benadeeld worden
- De inrichting op het gemeentelijk grondgebied geen problemen veroorzaakt voor de verkeersafwikkeling van het kruispunt.

Mochten er nog vragen zijn dan hoor ik dat graag.

Met vriendelijke groet,

[Redacted Signature]

Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06 [Redacted] | 030 258 [Redacted]

@provincie-utrecht.nl
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht
<image001.png>

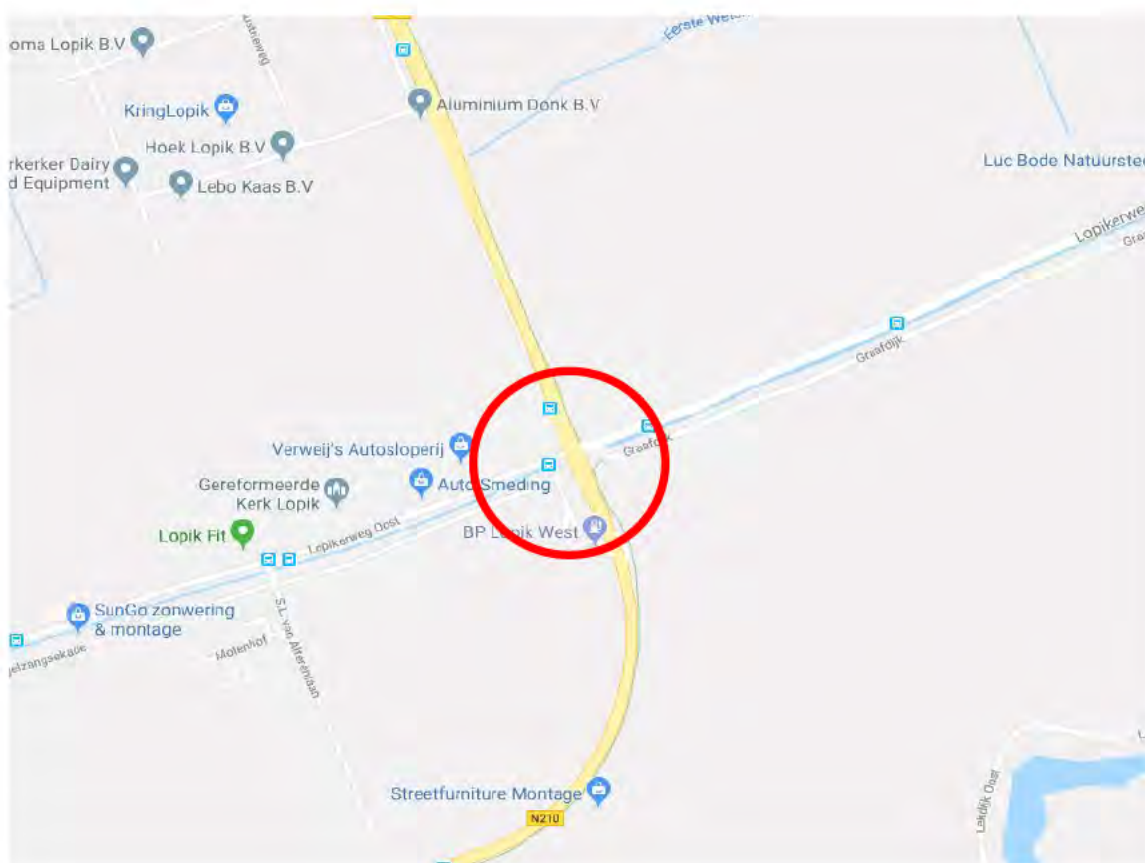
“De informatie verzonden met dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan.

Het is mogelijk dat tijdens het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist is overgekomen. Hiervoor kunnen wij geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend het door de bevoegde persoon dan wel het bevoegde bestuursorgaan ondertekende papieren document is bindend. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of volledigheid contact met ons op te nemen”.

VERKEERSONDERZOEKEN

N210 - LOPIKERWEG OOST

2 & 4 APRIL 2019



De Verkeerstellers – Oost Indiëstraat 47 - 2013 RM Haarlem

www.deverkeerstellers.nl - info@deverkeerstellers.nl - Telefoonnummer: 023- - Mobiel: 06-

KvK-nummer: - BTW-nummer: - Bankrekening: - BIC:

INHOUDSOPGAVE

Inleiding en onderzoeksopzet	Pagina 2
Visuele weergave van het onderzoeksgebied	Pagina 3

ONDERZOEKSRESULTATEN MOTORISCH VERKEER

KRUISING N210/LOPIKERWEG OOST - 02-04-2019

Kwartierintensiteiten	Pagina 4
Uurintensiteiten	Pagina 10
Uurintensiteiten doorsnede	Pagina 13
PAE naar richting	Pagina 14
PAE naar kruispunttak	Pagina 16
PAE naar maatgevend uur	Pagina 18

KRUISING PARALLELWEG N210/LOPIKERWEG OOST - 02-04-2019

Kwartierintensiteiten	Pagina 19
Uurintensiteiten	Pagina 23

KRUISING N210/LOPIKERWEG OOST - 04-04-2019

Kwartierintensiteiten	Pagina 25
Uurintensiteiten	Pagina 31
Uurintensiteiten doorsnede	Pagina 34
PAE naar richting	Pagina 35
PAE naar kruispunttak	Pagina 37
PAE naar maatgevend uur	Pagina 39

KRUISING PARALLELWEG N210/LOPIKERWEG OOST - 04-04-2019

Kwartierintensiteiten	Pagina 40
Uurintensiteiten	Pagina 44

ONDERZOEKSRESULTATEN (BROM)FIETSVERKEER

KRUISING N210/LOPIKERWEG OOST - 02-04-2019

Kwartierintensiteiten	Pagina 46
Uurintensiteiten	Pagina 48

KRUISING N210/LOPIKERWEG OOST - 04-04-2019

Kwartierintensiteiten	Pagina 49
Uurintensiteiten	Pagina 51

BIJLAGEN

Richtingenweergave	Pagina 52
Visuele weergaven verkeersstromen	Pagina 53
Visuele weergaven verkeersstromen (brom)fietsverkeer	Pagina 69
Stromendiagrammen	Pagina 74

INLEIDING EN ONDERZOEKSOPZET

INLEIDING

In opdracht van de provincie Utrecht heeft De Verkeerstellers visuele tellingen verricht op één locatie: de kruising N210-Lopikerweg Oost bij Lopik.

De onderzoekspunten vindt u terug op de visuele weergave op pagina 4.

ONDERZOEKSOPZET

De tellingen zijn gehouden op twee dagen:

1. Dinsdag 2 april 2019;
2. Donderdag 4 april 2019.

De onderzoeken werden uitgevoerd van 06:00 uur - 10:00 uur en van 15:00 - 19:00 uur.

ONDERZOEKSOMSTANDIGHEDEN

WEERSOMSTANDIGHEDEN

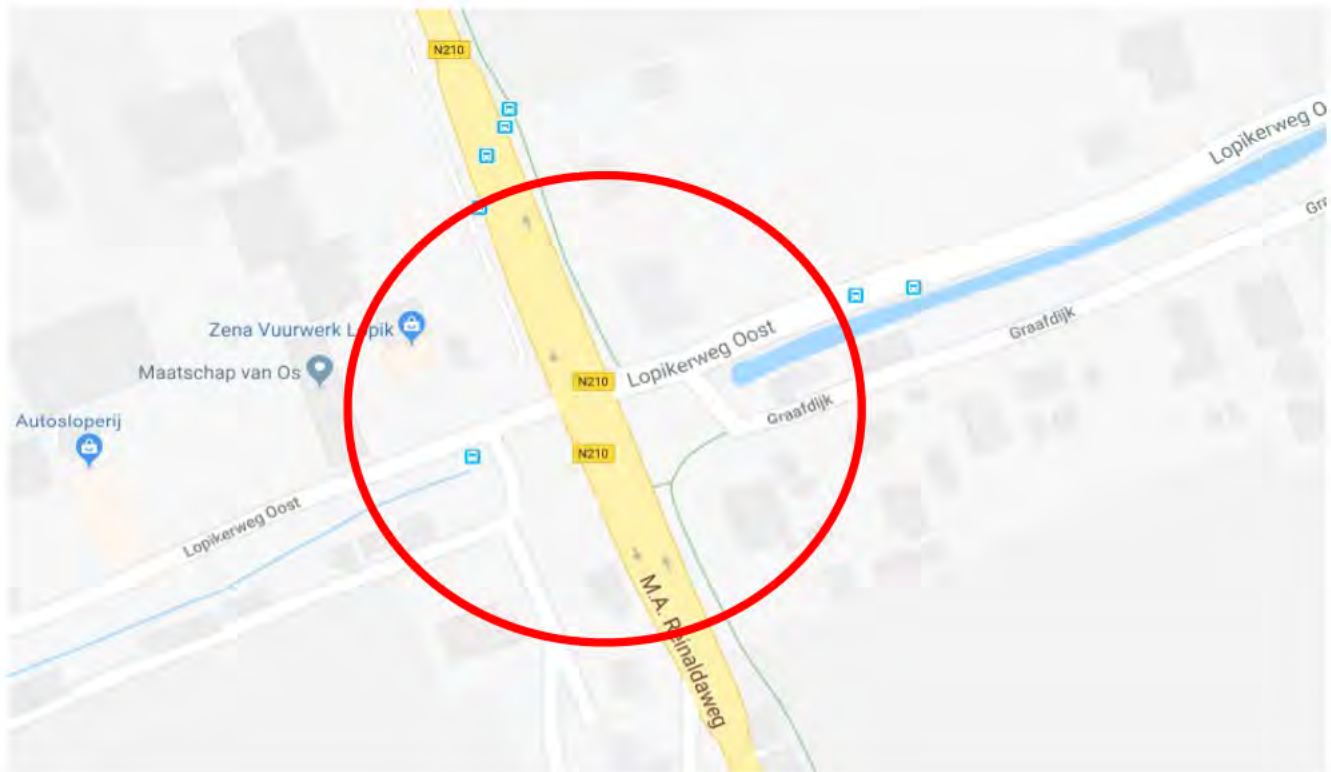
- | | |
|----------------------------|------------------------------|
| 1. Dinsdag 2 april 2019: | bewolkt, met af en toe regen |
| 2. Donderdag 4 april 2019: | bewolkt, maar droog |

BIJZONDERHEDEN

Ten noorden van de kruising N210-Lopikerweg oost bevindt zich een voetgangersoversteekplaats. Deze wordt regelmatig gebruikt door fietsers om over te steken en heeft daarom een extra aanduiding gekregen (de letter H).

Deze (illegale) verkeersstromen staan in de tabellen van de (brom)fietsstromen aangegeven onder "reststromen".

VISUELE WEERGAVE ONDERZOEKSGBIED



VAN	TOT	Richting 1A				Richting 1B				Richting 1C				Richting 1D				Totaal richting 1			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	06:15	0	0	0	0	9	0	1	10	2	1	0	3	3	0	0	3	14	1	1	16
06:15	06:30	0	0	0	0	4	0	2	6	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2	6
06:30	06:45	0	0	0	0	4	0	0	4	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	5
06:45	07:00	0	0	0	0	7	0	0	7	4	0	0	4	0	0	0	0	11	0	0	11
07:00	07:15	0	0	0	0	7	0	1	8	2	0	0	2	2	0	0	2	11	0	1	12
07:15	07:30	0	0	0	0	9	0	0	9	2	0	0	2	1	0	0	1	12	0	0	12
07:30	07:45	0	0	0	0	7	0	0	7	1	0	0	1	0	0	0	0	8	0	0	8
07:45	08:00	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0	1	0	0	1	7	0	0	7
08:00	08:15	0	0	0	0	7	2	0	9	2	0	0	2	1	0	0	1	10	2	0	12
08:15	08:30	0	0	0	0	9	0	0	9	1	0	0	1	1	0	0	1	11	0	0	11
08:30	08:45	0	0	0	0	3	0	0	3	2	0	0	2	1	0	0	1	6	0	0	6
08:45	09:00	1	0	0	1	2	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	4
09:00	09:15	0	0	0	0	4	0	0	4	2	0	0	2	0	0	0	0	6	0	0	6
09:15	09:30	0	0	0	0	3	0	1	4	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	1	5
09:30	09:45	0	0	0	0	3	1	0	4	2	0	0	2	0	0	0	0	5	1	0	6
09:45	10:00	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3
06:00	10:00	1	0	0	1	87	3	5	95	23	1	0	24	10	0	0	10	121	4	5	130
07:00	08:00	0	0	0	0	29	0	1	30	5	0	0	5	4	0	0	4	38	0	1	39

Ri. 1A: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

Ri. 1B: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

Ri. 1C: Van de Graafdiijk naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

Ri. 1D: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

Blauw = Drukste vier aaneengesloten kwartieren

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 1A				Richting 1B				Richting 1C				Richting 1D				Totaal richting 1			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	15:15	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5
15:15	15:30	0	0	0	0	4	0	0	4	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	5
15:30	15:45	0	0	0	0	5	1	1	7	1	0	0	1	0	0	0	0	6	1	1	8
15:45	16:00	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
16:00	16:15	0	0	0	0	5	0	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	1	6
16:15	16:30	0	0	0	0	5	0	0	5	1	0	0	1	0	0	0	0	6	0	0	6
16:30	16:45	0	0	0	0	6	0	0	6	2	0	0	2	0	0	0	0	8	0	0	8
16:45	17:00	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4
17:00	17:15	0	0	0	0	6	0	0	6	1	0	0	1	0	0	0	0	7	0	0	7
17:15	17:30	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4
17:30	17:45	0	0	0	0	6	0	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	1	7
17:45	18:00	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3
18:00	18:15	0	0	0	0	8	0	0	8	3	0	0	3	0	0	0	0	11	0	0	11
18:15	18:30	0	0	0	0	7	1	0	8	1	0	0	1	0	0	0	0	8	1	0	9
18:30	18:45	0	0	0	0	3	1	0	4	2	0	0	2	0	0	0	0	5	1	0	6
18:45	19:00	0	0	0	0	7	1	0	8	1	0	0	1	0	0	0	0	8	1	0	9
15:00	19:00	0	0	0	0	79	4	3	86	13	0	0	13	0	0	0	0	92	4	3	99
16:15	17:15	0	0	0	0	21	0	0	21	4	0	0	4	0	0	0	0	25	0	0	25

VAN	TOT	Richting 2A				Richting 2B				Richting 2C				Richting 2D				Totaal richting 2			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	06:15	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
06:15	06:30	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
06:30	06:45	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2
06:45	07:00	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3
07:00	07:15	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	3	0	0	3
07:15	07:30	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5
07:30	07:45	0	0	0	0	3	0	0	3	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	4
07:45	08:00	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6
08:00	08:15	1	0	0	1	6	0	0	6	1	0	0	1	1	0	0	1	9	0	0	9
08:15	08:30	0	0	0	0	12	0	0	12	2	0	0	2	0	0	0	0	14	0	0	14
08:30	08:45	1	0	0	1	11	0	0	11	2	0	0	2	0	0	0	0	14	0	0	14
08:45	09:00	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5
09:00	09:15	0	0	0	0	6	0	0	6	1	0	0	1	0	0	0	0	7	0	0	7
09:15	09:30	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	3	0	0	3
09:30	09:45	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0	0	2	0	1	3
09:45	10:00	0	0	0	0	6	0	0	6	1	1	0	2	0	0	0	0	7	1	0	8
06:00	10:00	2	0	0	2	73	0	0	73	8	1	1	10	3	0	0	3	86	1	1	88
07:00	08:00	0	0	0	0	16	0	0	16	1	0	0	1	1	0	0	1	18	0	0	18

Ri. 2A: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 2B: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 2C: Van de Graafdiijk naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 2D: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de Lopikerweg Oost (west)

Blauw = Drukste vier aaneengesloten kwartieren

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 2A				Richting 2B				Richting 2C				Richting 2D				Totaal richting 2			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	15:15	0	0	0	0	13	1	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	13	1	0	14
15:15	15:30	0	0	0	0	14	0	0	14	3	0	0	3	0	0	0	0	17	0	0	17
15:30	15:45	0	0	0	0	12	1	0	13	1	0	0	1	0	0	0	0	13	1	0	14
15:45	16:00	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8
16:00	16:15	0	0	0	0	15	1	0	16	2	0	0	2	0	0	0	0	17	1	0	18
16:15	16:30	0	0	0	0	14	0	0	14	4	0	0	4	0	0	0	0	18	0	0	18
16:30	16:45	0	0	0	0	15	0	0	15	1	0	0	1	0	0	0	0	16	0	0	16
16:45	17:00	0	0	0	0	8	1	0	9	1	0	0	1	0	0	0	0	9	1	0	10
17:00	17:15	0	0	0	0	20	1	0	21	0	0	0	0	0	0	0	0	20	1	0	21
17:15	17:30	0	0	0	0	21	0	0	21	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	21
17:30	17:45	0	0	0	0	21	0	0	21	0	0	0	0	2	0	0	2	23	0	0	23
17:45	18:00	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	9
18:00	18:15	0	0	0	0	9	1	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	9	1	0	10
18:15	18:30	1	0	0	1	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	9
18:30	18:45	0	0	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	11
18:45	19:00	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5
15:00	19:00	1	0	0	1	203	6	0	209	12	0	0	12	2	0	0	2	218	6	0	224
16:15	17:15	0	0	0	0	57	2	0	59	6	0	0	6	0	0	0	0	63	2	0	65

VAN	TOT	Richting 3A				Richting 3B				Richting 3C				Richting 3D				Totaal richting 3				ARM A			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	06:15	0	0	0	0	3	0	0	3	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	4	19	1	1	21
06:15	06:30	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	9	0	2	11
06:30	06:45	0	0	0	0	3	2	1	6	1	0	0	1	0	0	0	0	4	2	1	7	11	2	1	14
06:45	07:00	0	0	0	0	2	0	0	2	3	0	0	3	0	0	0	0	5	0	0	5	19	0	0	19
07:00	07:15	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	22	0	1	23
07:15	07:30	0	0	0	0	7	1	0	8	1	0	0	1	0	0	0	0	8	1	0	9	25	1	0	26
07:30	07:45	0	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	15	27	0	0	27
07:45	08:00	0	0	0	0	8	0	0	8	1	0	0	1	0	0	0	0	9	0	0	9	22	0	0	22
08:00	08:15	0	0	0	0	10	1	0	11	1	0	0	1	0	0	0	0	11	1	0	12	30	3	0	33
08:15	08:30	0	0	0	0	9	0	0	9	1	0	0	1	0	0	0	0	10	0	0	10	35	0	0	35
08:30	08:45	0	0	0	0	8	0	0	8	1	0	0	1	0	0	0	0	9	0	0	9	29	0	0	29
08:45	09:00	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	16	0	0	16
09:00	09:15	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	18	0	0	18
09:15	09:30	0	0	0	0	7	0	0	7	1	0	0	1	0	0	0	0	8	0	0	8	15	0	1	16
09:30	09:45	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	10	1	1	12
09:45	10:00	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	17	1	0	18
06:00	10:00	0	0	0	0	106	4	1	111	11	0	0	11	0	0	0	0	117	4	1	122	324	9	7	340
07:00	08:00	0	0	0	0	38	1	0	39	2	0	0	2	0	0	0	0	40	1	0	41	96	1	1	98

Ri. 3A: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

Ri. 3B: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

Ri. 3C: Van de Graafdiijk naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

Ri. 3D: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

Blauw = Drukste vier aaneengesloten kwartieren

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 3A				Richting 3B				Richting 3C				Richting 3D				Totaal richting 3				ARM A			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	15:15	0	0	0	0	17	1	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	17	1	0	18	35	2	0	37
15:15	15:30	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	9	31	0	0	31
15:30	15:45	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	9	28	2	1	31
15:45	16:00	0	0	0	0	12	0	0	12	1	0	0	1	0	0	0	0	13	0	0	13	22	0	0	22
16:00	16:15	0	0	0	0	9	1	0	10	1	0	0	1	0	0	0	0	10	1	0	11	32	2	1	35
16:15	16:30	0	0	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	16	40	0	0	40
16:30	16:45	0	0	0	0	28	1	0	29	0	0	0	0	0	0	0	0	28	1	0	29	52	1	0	53
16:45	17:00	0	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	15	28	1	0	29
17:00	17:15	0	0	0	0	26	1	0	27	0	0	0	0	0	0	0	0	26	1	0	27	53	2	0	55
17:15	17:30	0	0	0	0	31	0	0	31	0	0	0	0	0	0	0	0	31	0	0	31	56	0	0	56
17:30	17:45	0	0	0	0	22	0	1	23	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	1	23	51	0	2	53
17:45	18:00	0	0	0	0	30	0	0	30	1	0	0	1	0	0	0	0	31	0	0	31	43	0	0	43
18:00	18:15	0	0	0	0	27	0	0	27	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	0	27	47	1	0	48
18:15	18:30	0	0	0	0	16	0	0	16	1	0	0	1	0	0	0	0	17	0	0	17	34	1	0	35
18:30	18:45	0	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	15	31	1	0	32
18:45	19:00	0	0	0	0	11	0	0	11	1	0	0	1	0	0	0	0	12	0	0	12	25	1	0	26
15:00	19:00	0	0	0	0	293	4	1	298	5	0	0	5	0	0	0	0	298	4	1	303	608	14	4	626
16:15	17:15	0	0	0	0	85	2	0	87	0	0	0	0	0	0	0	0	85	2	0	87	173	4	0	177

VAN	TOT	Richting 4A				Richting 4B				Richting 4C				Richting 4D				Richting 5				Richting 6				ARM B			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	06:15	0	0	0	0	15	0	0	15	1	0	0	1	0	0	0	0	138	5	6	149	1	0	0	1	155	5	6	166
06:15	06:30	0	0	0	0	24	0	0	24	1	0	0	1	0	0	0	0	137	3	7	147	1	0	0	1	163	3	7	173
06:30	06:45	0	0	0	0	27	0	0	27	0	0	0	0	0	0	0	0	183	3	7	193	1	0	0	1	211	3	7	221
06:45	07:00	0	0	0	0	30	1	0	31	0	0	0	0	0	0	0	0	175	2	8	185	2	0	0	2	207	3	8	218
07:00	07:15	0	0	0	0	23	0	0	23	0	0	0	0	0	0	0	0	210	4	5	219	1	0	1	2	234	4	6	244
07:15	07:30	0	0	0	0	37	1	0	38	1	0	0	1	0	0	0	0	215	5	2	222	2	0	0	2	255	6	2	263
07:30	07:45	0	0	0	0	45	1	0	46	0	0	0	0	0	0	0	0	203	3	6	212	1	0	0	1	249	4	6	259
07:45	08:00	0	0	0	0	44	1	0	45	0	0	0	0	0	0	0	0	233	3	9	245	3	0	0	3	280	4	9	293
08:00	08:15	0	0	0	0	46	0	0	46	0	0	0	0	0	0	0	0	188	3	8	199	1	0	0	1	235	3	8	246
08:15	08:30	0	0	0	0	44	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0	0	203	1	7	211	1	0	0	1	248	1	7	256
08:30	08:45	0	0	0	0	46	0	0	46	1	0	0	1	0	0	0	0	188	1	4	193	4	0	0	4	239	1	4	244
08:45	09:00	0	0	0	0	31	0	0	31	2	0	0	2	0	0	0	0	163	7	5	175	5	0	0	5	201	7	5	213
09:00	09:15	0	0	0	0	19	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	119	3	10	132	3	0	0	3	141	3	10	154
09:15	09:30	0	0	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	88	3	4	95	1	0	1	2	100	3	5	108
09:30	09:45	0	0	0	0	14	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	85	5	7	97	4	0	0	4	103	5	7	115
09:45	10:00	0	0	0	0	7	0	0	7	1	0	0	1	0	0	0	0	75	4	3	82	3	0	0	3	86	4	3	93
06:00	10:00	0	0	0	0	463	4	0	467	7	0	0	7	0	0	0	0	2603	55	98	2756	34	0	2	36	3107	59	100	3266
07:00	08:00	0	0	0	0	149	3	0	152	1	0	0	1	0	0	0	0	861	15	22	898	7	0	1	8	1018	18	23	1059

Ri. 4A: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Parallelweg N210 (noord)

L = licht verkeer

Ri. 4B: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Lopikerweg Oost (oost)

M = middelzwaar verkeer

Ri. 4C: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Graafdijk

Z = zwaar verkeer

Ri. 4D: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Parallelweg N210 (zuid)

T = Totaal

Ri. 5: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

Blauw = Drukste vier aaneengesloten kwartieren

Ri. 6: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Lopikerweg Oost (west)

VAN	TOT	Richting 4A				Richting 4B				Richting 4C				Richting 4D				Richting 5				Richting 6				ARM B			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	15:15	0	0	0	0	10	0	1	11	0	0	0	0	0	0	0	0	57	4	5	66	2	0	0	2	69	4	6	79
15:15	15:30	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	61	2	5	68	4	0	0	4	75	2	5	82
15:30	15:45	0	0	0	0	10	0	0	10	1	0	0	1	0	0	0	0	76	3	6	85	1	1	0	2	88	4	6	98
15:45	16:00	0	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	86	4	9	99	6	0	2	8	105	4	11	120
16:00	16:15	0	0	0	0	9	1	1	11	3	1	0	4	0	0	0	0	89	3	10	102	4	0	0	4	105	5	11	121
16:15	16:30	0	0	0	0	10	0	0	10	2	0	0	2	0	0	0	0	77	4	5	86	4	0	0	4	93	4	5	102
16:30	16:45	0	0	0	0	12	0	0	12	1	0	0	1	0	0	0	0	95	1	3	99	3	0	0	3	111	1	3	115
16:45	17:00	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	73	3	3	79	3	0	0	3	86	3	3	92
17:00	17:15	0	0	0	0	12	0	0	12	1	0	0	1	0	0	0	0	79	3	8	90	7	0	0	7	99	3	8	110
17:15	17:30	0	0	0	0	10	1	0	11	1	0	0	1	0	0	0	0	103	2	3	108	8	0	0	8	122	3	3	128
17:30	17:45	0	0	0	0	19	0	0	19	3	0	0	3	0	0	0	0	97	1	3	101	6	0	0	6	125	1	3	129
17:45	18:00	0	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	91	1	1	93	3	0	0	3	109	1	1	111
18:00	18:15	0	0	0	0	6	0	0	6	1	0	0	1	0	0	0	0	57	1	1	59	4	0	0	4	68	1	1	70
18:15	18:30	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	79	6	3	88	5	0	0	5	90	6	3	99
18:30	18:45	0	0	0	0	8	1	0	9	1	0	0	1	0	0	0	0	76	2	1	79	6	0	0	6	91	3	1	95
18:45	19:00	0	0	0	0	10	0	0	10	3	0	0	3	0	0	0	0	61	1	0	62	6	0	0	6	80	1	0	81
15:00	19:00	0	0	0	0	170	3	2	175	17	1	0	18	0	0	0	0	1257	41	66	1364	72	1	2	75	1516	46	70	1632
16:15	17:15	0	0	0	0	44	0	0	44	4	0	0	4	0	0	0	0	324	11	19	354	17	0	0	17	389	11	19	419

VAN	TOT	Richting 7				Richting 8A				Richting 8B				Richting 8C				Richting 8D				Richting 9				ARM C			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	06:15	3	0	0	3	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	25	3	5	33	33	3	5	41
06:15	06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	1	0	0	1	0	0	0	0	17	1	1	19	25	1	1	27
06:30	06:45	0	0	1	1	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	17	1	3	21	24	1	4	29
06:45	07:00	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	32	3	1	36	35	3	1	39
07:00	07:15	1	0	0	1	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	19	1	0	20	27	1	0	28
07:15	07:30	0	0	2	2	0	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	39	2	4	45	52	2	6	60
07:30	07:45	1	0	0	1	0	0	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0	34	47	0	0	47
07:45	08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	26	42	0	0	42
08:00	08:15	1	0	0	1	0	0	0	0	8	0	1	9	1	0	0	1	0	0	0	0	27	1	1	29	37	1	2	40
08:15	08:30	1	0	0	1	1	0	0	1	12	0	0	12	1	0	0	1	0	0	0	0	26	0	1	27	41	0	1	42
08:30	08:45	4	0	0	4	0	0	0	0	20	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	20	1	1	22	44	1	1	46
08:45	09:00	2	0	1	3	0	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0	1	0	0	1	20	0	1	21	36	0	2	38
09:00	09:15	1	0	0	1	0	0	0	0	8	0	0	8	2	0	0	2	0	0	0	0	21	1	0	22	32	1	0	33
09:15	09:30	2	0	0	2	0	0	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	10	1	0	11	23	1	0	24
09:30	09:45	7	0	2	9	1	0	0	1	7	0	0	7	0	0	0	0	1	0	0	1	12	0	3	15	28	0	5	33
09:45	10:00	1	0	0	1	0	0	0	0	12	0	0	12	1	0	0	1	0	0	0	0	16	1	1	18	30	1	1	32
06:00	10:00	26	0	6	32	2	0	0	2	159	0	1	160	6	0	0	6	2	0	0	2	361	16	22	399	556	16	29	601
07:00	08:00	2	0	2	4	0	0	0	0	48	0	0	48	0	0	0	0	0	0	0	0	118	3	4	125	168	3	6	177

Ri. 7: Van de Lopikerweg Oost (west) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

L = licht verkeer

Ri. 8A: Van de Lopikerweg Oost (west) naar de Parallelweg N210 (noord)

M = middelzwaar verkeer

Ri. 8B: Van de Lopikerweg Oost (west) naar de Lopikerweg Oost (oost)

Z = zwaar verkeer

Ri. 8C: Van de Lopikerweg Oost (west) naar de Dijkgraaf

T = Totaal

Ri. 8D: Van de Lopikerweg Oost (west) naar de Parallelweg N210 (zuid)

Blauw = Drukste vier aaneengesloten kwartieren

Ri. 9: Van de Lopikerweg Oost (west) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

VAN	TOT	Richting 7				Richting 8A				Richting 8B				Richting 8C				Richting 8D				Richting 9				ARM C			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	15:15	5	0	0	5	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	23	1	0	24	30	1	0	31
15:15	15:30	4	0	0	4	0	0	0	0	7	0	0	7	1	0	0	1	0	0	0	0	12	1	0	13	24	1	0	25
15:30	15:45	2	0	0	2	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	2	21	27	0	2	29
15:45	16:00	3	0	0	3	0	0	0	0	9	0	0	9	2	0	0	2	1	0	0	1	17	1	1	19	32	1	1	34
16:00	16:15	4	0	0	4	0	0	0	0	5	0	0	5	3	0	0	3	1	0	0	1	17	1	1	19	30	1	1	32
16:15	16:30	3	0	0	3	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0	1	0	0	1	21	0	0	21	31	0	0	31
16:30	16:45	6	0	0	6	0	0	0	0	8	0	0	8	2	0	0	2	0	0	0	0	14	0	1	15	30	0	1	31
16:45	17:00	6	0	0	6	0	0	0	0	15	0	1	16	6	0	0	6	1	0	0	1	12	1	1	14	40	1	2	43
17:00	17:15	2	0	1	3	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	18	29	0	1	30
17:15	17:30	7	0	0	7	0	0	0	0	9	1	0	10	1	0	0	1	0	0	0	0	14	0	0	14	31	1	0	32
17:30	17:45	2	0	0	2	0	0	0	0	16	0	0	16	2	0	0	2	0	0	0	0	21	0	2	23	41	0	2	43
17:45	18:00	2	0	0	2	0	0	0	0	7	0	0	7	1	0	0	1	0	0	0	0	7	0	0	7	17	0	0	17
18:00	18:15	2	0	0	2	0	0	0	0	7	0	0	7	1	0	0	1	0	0	0	0	6	1	2	9	16	1	2	19
18:15	18:30	2	0	0	2	0	0	0	0	7	0	0	7	1	0	0	1	0	0	0	0	13	0	0	13	23	0	0	23
18:30	18:45	3	0	0	3	0	0	0	0	4	0	0	4	1	0	0	1	0	0	0	0	14	0	2	16	22	0	2	24
18:45	19:00	6	0	0	6	0	0	0	0	9	1	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	14	29	1	0	30
15:00	19:00	59	0	1	60	0	0	0	0	126	2	1	129	21	0	0	21	4	0	0	4	242	6	12	260	452	8	14	474
16:15	17:15	17	0	1	18	0	0	0	0	38	0	1	39	8	0	0	8	2	0	0	2	65	1	2	68	130	1	4	135

VAN	TOT	Richting 10				Richting 11				Richting 12A				Richting 12B				Richting 12C				Richting 12D				ARM D			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	06:15	1	0	2	3	26	3	1	30	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	29	3	3	35
06:15	06:30	3	1	1	5	24	6	3	33	0	0	0	0	2	0	0	2	2	0	0	2	0	0	0	0	31	7	4	42
06:30	06:45	8	0	0	8	47	4	4	55	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	57	4	4	65
06:45	07:00	9	0	2	11	48	7	8	63	0	0	0	0	4	0	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	61	7	11	79
07:00	07:15	4	0	0	4	54	7	5	66	0	0	0	0	6	1	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	64	8	5	77
07:15	07:30	7	1	0	8	63	4	6	73	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	74	5	6	85
07:30	07:45	10	1	0	11	91	6	5	102	0	0	0	0	5	0	1	6	0	0	0	0	1	0	0	1	107	7	6	120
07:45	08:00	8	2	1	11	75	4	4	83	0	0	0	0	4	0	2	6	0	0	0	0	0	0	0	0	87	6	7	100
08:00	08:15	6	0	1	7	72	6	5	83	0	0	0	0	7	0	0	7	2	0	0	2	0	0	0	0	87	6	6	99
08:15	08:30	13	0	0	13	75	3	7	85	0	0	0	0	3	1	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	91	4	8	103
08:30	08:45	13	0	1	14	65	6	1	72	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	82	6	2	90
08:45	09:00	11	1	0	12	55	7	3	65	0	0	0	0	4	0	0	4	0	1	0	1	0	0	0	0	70	9	3	82
09:00	09:15	11	0	0	11	59	6	7	72	0	0	0	0	2	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	72	6	8	86
09:15	09:30	9	0	2	11	47	6	6	59	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	61	6	8	75
09:30	09:45	12	1	2	15	60	4	6	70	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	74	5	8	87
09:45	10:00	12	0	1	13	36	2	4	42	0	0	0	0	3	0	0	3	1	0	0	1	0	0	0	0	52	2	5	59
06:00	10:00	137	7	13	157	897	81	75	1053	0	0	0	0	58	2	6	66	6	1	0	7	1	0	0	1	1099	91	94	1284
07:00	08:00	29	4	1	34	283	21	20	324	0	0	0	0	19	1	3	23	0	0	0	0	1	0	0	1	332	26	24	382

Ri. 10: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Lopikerweg Oost (west)

L = licht verkeer

Ri. 11: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

M = middelzwaar verkeer

Ri. 12A: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Parallelweg N210 (noord)

Z = zwaar verkeer

Ri. 12B: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Lopikerweg Oost (oost)

T = Totaal

Ri. 12C: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Dijkgraaf

Blauw = Drukste vier aaneengesloten kwartieren

Ri. 12D: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Parallelweg N210 (zuid)

VAN	TOT	Richting 10				Richting 11				Richting 12A				Richting 12B				Richting 12C				Richting 12D				ARM D			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	15:15	21	5	3	29	87	3	6	96	0	0	0	0	6	1	1	8	1	1	0	2	0	0	0	0	115	10	10	135
15:15	15:30	35	2	2	39	80	6	8	94	0	0	0	0	7	0	0	7	2	0	0	2	0	0	0	0	124	8	10	142
15:30	15:45	27	1	1	29	125	8	10	143	0	0	0	0	3	0	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0	155	9	13	177
15:45	16:00	40	3	1	44	150	11	7	168	0	0	0	0	3	0	0	3	2	0	0	2	0	0	0	0	195	14	8	217
16:00	16:15	43	0	2	45	165	7	6	178	0	0	0	0	6	1	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	214	8	8	230
16:15	16:30	46	3	3	52	193	10	4	207	0	0	0	0	3	0	1	4	2	0	0	2	0	0	0	0	244	13	8	265
16:30	16:45	42	3	4	49	175	8	4	187	0	0	0	0	4	0	0	4	1	0	0	1	0	0	0	0	222	11	8	241
16:45	17:00	27	2	4	33	173	4	1	178	0	0	0	0	9	0	0	9	1	0	0	1	1	0	0	1	211	6	5	222
17:00	17:15	42	2	1	45	180	8	4	192	0	0	0	0	2	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	225	10	5	240
17:15	17:30	36	2	4	42	174	6	11	191	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0	1	0	0	1	220	8	15	243
17:30	17:45	38	1	2	41	164	4	3	171	0	0	0	0	8	0	1	9	1	0	0	1	0	0	0	0	211	5	6	222
17:45	18:00	40	0	2	42	165	7	6	178	0	0	0	0	11	0	0	11	1	0	0	1	1	0	0	1	218	7	8	233
18:00	18:15	37	1	0	38	158	6	2	166	0	0	0	0	5	0	1	6	2	0	0	2	0	0	0	0	202	7	3	212
18:15	18:30	29	0	0	29	160	2	2	164	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	192	2	2	196
18:30	18:45	16	0	0	16	109	3	1	113	0	0	0	0	3	0	0	3	4	0	0	4	0	0	0	0	132	3	1	136
18:45	19:00	19	0	2	21	94	3	2	99	0	0	0	0	4	0	0	4	2	0	0	2	0	0	0	0	119	3	4	126
15:00	19:00	538	25	31	594	2352	96	77	2525	0	0	0	0	86	2	6	94	20	1	0	21	3	0	0	3	2999	124	114	3237
16:15	17:15	157	10	12	179	721	30	13	764	0	0	0	0	18	0	1	19	5	0	0	5	1	0	0	1	902	40	26	968

VAN	TOT	Richting 1A				Richting 1B				Richting 1C				Richting 1D				Totaal richting 1			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	07:00	0	0	0	0	24	0	3	27	7	1	0	8	3	0	0	3	34	1	3	38
07:00	08:00	0	0	0	0	29	0	1	30	5	0	0	5	4	0	0	4	38	0	1	39
08:00	09:00	1	0	0	1	21	2	0	23	6	0	0	6	3	0	0	3	31	2	0	33
09:00	10:00	0	0	0	0	13	1	1	15	5	0	0	5	0	0	0	0	18	1	1	20
06:00	10:00	1	0	0	1	87	3	5	95	23	1	0	24	10	0	0	10	121	4	5	130

Ri. 1A: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

Ri. 1B: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

Ri. 1C: Van de Graafdijs naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

Ri. 1D: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 1A				Richting 1B				Richting 1C				Richting 1D				Totaal richting 1			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	16:00	0	0	0	0	15	1	1	17	2	0	0	2	0	0	0	0	17	1	1	19
16:00	17:00	0	0	0	0	20	0	1	21	3	0	0	3	0	0	0	0	23	0	1	24
17:00	18:00	0	0	0	0	19	0	1	20	1	0	0	1	0	0	0	0	20	0	1	21
18:00	19:00	0	0	0	0	25	3	0	28	7	0	0	7	0	0	0	0	32	3	0	35
15:00	19:00	0	0	0	0	79	4	3	86	13	0	0	13	0	0	0	0	92	4	3	99

VAN	TOT	Richting 2A				Richting 2B				Richting 2C				Richting 2D				Totaal richting 2			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	07:00	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7
07:00	08:00	0	0	0	0	16	0	0	16	1	0	0	1	1	0	0	1	18	0	0	18
08:00	09:00	2	0	0	2	34	0	0	34	5	0	0	5	1	0	0	1	42	0	0	42
09:00	10:00	0	0	0	0	16	0	0	16	2	1	1	4	1	0	0	1	19	1	1	21
06:00	10:00	2	0	0	2	73	0	0	73	8	1	1	10	3	0	0	3	86	1	1	88

Ri. 2A: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 2B: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 2C: Van de Graafdijs naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 2D: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de Lopikerweg Oost (west)

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 2A				Richting 2B				Richting 2C				Richting 2D				Totaal richting 2			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	16:00	0	0	0	0	47	2	0	49	4	0	0	4	0	0	0	0	51	2	0	53
16:00	17:00	0	0	0	0	52	2	0	54	8	0	0	8	0	0	0	0	60	2	0	62
17:00	18:00	0	0	0	0	71	1	0	72	0	0	0	0	2	0	0	2	73	1	0	74
18:00	19:00	1	0	0	1	33	1	0	34	0	0	0	0	0	0	0	0	34	1	0	35
15:00	19:00	1	0	0	1	203	6	0	209	12	0	0	12	2	0	0	2	218	6	0	224

VAN	TOT	Richting 3A				Richting 3B				Richting 3C				Richting 3D				Totaal richting 3				ARM A			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	07:00	0	0	0	0	12	2	1	15	5	0	0	5	0	0	0	0	17	2	1	20	58	3	4	65
07:00	08:00	0	0	0	0	38	1	0	39	2	0	0	2	0	0	0	0	40	1	0	41	96	1	1	98
08:00	09:00	0	0	0	0	34	1	0	35	3	0	0	3	0	0	0	0	37	1	0	38	110	3	0	113
09:00	10:00	0	0	0	0	22	0	0	22	1	0	0	1	0	0	0	0	23	0	0	23	60	2	2	64
06:00	10:00	0	0	0	0	106	4	1	111	11	0	0	11	0	0	0	0	117	4	1	122	324	9	7	340

Ri. 3A: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

Ri. 3B: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

Ri. 3C: Van de Graafdiik naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

Ri. 3D: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 3A				Richting 3B				Richting 3C				Richting 3D				Totaal richting 3				ARM A			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	16:00	0	0	0	0	47	1	0	48	1	0	0	1	0	0	0	0	48	1	0	49	116	4	1	121
16:00	17:00	0	0	0	0	68	2	0	70	1	0	0	1	0	0	0	0	69	2	0	71	152	4	1	157
17:00	18:00	0	0	0	0	109	1	1	111	1	0	0	1	0	0	0	0	110	1	1	112	203	2	2	207
18:00	19:00	0	0	0	0	69	0	0	69	2	0	0	2	0	0	0	0	71	0	0	71	137	4	0	141
15:00	19:00	0	0	0	0	293	4	1	298	5	0	0	5	0	0	0	0	298	4	1	303	608	14	4	626

VAN	TOT	Richting 4A				Richting 4B				Richting 4C				Richting 4D				Richting 5				Richting 6				ARM B			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	07:00	0	0	0	0	96	1	0	97	2	0	0	2	0	0	0	0	633	13	28	674	5	0	0	5	736	14	28	778
07:00	08:00	0	0	0	0	149	3	0	152	1	0	0	1	0	0	0	0	861	15	22	898	7	0	1	8	1018	18	23	1059
08:00	09:00	0	0	0	0	167	0	0	167	3	0	0	3	0	0	0	0	742	12	24	778	11	0	0	11	923	12	24	959
09:00	10:00	0	0	0	0	51	0	0	51	1	0	0	1	0	0	0	0	367	15	24	406	11	0	1	12	430	15	25	470
06:00	10:00	0	0	0	0	463	4	0	467	7	0	0	7	0	0	0	0	2603	55	98	2756	34	0	2	36	3107	59	100	3266

Ri. 4A: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Parallelweg N210 (noord)

Ri. 4B: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Lopikerweg Oost (oost)

Ri. 4C: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Graafdiik

Ri. 4D: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Parallelweg N210 (zuid)

Ri. 5: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

Ri. 6: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Lopikerweg Oost (west)

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 4A				Richting 4B				Richting 4C				Richting 4D				Richting 5				Richting 6				ARM B			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	16:00	0	0	0	0	43	0	1	44	1	0	0	1	0	0	0	0	280	13	25	318	13	1	2	16	337	14	28	379
16:00	17:00	0	0	0	0	41	1	1	43	6	1	0	7	0	0	0	0	334	11	21	366	14	0	0	14	395	13	22	430
17:00	18:00	0	0	0	0	56	1	0	57	5	0	0	5	0	0	0	0	370	7	15	392	24	0	0	24	455	8	15	478
18:00	19:00	0	0	0	0	30	1	0	31	5	0	0	5	0	0	0	0	273	10	5	288	21	0	0	21	329	11	5	345
15:00	19:00	0	0	0	0	170	3	2	175	17	1	0	18	0	0	0	0	1257	41	66	1364	72	1	2	75	1516	46	70	1632

VAN	TOT	Richting 7				Richting 8A				Richting 8B				Richting 8C				Richting 8D				Richting 9				ARM C			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	07:00	5	0	1	6	0	0	0	0	20	0	0	20	1	0	0	1	0	0	0	0	91	8	10	109	117	8	11	136
07:00	08:00	2	0	2	4	0	0	0	0	48	0	0	48	0	0	0	0	0	0	0	0	118	3	4	125	168	3	6	177
08:00	09:00	8	0	1	9	1	0	0	1	53	0	1	54	2	0	0	2	1	0	0	1	93	2	4	99	158	2	6	166
09:00	10:00	11	0	2	13	1	0	0	1	38	0	0	38	3	0	0	3	1	0	0	1	59	3	4	66	113	3	6	122
06:00	10:00	26	0	6	32	2	0	0	2	159	0	1	160	6	0	0	6	2	0	0	2	361	16	22	399	556	16	29	601

Ri. 7: Van de Lopikerweg Oost (west) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

Ri. 8A: Van de Lopikerweg Oost (west) naar de Parallelweg N210 (noord)

Ri. 8B: Van de Lopikerweg Oost (west) naar de Lopikerweg Oost (oost)

Ri. 8C: Van de Lopikerweg Oost (west) naar de Dijkgraaf

Ri. 8D: Van de Lopikerweg Oost (west) naar de Parallelweg N210 (zuid)

Ri. 9: Van de Lopikerweg Oost (west) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

L = licht verkeer

M = middelwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 7				Richting 8A				Richting 8B				Richting 8C				Richting 8D				Richting 9				ARM C			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	16:00	14	0	0	14	0	0	0	0	24	0	0	24	3	0	0	3	1	0	0	1	71	3	3	77	113	3	3	119
16:00	17:00	19	0	0	19	0	0	0	0	34	0	1	35	11	0	0	11	3	0	0	3	64	2	3	69	131	2	4	137
17:00	18:00	13	0	1	14	0	0	0	0	41	1	0	42	4	0	0	4	0	0	0	0	60	0	2	62	118	1	3	122
18:00	19:00	13	0	0	13	0	0	0	0	27	1	0	28	3	0	0	3	0	0	0	0	47	1	4	52	90	2	4	96
15:00	19:00	59	0	1	60	0	0	0	0	126	2	1	129	21	0	0	21	4	0	0	4	242	6	12	260	452	8	14	474

VAN	TOT	Richting 10				Richting 11				Richting 12A				Richting 12B				Richting 12C				Richting 12D				ARM D			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	07:00	21	1	5	27	145	20	16	181	0	0	0	0	9	0	1	10	3	0	0	3	0	0	0	0	178	21	22	221
07:00	08:00	29	4	1	34	283	21	20	324	0	0	0	0	19	1	3	23	0	0	0	0	1	0	0	1	332	26	24	382
08:00	09:00	43	1	2	46	267	22	16	305	0	0	0	0	18	1	1	20	2	1	0	3	0	0	0	0	330	25	19	374
09:00	10:00	44	1	5	50	202	18	23	243	0	0	0	0	12	0	1	13	1	0	0	1	0	0	0	0	259	19	29	307
06:00	10:00	137	7	13	157	897	81	75	1053	0	0	0	0	58	2	6	66	6	1	0	7	1	0	0	1	1099	91	94	1284

Ri. 10: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 11: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

Ri. 12A: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Parallelweg N210 (noord)

Ri. 12B: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Lopikerweg Oost (oost)

Ri. 12C: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Dijkgraaf

Ri. 12D: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Parallelweg N210 (zuid)

L = licht verkeer

M = middelwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 10				Richting 11				Richting 12A				Richting 12B				Richting 12C				Richting 12D				ARM D			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	16:00	123	11	7	141	442	28	31	501	0	0	0	0	19	1	3	23	5	1	0	6	0	0	0	0	589	41	41	671
16:00	17:00	158	8	13	179	706	29	15	750	0	0	0	0	22	1	1	24	4	0	0	4	1	0	0	1	891	38	29	958
17:00	18:00	156	5	9	170	683	25	24	732	0	0	0	0	30	0	1	31	3	0	0	3	2	0	0	2	874	30	34	938
18:00	19:00	101	1	2	104	521	14	7	542	0	0	0	0	15	0	1	16	8	0	0	8	0	0	0	0	645	15	10	670
15:00	19:00	538	25	31	594	2352	96	77	2525	0	0	0	0	86	2	6	94	20	1	0	21	3	0	0	3	2999	124	114	3237

		Doorsnede Lopikerweg Oost (oost)				Doorsnede N210 M.A.Reinaldaweg (zuid)				Doorsnede Lopikerweg Oost (west)				Doorsnede N210 M.A.Reinaldaweg (noord)			
		Ri. 1+2+3+4+8+12				Ri. 4+5+6+3+7+11				Ri. 7+8+9+2+6+10				Ri. 10+11+12+1+5+9			
VAN	TOT	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	07:00	189	4	5	198	903	36	46	985	150	9	16	175	936	43	63	1042
07:00	08:00	314	5	4	323	1343	40	45	1428	222	7	8	237	1349	44	51	1444
08:00	09:00	357	5	2	364	1235	35	41	1311	254	3	8	265	1196	41	47	1284
09:00	10:00	168	2	3	173	666	33	50	749	187	5	13	205	703	38	58	799
06:00	10:00	1028	16	14	1058	4147	144	182	4473	813	24	45	882	4184	166	219	4569

L = licht verkeer
M = middelzwaar verkeer
Z = zwaar verkeer
T = Totaal

		Doorsnede Lopikerweg Oost (oost)				Doorsnede N210 M.A.Reinaldaweg (zuid)				Doorsnede Lopikerweg Oost (west)				Doorsnede N210 M.A.Reinaldaweg (noord)			
		Ri. 1+2+3+4+8+12				Ri. 4+5+6+3+7+11				Ri. 7+8+9+2+6+10				Ri. 10+11+12+1+5+9			
VAN	TOT	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	16:00	212	6	5	223	841	43	59	943	300	17	12	329	957	58	70	1085
16:00	17:00	274	7	4	285	1189	44	37	1270	363	12	17	392	1312	51	54	1417
17:00	18:00	344	4	3	351	1261	34	41	1336	371	7	12	390	1324	37	52	1413
18:00	19:00	225	6	1	232	934	25	12	971	246	4	6	256	997	29	19	1045
15:00	19:00	1055	23	13	1091	4225	146	149	4520	1280	40	47	1367	4590	175	195	4960

OCHTENDPERIODE

Van	Tot	Richting												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Totaal
06:00	06:15	18	1	4	16	161	1	3	5	42	6	33	2	292
06:15	06:30	9	1	4	25	159	1	0	8	21	7	41	4	280
06:30	06:45	5	2	10	27	205	1	3	7	26	8	63	2	358
06:45	07:00	11	3	5	32	198	2	2	1	39	14	79	7	392
07:00	07:15	14	3	8	23	229	4	1	7	21	4	77	8	397
07:15	07:30	12	5	10	40	228	2	5	13	52	9	84	4	462
07:30	07:45	8	4	15	47	223	1	1	12	34	12	113	9	477
07:45	08:00	7	6	9	46	260	3	0	16	26	14	91	9	486
08:00	08:15	13	9	13	46	213	1	1	12	31	9	94	9	449
08:15	08:30	11	14	10	44	222	1	1	14	29	13	97	7	463
08:30	08:45	6	14	9	47	200	4	4	20	24	16	77	4	424
08:45	09:00	4	5	7	33	186	5	5	14	23	13	73	6	372
09:00	09:15	6	7	5	19	149	3	1	10	23	11	86	5	323
09:15	09:30	7	3	8	11	103	4	2	11	12	14	71	5	249
09:30	09:45	7	5	3	14	110	4	12	9	20	19	81	2	284
09:45	10:00	3	9	7	8	89	3	1	13	20	15	49	4	220
06:00	07:00	43	7	23	100	723	5	8	21	128	35	215	15	1321
07:00	08:00	41	18	42	155	939	10	7	48	133	38	365	29	1821
08:00	09:00	34	42	39	170	820	11	11	60	106	50	340	26	1707
08:00	10:00	22	23	23	52	450	14	16	43	74	58	287	16	1076

Richting 1	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)
Richting 2	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Lopikerweg Oost (west)
Richting 3	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)
Richting 4	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Lopikerweg Oost (oost)
Richting 5	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)
Richting 6	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Lopikerweg Oost (west)
Richting 7	Van de Lopikerweg Oost (west) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)
Richting 8	Van de Lopikerweg Oost (west) naar de Lopikerweg Oost (oost)
Richting 9	Van de Lopikerweg Oost (west) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)
Richting 10	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Lopikerweg Oost (west)
Richting 11	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)
Richting 12	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Lopikerweg Oost (oost)

MIDDAGPERIODE

Van	Tot	Richting												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Totaal
15:00	15:15	5	15	19	13	76	2	5	2	25	36	107	13	315
15:15	15:30	5	17	9	10	77	4	4	8	14	43	109	9	308
15:30	15:45	10	15	9	11	96	3	2	6	24	31	162	8	376
15:45	16:00	1	8	13	13	115	11	3	12	21	47	184	5	433
16:00	16:15	8	19	12	18	119	4	4	9	21	48	191	8	458
16:15	16:30	6	18	16	12	96	4	3	7	21	58	218	8	466
16:30	16:45	8	16	30	13	104	3	6	10	17	57	197	5	465
16:45	17:00	4	11	15	10	85	3	6	25	16	40	182	11	407
17:00	17:15	7	22	28	13	104	7	5	9	18	48	202	3	464
17:15	17:30	4	21	31	13	114	8	7	12	14	49	211	10	492
17:30	17:45	9	23	25	22	106	6	2	18	26	45	178	12	470
17:45	18:00	3	9	31	15	95	3	2	8	7	45	191	13	422
18:00	18:15	11	11	27	7	61	4	2	8	13	39	172	10	363
18:15	18:30	10	9	17	6	96	5	2	8	13	29	168	3	365
18:30	18:45	7	11	15	11	82	6	3	5	19	16	116	7	297
18:45	19:00	10	5	12	13	63	6	6	11	14	24	104	6	272
15:00	16:00	21	54	50	47	362	20	14	28	83	157	562	35	1431
16:00	17:00	26	63	72	53	403	14	19	51	75	203	787	31	1795
17:00	18:00	23	75	114	63	418	24	16	47	65	186	781	38	1847
18:00	19:00	37	36	71	37	301	21	13	32	59	108	560	26	1297

Richting 1	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)
Richting 2	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Lopikerweg Oost (west)
Richting 3	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)
Richting 4	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Lopikerweg Oost (oost)
Richting 5	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)
Richting 6	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Lopikerweg Oost (west)
Richting 7	Van de Lopikerweg Oost (west) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)
Richting 8	Van de Lopikerweg Oost (west) naar de Lopikerweg Oost (oost)
Richting 9	Van de Lopikerweg Oost (west) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)
Richting 10	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Lopikerweg Oost (west)
Richting 11	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)
Richting 12	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Lopikerweg Oost (oost)

OCHTENDPERIODE

Van	Tot	Arm A			Tot.	Arm B			Tot.	Arm C			Tot.	Arm D			Tot.
		1	2	3		4	5	6		7	8	9		10	11	12	
06:00	06:15	18	1	4	23	16	161	1	178	3	5	42	50	6	33	2	41
06:15	06:30	9	1	4	14	25	159	1	185	0	8	21	29	7	41	4	52
06:30	06:45	5	2	10	17	27	205	1	233	3	7	26	36	8	63	2	73
06:45	07:00	11	3	5	19	32	198	2	232	2	1	39	42	14	79	7	99
07:00	07:15	14	3	8	25	23	229	4	255	1	7	21	29	4	77	8	89
07:15	07:30	12	5	10	27	40	228	2	269	5	13	52	70	9	84	4	97
07:30	07:45	8	4	15	27	47	223	1	270	1	12	34	47	12	113	9	133
07:45	08:00	7	6	9	22	46	260	3	309	0	16	26	42	14	91	9	114
08:00	08:15	13	9	13	35	46	213	1	260	1	12	31	44	9	94	9	111
08:15	08:30	11	14	10	35	44	222	1	267	1	14	29	44	13	97	7	117
08:30	08:45	6	14	9	29	47	200	4	251	4	20	24	48	16	77	4	96
08:45	09:00	4	5	7	16	33	186	5	224	5	14	23	41	13	73	6	91
09:00	09:15	6	7	5	18	19	149	3	171	1	10	23	34	11	86	5	101
09:15	09:30	7	3	8	18	11	103	4	117	2	11	12	25	14	71	5	90
09:30	09:45	7	5	3	14	14	110	4	128	12	9	20	41	19	81	2	102
09:45	10:00	3	9	7	19	8	89	3	100	1	13	20	34	15	49	4	68
06:00	07:00	43	7	23	73	100	723	5	827	8	21	128	157	35	215	15	265
07:00	08:00	41	18	42	100	155	939	10	1103	7	48	133	188	38	365	29	431
08:00	09:00	34	42	39	115	170	820	11	1001	11	60	106	176	50	340	26	415
08:00	10:00	22	23	23	68	52	450	14	515	16	43	74	133	58	287	16	360

Arm A:	Richting 1	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)
	Richting 2	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Lopikerweg Oost (west)
	Richting 3	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)
Arm B:	Richting 4	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Lopikerweg Oost (oost)
	Richting 5	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)
	Richting 6	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Lopikerweg Oost (west)
Arm C:	Richting 7	Van de Lopikerweg Oost (west) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)
	Richting 8	Van de Lopikerweg Oost (west) naar de Lopikerweg Oost (oost)
	Richting 9	Van de Lopikerweg Oost (west) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)
Arm D:	Richting 10	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Lopikerweg Oost (west)
	Richting 11	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)
	Richting 12	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Lopikerweg Oost (oost)

MIDDAGPERIODE

Van	Tot	Arm A			Tot.	Arm B			Tot.	Arm C			Tot.	Arm D			Tot.
		1	2	3		4	5	6		7	8	9		10	11	12	
15:00	15:15	5	15	19	38	13	76	2	90	5	2	25	32	36	107	13	155
15:15	15:30	5	17	9	31	10	77	4	91	4	8	14	26	43	109	9	161
15:30	15:45	10	15	9	34	11	96	3	109	2	6	24	32	31	162	8	201
15:45	16:00	1	8	13	22	13	115	11	139	3	12	21	36	47	184	5	236
16:00	16:15	8	19	12	38	18	119	4	140	4	9	21	34	48	191	8	246
16:15	16:30	6	18	16	40	12	96	4	112	3	7	21	31	58	218	8	284
16:30	16:45	8	16	30	54	13	104	3	120	6	10	17	33	57	197	5	259
16:45	17:00	4	11	15	30	10	85	3	98	6	25	16	47	40	182	11	233
17:00	17:15	7	22	28	56	13	104	7	124	5	9	18	32	48	202	3	253
17:15	17:30	4	21	31	56	13	114	8	134	7	12	14	33	49	211	10	270
17:30	17:45	9	23	25	56	22	106	6	134	2	18	26	46	45	178	12	234
17:45	18:00	3	9	31	43	15	95	3	113	2	8	7	17	45	191	13	249
18:00	18:15	11	11	27	49	7	61	4	72	2	8	13	23	39	172	10	220
18:15	18:30	10	9	17	36	6	96	5	107	2	8	13	23	29	168	3	200
18:30	18:45	7	11	15	33	11	82	6	98	3	5	19	27	16	116	7	139
18:45	19:00	10	5	12	27	13	63	6	82	6	11	14	31	24	104	6	134
15:00	16:00	21	54	50	125	47	362	20	428	14	28	83	125	157	562	35	753
16:00	17:00	26	63	72	161	53	403	14	470	19	51	75	144	203	787	31	1021
17:00	18:00	23	75	114	211	63	418	24	505	16	47	65	127	186	781	38	1004
18:00	19:00	37	36	71	143	37	301	21	358	13	32	59	103	108	560	26	693

Arm A:	Richting 1	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)
	Richting 2	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Lopikerweg Oost (west)
	Richting 3	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)
Arm B:	Richting 4	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Lopikerweg Oost (oost)
	Richting 5	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)
	Richting 6	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Lopikerweg Oost (west)
Arm C:	Richting 7	Van de Lopikerweg Oost (west) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)
	Richting 8	Van de Lopikerweg Oost (west) naar de Lopikerweg Oost (oost)
	Richting 9	Van de Lopikerweg Oost (west) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)
Arm D:	Richting 10	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Lopikerweg Oost (west)
	Richting 11	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)
	Richting 12	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Lopikerweg Oost (oost)

Van	Tot	Richting												Tot.
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
07:30	08:30	39	33	47	182	917	6	3	54	120	47	394	34	1874
17:00	18:00	23	75	114	63	418	24	16	47	65	186	781	38	1847

VAN	TOT	Richting 1A				Richting 2A				Richting 3A				Richting B=>C				Richting B=>D				Richting B=>E				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15	06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1
06:30	06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45	07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00	07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15	07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30	07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45	08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00	08:15	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1
08:15	08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1
08:30	08:45	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1
08:45	09:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1
09:00	09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15	09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30	09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45	10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00	10:00	1	0	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	5

Ri. 1A: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

Ri. 2A: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 3A: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

Ri. B=>C: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Lopikerweg Oost (oost)

Ri. B=>D: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Graafdiijk

Ri. B=>E: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Parallelweg N210 (zuid)

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 1A				Richting 2A				Richting 3A				Richting B=>C				Richting B=>D				Richting B=>E				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15	15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30	15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45	16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00	16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1
16:15	16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30	16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1
16:45	17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00	17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15	17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30	17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45	18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	3	0	0	3	3
18:00	18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
18:15	18:30	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
18:30	18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45	19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00	19:00	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	5	7	0	0	7

VAN	TOT	Richting 1B				Richting 2B				Richting 3B				Richting C=>B				Richting C=>D				Richting C=>E				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	06:15	9	0	1	10	1	0	0	1	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	1	14	
06:15	06:30	4	0	2	6	1	0	0	1	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	2	11		
06:30	06:45	4	0	0	4	2	0	0	2	3	2	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	2	1	12		
06:45	07:00	7	0	0	7	3	0	0	3	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	12		
07:00	07:15	7	0	1	8	2	0	0	2	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	1	18		
07:15	07:30	9	0	0	9	5	0	0	5	7	1	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	1	0	22		
07:30	07:45	7	0	0	7	3	0	0	3	15	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	25		
07:45	08:00	6	0	0	6	6	0	0	6	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	21	0	0	21	
08:00	08:15	7	2	0	9	6	0	0	6	10	1	0	11	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	24	3	0	27	
08:15	08:30	9	0	0	9	12	0	0	12	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	30		
08:30	08:45	3	0	0	3	11	0	0	11	8	0	0	8	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	24	0	0	24
08:45	09:00	2	0	0	2	5	0	0	5	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	14		
09:00	09:15	4	0	0	4	6	0	0	6	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	16	0	0	16	
09:15	09:30	3	0	1	4	2	0	0	2	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	1	13		
09:30	09:45	3	1	0	4	2	0	0	2	3	0	0	3	0	0	0	0	2	0	0	2	2	0	0	2	12	1	0	13
09:45	10:00	3	0	0	3	6	0	0	6	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	17	0	0	17	
06:00	10:00	87	3	5	95	73	0	0	73	106	4	1	111	0	0	0	0	3	0	0	3	7	0	0	7	276	7	6	289

Ri. 1B: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

Ri. 2B: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 3B: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

Ri. C=>B: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Parallelweg N210 (noord)

Ri. C=>D: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Graafdiijk

Ri. C=>E: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Parallelweg N210 (zuid)

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 1B				Richting 2B				Richting 3B				Richting C=>B				Richting C=>D				Richting C=>E				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	15:15	5	0	0	5	13	1	0	14	17	1	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35	2	0	37	
15:15	15:30	4	0	0	4	14	0	0	14	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	0	27		
15:30	15:45	5	1	1	7	12	1	0	13	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	2	1	29		
15:45	16:00	1	0	0	1	8	0	0	8	12	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	22	0	0	22	
16:00	16:15	5	0	1	6	15	1	0	16	9	1	0	10	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	30	3	1	34	
16:15	16:30	5	0	0	5	14	0	0	14	16	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	38	0	0	38	
16:30	16:45	6	0	0	6	15	0	0	15	28	1	0	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	49	1	0	50		
16:45	17:00	4	0	0	4	8	1	0	9	15	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	29	1	0	30	
17:00	17:15	6	0	0	6	20	1	0	21	26	1	0	27	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	59	2	0	61	
17:15	17:30	4	0	0	4	21	0	0	21	31	0	0	31	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	63	0	0	63	
17:30	17:45	6	0	1	7	21	0	0	21	22	0	1	23	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	51	0	2	53	
17:45	18:00	3	0	0	3	9	0	0	9	30	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42	0	0	42		
18:00	18:15	8	0	0	8	9	1	0	10	27	0	0	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44	1	0	45		
18:15	18:30	7	1	0	8	8	0	0	8	16	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	32	1	0	33	
18:30	18:45	3	1	0	4	11	0	0	11	15	0	0	15	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	31	1	0	32
18:45	19:00	7	1	0	8	5	0	0	5	11	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	1	0	24	
15:00	19:00	79	4	3	86	203	6	0	209	293	4	1	298	0	0	0	0	1	0	0	1	25	1	0	26	601	15	4	620

VAN	TOT	Richting 1C				Richting 2C				Richting 3C				Richting D=>B				Richting D=>C				Richting D=>E				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	06:15	2	1	0	3	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	4
06:15	06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30	06:45	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2
06:45	07:00	4	0	0	4	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7
07:00	07:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	3
07:15	07:30	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3
07:30	07:45	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2
07:45	08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0	2
08:00	08:15	2	0	0	2	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	5	0	0	5
08:15	08:30	1	0	0	1	2	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	5	0	0	5
08:30	08:45	2	0	0	2	2	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5
08:45	09:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
09:00	09:15	2	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	5	0	0	5
09:15	09:30	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	3	0	0	3
09:30	09:45	2	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	1	4
09:45	10:00	0	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	1	0	3
06:00	10:00	23	1	0	24	8	1	1	10	11	0	0	11	0	0	0	0	2	0	0	2	7	0	0	7	51	2	1	54

Ri. 1C: Van de Graafdijs naar de N210 M.A. Reinaldweg (noord)

Ri. 2C: Van de Graafdijs naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 3C: Van de Graafdijs naar de N210 M.A. Reinaldweg (zuid)

Ri. D=>B: Van de Graafdijs naar de Parallelweg N210 (noord)

Ri. D=>C: Van de Graafdijs naar de Lopikerweg Oost (oost)

Ri. D=>E: Van de Graafdijs naar de Parallelweg N210 (zuid)

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 1C				Richting 2C				Richting 3C				Richting D=>B				Richting D=>C				Richting D=>E				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1
15:15	15:30	1	0	0	1	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	6	0	0	6
15:30	15:45	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	3	0	0	3
15:45	16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
16:00	16:15	0	0	0	0	2	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3
16:15	16:30	1	0	0	1	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	7	0	0	7
16:30	16:45	2	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0	2	6	0	0	6
16:45	17:00	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	1	0	10	10	1	0	11
17:00	17:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10	11	0	0	11
17:15	17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	4	0	0	4
17:30	17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	7	0	0	7
17:45	18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0	2
18:00	18:15	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	4	0	0	4
18:15	18:30	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	3	0	0	3
18:30	18:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	4	0	0	4
18:45	19:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2
15:00	19:00	13	0	0	13	12	0	0	12	5	0	0	5	0	0	0	0	1	0	0	1	43	1	0	44	74	1	0	75

VAN	TOT	Richting 1D				Richting 2D				Richting 3D				Richting E=>B				Richting E=>C				Richting E=>D				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	06:15	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	
06:15	06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06:30	06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	
06:45	07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
07:00	07:15	2	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	
07:15	07:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	2	0	0	2	
07:30	07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	2	0	0	2	
07:45	08:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	4	0	0	4	
08:00	08:15	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	4	0	0	4	
08:15	08:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	3	0	0	3	
08:30	08:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	2	0	0	2	
08:45	09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
09:00	09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
09:15	09:30	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	
09:30	09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
09:45	10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	
06:00	10:00	10	0	0	10	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0	26	0	0	26

Ri. 1D: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

Ri. 2D: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 3D: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

Ri. E=>B: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de Parallelweg N210 (noord)

Ri. E=>C: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de Lopikerweg Oost (oost)

Ri. E=>D: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de Graafdiijk

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 1D				Richting 2D				Richting 3D				Richting E=>B				Richting E=>C				Richting E=>D				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1
15:15	15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30	15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	2	0	0	2
15:45	16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00	16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	2	0	0	2	4	0	0	4
16:15	16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1
16:30	16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45	17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00	17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1
17:15	17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	1	0	0	1	4	0	0	4
17:30	17:45	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2
17:45	18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2
18:00	18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15	18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30	18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45	19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00	19:00	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	9	6	0	0	6	17	0	0	17

VAN	TOT	Richting 1A				Richting 2A				Richting 3A				Richting B=>C				Richting B=>D				Richting B=>E				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
07:00	08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
08:00	09:00	1	0	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	
09:00	10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06:00	10:00	1	0	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	

Ri. 1A: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

Ri. 2A: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 3A: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

Ri. B=>C: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Lopikerweg Oost (oost)

Ri. B=>D: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Graafdiijk

Ri. B=>E: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Parallelweg N210 (zuid)

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 1A				Richting 2A				Richting 3A				Richting B=>C				Richting B=>D				Richting B=>E				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00	17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	2	0	0	2	2
17:00	18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	3	0	0	3	3	
18:00	19:00	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	2
15:00	19:00	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	5	0	0	5	7	0	0	7	7

UURINTENSITEITEN - LOPIKERWEG OOST (OOST)

VAN	TOT	Richting 1B				Richting 2B				Richting 3B				Richting C=>B				Richting C=>D				Richting C=>E				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	07:00	24	0	3	27	7	0	0	7	12	2	1	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43	2	4	49	
07:00	08:00	29	0	1	30	16	0	0	16	38	1	0	39	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	84	1	1	86	
08:00	09:00	21	2	0	23	34	0	0	34	34	1	0	35	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0	2	92	3	0	95
09:00	10:00	13	1	1	15	16	0	0	16	22	0	0	22	0	0	0	0	2	0	0	2	4	0	0	4	57	1	1	59
06:00	10:00	87	3	5	95	73	0	0	73	106	4	1	111	0	0	0	0	3	0	0	3	7	0	0	7	276	7	6	289

Ri. 1B: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

Ri. 2B: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 3B: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

Ri. C=>B: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Parallelweg N210 (noord)

Ri. C=>D: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Graafdiijk

Ri. C=>E: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Parallelweg N210 (zuid)

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 1B				Richting 2B				Richting 3B				Richting C=>B				Richting C=>D				Richting C=>E				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	16:00	15	1	1	17	47	2	0	49	47	1	0	48	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	110	4	1	115	
16:00	17:00	20	0	1	21	52	2	0	54	68	2	0	70	0	0	0	0	0	0	0	6	1	0	7	146	5	1	152	
17:00	18:00	19	0	1	20	71	1	0	72	109	1	1	111	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	16	215	2	2	219	
18:00	19:00	25	3	0	28	33	1	0	34	69	0	0	69	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0	2	130	4	0	134
15:00	19:00	79	4	3	86	203	6	0	209	293	4	1	298	0	0	0	0	1	0	0	1	25	1	0	26	601	15	4	620

VAN	TOT	Richting 1C				Richting 2C				Richting 3C				Richting D=>B				Richting D=>C				Richting D=>E				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	07:00	7	1	0	8	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	1	0	13
07:00	08:00	5	0	0	5	1	0	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	10	0	0	10
08:00	09:00	6	0	0	6	5	0	0	5	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	16	0	0	16
09:00	10:00	5	0	0	5	2	1	1	4	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	4	0	0	4	13	1	1	15
06:00	10:00	23	1	0	24	8	1	1	10	11	0	0	11	0	0	0	0	2	0	0	2	7	0	0	7	51	2	1	54

Ri. 1C: Van de Graafdijs naar de N210 M.A. Reinaldweg (noord)

Ri. 2C: Van de Graafdijs naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 3C: Van de Graafdijs naar de N210 M.A. Reinaldweg (zuid)

Ri. D=>B: Van de Graafdijs naar de Parallelweg N210 (noord)

Ri. D=>C: Van de Graafdijs naar de Lopikerweg Oost (oost)

Ri. D=>E: Van de Graafdijs naar de Parallelweg N210 (zuid)

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 1C				Richting 2C				Richting 3C				Richting D=>B				Richting D=>C				Richting D=>E				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	16:00	2	0	0	2	4	0	0	4	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	11	0	0	11
16:00	17:00	3	0	0	3	8	0	0	8	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	13	1	0	14	26	1	0	27
17:00	18:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	22	24	0	0	24
18:00	19:00	7	0	0	7	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	13	0	0	13
15:00	19:00	13	0	0	13	12	0	0	12	5	0	0	5	0	0	0	0	1	0	0	1	43	1	0	44	74	1	0	75

UURINTENSITEITEN - PARALLELWEG N210 (ZUID)

VAN	TOT	Richting 1D				Richting 2D				Richting 3D				Richting E=>B				Richting E=>C				Richting E=>D				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	07:00	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	4
07:00	08:00	4	0	0	4	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0	11	0	0	11
08:00	09:00	3	0	0	3	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	9	0	0	9
09:00	10:00	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2
06:00	10:00	10	0	0	10	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0	26	0	0	26

Ri. 1D: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de N210 M.A. Reinaldweg (noord)

Ri. 2D: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 3D: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de N210 M.A. Reinaldweg (zuid)

Ri. E=>B: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de Parallelweg N210 (noord)

Ri. E=>C: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de Lopikerweg Oost (oost)

Ri. E=>D: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de Graafdijs

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 1D				Richting 2D				Richting 3D				Richting E=>B				Richting E=>C				Richting E=>D				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0	2	3	0	0	3
16:00	17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	3	0	0	3	5	0	0	5
17:00	18:00	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	1	0	0	1	9	0	0	9
18:00	19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00	19:00	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	9	6	0	0	6	17	0	0	17

VAN	TOT	Richting 1A				Richting 1B				Richting 1C				Richting 1D				Totaal richting 1			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	06:15	0	0	0	0	12	1	0	13	2	1	0	3	1	0	0	1	15	2	0	17
06:15	06:30	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3
06:30	06:45	0	0	0	0	8	0	1	9	0	0	0	0	2	0	0	2	10	0	1	11
06:45	07:00	0	0	0	0	3	0	0	3	1	0	0	1	1	0	0	1	5	0	0	5
07:00	07:15	0	0	0	0	6	1	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1	0	7
07:15	07:30	0	0	0	0	8	0	0	8	3	0	0	3	1	0	0	1	12	0	0	12
07:30	07:45	0	0	0	0	7	0	0	7	3	0	0	3	0	0	0	0	10	0	0	10
07:45	08:00	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5
08:00	08:15	0	0	0	0	5	0	0	5	1	0	0	1	0	0	0	0	6	0	0	6
08:15	08:30	0	0	0	0	14	1	0	15	1	0	0	1	1	0	0	1	16	1	0	17
08:30	08:45	0	0	0	0	4	0	0	4	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	5
08:45	09:00	0	0	0	0	4	0	0	4	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	5
09:00	09:15	0	0	0	0	3	0	0	3	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	4
09:15	09:30	0	0	0	0	3	0	0	3	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	4
09:30	09:45	0	0	0	0	4	0	1	5	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	1	6
09:45	10:00	0	0	0	0	6	1	0	7	1	0	0	1	0	0	0	0	7	1	0	8
06:00	10:00	0	0	0	0	95	4	2	101	17	1	0	18	6	0	0	6	118	5	2	125
07:15	08:15	0	0	0	0	25	0	0	25	7	0	0	7	1	0	0	1	33	0	0	33

Ri. 1A: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

Ri. 1B: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

Ri. 1C: Van de Graafdiijk naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

Ri. 1D: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

Blauw = Drukste vier aaneengesloten kwartieren

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 1A				Richting 1B				Richting 1C				Richting 1D				Totaal richting 1			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	15:15	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3
15:15	15:30	0	0	0	0	3	0	0	3	3	0	0	3	0	0	0	0	6	0	0	6
15:30	15:45	0	0	0	0	9	1	1	11	0	0	0	0	0	0	0	0	9	1	1	11
15:45	16:00	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3
16:00	16:15	0	0	0	0	3	1	0	4	3	0	0	3	0	0	0	0	6	1	0	7
16:15	16:30	0	0	0	0	9	0	0	9	2	0	0	2	0	0	0	0	11	0	0	11
16:30	16:45	0	0	0	0	6	1	0	7	2	0	0	2	0	0	0	0	8	1	0	9
16:45	17:00	0	0	0	0	6	1	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1	0	7
17:00	17:15	0	0	0	0	6	0	0	6	1	0	0	1	0	0	0	0	7	0	0	7
17:15	17:30	0	0	0	0	3	0	0	3	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	4
17:30	17:45	0	0	0	0	7	0	0	7	1	0	0	1	0	0	0	0	8	0	0	8
17:45	18:00	0	0	0	0	5	0	0	5	2	0	0	2	0	0	0	0	7	0	0	7
18:00	18:15	0	0	0	0	5	0	0	5	1	0	0	1	0	0	0	0	6	0	0	6
18:15	18:30	0	0	0	0	4	0	0	4	2	0	0	2	0	0	0	0	6	0	0	6
18:30	18:45	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5
18:45	19:00	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5
15:00	19:00	0	0	0	0	82	4	1	87	18	0	0	18	0	0	0	0	100	4	1	105
17:00	18:00	0	0	0	0	21	0	0	21	5	0	0	5	0	0	0	0	26	0	0	26

VAN	TOT	Richting 2A				Richting 2B				Richting 2C				Richting 2D				Totaal richting 2			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	06:15	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
06:15	06:30	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
06:30	06:45	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3
06:45	07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00	07:15	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	1	5	0	0	5
07:15	07:30	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2
07:30	07:45	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3
07:45	08:00	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6
08:00	08:15	0	0	0	0	2	1	0	3	0	0	1	1	0	0	0	0	2	1	1	4
08:15	08:30	0	0	0	0	9	0	0	9	2	0	0	2	0	0	0	0	11	0	0	11
08:30	08:45	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8
08:45	09:00	0	0	0	0	7	1	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	7	1	0	8
09:00	09:15	0	0	0	0	2	2	0	4	1	0	0	1	0	0	0	0	3	2	0	5
09:15	09:30	0	0	0	0	8	1	1	10	0	0	0	0	0	0	0	0	8	1	1	10
09:30	09:45	0	0	0	0	5	1	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1	0	6
09:45	10:00	1	0	0	1	10	1	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	11	1	0	12
06:00	10:00	1	0	0	1	71	7	1	79	3	0	1	4	1	0	0	1	76	7	2	85
07:15	08:15	0	0	0	0	13	1	0	14	0	0	1	1	0	0	0	0	13	1	1	15

Ri. 2A: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 2B: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 2C: Van de Graafdiijk naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 2D: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de Lopikerweg Oost (west)

Blauw = Drukste vier aaneengesloten kwartieren

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 2A				Richting 2B				Richting 2C				Richting 2D				Totaal richting 2			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	15:15	0	0	0	0	12	1	1	14	2	0	0	2	0	0	0	0	14	1	1	16
15:15	15:30	0	0	0	0	4	0	0	4	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	5
15:30	15:45	0	0	0	0	15	0	0	15	2	0	0	2	0	0	0	0	17	0	0	17
15:45	16:00	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0	1	0	0	1	10	0	0	10
16:00	16:15	0	0	0	0	14	1	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	14	1	0	15
16:15	16:30	0	0	0	0	23	0	0	23	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	23
16:30	16:45	0	0	0	0	14	0	0	14	1	0	0	1	1	0	0	1	16	0	0	16
16:45	17:00	1	0	0	1	17	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	18
17:00	17:15	0	0	0	0	24	1	0	25	1	0	0	1	0	0	0	0	25	1	0	26
17:15	17:30	0	0	0	0	20	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	20
17:30	17:45	0	0	0	0	14	0	1	15	1	0	0	1	0	0	0	0	15	0	1	16
17:45	18:00	0	0	0	0	18	0	0	18	1	0	0	1	1	0	0	1	20	0	0	20
18:00	18:15	0	0	0	0	18	1	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	18	1	0	19
18:15	18:30	0	0	0	0	6	0	0	6	1	0	0	1	0	0	0	0	7	0	0	7
18:30	18:45	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10
18:45	19:00	0	0	0	0	7	1	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	7	1	0	8
15:00	19:00	1	0	0	1	225	5	2	232	10	0	0	10	3	0	0	3	239	5	2	246
17:00	18:00	0	0	0	0	76	1	1	78	3	0	0	3	1	0	0	1	80	1	1	82

VAN	TOT	Richting 3A				Richting 3B				Richting 3C				Richting 3D				Totaal richting 3				ARM A			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	06:15	0	0	0	0	5	0	0	5	1	0	0	1	0	0	0	0	6	0	0	6	22	2	0	24
06:15	06:30	0	0	0	0	3	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	4	7	0	1	8
06:30	06:45	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	17	0	1	18
06:45	07:00	0	0	0	0	2	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	3	8	0	0	8
07:00	07:15	0	0	0	0	7	0	0	7	2	0	0	2	0	0	0	0	9	0	0	9	20	1	0	21
07:15	07:30	0	0	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	11	25	0	0	25
07:30	07:45	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	19	0	0	19
07:45	08:00	0	0	0	0	6	0	0	6	1	0	0	1	0	0	0	0	7	0	0	7	18	0	0	18
08:00	08:15	1	0	0	1	7	0	0	7	1	0	0	1	0	0	0	0	9	0	0	9	17	1	1	19
08:15	08:30	0	0	0	0	4	0	0	4	2	0	0	2	0	0	0	0	6	0	0	6	33	1	0	34
08:30	08:45	0	0	0	0	5	1	1	7	1	0	0	1	0	0	0	0	6	1	1	8	19	1	1	21
08:45	09:00	0	0	0	0	7	0	0	7	2	0	0	2	0	0	0	0	9	0	0	9	21	1	0	22
09:00	09:15	0	0	0	0	4	2	0	6	2	0	0	2	0	0	0	0	6	2	0	8	13	4	0	17
09:15	09:30	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	13	1	1	15
09:30	09:45	0	0	0	0	6	1	0	7	1	0	0	1	0	0	0	0	7	1	0	8	17	2	1	20
09:45	10:00	0	0	0	0	7	1	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	7	1	0	8	25	3	0	28
06:00	10:00	1	0	0	1	85	5	2	92	14	0	0	14	0	0	0	0	100	5	2	107	294	17	6	317
07:15	08:15	1	0	0	1	30	0	0	30	2	0	0	2	0	0	0	0	33	0	0	33	79	1	1	81

Ri. 3A: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

Ri. 3B: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

Ri. 3C: Van de Graafdiik naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

Ri. 3D: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

Blauw = Drukste vier aaneengesloten kwartieren

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 3A				Richting 3B				Richting 3C				Richting 3D				Totaal richting 3				ARM A			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	15:15	0	0	0	0	13	1	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	13	1	0	14	30	2	1	33
15:15	15:30	0	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	15	26	0	0	26
15:30	15:45	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	33	1	1	35
15:45	16:00	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	19	0	0	19
16:00	16:15	0	0	0	0	18	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	18	38	2	0	40
16:15	16:30	1	0	0	1	14	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	15	49	0	0	49
16:30	16:45	0	0	0	0	22	1	0	23	0	0	0	0	0	0	0	0	22	1	0	23	46	2	0	48
16:45	17:00	0	0	0	0	30	2	0	32	0	0	0	0	0	0	0	0	30	2	0	32	54	3	0	57
17:00	17:15	0	0	0	0	28	0	0	28	1	0	0	1	0	0	0	0	29	0	0	29	61	1	0	62
17:15	17:30	0	0	0	0	33	1	0	34	1	0	0	1	0	0	0	0	34	1	0	35	58	1	0	59
17:30	17:45	0	0	0	0	19	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	19	42	0	1	43
17:45	18:00	0	0	0	0	26	0	0	26	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	26	53	0	0	53
18:00	18:15	0	0	0	0	21	0	0	21	1	0	0	1	1	0	0	1	23	0	0	23	47	1	0	48
18:15	18:30	0	0	0	0	24	0	0	24	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	24	37	0	0	37
18:30	18:45	0	0	0	0	19	1	0	20	1	0	0	1	0	0	0	0	20	1	0	21	35	1	0	36
18:45	19:00	0	0	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	16	28	1	0	29
15:00	19:00	1	0	0	1	311	6	0	317	4	0	0	4	1	0	0	1	317	6	0	323	656	15	3	674
17:00	18:00	0	0	0	0	106	1	0	107	2	0	0	2	0	0	0	0	108	1	0	109	214	2	1	217

VAN	TOT	Richting 4A				Richting 4B				Richting 4C				Richting 4D				Richting 5				Richting 6				ARM B			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	06:15	0	0	0	0	16	1	0	17	2	0	0	2	0	0	0	0	147	4	9	160	0	0	0	0	165	5	9	179
06:15	06:30	0	0	0	0	13	0	0	13	1	0	0	1	0	0	0	0	141	1	4	146	0	0	0	0	155	1	4	160
06:30	06:45	0	0	0	0	23	0	0	23	0	0	0	0	0	0	0	0	175	4	7	186	0	0	0	0	198	4	7	209
06:45	07:00	0	0	0	0	39	0	0	39	0	0	0	0	0	0	0	0	184	3	13	200	2	0	0	2	225	3	13	241
07:00	07:15	0	0	0	0	22	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	193	6	2	201	3	0	0	3	218	6	2	226
07:15	07:30	0	0	0	0	31	0	0	31	0	0	0	0	0	0	0	0	215	4	0	219	1	0	0	1	247	4	0	251
07:30	07:45	0	0	0	0	50	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	242	4	4	250	1	0	1	2	293	4	5	302
07:45	08:00	0	0	0	0	47	0	0	47	0	0	0	0	1	0	0	1	198	3	5	206	6	0	0	6	252	3	5	260
08:00	08:15	0	0	0	0	61	1	0	62	1	0	0	1	0	0	0	0	196	2	7	205	1	0	0	1	259	3	7	269
08:15	08:30	0	0	0	0	57	1	0	58	1	0	0	1	0	0	0	0	199	4	7	210	3	0	0	3	260	5	7	272
08:30	08:45	0	0	0	0	39	0	1	40	0	1	0	1	0	0	0	0	182	2	7	191	0	0	0	0	221	3	8	232
08:45	09:00	0	0	0	0	14	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	126	1	7	134	2	0	0	2	142	1	7	150
09:00	09:15	0	0	0	0	20	0	0	20	1	0	0	1	0	0	0	0	130	5	11	146	2	0	0	2	153	5	11	169
09:15	09:30	0	0	0	0	9	0	0	9	2	0	0	2	0	0	0	0	103	2	11	116	3	0	0	3	117	2	11	130
09:30	09:45	0	0	0	0	5	0	1	6	0	1	0	1	0	0	0	0	110	3	5	118	8	0	0	8	123	4	6	133
09:45	10:00	0	0	0	0	10	0	0	10	1	0	0	1	0	0	0	0	80	1	7	88	1	0	0	1	92	1	7	100
06:00	10:00	0	0	0	0	456	3	2	461	9	2	0	11	1	0	0	1	2621	49	106	2776	33	0	1	34	3120	54	109	3283
07:15	08:15	0	0	0	0	189	1	0	190	1	0	0	1	1	0	0	1	851	13	16	880	9	0	1	10	1051	14	17	1082

Ri. 4A: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Parallelweg N210 (noord)

L = licht verkeer

Ri. 4B: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Lopikerweg Oost (oost)

M = middelzwaar verkeer

Ri. 4C: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Graafdiijk

Z = zwaar verkeer

Ri. 4D: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Parallelweg N210 (zuid)

T = Totaal

Ri. 5: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

Blauw = Drukste vier aaneengesloten kwartieren

Ri. 6: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Lopikerweg Oost (west)

VAN	TOT	Richting 4A				Richting 4B				Richting 4C				Richting 4D				Richting 5				Richting 6				ARM B			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	15:15	0	0	0	0	13	0	1	14	1	0	0	1	0	0	0	0	74	5	4	83	2	0	2	4	90	5	7	102
15:15	15:30	0	0	0	0	12	0	0	12	1	0	0	1	0	0	0	0	91	3	2	96	6	0	0	6	110	3	2	115
15:30	15:45	0	0	0	0	8	1	0	9	0	0	0	0	1	0	0	1	73	1	5	79	8	0	0	8	90	2	5	97
15:45	16:00	0	0	0	0	11	0	0	11	1	0	0	1	0	0	0	0	100	1	9	110	2	0	0	2	114	1	9	124
16:00	16:15	0	0	0	0	6	1	0	7	1	0	0	1	0	0	0	0	77	2	2	81	1	0	0	1	85	3	2	90
16:15	16:30	0	0	0	0	7	2	1	10	4	0	0	4	1	0	0	1	84	3	3	90	5	0	1	6	101	5	5	111
16:30	16:45	1	0	0	1	18	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	106	3	6	115	7	0	0	7	132	3	6	141
16:45	17:00	0	0	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	76	2	6	84	6	0	2	8	98	2	8	108
17:00	17:15	0	0	0	0	18	0	0	18	1	0	0	1	1	0	0	1	115	5	8	128	4	0	0	4	139	5	8	152
17:15	17:30	0	0	0	0	16	0	0	16	2	0	0	2	0	0	0	0	95	2	3	100	4	0	0	4	117	2	3	122
17:30	17:45	0	0	0	0	11	0	0	11	2	0	0	2	0	0	0	0	92	3	1	96	4	0	1	5	109	3	2	114
17:45	18:00	0	0	0	0	9	0	0	9	2	0	0	2	0	0	0	0	74	2	1	77	2	0	0	2	87	2	1	90
18:00	18:15	0	0	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	68	3	4	75	2	0	0	2	82	3	4	89
18:15	18:30	0	0	0	0	11	0	0	11	2	0	0	2	0	0	0	0	86	2	3	91	1	0	0	1	100	2	3	105
18:30	18:45	0	0	0	0	7	0	0	7	1	0	0	1	0	0	0	0	58	3	1	62	8	0	0	8	74	3	1	78
18:45	19:00	0	0	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	64	2	2	68	9	0	0	9	85	2	2	89
15:00	19:00	1	0	0	1	187	4	2	193	18	0	0	18	3	0	0	3	1333	42	60	1435	71	0	6	77	1613	46	68	1727
17:00	18:00	0	0	0	0	54	0	0	54	7	0	0	7	1	0	0	1	376	12	13	401	14	0	1	15	452	12	14	478

VAN	TOT	Richting 7				Richting 8A				Richting 8B				Richting 8C				Richting 8D				Richting 9				ARM C			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	06:15	1	0	0	1	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	17	1	0	18	28	1	0	29
06:15	06:30	2	0	0	2	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	18	2	2	22	26	2	2	30
06:30	06:45	0	1	0	1	0	0	0	0	7	0	0	7	1	0	0	1	1	0	0	1	21	0	2	23	30	1	2	33
06:45	07:00	1	0	1	2	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	25	3	1	29	32	3	2	37
07:00	07:15	1	0	1	2	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	18	1	0	19	28	1	1	30
07:15	07:30	1	0	0	1	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	2	27	32	0	2	34
07:30	07:45	2	0	0	2	0	0	0	0	14	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	26	4	5	35	42	4	5	51
07:45	08:00	1	0	0	1	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	29	1	1	31	37	1	1	39
08:00	08:15	1	0	0	1	1	0	0	1	12	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	23	1	0	24	37	1	0	38
08:15	08:30	3	0	0	3	0	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	30	46	0	0	46
08:30	08:45	4	0	0	4	0	0	0	0	12	0	0	12	1	0	0	1	0	0	0	0	19	1	1	21	36	1	1	38
08:45	09:00	2	0	0	2	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0	1	0	0	1	17	0	0	17	30	0	0	30
09:00	09:15	6	0	0	6	0	0	0	0	5	0	0	5	1	0	0	1	0	0	0	0	18	0	0	18	30	0	0	30
09:15	09:30	2	0	0	2	1	0	0	1	9	0	0	9	1	0	0	1	0	0	0	0	22	3	2	27	35	3	2	40
09:30	09:45	1	0	0	1	0	0	0	0	8	1	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	1	12	20	1	1	22
09:45	10:00	2	0	0	2	0	0	0	0	5	0	0	5	1	0	0	1	0	0	0	0	14	0	1	15	22	0	1	23
06:00	10:00	30	1	2	33	2	0	0	2	139	1	0	140	5	0	0	5	2	0	0	2	333	17	18	368	511	19	20	550
07:15	08:15	5	0	0	5	1	0	0	1	39	0	0	39	0	0	0	0	0	0	0	0	103	6	8	117	148	6	8	162

Ri. 7: Van de Lopikerweg Oost (west) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

Ri. 8A: Van de Lopikerweg Oost (west) naar de Parallelweg N210 (noord)

Ri. 8B: Van de Lopikerweg Oost (west) naar de Lopikerweg Oost (oost)

Ri. 8C: Van de Lopikerweg Oost (west) naar de Dijkgraaf

Ri. 8D: Van de Lopikerweg Oost (west) naar de Parallelweg N210 (zuid)

Ri. 9: Van de Lopikerweg Oost (west) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

Blauw = Drukste vier aaneengesloten kwartieren

VAN	TOT	Richting 7				Richting 8A				Richting 8B				Richting 8C				Richting 8D				Richting 9				ARM C			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	15:15	4	0	0	4	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0	1	0	0	1	8	1	1	10	19	1	1	21
15:15	15:30	5	0	0	5	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	20	1	1	22	33	1	1	35
15:30	15:45	3	1	0	4	0	0	0	0	9	0	0	9	1	0	0	1	0	1	0	1	14	0	0	14	27	2	0	29
15:45	16:00	3	0	0	3	0	0	0	0	9	0	0	9	1	0	0	1	0	0	0	0	18	0	1	19	31	0	1	32
16:00	16:15	8	0	0	8	0	0	0	0	7	0	0	7	1	1	0	2	0	0	0	0	18	0	1	19	34	1	1	36
16:15	16:30	3	0	0	3	0	0	0	0	5	0	0	5	2	0	0	2	0	0	0	0	14	1	1	16	24	1	1	26
16:30	16:45	7	0	0	7	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10	23	0	0	23
16:45	17:00	5	0	0	5	0	0	0	0	7	0	0	7	2	0	0	2	0	1	0	1	13	1	0	14	27	2	0	29
17:00	17:15	4	0	0	4	1	0	0	1	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	2	18	26	0	2	28
17:15	17:30	5	0	0	5	0	0	0	0	9	0	0	9	1	0	0	1	0	0	0	0	16	2	1	19	31	2	1	34
17:30	17:45	6	0	0	6	0	0	0	0	7	0	0	7	1	0	0	1	0	0	0	0	13	1	0	14	27	1	0	28
17:45	18:00	3	0	0	3	0	0	0	0	14	0	0	14	2	0	0	2	0	0	0	0	17	1	2	20	36	1	2	39
18:00	18:15	2	0	1	3	0	0	0	0	4	0	0	4	1	0	0	1	0	0	0	0	16	0	1	17	23	0	2	25
18:15	18:30	1	0	0	1	0	0	0	0	8	0	0	8	3	0	0	3	0	0	0	0	12	0	0	12	24	0	0	24
18:30	18:45	4	0	0	4	0	0	0	0	6	0	0	6	1	0	0	1	1	0	0	1	18	0	2	20	30	0	2	32
18:45	19:00	3	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	1	14	19	0	1	20
15:00	19:00	66	1	1	68	1	0	0	1	113	0	0	113	16	1	0	17	2	2	0	4	236	8	14	258	434	12	15	461
17:00	18:00	18	0	0	18	1	0	0	1	35	0	0	35	4	0	0	4	0	0	0	0	62	4	5	71	120	4	5	129

VAN	TOT	Richting 10				Richting 11				Richting 12A				Richting 12B				Richting 12C				Richting 12D				ARM D			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	06:15	3	0	0	3	27	3	5	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	3	5	38	
06:15	06:30	1	0	0	1	27	5	2	34	0	0	0	0	3	0	0	3	2	0	0	2	0	0	0	0	33	5	2	40
06:30	06:45	8	0	0	8	33	3	4	40	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	43	3	4	50	
06:45	07:00	4	0	0	4	59	7	4	70	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	67	7	4	78	
07:00	07:15	7	1	0	8	41	8	9	58	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	49	9	9	67	
07:15	07:30	8	1	3	12	70	9	6	85	0	0	0	0	9	0	1	10	1	0	0	1	1	0	0	1	89	10	10	109
07:30	07:45	6	0	0	6	76	10	5	91	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	83	10	5	98	
07:45	08:00	15	0	1	16	75	3	6	84	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	94	3	7	104	
08:00	08:15	10	0	0	10	63	4	6	73	0	0	0	0	4	0	1	5	0	0	0	0	0	0	0	77	4	7	88	
08:15	08:30	8	0	0	8	67	9	5	81	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	80	9	5	94	
08:30	08:45	18	1	0	19	69	6	9	84	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	90	7	9	106	
08:45	09:00	19	3	1	23	65	4	3	72	0	0	0	0	8	0	2	10	0	0	0	0	0	0	0	92	7	6	105	
09:00	09:15	12	2	0	14	57	4	5	66	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	73	6	5	84	
09:15	09:30	9	0	0	9	49	5	4	58	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	60	5	4	69	
09:30	09:45	9	1	1	11	48	7	2	57	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	64	8	3	75	
09:45	10:00	6	1	1	8	64	3	4	71	0	0	0	0	3	0	0	3	1	0	1	2	0	0	0	0	74	4	6	84
06:00	10:00	143	10	7	160	890	90	79	1059	0	0	0	0	60	0	4	64	4	0	1	5	1	0	0	1	1098	100	91	1289
07:15	08:15	39	1	4	44	284	26	23	333	0	0	0	0	18	0	2	20	1	0	0	1	1	0	0	1	343	27	29	399

Ri. 10: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Lopikerweg Oost (west)

L = licht verkeer

Ri. 11: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

M = middelzwaar verkeer

Ri. 12A: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Parallelweg N210 (noord)

Z = zwaar verkeer

Ri. 12B: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Lopikerweg Oost (oost)

T = Totaal

Ri. 12C: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Dijkgraaf

Blauw = Drukste vier aaneengesloten kwartieren

Ri. 12D: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Parallelweg N210 (zuid)

VAN	TOT	Richting 10				Richting 11				Richting 12A				Richting 12B				Richting 12C				Richting 12D				ARM D			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	15:15	20	2	1	23	105	9	12	126	0	0	0	0	7	0	0	7	3	1	0	4	0	0	0	0	135	12	13	160
15:15	15:30	23	1	2	26	116	8	7	131	0	0	0	0	3	1	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	142	10	9	161
15:30	15:45	18	2	1	21	126	8	4	138	0	0	0	0	7	1	1	9	0	0	0	0	0	0	0	0	151	11	6	168
15:45	16:00	44	1	1	46	131	5	6	142	0	0	0	0	4	1	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	179	7	7	193
16:00	16:15	29	3	3	35	138	8	6	152	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	169	11	9	189
16:15	16:30	37	2	1	40	175	9	5	189	0	0	0	0	8	0	0	8	1	0	0	1	0	0	0	0	221	11	6	238
16:30	16:45	54	2	3	59	169	9	3	181	0	0	0	0	10	0	0	10	1	0	0	1	1	0	0	1	235	11	6	252
16:45	17:00	35	2	1	38	162	7	0	169	0	0	0	0	9	0	0	9	1	1	0	2	1	0	0	1	208	10	1	219
17:00	17:15	32	2	1	35	187	9	3	199	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	226	11	4	241
17:15	17:30	47	1	1	49	154	4	6	164	0	0	0	0	10	0	0	10	3	0	0	3	0	0	0	0	214	5	7	226
17:30	17:45	46	2	2	50	186	5	4	195	0	0	0	0	10	0	0	10	1	0	0	1	0	1	0	1	243	8	6	257
17:45	18:00	34	1	6	41	184	7	4	195	0	0	0	0	4	1	0	5	1	0	0	1	0	0	0	0	223	9	10	242
18:00	18:15	36	0	2	38	172	2	5	179	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	215	2	7	224
18:15	18:30	31	1	0	32	141	4	5	150	0	0	0	0	7	0	1	8	2	0	0	2	0	0	0	0	181	5	6	192
18:30	18:45	22	1	0	23	106	4	4	114	0	0	0	0	3	0	0	3	3	0	0	3	0	0	0	0	134	5	4	143
18:45	19:00	23	0	0	23	109	4	6	119	0	0	0	0	4	0	0	4	3	0	0	3	0	0	0	0	139	4	6	149
15:00	19:00	531	23	25	579	2361	102	80	2543	0	0	0	0	102	4	2	108	19	2	0	21	2	1	0	3	3015	132	107	3254
17:00	18:00	159	6	10	175	711	25	17	753	0	0	0	0	31	1	0	32	5	0	0	5	0	1	0	1	906	33	27	966

VAN	TOT	Richting 1A				Richting 1B				Richting 1C				Richting 1D				Totaal richting 1			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	07:00	0	0	0	0	26	1	1	28	3	1	0	4	4	0	0	4	33	2	1	36
07:00	08:00	0	0	0	0	26	1	0	27	6	0	0	6	1	0	0	1	33	1	0	34
08:00	09:00	0	0	0	0	27	1	0	28	4	0	0	4	1	0	0	1	32	1	0	33
09:00	10:00	0	0	0	0	16	1	1	18	4	0	0	4	0	0	0	0	20	1	1	22
06:00	10:00	0	0	0	0	95	4	2	101	17	1	0	18	6	0	0	6	118	5	2	125

Ri. 1A: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

Ri. 1B: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

Ri. 1C: Van de Graafdijs naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

Ri. 1D: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 1A				Richting 1B				Richting 1C				Richting 1D				Totaal richting 1			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	16:00	0	0	0	0	18	1	1	20	3	0	0	3	0	0	0	0	21	1	1	23
16:00	17:00	0	0	0	0	24	3	0	27	7	0	0	7	0	0	0	0	31	3	0	34
17:00	18:00	0	0	0	0	21	0	0	21	5	0	0	5	0	0	0	0	26	0	0	26
18:00	19:00	0	0	0	0	19	0	0	19	3	0	0	3	0	0	0	0	22	0	0	22
15:00	19:00	0	0	0	0	82	4	1	87	18	0	0	18	0	0	0	0	100	4	1	105

VAN	TOT	Richting 2A				Richting 2B				Richting 2C				Richting 2D				Totaal richting 2			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	07:00	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5
07:00	08:00	0	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0	1	0	0	1	16	0	0	16
08:00	09:00	0	0	0	0	26	2	0	28	2	0	1	3	0	0	0	0	28	2	1	31
09:00	10:00	1	0	0	1	25	5	1	31	1	0	0	1	0	0	0	0	27	5	1	33
06:00	10:00	1	0	0	1	71	7	1	79	3	0	1	4	1	0	0	1	76	7	2	85

Ri. 2A: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 2B: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 2C: Van de Graafdijs naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 2D: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de Lopikerweg Oost (west)

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 2A				Richting 2B				Richting 2C				Richting 2D				Totaal richting 2			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	16:00	0	0	0	0	40	1	1	42	5	0	0	5	1	0	0	1	46	1	1	48
16:00	17:00	1	0	0	1	68	1	0	69	1	0	0	1	1	0	0	1	71	1	0	72
17:00	18:00	0	0	0	0	76	1	1	78	3	0	0	3	1	0	0	1	80	1	1	82
18:00	19:00	0	0	0	0	41	2	0	43	1	0	0	1	0	0	0	0	42	2	0	44
15:00	19:00	1	0	0	1	225	5	2	232	10	0	0	10	3	0	0	3	239	5	2	246

VAN	TOT	Richting 3A				Richting 3B				Richting 3C				Richting 3D				Totaal richting 3				ARM A			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	07:00	0	0	0	0	14	0	1	15	2	0	0	2	0	0	0	0	16	0	1	17	54	2	2	58
07:00	08:00	0	0	0	0	30	0	0	30	3	0	0	3	0	0	0	0	33	0	0	33	82	1	0	83
08:00	09:00	1	0	0	1	23	1	1	25	6	0	0	6	0	0	0	0	30	1	1	32	90	4	2	96
09:00	10:00	0	0	0	0	18	4	0	22	3	0	0	3	0	0	0	0	21	4	0	25	68	10	2	80
06:00	10:00	1	0	0	1	85	5	2	92	14	0	0	14	0	0	0	0	100	5	2	107	294	17	6	317

Ri. 3A: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

Ri. 3B: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

Ri. 3C: Van de Graafdiik naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

Ri. 3D: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 3A				Richting 3B				Richting 3C				Richting 3D				Totaal richting 3				ARM A			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	16:00	0	0	0	0	41	1	0	42	0	0	0	0	0	0	0	0	41	1	0	42	108	3	2	113
16:00	17:00	1	0	0	1	84	3	0	87	0	0	0	0	0	0	0	0	85	3	0	88	187	7	0	194
17:00	18:00	0	0	0	0	106	1	0	107	2	0	0	2	0	0	0	0	108	1	0	109	214	2	1	217
18:00	19:00	0	0	0	0	80	1	0	81	2	0	0	2	1	0	0	1	83	1	0	84	147	3	0	150
15:00	19:00	1	0	0	1	311	6	0	317	4	0	0	4	1	0	0	1	317	6	0	323	656	15	3	674

VAN	TOT	Richting 4A				Richting 4B				Richting 4C				Richting 4D				Richting 5				Richting 6				ARM B			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	07:00	0	0	0	0	91	1	0	92	3	0	0	3	0	0	0	0	647	12	33	692	2	0	0	2	743	13	33	789
07:00	08:00	0	0	0	0	150	0	0	150	0	0	0	0	1	0	0	1	848	17	11	876	11	0	1	12	1010	17	12	1039
08:00	09:00	0	0	0	0	171	2	1	174	2	1	0	3	0	0	0	0	703	9	28	740	6	0	0	6	882	12	29	923
09:00	10:00	0	0	0	0	44	0	1	45	4	1	0	5	0	0	0	0	423	11	34	468	14	0	0	14	485	12	35	532
06:00	10:00	0	0	0	0	456	3	2	461	9	2	0	11	1	0	0	1	2621	49	106	2776	33	0	1	34	3120	54	109	3283

Ri. 4A: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Parallelweg N210 (noord)

Ri. 4B: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Lopikerweg Oost (oost)

Ri. 4C: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Graafdiik

Ri. 4D: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Parallelweg N210 (zuid)

Ri. 5: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

Ri. 6: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Lopikerweg Oost (west)

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 4A				Richting 4B				Richting 4C				Richting 4D				Richting 5				Richting 6				ARM B			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	16:00	0	0	0	0	44	1	1	46	3	0	0	3	1	0	0	1	338	10	20	368	18	0	2	20	404	11	23	438
16:00	17:00	1	0	0	1	47	3	1	51	5	0	0	5	1	0	0	1	343	10	17	370	19	0	3	22	416	13	21	450
17:00	18:00	0	0	0	0	54	0	0	54	7	0	0	7	1	0	0	1	376	12	13	401	14	0	1	15	452	12	14	478
18:00	19:00	0	0	0	0	42	0	0	42	3	0	0	3	0	0	0	0	276	10	10	296	20	0	0	20	341	10	10	361
15:00	19:00	1	0	0	1	187	4	2	193	18	0	0	18	3	0	0	3	1333	42	60	1435	71	0	6	77	1613	46	68	1727

VAN	TOT	Richting 7				Richting 8A				Richting 8B				Richting 8C				Richting 8D				Richting 9				ARM C			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	07:00	4	1	1	6	0	0	0	0	29	0	0	29	1	0	0	1	1	0	0	1	81	6	5	92	116	7	6	129
07:00	08:00	5	0	1	6	0	0	0	0	36	0	0	36	0	0	0	0	0	0	0	0	98	6	8	112	139	6	9	154
08:00	09:00	10	0	0	10	1	0	0	1	47	0	0	47	1	0	0	1	1	0	0	1	89	2	1	92	149	2	1	152
09:00	10:00	11	0	0	11	1	0	0	1	27	1	0	28	3	0	0	3	0	0	0	0	65	3	4	72	107	4	4	115
06:00	10:00	30	1	2	33	2	0	0	2	139	1	0	140	5	0	0	5	2	0	0	2	333	17	18	368	511	19	20	550

Ri. 7: Van de Lopikerweg Oost (west) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

Ri. 8A: Van de Lopikerweg Oost (west) naar de Parallelweg N210 (noord)

Ri. 8B: Van de Lopikerweg Oost (west) naar de Lopikerweg Oost (oost)

Ri. 8C: Van de Lopikerweg Oost (west) naar de Dijkgraaf

Ri. 8D: Van de Lopikerweg Oost (west) naar de Parallelweg N210 (zuid)

Ri. 9: Van de Lopikerweg Oost (west) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

L = licht verkeer

M = middelwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 7				Richting 8A				Richting 8B				Richting 8C				Richting 8D				Richting 9				ARM C			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	16:00	15	1	0	16	0	0	0	0	32	0	0	32	2	0	0	2	1	1	0	2	60	2	3	65	110	4	3	117
16:00	17:00	23	0	0	23	0	0	0	0	25	0	0	25	5	1	0	6	0	1	0	1	55	2	2	59	108	4	2	114
17:00	18:00	18	0	0	18	1	0	0	1	35	0	0	35	4	0	0	4	0	0	0	0	62	4	5	71	120	4	5	129
18:00	19:00	10	0	1	11	0	0	0	0	21	0	0	21	5	0	0	5	1	0	0	1	59	0	4	63	96	0	5	101
15:00	19:00	66	1	1	68	1	0	0	1	113	0	0	113	16	1	0	17	2	2	0	4	236	8	14	258	434	12	15	461

VAN	TOT	Richting 10				Richting 11				Richting 12A				Richting 12B				Richting 12C				Richting 12D				ARM D			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	07:00	16	0	0	16	146	18	15	179	0	0	0	0	9	0	0	9	2	0	0	2	0	0	0	0	173	18	15	206
07:00	08:00	36	2	4	42	262	30	26	318	0	0	0	0	15	0	1	16	1	0	0	1	1	0	0	1	315	32	31	378
08:00	09:00	55	4	1	60	264	23	23	310	0	0	0	0	20	0	3	23	0	0	0	0	0	0	0	0	339	27	27	393
09:00	10:00	36	4	2	42	218	19	15	252	0	0	0	0	16	0	0	16	1	0	1	2	0	0	0	0	271	23	18	312
06:00	10:00	143	10	7	160	890	90	79	1059	0	0	0	0	60	0	4	64	4	0	1	5	1	0	0	1	1098	100	91	1289

Ri. 10: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 11: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

Ri. 12A: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Parallelweg N210 (noord)

Ri. 12B: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Lopikerweg Oost (oost)

Ri. 12C: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Dijkgraaf

Ri. 12D: Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Parallelweg N210 (zuid)

L = licht verkeer

M = middelwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 10				Richting 11				Richting 12A				Richting 12B				Richting 12C				Richting 12D				ARM D			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	16:00	105	6	5	116	478	30	29	537	0	0	0	0	21	3	1	25	3	1	0	4	0	0	0	0	607	40	35	682
16:00	17:00	155	9	8	172	644	33	14	691	0	0	0	0	29	0	0	29	3	1	0	4	2	0	0	2	833	43	22	898
17:00	18:00	159	6	10	175	711	25	17	753	0	0	0	0	31	1	0	32	5	0	0	5	0	1	0	1	906	33	27	966
18:00	19:00	112	2	2	116	528	14	20	562	0	0	0	0	21	0	1	22	8	0	0	8	0	0	0	0	669	16	23	708
15:00	19:00	531	23	25	579	2361	102	80	2543	0	0	0	0	102	4	2	108	19	2	0	21	2	1	0	3	3015	132	107	3254

		Doorsnede Lopikerweg Oost (oost)				Doorsnede N210 M.A.Reinaldaweg (zuid)				Doorsnede Lopikerweg Oost (west)				Doorsnede N210 M.A.Reinaldaweg (noord)			
		Ri. 1+2+3+4+8+12				Ri. 4+5+6+3+7+11				Ri. 7+8+9+2+6+10				Ri. 10+11+12+1+5+9			
VAN	TOT	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	07:00	190	3	2	195	909	32	50	991	139	7	6	152	934	38	54	1026
07:00	08:00	286	1	1	288	1310	47	39	1396	202	8	14	224	1294	56	50	1400
08:00	09:00	333	7	6	346	1186	36	53	1275	238	8	3	249	1163	39	56	1258
09:00	10:00	164	12	4	180	735	35	50	820	184	13	7	204	779	38	57	874
06:00	10:00	973	23	13	1009	4140	150	192	4482	763	36	30	829	4170	171	217	4558

L = licht verkeer
M = middelzwaar verkeer
Z = zwaar verkeer
T = Totaal

		Doorsnede Lopikerweg Oost (oost)				Doorsnede N210 M.A.Reinaldaweg (zuid)				Doorsnede Lopikerweg Oost (west)				Doorsnede N210 M.A.Reinaldaweg (noord)			
		Ri. 1+2+3+4+8+12				Ri. 4+5+6+3+7+11				Ri. 7+8+9+2+6+10				Ri. 10+11+12+1+5+9			
VAN	TOT	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	16:00	215	9	4	228	938	43	52	1033	279	11	11	301	1026	53	59	1138
16:00	17:00	305	13	1	319	1168	49	35	1252	353	14	13	380	1262	58	41	1361
17:00	18:00	352	4	1	357	1289	38	31	1358	373	11	17	401	1370	49	45	1464
18:00	19:00	248	3	1	252	962	25	31	1018	270	4	7	281	1026	26	37	1089
15:00	19:00	1120	29	7	1156	4357	155	149	4661	1275	40	48	1363	4684	186	182	5052

OCHTENDPERIODE

Van	Tot	Richting												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Totaal
06:00	06:15	18	1	6	20	176	0	1	10	19	3	44	0	297
06:15	06:30	3	1	6	14	153	0	2	6	26	1	40	5	256
06:30	06:45	13	3	4	23	199	0	2	9	26	8	48	2	335
06:45	07:00	5	0	3	39	221	2	4	6	32	4	80	4	399
07:00	07:15	8	5	9	22	207	3	4	9	20	9	76	1	371
07:15	07:30	12	2	11	31	221	1	1	6	30	17	99	14	444
07:30	07:45	10	3	6	50	258	4	2	14	45	6	104	1	502
07:45	08:00	5	6	7	48	215	6	1	7	33	18	95	4	444
08:00	08:15	6	6	9	64	217	1	1	13	25	10	84	7	441
08:15	08:30	18	11	6	60	223	3	3	13	30	8	93	5	472
08:30	08:45	5	8	10	43	203	0	4	13	23	20	101	3	432
08:45	09:00	5	9	9	14	145	2	2	11	17	26	79	13	331
09:00	09:15	4	6	9	21	165	2	6	6	18	15	76	4	332
09:15	09:30	4	12	1	11	134	3	2	11	32	9	67	2	287
09:30	09:45	8	7	9	9	127	8	1	10	14	13	64	7	274
09:45	10:00	9	13	9	11	99	1	2	6	17	10	79	7	260
06:00	07:00	39	5	19	96	748	2	8	31	103	16	211	11	1286
07:00	08:00	35	16	33	151	901	14	8	36	127	49	372	20	1760
08:00	09:00	34	34	34	180	787	6	10	50	95	64	356	28	1675
08:00	10:00	24	37	27	52	525	14	11	33	80	47	284	20	1152

Richting 1	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)
Richting 2	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Lopikerweg Oost (west)
Richting 3	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)
Richting 4	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Lopikerweg Oost (oost)
Richting 5	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)
Richting 6	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Lopikerweg Oost (west)
Richting 7	Van de Lopikerweg Oost (west) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)
Richting 8	Van de Lopikerweg Oost (west) naar de Lopikerweg Oost (oost)
Richting 9	Van de Lopikerweg Oost (west) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)
Richting 10	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Lopikerweg Oost (west)
Richting 11	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)
Richting 12	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Lopikerweg Oost (oost)

MIDDAGPERIODE

Van	Tot	Richting												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Totaal
15:00	15:15	3	18	15	17	92	7	4	7	12	26	149	12	359
15:15	15:30	6	5	15	13	101	6	5	8	24	30	146	5	362
15:30	15:45	13	17	7	11	87	8	18	12	14	24	148	11	369
15:45	16:00	3	10	6	12	124	2	3	10	21	48	154	6	398
16:00	16:15	8	16	18	9	85	1	8	10	21	41	165	2	382
16:15	16:30	11	23	15	18	96	8	3	7	18	43	201	9	451
16:30	16:45	10	16	24	19	126	7	7	6	10	65	190	12	490
16:45	17:00	8	18	33	16	94	11	5	11	15	41	173	13	435
17:00	17:15	7	27	29	20	143	4	4	6	21	38	208	7	513
17:15	17:30	4	20	36	18	106	4	5	10	22	51	175	13	463
17:30	17:45	8	18	19	13	99	7	6	8	15	54	204	13	462
17:45	18:00	7	20	26	11	80	2	3	16	24	51	205	7	450
18:00	18:15	6	20	23	12	83	2	5	5	19	41	188	7	409
18:15	18:30	6	7	24	13	97	1	1	11	12	33	160	12	375
18:30	18:45	5	10	22	8	65	8	4	8	23	24	122	6	304
18:45	19:00	5	9	16	12	72	9	3	3	16	23	130	7	304
15:00	16:00	25	50	43	52	403	23	30	37	71	127	596	33	1487
16:00	17:00	36	73	90	61	401	27	23	33	63	189	729	36	1757
17:00	18:00	26	84	110	62	427	17	18	40	81	193	791	39	1886
18:00	19:00	22	45	85	45	316	20	13	27	69	120	599	32	1392

Richting 1	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)
Richting 2	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Lopikerweg Oost (west)
Richting 3	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)
Richting 4	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Lopikerweg Oost (oost)
Richting 5	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)
Richting 6	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Lopikerweg Oost (west)
Richting 7	Van de Lopikerweg Oost (west) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)
Richting 8	Van de Lopikerweg Oost (west) naar de Lopikerweg Oost (oost)
Richting 9	Van de Lopikerweg Oost (west) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)
Richting 10	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Lopikerweg Oost (west)
Richting 11	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)
Richting 12	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Lopikerweg Oost (oost)

OCHTENDPERIODE

Van	Tot	Arm A			Tot.	Arm B			Tot.	Arm C			Tot.	Arm D			Tot.
		1	2	3		4	5	6		7	8	9		10	11	12	
06:00	06:15	18	1	6	25	20	176	0	195	1	10	19	30	3	44	0	47
06:15	06:30	3	1	6	10	14	153	0	167	2	6	26	34	1	40	5	46
06:30	06:45	13	3	4	20	23	199	0	222	2	9	26	37	8	48	2	58
06:45	07:00	5	0	3	8	39	221	2	262	4	6	32	42	4	80	4	88
07:00	07:15	8	5	9	22	22	207	3	232	4	9	20	32	9	76	1	85
07:15	07:30	12	2	11	25	31	221	1	253	1	6	30	37	17	99	14	129
07:30	07:45	10	3	6	19	50	258	4	312	2	14	45	61	6	104	1	111
07:45	08:00	5	6	7	18	48	215	6	269	1	7	33	41	18	95	4	116
08:00	08:15	6	6	9	21	64	217	1	281	1	13	25	39	10	84	7	101
08:15	08:30	18	11	6	35	60	223	3	285	3	13	30	46	8	93	5	106
08:30	08:45	5	8	10	23	43	203	0	246	4	13	23	40	20	101	3	123
08:45	09:00	5	9	9	23	14	145	2	161	2	11	17	30	26	79	13	118
09:00	09:15	4	6	9	19	21	165	2	188	6	6	18	30	15	76	4	95
09:15	09:30	4	12	1	17	11	134	3	148	2	11	32	45	9	67	2	78
09:30	09:45	8	7	9	23	9	127	8	144	1	10	14	24	13	64	7	84
09:45	10:00	9	13	9	30	11	99	1	111	2	6	17	25	10	79	7	95
06:00	07:00	39	5	19	62	96	748	2	845	8	31	103	142	16	211	11	238
07:00	08:00	35	16	33	84	151	901	14	1066	8	36	127	171	49	372	20	441
08:00	09:00	34	34	34	101	180	787	6	973	10	50	95	155	64	356	28	447
08:00	10:00	24	37	27	88	52	525	14	591	11	33	80	123	47	284	20	351

Arm A:	Richting 1	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)
	Richting 2	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Lopikerweg Oost (west)
	Richting 3	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)
Arm B:	Richting 4	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Lopikerweg Oost (oost)
	Richting 5	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)
	Richting 6	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Lopikerweg Oost (west)
Arm C:	Richting 7	Van de Lopikerweg Oost (west) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)
	Richting 8	Van de Lopikerweg Oost (west) naar de Lopikerweg Oost (oost)
	Richting 9	Van de Lopikerweg Oost (west) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)
Arm D:	Richting 10	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Lopikerweg Oost (west)
	Richting 11	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)
	Richting 12	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Lopikerweg Oost (oost)

MIDDAGPERIODE

Van	Tot	Arm A			Tot.	Arm B			Tot.	Arm C			Tot.	Arm D			Tot.
		1	2	3		4	5	6		7	8	9		10	11	12	
15:00	15:15	3	18	15	36	17	92	7	115	4	7	12	23	26	149	12	186
15:15	15:30	6	5	15	26	13	101	6	120	5	8	24	37	30	146	5	180
15:30	15:45	13	17	7	37	11	87	8	106	18	12	14	44	24	148	11	183
15:45	16:00	3	10	6	19	12	124	2	138	3	10	21	34	48	154	6	207
16:00	16:15	8	16	18	41	9	85	1	95	8	10	21	38	41	165	2	208
16:15	16:30	11	23	15	49	18	96	8	121	3	7	18	28	43	201	9	253
16:30	16:45	10	16	24	49	19	126	7	152	7	6	10	23	65	190	12	267
16:45	17:00	8	18	33	59	16	94	11	121	5	11	15	30	41	173	13	226
17:00	17:15	7	27	29	63	20	143	4	167	4	6	21	31	38	208	7	253
17:15	17:30	4	20	36	60	18	106	4	128	5	10	22	37	51	175	13	239
17:30	17:45	8	18	19	45	13	99	7	119	6	8	15	29	54	204	13	270
17:45	18:00	7	20	26	53	11	80	2	93	3	16	24	43	51	205	7	262
18:00	18:15	6	20	23	49	12	83	2	97	5	5	19	28	41	188	7	236
18:15	18:30	6	7	24	37	13	97	1	111	1	11	12	24	33	160	12	204
18:30	18:45	5	10	22	37	8	65	8	81	4	8	23	35	24	122	6	152
18:45	19:00	5	9	16	30	12	72	9	93	3	3	16	22	23	130	7	160
15:00	16:00	25	50	43	118	52	403	23	478	30	37	71	137	127	596	33	755
16:00	17:00	36	73	90	198	61	401	27	488	23	33	63	119	189	729	36	953
17:00	18:00	26	84	110	220	62	427	17	505	18	40	81	139	193	791	39	1023
18:00	19:00	22	45	85	152	45	316	20	381	13	27	69	109	120	599	32	751

Arm A:	Richting 1	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)
	Richting 2	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Lopikerweg Oost (west)
	Richting 3	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)
Arm B:	Richting 4	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Lopikerweg Oost (oost)
	Richting 5	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)
	Richting 6	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid) naar de Lopikerweg Oost (west)
Arm C:	Richting 7	Van de Lopikerweg Oost (west) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)
	Richting 8	Van de Lopikerweg Oost (west) naar de Lopikerweg Oost (oost)
	Richting 9	Van de Lopikerweg Oost (west) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)
Arm D:	Richting 10	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Lopikerweg Oost (west)
	Richting 11	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)
	Richting 12	Van de N210 M.A. Reinaldaweg (noord) naar de Lopikerweg Oost (oost)

Van	Tot	Richting												Tot.
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
07:30	08:30	39	26	28	221	912	14	7	47	132	42	375	17	1858
16:30	17:30	28	81	121	73	468	26	21	33	67	194	746	45	1900

VAN	TOT	Richting 1A				Richting 2A				Richting 3A				Richting B=>C				Richting B=>D				Richting B=>E				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15	06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30	06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45	07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	1
07:00	07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15	07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30	07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45	08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00	08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1
08:15	08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30	08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45	09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00	09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15	09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30	09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45	10:00	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1
06:00	10:00	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	3	0	0	3	3

Ri. 1A: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

Ri. 2A: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 3A: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

Ri. B=>C: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Lopikerweg Oost (oost)

Ri. B=>D: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Graafdiijk

Ri. B=>E: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Parallelweg N210 (zuid)

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 1A				Richting 2A				Richting 3A				Richting B=>C				Richting B=>D				Richting B=>E				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0	2
15:15	15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
15:30	15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
15:45	16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
16:00	16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	2	0	0	2
16:15	16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
16:30	16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
16:45	17:00	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
17:00	17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
17:15	17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
17:30	17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
17:45	18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
18:00	18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
18:15	18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
18:30	18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
18:45	19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
15:00	19:00	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	3	6	0	0	6

VAN	TOT	Richting 1B				Richting 2B				Richting 3B				Richting C=>B				Richting C=>D				Richting C=>E				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	06:15	12	1	0	13	1	0	0	1	5	0	0	5	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	19	1	0	20
06:15	06:30	3	0	0	3	1	0	0	1	3	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	1	8
06:30	06:45	8	0	1	9	3	0	0	3	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	1	16
06:45	07:00	3	0	0	3	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5
07:00	07:15	6	1	0	7	4	0	0	4	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	18	1	0	19
07:15	07:30	8	0	0	8	2	0	0	2	11	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	21
07:30	07:45	7	0	0	7	3	0	0	3	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	17	0	0	17
07:45	08:00	5	0	0	5	6	0	0	6	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	17
08:00	08:15	5	0	0	5	2	1	0	3	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	15	1	0	16
08:15	08:30	14	1	0	15	9	0	0	9	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	29	1	0	30
08:30	08:45	4	0	0	4	8	0	0	8	5	1	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	19	1	1	21
08:45	09:00	4	0	0	4	7	1	0	8	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	1	0	19
09:00	09:15	3	0	0	3	2	2	0	4	4	2	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	4	0	13
09:15	09:30	3	0	0	3	8	1	1	10	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	1	1	14
09:30	09:45	4	0	1	5	5	1	0	6	6	1	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	2	1	18
09:45	10:00	6	1	0	7	10	1	0	11	7	1	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	3	0	26
06:00	10:00	95	4	2	101	71	7	1	79	85	5	2	92	0	0	0	0	1	0	0	1	7	0	0	7	259	16	5	280

Ri. 1B: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

Ri. 2B: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 3B: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

Ri. C=>B: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Parallelweg N210 (noord)

Ri. C=>D: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Graafdiijk

Ri. C=>E: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Parallelweg N210 (zuid)

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 1B				Richting 2B				Richting 3B				Richting C=>B				Richting C=>D				Richting C=>E				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	15:15	3	0	0	3	12	1	1	14	13	1	0	14	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	30	2	1	33
15:15	15:30	3	0	0	3	4	0	0	4	15	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	23	0	0	23
15:30	15:45	9	1	1	11	15	0	0	15	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31	1	1	33
15:45	16:00	3	0	0	3	9	0	0	9	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	19	0	0	19
16:00	16:15	3	1	0	4	14	1	0	15	18	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	36	2	0	38
16:15	16:30	9	0	0	9	23	0	0	23	14	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	48	0	0	48
16:30	16:45	6	1	0	7	14	0	0	14	22	1	0	23	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	44	2	0	46
16:45	17:00	6	1	0	7	17	0	0	17	30	2	0	32	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	58	3	0	61
17:00	17:15	6	0	0	6	24	1	0	25	28	0	0	28	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	62	1	0	63
17:15	17:30	3	0	0	3	20	0	0	20	33	1	0	34	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	57	1	0	58
17:30	17:45	7	0	0	7	14	0	1	15	19	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	41	0	1	42
17:45	18:00	5	0	0	5	18	0	0	18	26	0	0	26	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	53	0	0	53
18:00	18:15	5	0	0	5	18	1	0	19	21	0	0	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44	1	0	45
18:15	18:30	4	0	0	4	6	0	0	6	24	0	0	24	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	35	0	0	35
18:30	18:45	5	0	0	5	10	0	0	10	19	1	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	1	0	35
18:45	19:00	5	0	0	5	7	1	0	8	16	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28	1	0	29
15:00	19:00	82	4	1	87	225	5	2	232	311	6	0	317	0	0	0	0	1	0	0	1	24	0	0	24	643	15	3	661

VAN	TOT	Richting 1C				Richting 2C				Richting 3C				Richting D=>B				Richting D=>C				Richting D=>E				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	06:15	2	1	0	3	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	4
06:15	06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30	06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45	07:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2
07:00	07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2
07:15	07:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3
07:30	07:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3
07:45	08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
08:00	08:15	1	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	3
08:15	08:30	1	0	0	1	2	0	0	2	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	7	0	0	7
08:30	08:45	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2
08:45	09:00	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	4	0	0	4
09:00	09:15	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	5	0	0	5
09:15	09:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
09:30	09:45	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	3	0	0	3
09:45	10:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
06:00	10:00	17	1	0	18	3	0	1	4	14	0	0	14	0	0	0	0	1	0	0	1	4	0	0	4	39	1	1	41

Ri. 1C: Van de GraafdiJK naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

Ri. 2C: Van de GraafdiJK naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 3C: Van de GraafdiJK naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

Ri. D=>B: Van de GraafdiJK naar de Parallelweg N210 (noord)

Ri. D=>C: Van de GraafdiJK naar de Lopikerweg Oost (oost)

Ri. D=>E: Van de GraafdiJK naar de Parallelweg N210 (zuid)

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 1C				Richting 2C				Richting 3C				Richting D=>B				Richting D=>C				Richting D=>E				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	15:15	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	3
15:15	15:30	3	0	0	3	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5
15:30	15:45	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	4	0	0	4
15:45	16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1
16:00	16:15	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	4	0	0	4
16:15	16:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	3	0	0	3
16:30	16:45	2	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	6	0	0	6
16:45	17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	5	0	0	5
17:00	17:15	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	5	0	0	5
17:15	17:30	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	4	0	0	4	7	0	0	7
17:30	17:45	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	4	0	0	4
17:45	18:00	2	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	8	0	0	8
18:00	18:15	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	4	0	0	4
18:15	18:30	2	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3
18:30	18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0	2
18:45	19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1
15:00	19:00	18	0	0	18	10	0	0	10	4	0	0	4	1	0	0	1	2	0	0	2	30	0	0	30	65	0	0	65

VAN	TOT	Richting 1D				Richting 2D				Richting 3D				Richting E=>B				Richting E=>C				Richting E=>D				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	06:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	
06:15	06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06:30	06:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0	0	3	1	0	4
06:45	07:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	
07:00	07:15	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	3
07:15	07:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2
07:30	07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	3
07:45	08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1
08:00	08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0	7	0	0	7
08:15	08:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2
08:30	08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	3	0	0	3	1	0	0	1	5	0	0	5
08:45	09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1
09:00	09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15	09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30	09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45	10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1
06:00	10:00	6	0	0	6	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	18	1	0	19	3	0	0	3	30	1	0	31

Ri. 1D: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (noord)

Ri. 2D: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 3D: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de N210 M.A. Reinaldaweg (zuid)

Ri. E=>B: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de Parallelweg N210 (noord)

Ri. E=>C: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de Lopikerweg Oost (oost)

Ri. E=>D: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de Graafdiijk

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 1D				Richting 2D				Richting 3D				Richting E=>B				Richting E=>C				Richting E=>D				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1
15:15	15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30	15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45	16:00	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2
16:00	16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1
16:15	16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1
16:30	16:45	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	2	5	0	0	5
16:45	17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1
17:00	17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1
17:15	17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2
17:30	17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1
17:45	18:00	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0	2
18:00	18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
18:15	18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2
18:30	18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45	19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00	19:00	0	0	0	0	3	0	0	3	1	0	0	1	1	0	0	1	9	0	0	9	6	0	0	6	20	0	0	20

VAN	TOT	Richting 1A				Richting 2A				Richting 3A				Richting B=>C				Richting B=>D				Richting B=>E				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	
07:00	08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
08:00	09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	
09:00	10:00	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	
06:00	10:00	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	3	0	0	3	

Ri. 1A: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de N210 M.A. Reinaldweg (noord)

Ri. 2A: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 3A: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de N210 M.A. Reinaldweg (zuid)

Ri. B=>C: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Lopikerweg Oost (oost)

Ri. B=>D: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Graafdiijk

Ri. B=>E: Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Parallelweg N210 (zuid)

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 1A				Richting 2A				Richting 3A				Richting B=>C				Richting B=>D				Richting B=>E				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0	2
16:00	17:00	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	4	0	0	4
17:00	18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
18:00	19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
15:00	19:00	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	3	6	0	0	6

UURINTENSITEITEN - LOPIKERWEG OOST (OOST)

VAN	TOT	Richting 1B				Richting 2B				Richting 3B				Richting C=>B				Richting C=>D				Richting C=>E				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	07:00	26	1	1	28	5	0	0	5	14	0	1	15	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	46	1	2	49
07:00	08:00	26	1	0	27	15	0	0	15	30	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	73	1	0	74	
08:00	09:00	27	1	0	28	26	2	0	28	23	1	1	25	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	81	4	1	86	
09:00	10:00	16	1	1	18	25	5	1	31	18	4	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	59	10	2	71	
06:00	10:00	95	4	2	101	71	7	1	79	85	5	2	92	0	0	0	0	1	0	0	1	7	0	0	7	259	16	5	280

Ri. 1B: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldweg (noord)

Ri. 2B: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 3B: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de N210 M.A. Reinaldweg (zuid)

Ri. C=>B: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Parallelweg N210 (noord)

Ri. C=>D: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Graafdiijk

Ri. C=>E: Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Parallelweg N210 (zuid)

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 1B				Richting 2B				Richting 3B				Richting C=>B				Richting C=>D				Richting C=>E				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	16:00	18	1	1	20	40	1	1	42	41	1	0	42	0	0	0	0	1	0	0	1	3	0	0	3	103	3	2	108
16:00	17:00	24	3	0	27	68	1	0	69	84	3	0	87	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10	186	7	0	193	
17:00	18:00	21	0	0	21	76	1	1	78	106	1	0	107	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10	213	2	1	216	
18:00	19:00	19	0	0	19	41	2	0	43	80	1	0	81	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	141	3	0	144	
15:00	19:00	82	4	1	87	225	5	2	232	311	6	0	317	0	0	0	0	1	0	0	1	24	0	0	24	643	15	3	661

VAN	TOT	Richting 1C				Richting 2C				Richting 3C				Richting D=>B				Richting D=>C				Richting D=>E				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	07:00	3	1	0	4	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1	0	6
07:00	08:00	6	0	0	6	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	9
08:00	09:00	4	0	0	4	2	0	1	3	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	15	0	1	16
09:00	10:00	4	0	0	4	1	0	0	1	3	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	10	0	0	10
06:00	10:00	17	1	0	18	3	0	1	4	14	0	0	14	0	0	0	0	1	0	0	1	4	0	0	4	39	1	1	41

Ri. 1C: Van de Graafdijs naar de N210 M.A. Reinaldweg (noord)

Ri. 2C: Van de Graafdijs naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 3C: Van de Graafdijs naar de N210 M.A. Reinaldweg (zuid)

Ri. D=>B: Van de Graafdijs naar de Parallelweg N210 (noord)

Ri. D=>C: Van de Graafdijs naar de Lopikerweg Oost (oost)

Ri. D=>E: Van de Graafdijs naar de Parallelweg N210 (zuid)

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 1C				Richting 2C				Richting 3C				Richting D=>B				Richting D=>C				Richting D=>E				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	16:00	3	0	0	3	5	0	0	5	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	3	0	0	3	13	0	0	13
16:00	17:00	7	0	0	7	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10	18	0	0	18
17:00	18:00	5	0	0	5	3	0	0	3	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	13	0	0	13	24	0	0	24
18:00	19:00	3	0	0	3	1	0	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	10	0	0	10
15:00	19:00	18	0	0	18	10	0	0	10	4	0	0	4	1	0	0	1	2	0	0	2	30	0	0	30	65	0	0	65

UURINTENSITEITEN - PARALLELWEG N210 (ZUID)

VAN	TOT	Richting 1D				Richting 2D				Richting 3D				Richting E=>B				Richting E=>C				Richting E=>D				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
06:00	07:00	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0	0	5	1	0	6
07:00	08:00	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	6	0	0	6	0	0	0	0	9	0	0	9
08:00	09:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	11	0	0	11	2	0	0	2	15	0	0	15
09:00	10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1
06:00	10:00	6	0	0	6	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	18	1	0	19	3	0	0	3	30	1	0	31

Ri. 1D: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de N210 M.A. Reinaldweg (noord)

Ri. 2D: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de Lopikerweg Oost (west)

Ri. 3D: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de N210 M.A. Reinaldweg (zuid)

Ri. E=>B: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de Parallelweg N210 (noord)

Ri. E=>C: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de Lopikerweg Oost (oost)

Ri. E=>D: Van de Parallelweg N210 (zuid) naar de Graafdijs

L = licht verkeer

M = middelzwaar verkeer

Z = zwaar verkeer

T = Totaal

VAN	TOT	Richting 1D				Richting 2D				Richting 3D				Richting E=>B				Richting E=>C				Richting E=>D				TOTAAL			
		L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T	L	M	Z	T
15:00	16:00	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	3	0	0	3
16:00	17:00	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0	2	4	0	0	4	8	0	0	8
17:00	18:00	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	2	0	0	2	6	0	0	6
18:00	19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	3	0	0	3
15:00	19:00	0	0	0	0	3	0	0	3	1	0	0	1	1	0	0	1	9	0	0	9	6	0	0	6	20	0	0	20

OCHTENDPERIODE

Van	Tot	REGULIERE STROMEN												Totaal	RESTSTROMEN			Totaal
		B=>C	B=>D/E	B=>G	C=>B	C=>D/E	C=>G	D/E=>B	D/E=>C	D/E=>G	G=>B	G=>C	G=>D/E		B=>H	C=>H	H=>B	
06:00	06:15	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	3	0	0	0	0
06:15	06:30	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	4	0	0	1	1
06:30	06:45	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	3	0	0	0	0
06:45	07:00	0	0	0	0	0	0	7	0	1	2	1	5	16	0	0	1	1
07:00	07:15	0	0	0	1	0	1	4	1	4	1	1	3	16	1	0	3	4
07:15	07:30	0	2	0	0	3	0	3	1	3	2	0	3	17	0	1	1	2
07:30	07:45	0	1	0	0	1	0	1	1	1	2	1	5	13	1	1	0	2
07:45	08:00	0	1	0	0	3	0	1	0	4	0	0	3	12	0	1	1	2
08:00	08:15	1	0	0	0	0	0	7	2	5	10	1	2	28	0	0	1	1
08:15	08:30	0	0	1	0	0	0	6	0	4	3	0	3	17	0	0	1	1
08:30	08:45	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	3	0	0	0	0
08:45	09:00	0	2	0	0	0	0	1	0	5	0	0	2	10	0	0	1	1
09:00	09:15	0	3	0	0	0	0	1	0	1	3	0	3	11	0	0	0	0
09:15	09:30	0	1	0	0	0	0	2	2	2	9	0	2	18	2	0	0	2
09:30	09:45	0	1	0	2	0	0	0	0	1	0	0	2	6	2	0	2	4
09:45	10:00	0	2	0	1	0	0	2	0	0	0	0	1	6	0	0	0	0
06:00	07:00	1	0	0	1	0	0	10	0	3	3	1	7	26	0	0	2	2
07:00	08:00	0	4	0	1	7	1	9	3	12	5	2	14	58	2	3	5	10
08:00	09:00	1	2	1	0	0	1	14	2	14	14	1	8	58	0	0	3	3
08:00	10:00	0	7	0	3	0	0	5	2	4	12	0	8	41	4	0	2	6

VAN B	B=>C	Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Lopikerweg Oost (oost)
	B=>D/E	Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Graafdiijk/Parallelweg N210 (zuid)
	B=>G	Van de Parallelweg N210 (noord) naar het fietspad Lopikerweg Oost (west)
VAN C	C=>B	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Parallelweg N210 (noord)
	C=>D/E	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Graafdiijk/Parallelweg N210 (zuid)
	C=>G	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar het fietspad Lopikerweg Oost (west)
VAN D/E	D/E=>B	Van de Parallelweg N210 (zuid)/Graafdiijk naar de Parallelweg N210 (noord)
	D/E=>C	Van de Parallelweg N210 (zuid)/Graafdiijk naar de Lopikerweg Oost (oost)
	D/E=>G	Van de Parallelweg N210 (zuid)/Graafdiijk naar het fietspad Lopikerweg Oost (west)
VAN G	G=>B	Van het fietspad Lopikerweg Oost (west) naar de Parallelweg N210 (noord)
	G=>C	Van het fietspad Lopikerweg Oost (west) naar de Lopikerweg Oost (oost)
	G=>D/E	Van het fietspad Lopikerweg Oost (west) naar de Graafdiijk/Parallelweg N210 (zuid)
REST-STROMEN	B=>H	Van de Parallelweg N210 (noord) naar de voetgangersoversteek Lopikerweg Oost (west)
	C=>H	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de voetgangersoversteek Lopikerweg Oost (west)
	H=>B	Van de voetgangersoversteek Lopikerweg Oost (west) naar de Parallelweg N210 (noord)

MIDDAGPERIODE

Van	Tot	REGULIERE STROMEN												Totaal	RESTSTROMEN			Totaal
		B=>C	B=>D/E	B=>G	C=>B	C=>D/E	C=>G	D/E=>B	D/E=>C	D/E=>G	G=>B	G=>C	G=>D/E		B=>H	C=>H	H=>B	
15:00	15:15	0	1	2	0	0	0	1	0	1	0	0	2	7	2	0	0	2
15:15	15:30	0	1	0	0	1	0	0	0	3	0	1	2	8	0	0	0	0
15:30	15:45	0	0	0	0	1	0	0	0	8	0	0	0	9	3	0	0	3
15:45	16:00	0	1	0	0	2	1	0	0	0	0	1	0	5	4	0	0	4
16:00	16:15	0	2	0	0	1	1	1	0	1	0	1	3	10	4	0	0	4
16:15	16:30	0	2	0	0	0	0	1	0	5	0	0	1	9	3	0	0	3
16:30	16:45	0	3	0	0	0	0	2	3	7	0	0	0	15	4	0	0	4
16:45	17:00	0	3	0	0	1	0	1	0	5	0	0	4	14	2	0	0	2
17:00	17:15	0	1	0	0	0	0	0	0	2	1	0	6	10	7	0	0	7
17:15	17:30	1	2	0	0	1	2	0	0	3	0	0	3	12	3	2	0	5
17:30	17:45	0	2	0	1	0	0	1	0	4	1	2	1	12	3	0	1	4
17:45	18:00	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	3	6	0	0	0	0
18:00	18:15	1	1	0	1	0	1	0	0	1	0	0	2	7	5	0	0	5
18:15	18:30	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
18:30	18:45	0	1	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	4	0	0	0	0
18:45	19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0
15:00	16:00	0	3	2	0	4	1	1	0	12	0	2	4	29	9	0	0	9
16:00	17:00	0	10	0	0	2	1	5	3	18	0	1	8	48	13	0	0	13
17:00	18:00	1	6	0	1	1	2	2	0	10	2	2	13	40	13	2	1	16
18:00	19:00	1	2	0	1	3	1	0	0	4	0	0	2	14	5	0	0	5

VAN B	B=>C	Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Lopikerweg Oost (oost)
	B=>D/E	Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Graafdiijk/Parallelweg N210 (zuid)
	B=>G	Van de Parallelweg N210 (noord) naar het fietspad Lopikerweg Oost (west)
VAN C	C=>B	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Parallelweg N210 (noord)
	C=>D/E	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Graafdiijk/Parallelweg N210 (zuid)
	C=>G	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar het fietspad Lopikerweg Oost (west)
VAN D/E	D/E=>B	Van de Parallelweg N210 (zuid)/Graafdiijk naar de Parallelweg N210 (noord)
	D/E=>C	Van de Parallelweg N210 (zuid)/Graafdiijk naar de Lopikerweg Oost (oost)
	D/E=>G	Van de Parallelweg N210 (zuid)/Graafdiijk naar het fietspad Lopikerweg Oost (west)
VAN G	G=>B	Van het fietspad Lopikerweg Oost (west) naar de Parallelweg N210 (noord)
	G=>C	Van het fietspad Lopikerweg Oost (west) naar de Lopikerweg Oost (oost)
	G=>D/E	Van het fietspad Lopikerweg Oost (west) naar de Graafdiijk/Parallelweg N210 (zuid)
REST-STROMEN	B=>H	Van de Parallelweg N210 (noord) naar de voetgangersoversteek Lopikerweg Oost (west)
	C=>H	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de voetgangersoversteek Lopikerweg Oost (west)
	H=>B	Van de voetgangersoversteek Lopikerweg Oost (west) naar de Parallelweg N210 (noord)

OCHTENDPERIODE

Van	Tot	REGULIERE STROMEN												Totaal	RESTSTROMEN			Totaal
		B=>C	B=>D/E	B=>G	C=>B	C=>D/E	C=>G	D/E=>B	D/E=>C	D/E=>G	G=>B	G=>C	G=>D/E		B=>H	C=>H	H=>B	
06:00	07:00	1	0	0	1	0	0	10	0	3	3	1	7	26	0	0	2	2
07:00	08:00	0	4	0	1	7	1	9	3	12	5	2	14	58	2	3	5	10
08:00	09:00	1	2	1	0	0	1	14	2	14	14	1	8	58	0	0	3	3
08:00	10:00	0	7	0	3	0	0	5	2	4	12	0	8	41	4	0	2	6
06:00	10:00	2	13	1	5	7	2	38	7	33	34	4	37	183	6	3	12	21

VAN B	B=>C	Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Lopikerweg Oost (oost)
	B=>D/E	Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Graafdiijk/Parallelweg N210 (zuid)
	B=>G	Van de Parallelweg N210 (noord) naar het fietspad Lopikerweg Oost (west)
VAN C	C=>B	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Parallelweg N210 (noord)
	C=>D/E	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Graafdiijk/Parallelweg N210 (zuid)
	C=>G	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar het fietspad Lopikerweg Oost (west)
VAN D/E	D/E=>B	Van de Parallelweg N210 (zuid)/Graafdiijk naar de Parallelweg N210 (noord)
	D/E=>C	Van de Parallelweg N210 (zuid)/Graafdiijk naar de Lopikerweg Oost (oost)
	D/E=>G	Van de Parallelweg N210 (zuid)/Graafdiijk naar het fietspad Lopikerweg Oost (west)
VAN G	G=>B	Van het fietspad Lopikerweg Oost (west) naar de Parallelweg N210 (noord)
	G=>C	Van het fietspad Lopikerweg Oost (west) naar de Lopikerweg Oost (oost)
	G=>D/E	Van het fietspad Lopikerweg Oost (west) naar de Graafdiijk/Parallelweg N210 (zuid)
REST-STROMEN	B=>H	Van de Parallelweg N210 (noord) naar de voetgangersoversteek Lopikerweg Oost (west)
	C=>H	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de voetgangersoversteek Lopikerweg Oost (west)
	H=>B	Van de voetgangersoversteek Lopikerweg Oost (west) naar de Parallelweg N210 (noord)

MIDDAGPERIODE

Van	Tot	REGULIERE STROMEN												Totaal	RESTSTROMEN			Totaal
		B=>C	B=>D/E	B=>G	C=>B	C=>D/E	C=>G	D/E=>B	D/E=>C	D/E=>G	G=>B	G=>C	G=>D/E		B=>H	C=>H	H=>B	
15:00	16:00	0	3	2	0	4	1	1	0	12	0	2	4	29	9	0	0	9
16:00	17:00	0	10	0	0	2	1	5	3	18	0	1	8	48	13	0	0	13
17:00	18:00	1	6	0	1	1	2	2	0	10	2	2	13	40	13	2	1	16
18:00	19:00	1	2	0	1	3	1	0	0	4	0	0	2	14	5	0	0	5
15:00	19:00	2	21	2	2	10	5	8	3	44	2	5	27	131	40	2	1	43

OCHTENDPERIODE

Van	Tot	REGULIERE STROMEN												Totaal	RESTSTROMEN			Totaal
		B=>C	B=>D/E	B=>G	C=>B	C=>D/E	C=>G	D/E=>B	D/E=>C	D/E=>G	G=>B	G=>C	G=>D/E		B=>H	C=>H	H=>B	
06:00	06:15	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1	4	0	0	0	0
06:15	06:30	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	1	4	0	0	2	2
06:30	06:45	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	5	1	0	0	1
06:45	07:00	1	0	0	0	0	0	4	1	1	1	1	5	14	1	0	3	4
07:00	07:15	0	0	0	1	1	1	0	0	3	1	1	2	10	1	0	2	3
07:15	07:30	0	1	0	0	0	0	3	0	6	0	1	6	17	1	1	3	5
07:30	07:45	0	1	0	1	0	0	1	1	0	3	0	5	12	0	0	0	0
07:45	08:00	0	1	0	0	0	0	1	1	4	1	0	5	13	0	1	0	1
08:00	08:15	0	0	0	0	0	1	10	1	13	9	0	4	38	1	1	2	4
08:15	08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	6	1	0	0	1
08:30	08:45	1	2	0	1	0	0	1	0	0	2	0	1	8	3	0	0	3
08:45	09:00	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	1	5	11	1	0	0	1
09:00	09:15	0	1	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	5	0	0	0	0
09:15	09:30	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3	1	0	2	3
09:30	09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45	10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	2	7	0	0	1	1
06:00	07:00	1	1	0	1	0	0	7	1	4	1	2	9	27	2	0	5	7
07:00	08:00	0	3	0	2	1	1	5	2	13	5	2	18	52	2	2	5	9
08:00	09:00	1	2	1	1	0	2	12	2	17	11	1	13	63	6	1	2	9
08:00	10:00	0	3	0	0	0	0	2	0	5	3	0	2	15	1	0	3	4

VAN B	B=>C	Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Lopikerweg Oost (oost)
	B=>D/E	Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Graafdiijk/Parallelweg N210 (zuid)
	B=>G	Van de Parallelweg N210 (noord) naar het fietspad Lopikerweg Oost (west)
VAN C	C=>B	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Parallelweg N210 (noord)
	C=>D/E	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Graafdiijk/Parallelweg N210 (zuid)
	C=>G	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar het fietspad Lopikerweg Oost (west)
VAN D/E	D/E=>B	Van de Parallelweg N210 (zuid)/Graafdiijk naar de Parallelweg N210 (noord)
	D/E=>C	Van de Parallelweg N210 (zuid)/Graafdiijk naar de Lopikerweg Oost (oost)
	D/E=>G	Van de Parallelweg N210 (zuid)/Graafdiijk naar het fietspad Lopikerweg Oost (west)
VAN G	G=>B	Van het fietspad Lopikerweg Oost (west) naar de Parallelweg N210 (noord)
	G=>C	Van het fietspad Lopikerweg Oost (west) naar de Lopikerweg Oost (oost)
	G=>D/E	Van het fietspad Lopikerweg Oost (west) naar de Graafdiijk/Parallelweg N210 (zuid)
REST-STROMEN	B=>H	Van de Parallelweg N210 (noord) naar de voetgangersoversteek Lopikerweg Oost (west)
	C=>H	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de voetgangersoversteek Lopikerweg Oost (west)
	H=>B	Van de voetgangersoversteek Lopikerweg Oost (west) naar de Parallelweg N210 (noord)

MIDDAGPERIODE

Van	Tot	REGULIERE STROMEN												Totaal	RESTSTROMEN			Totaal
		B=>C	B=>D/E	B=>G	C=>B	C=>D/E	C=>G	D/E=>B	D/E=>C	D/E=>G	G=>B	G=>C	G=>D/E		B=>H	C=>H	H=>B	
15:00	15:15	0	0	0	0	0	1	0	0	4	0	3	2	10	0	0	0	0
15:15	15:30	0	2	0	2	1	0	1	0	3	0	1	3	13	1	0	0	1
15:30	15:45	0	1	0	1	0	2	1	1	4	0	0	4	14	2	0	0	2
15:45	16:00	0	3	0	0	0	0	1	0	3	2	2	4	15	2	0	0	2
16:00	16:15	0	1	0	0	0	1	2	0	4	0	0	3	11	1	0	0	1
16:15	16:30	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	7	11	0	2	0	2
16:30	16:45	1	6	0	1	0	0	2	0	4	1	0	4	19	9	1	0	10
16:45	17:00	0	3	0	1	0	1	1	0	4	3	0	6	19	4	0	1	5
17:00	17:15	0	6	0	0	0	0	0	0	5	0	0	2	13	3	0	0	3
17:15	17:30	1	5	0	1	0	0	6	2	4	0	1	8	28	3	0	0	3
17:30	17:45	0	1	0	0	1	0	0	0	4	0	0	2	8	1	2	0	3
17:45	18:00	0	4	0	1	0	0	2	0	2	1	0	0	10	2	2	0	4
18:00	18:15	0	2	0	0	0	0	1	0	1	2	1	1	8	2	0	1	3
18:15	18:30	0	0	0	0	0	0	1	0	4	0	0	2	7	1	0	0	1
18:30	18:45	6	1	0	0	1	1	8	0	4	0	0	4	25	2	0	0	2
18:45	19:00	6	5	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	15	1	2	2	5
15:00	16:00	0	6	0	3	1	3	3	1	14	2	6	13	52	5	0	0	5
16:00	17:00	1	12	0	2	0	2	7	0	12	4	0	20	60	14	3	1	18
17:00	18:00	1	16	0	2	1	0	8	2	15	1	1	12	59	9	4	0	13
18:00	19:00	12	8	2	0	1	2	10	0	10	2	1	7	55	6	2	3	11

VAN B	B=>C	Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Lopikerweg Oost (oost)
	B=>D/E	Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Graafdiijk/Parallelweg N210 (zuid)
	B=>G	Van de Parallelweg N210 (noord) naar het fietspad Lopikerweg Oost (west)
VAN C	C=>B	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Parallelweg N210 (noord)
	C=>D/E	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Graafdiijk/Parallelweg N210 (zuid)
	C=>G	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar het fietspad Lopikerweg Oost (west)
VAN D/E	D/E=>B	Van de Parallelweg N210 (zuid)/Graafdiijk naar de Parallelweg N210 (noord)
	D/E=>C	Van de Parallelweg N210 (zuid)/Graafdiijk naar de Lopikerweg Oost (oost)
	D/E=>G	Van de Parallelweg N210 (zuid)/Graafdiijk naar het fietspad Lopikerweg Oost (west)
VAN G	G=>B	Van het fietspad Lopikerweg Oost (west) naar de Parallelweg N210 (noord)
	G=>C	Van het fietspad Lopikerweg Oost (west) naar de Lopikerweg Oost (oost)
	G=>D/E	Van het fietspad Lopikerweg Oost (west) naar de Graafdiijk/Parallelweg N210 (zuid)
REST-STROMEN	B=>H	Van de Parallelweg N210 (noord) naar de voetgangersoversteek Lopikerweg Oost (west)
	C=>H	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de voetgangersoversteek Lopikerweg Oost (west)
	H=>B	Van de voetgangersoversteek Lopikerweg Oost (west) naar de Parallelweg N210 (noord)

OCHTENDPERIODE

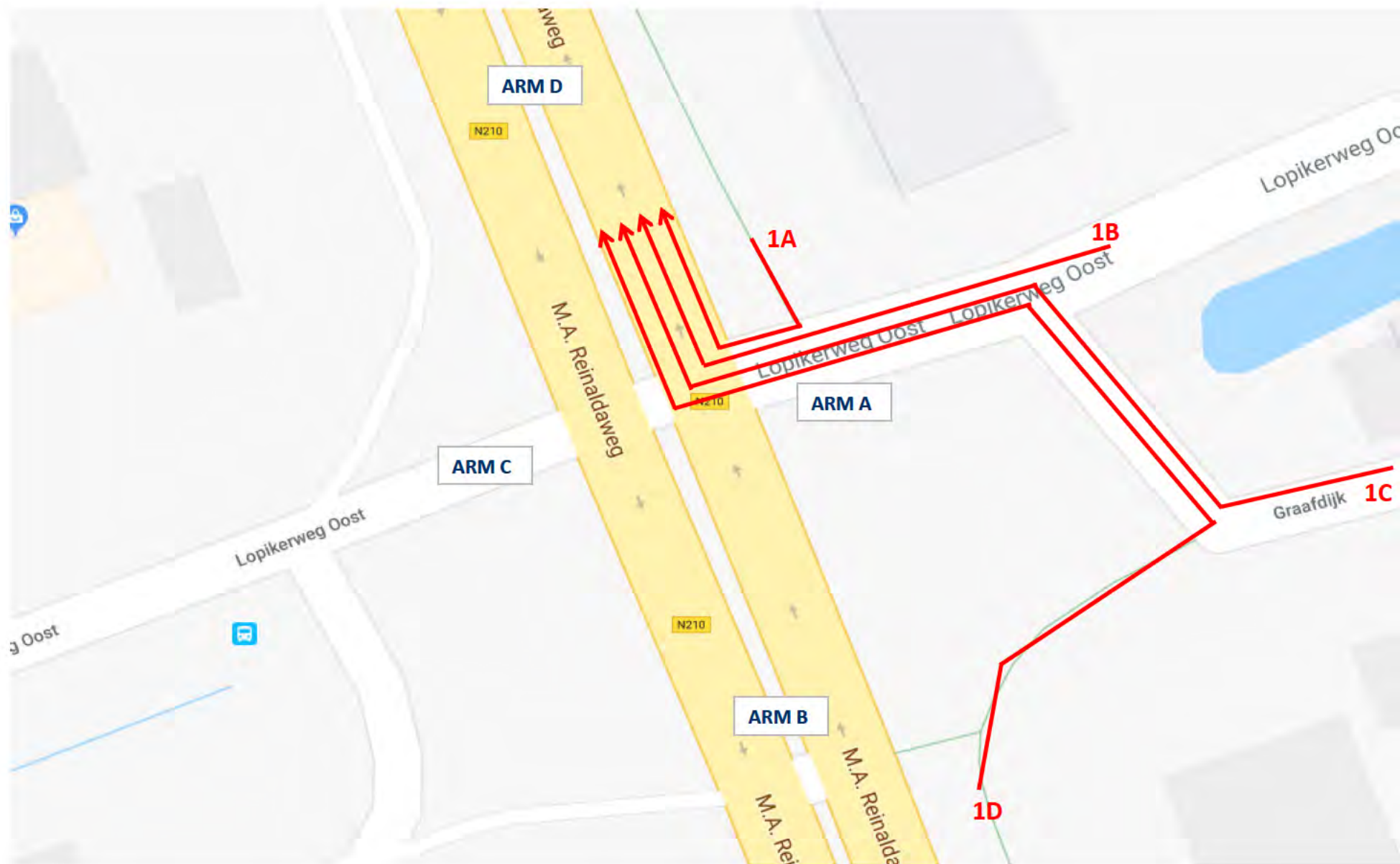
Van	Tot	REGULIERE STROMEN												Totaal	RESTSTROMEN			Totaal
		B=>C	B=>D/E	B=>G	C=>B	C=>D/E	C=>G	D/E=>B	D/E=>C	D/E=>G	G=>B	G=>C	G=>D/E		B=>H	C=>H	H=>B	
06:00	07:00	1	1	0	1	0	0	7	1	4	1	2	9	27	2	0	5	7
07:00	08:00	0	3	0	2	1	1	5	2	13	5	2	18	52	2	2	5	9
08:00	09:00	1	2	1	1	0	2	12	2	17	11	1	13	63	6	1	2	9
08:00	10:00	0	3	0	0	0	0	2	0	5	3	0	2	15	1	0	3	4
06:00	10:00	2	9	1	4	1	3	26	5	39	20	5	42	157	11	3	15	29

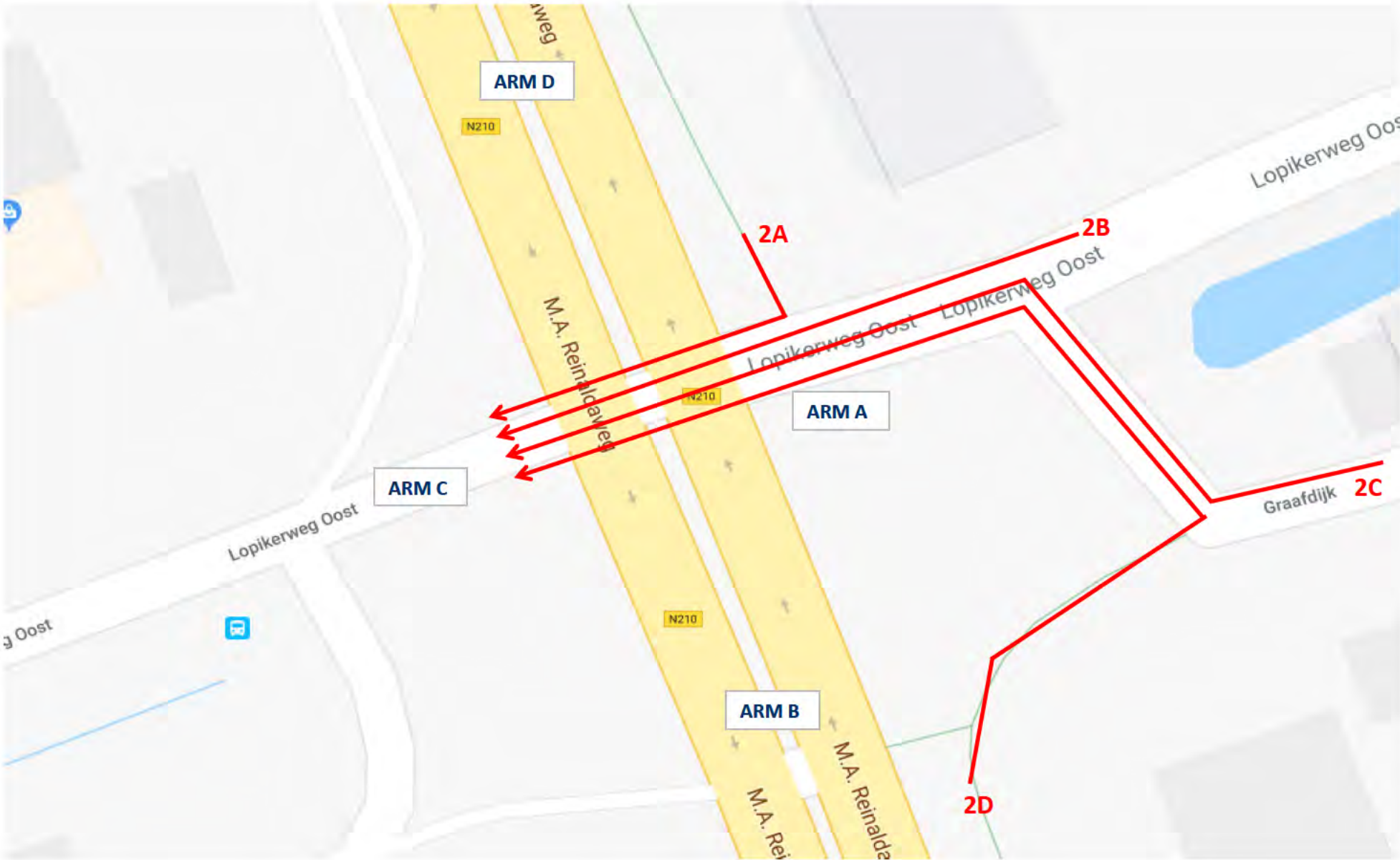
VAN B	B=>C	Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Lopikerweg Oost (oost)
	B=>D/E	Van de Parallelweg N210 (noord) naar de Graafdiijk/Parallelweg N210 (zuid)
	B=>G	Van de Parallelweg N210 (noord) naar het fietspad Lopikerweg Oost (west)
VAN C	C=>B	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Parallelweg N210 (noord)
	C=>D/E	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de Graafdiijk/Parallelweg N210 (zuid)
	C=>G	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar het fietspad Lopikerweg Oost (west)
VAN D/E	D/E=>B	Van de Parallelweg N210 (zuid)/Graafdiijk naar de Parallelweg N210 (noord)
	D/E=>C	Van de Parallelweg N210 (zuid)/Graafdiijk naar de Lopikerweg Oost (oost)
	D/E=>G	Van de Parallelweg N210 (zuid)/Graafdiijk naar het fietspad Lopikerweg Oost (west)
VAN G	G=>B	Van het fietspad Lopikerweg Oost (west) naar de Parallelweg N210 (noord)
	G=>C	Van het fietspad Lopikerweg Oost (west) naar de Lopikerweg Oost (oost)
	G=>D/E	Van het fietspad Lopikerweg Oost (west) naar de Graafdiijk/Parallelweg N210 (zuid)
REST-STROMEN	B=>H	Van de Parallelweg N210 (noord) naar de voetgangersoversteek Lopikerweg Oost (west)
	C=>H	Van de Lopikerweg Oost (oost) naar de voetgangersoversteek Lopikerweg Oost (west)
	H=>B	Van de voetgangersoversteek Lopikerweg Oost (west) naar de Parallelweg N210 (noord)

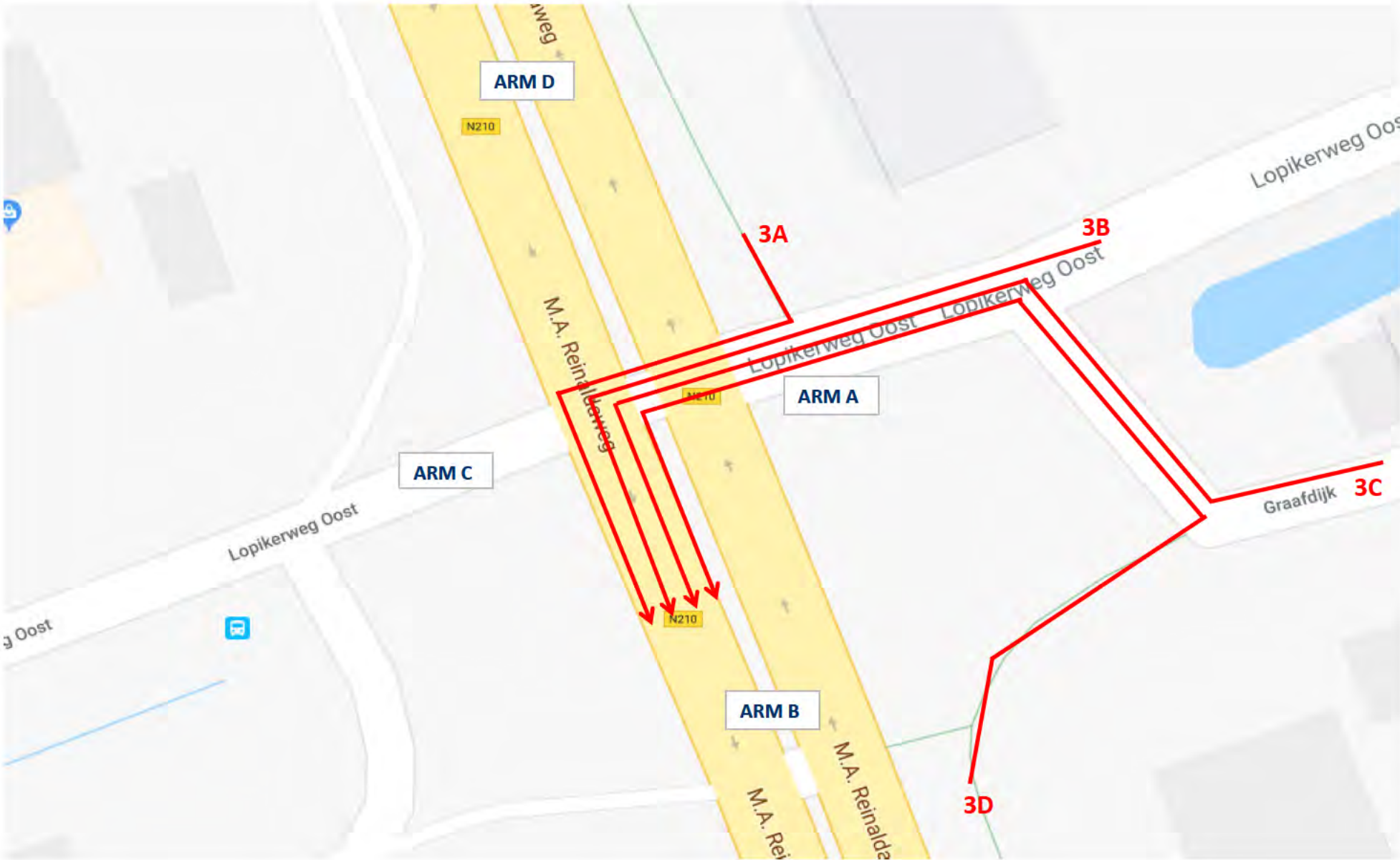
MIDDAGPERIODE

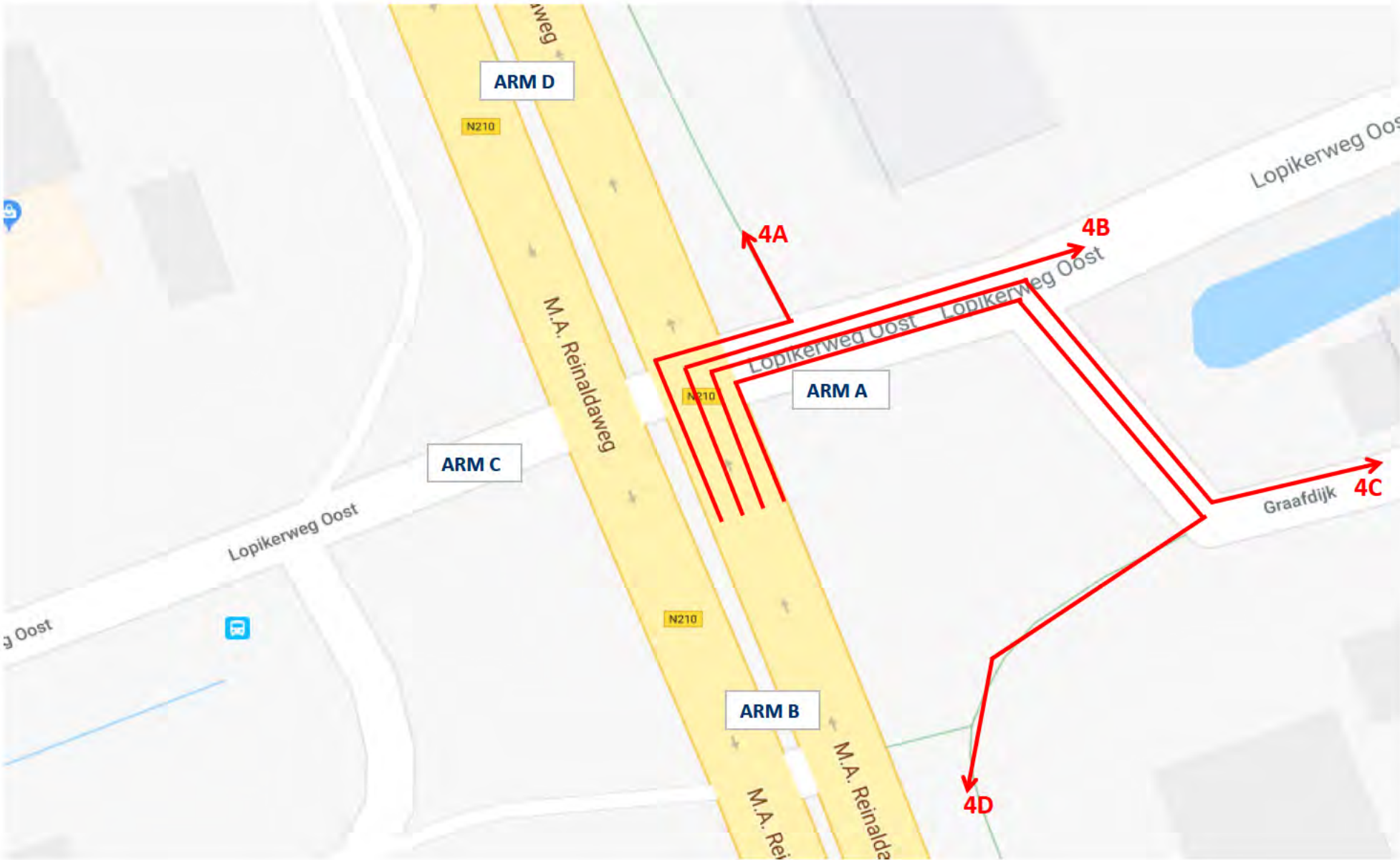
Van	Tot	REGULIERE STROMEN												Totaal	RESTSTROMEN			Totaal
		B=>C	B=>D/E	B=>G	C=>B	C=>D/E	C=>G	D/E=>B	D/E=>C	D/E=>G	G=>B	G=>C	G=>D/E		B=>H	C=>H	H=>B	
15:00	16:00	0	6	0	3	1	3	3	1	14	2	6	13	52	5	0	0	5
16:00	17:00	1	12	0	2	0	2	7	0	12	4	0	20	60	14	3	1	18
17:00	18:00	1	16	0	2	1	0	8	2	15	1	1	12	59	9	4	0	13
18:00	19:00	12	8	2	0	1	2	10	0	10	2	1	7	55	6	2	3	11
15:00	19:00	14	42	2	7	3	7	28	3	51	9	8	52	226	34	9	4	47







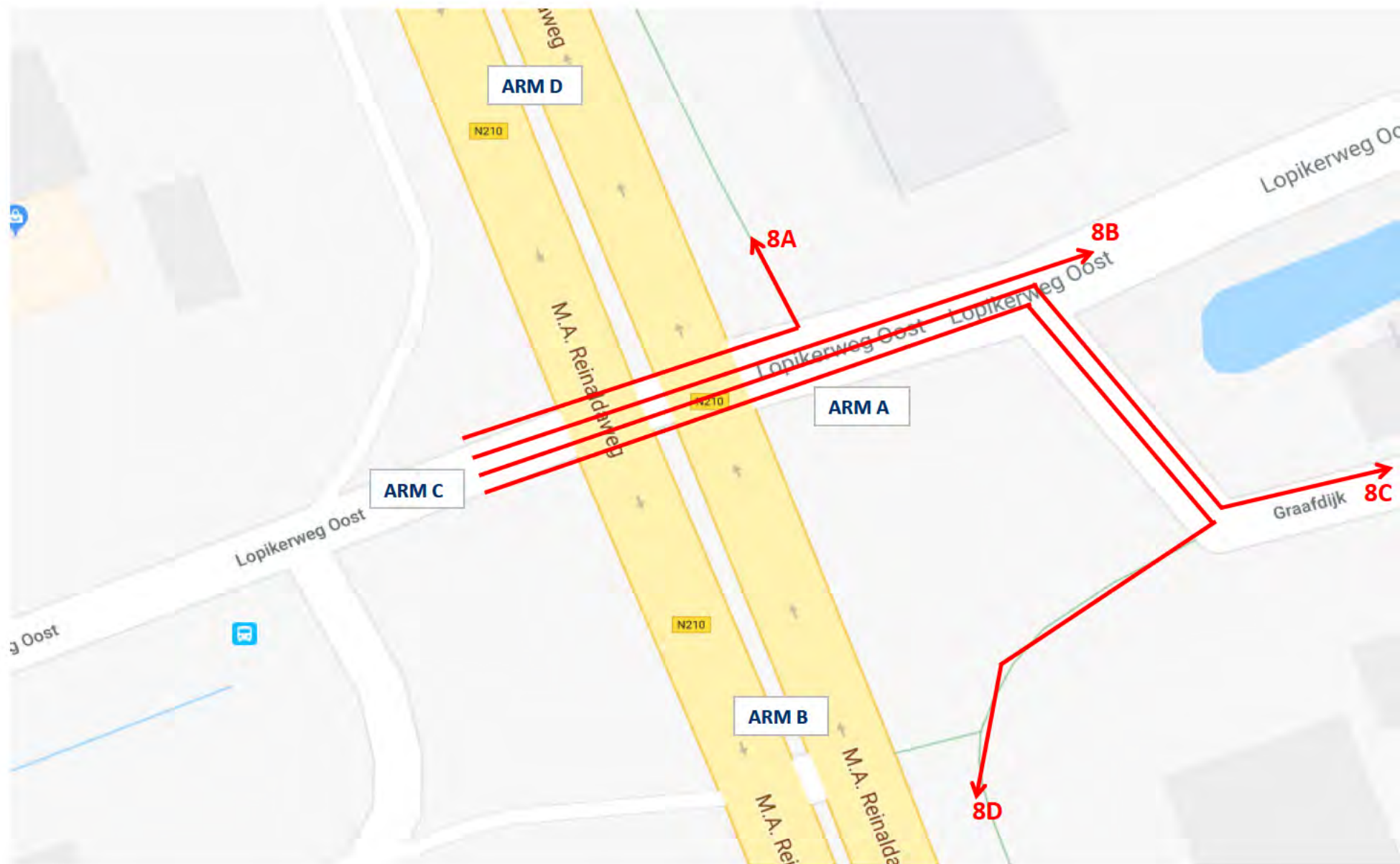








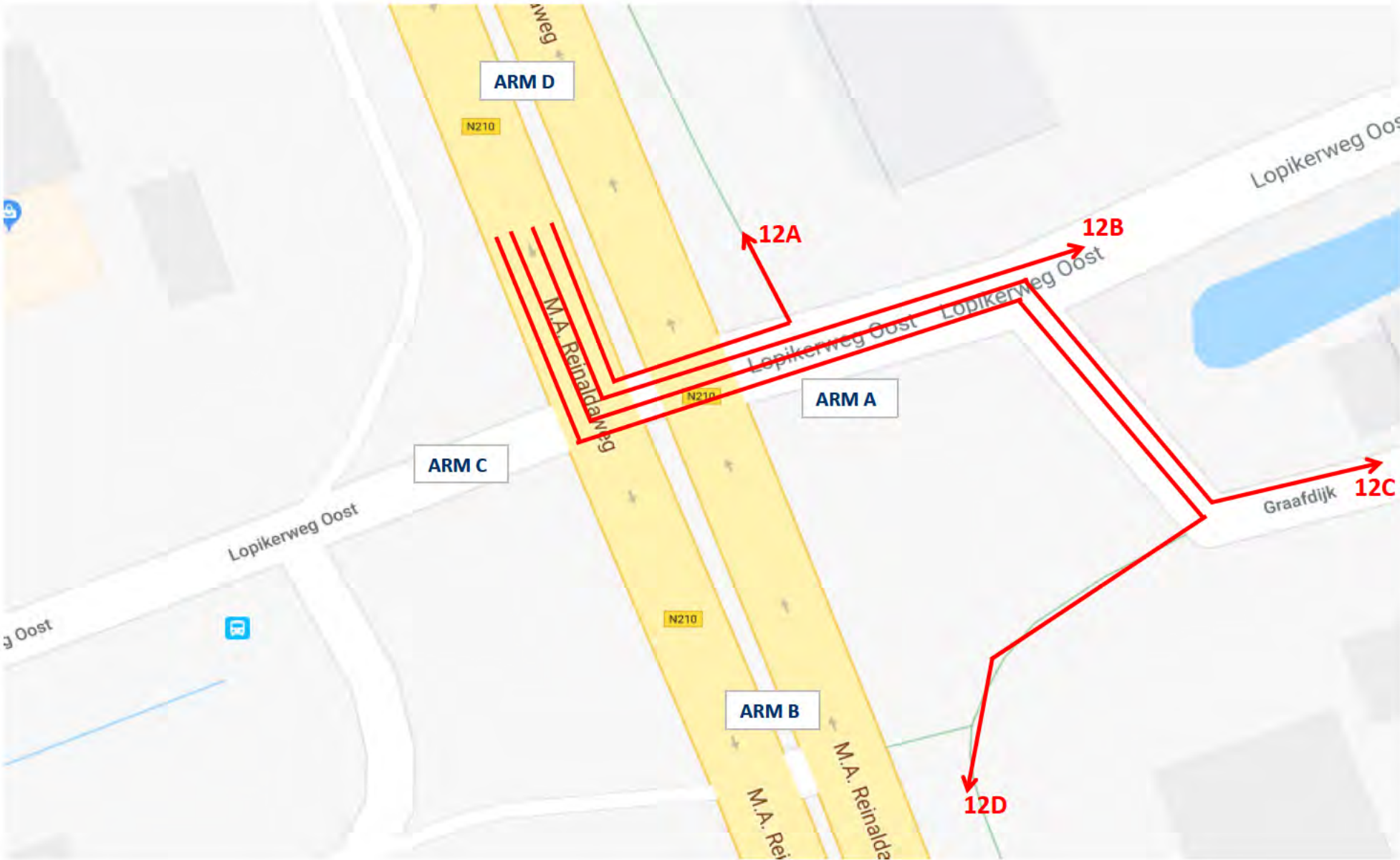










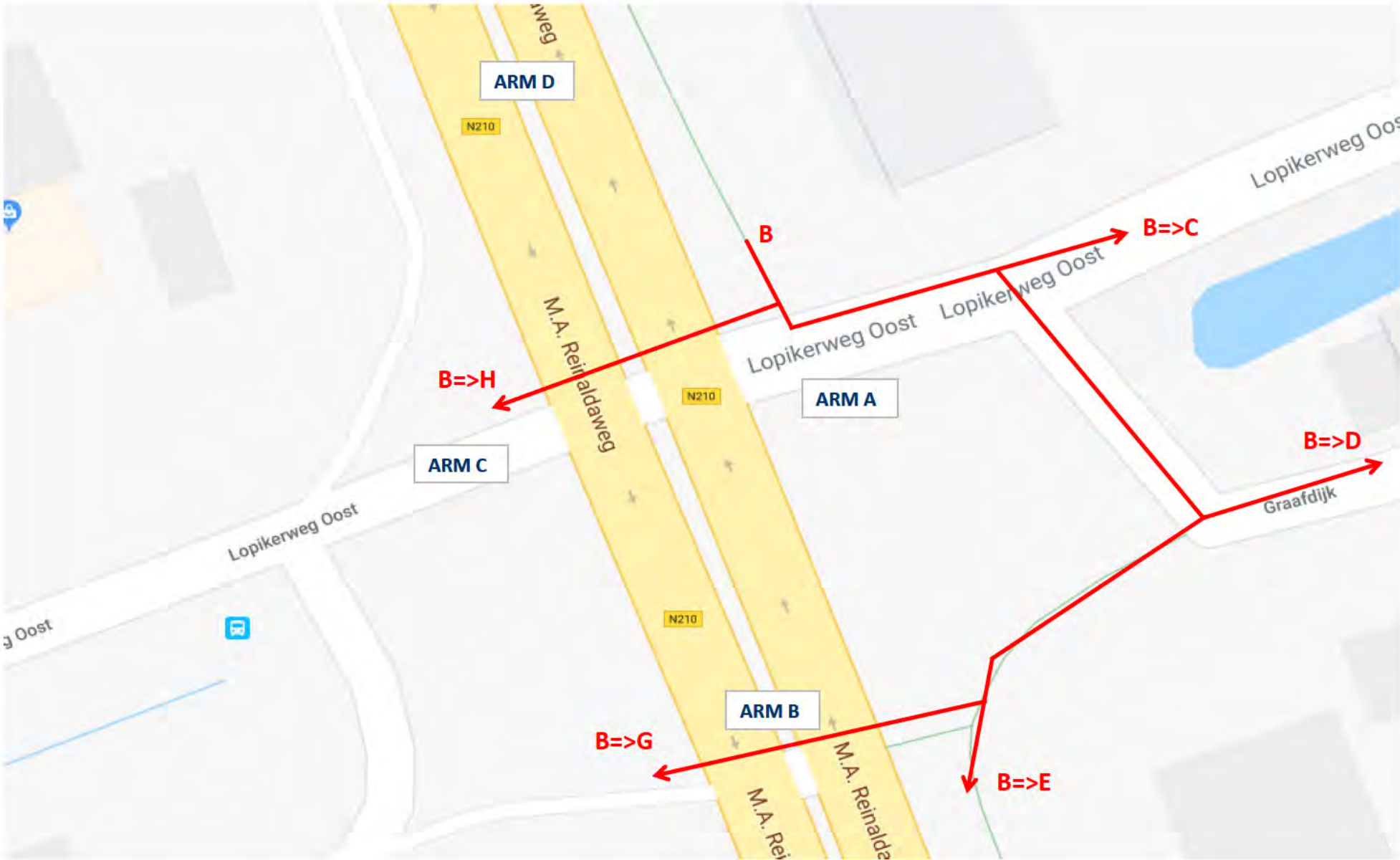


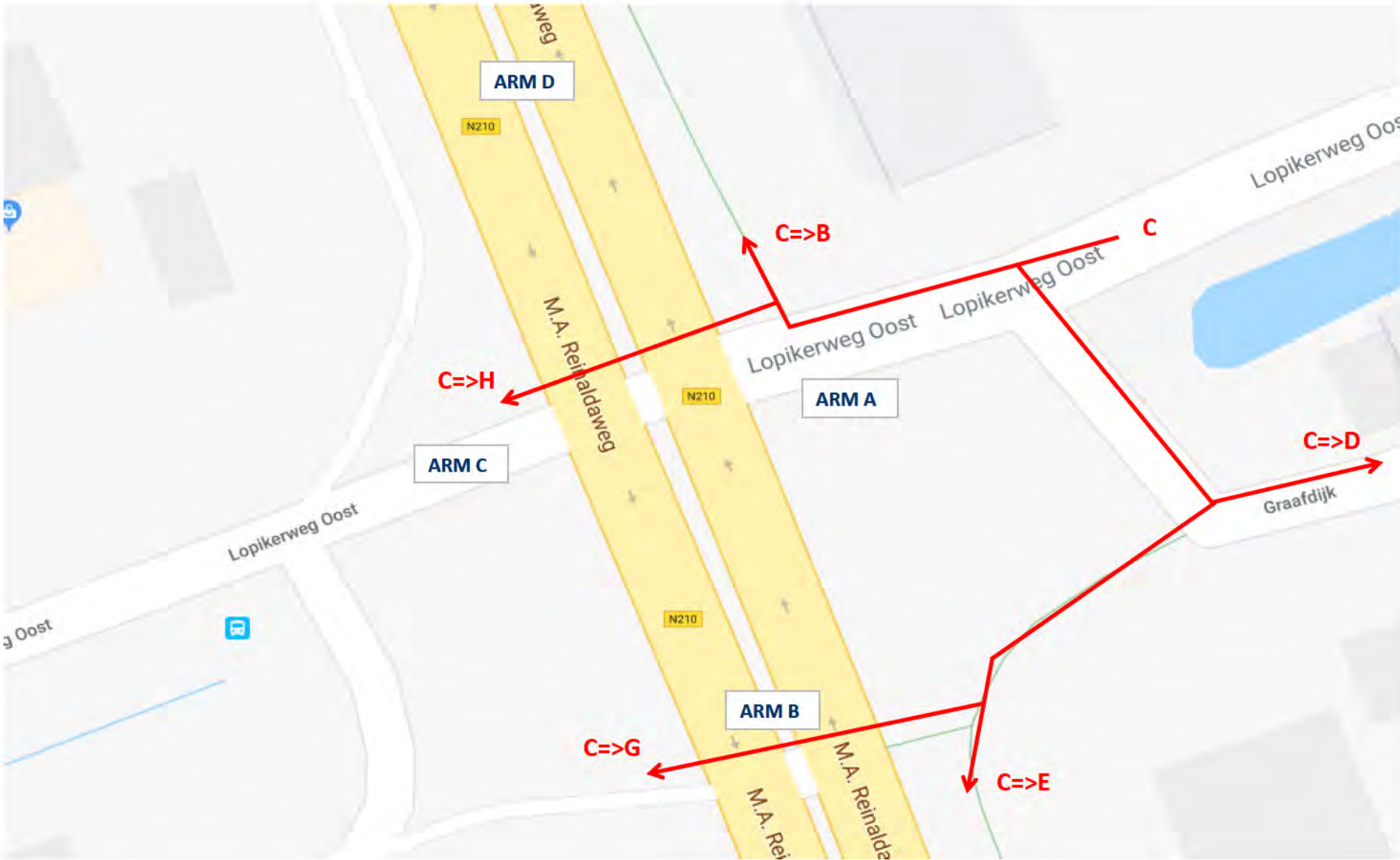


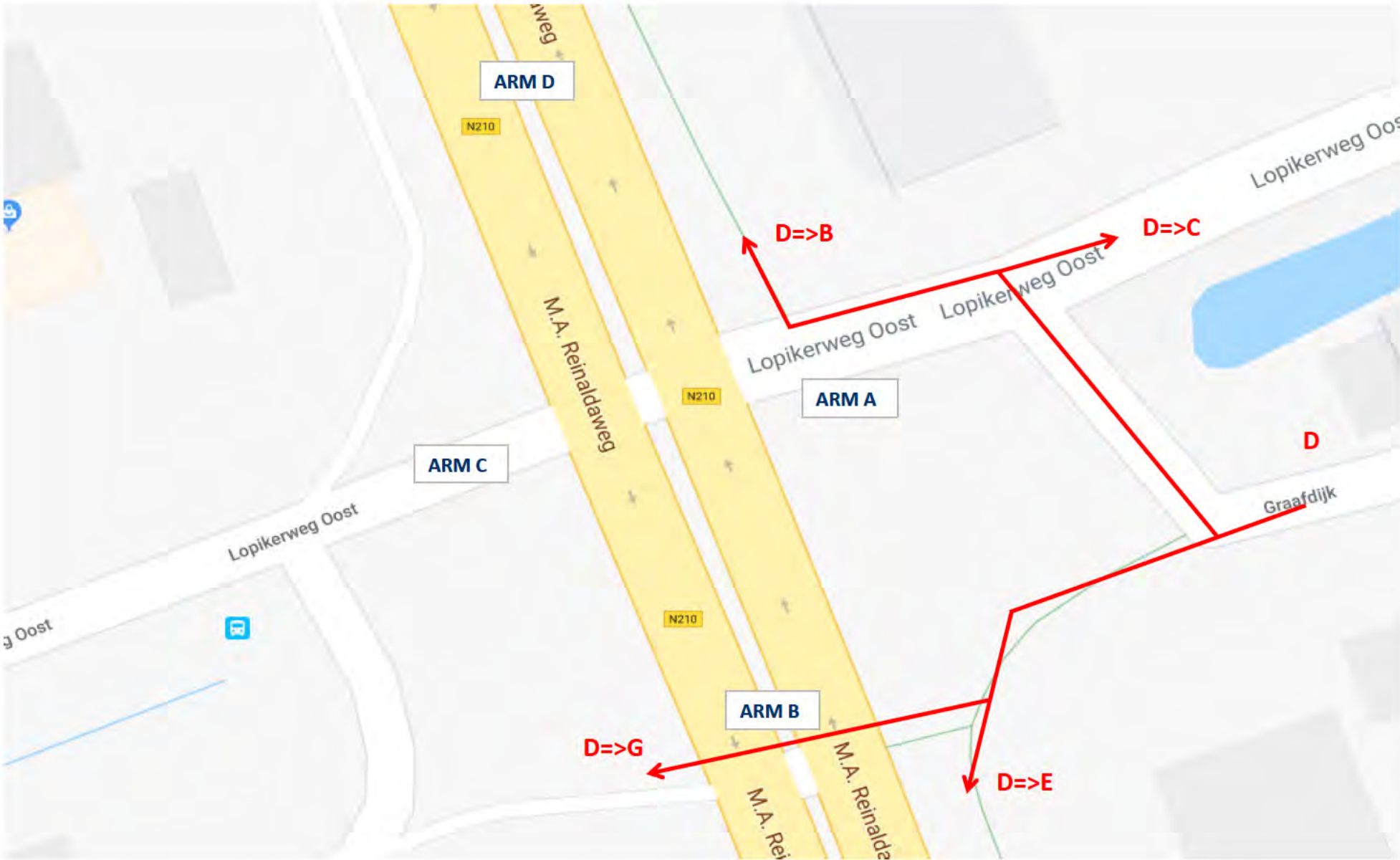




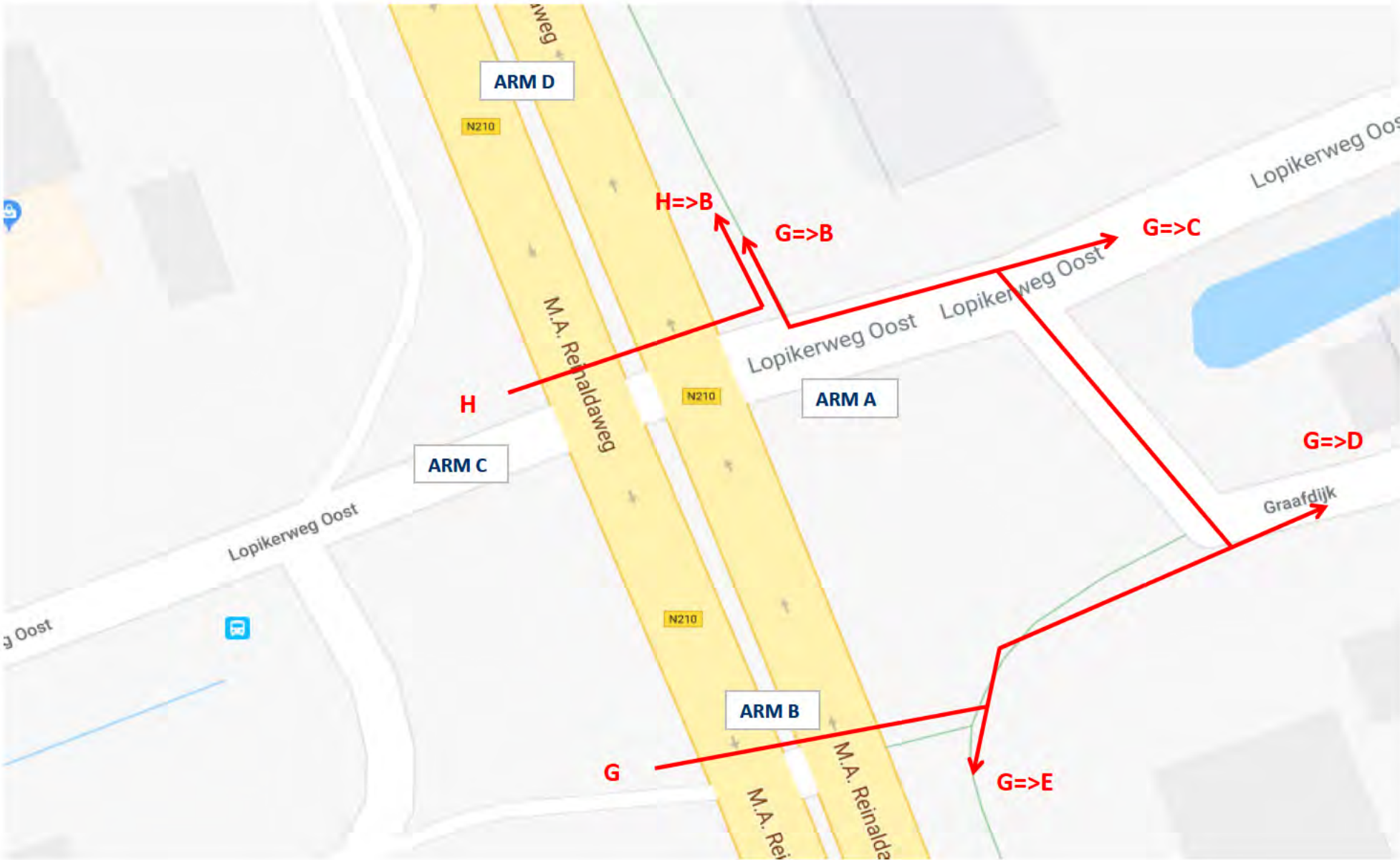




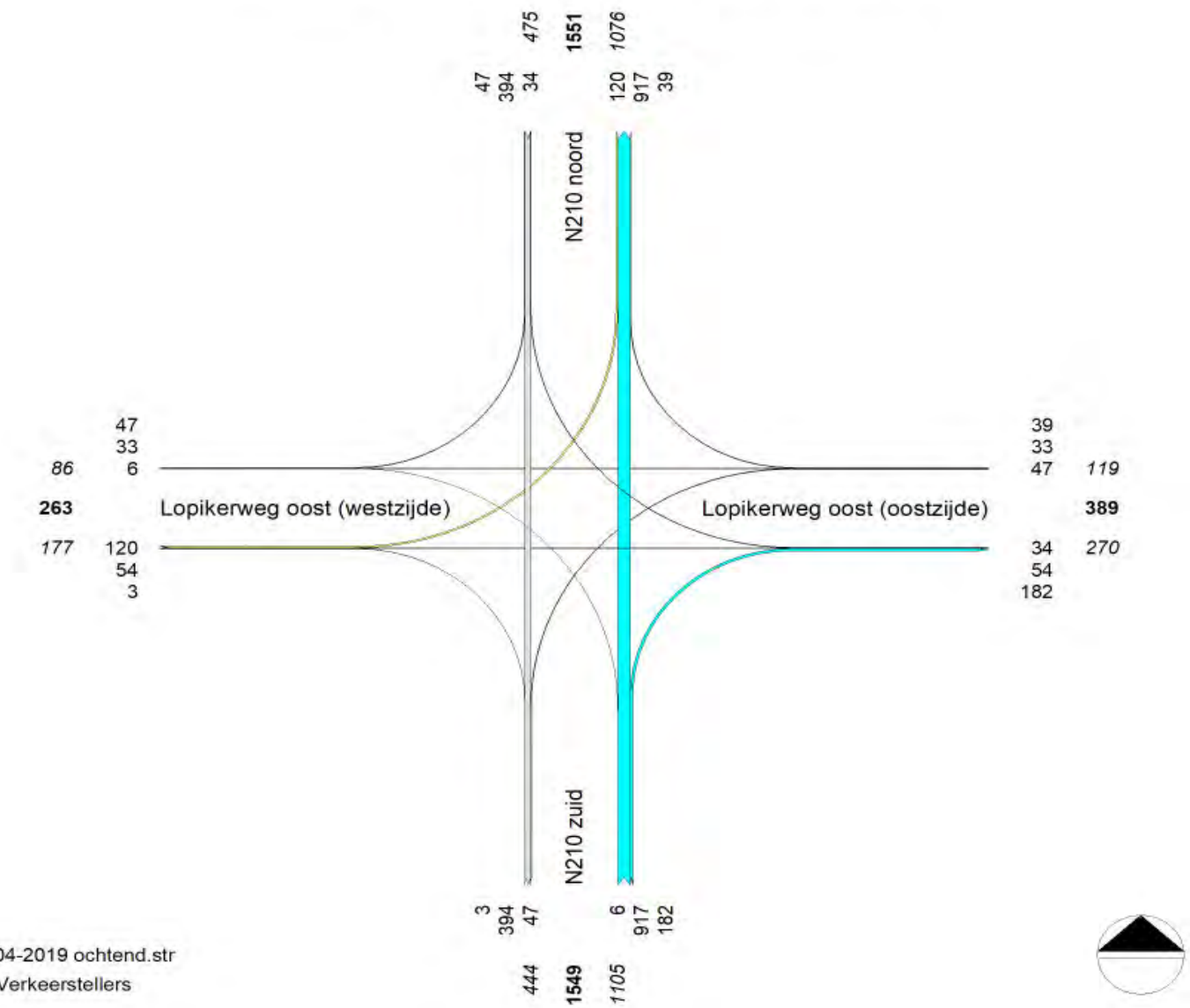






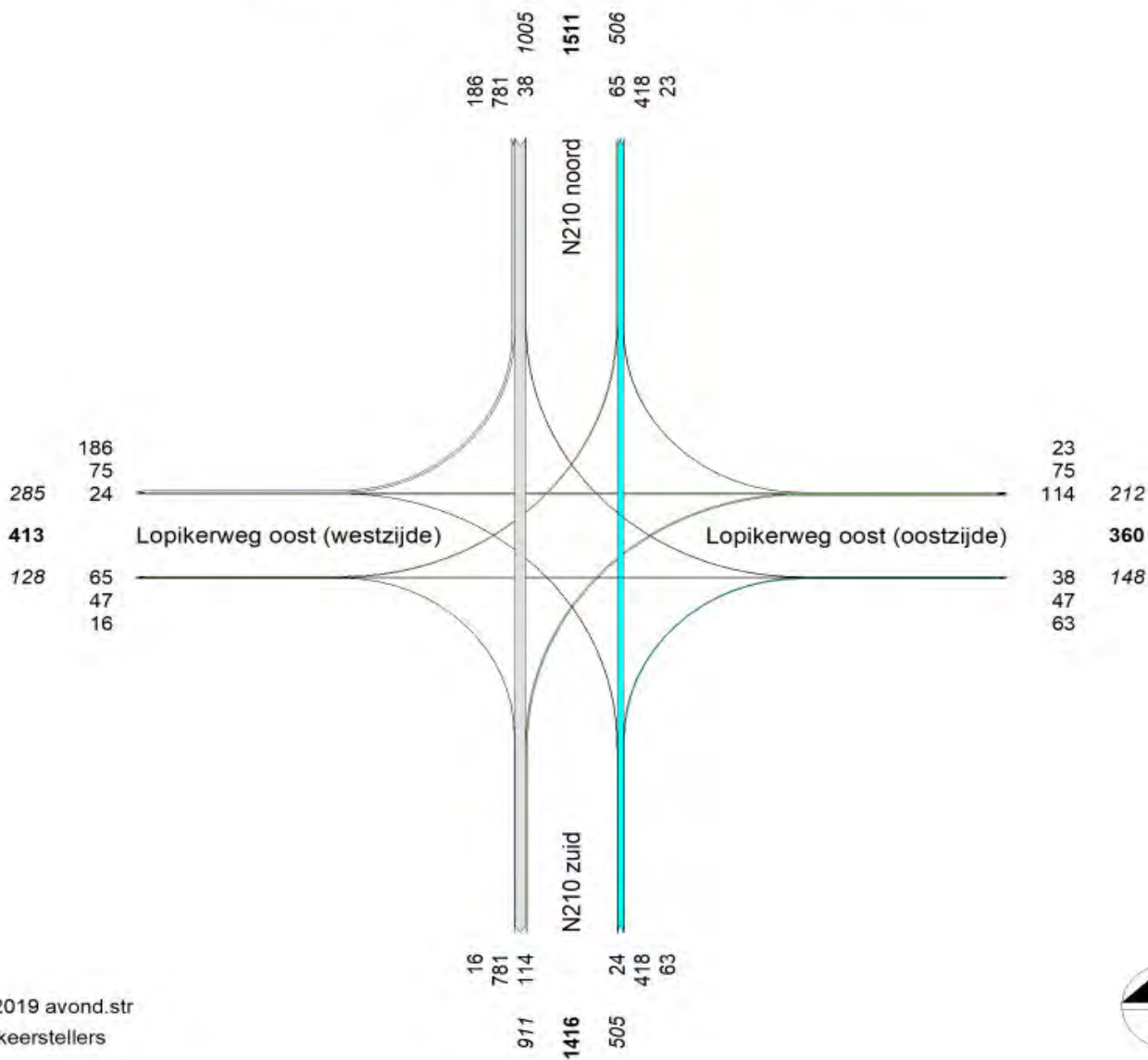


Intensiteiten kruispunt N210-Lopikerweg oost
Ochtendspits 02-04-2019: 07:30-08:30 uur (mvt)

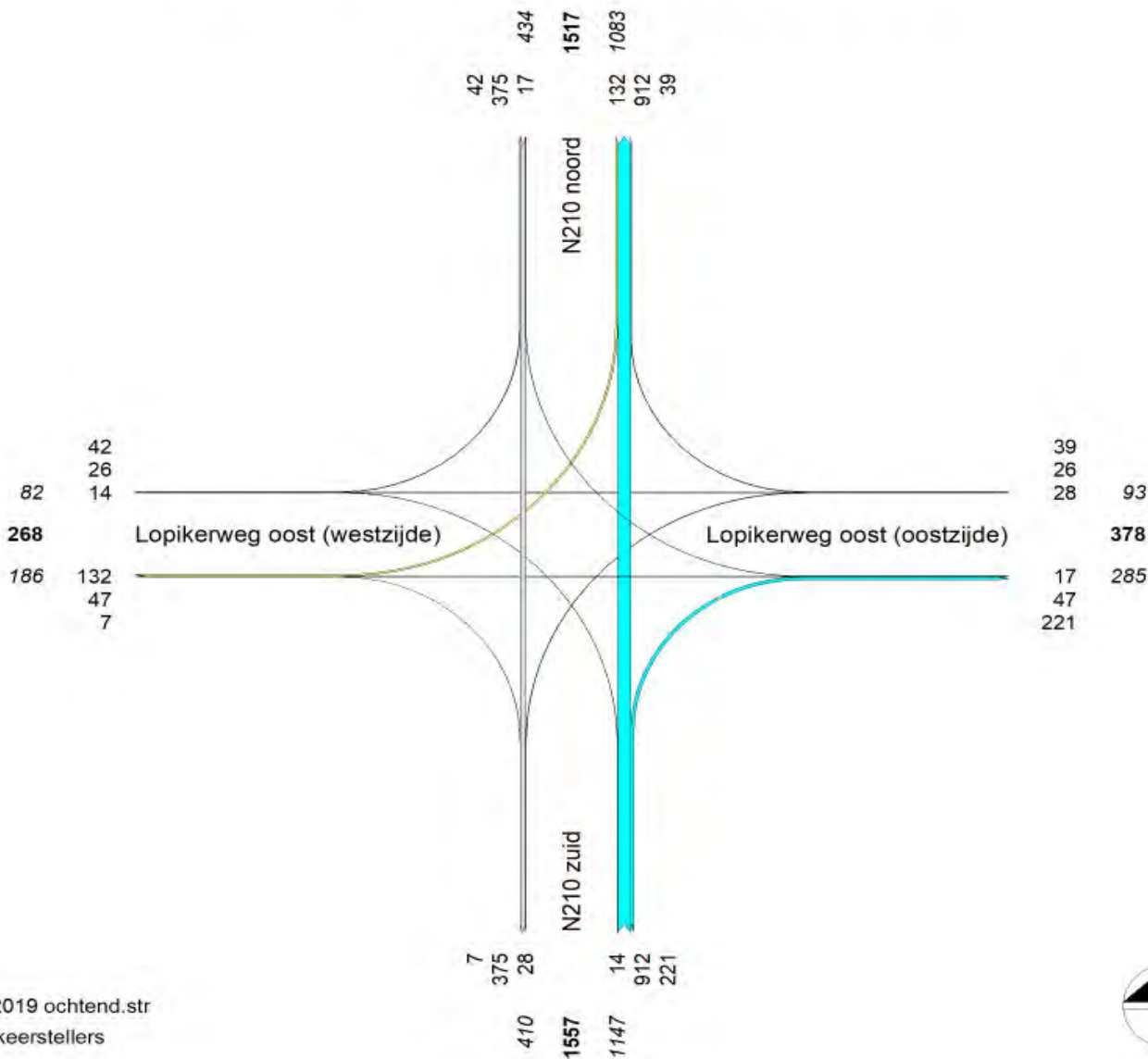


Intensiteiten kruispunt N210-Lopikerweg oost

Avondspits 02-04-2019: 17:00-18:00 uur (mvt)

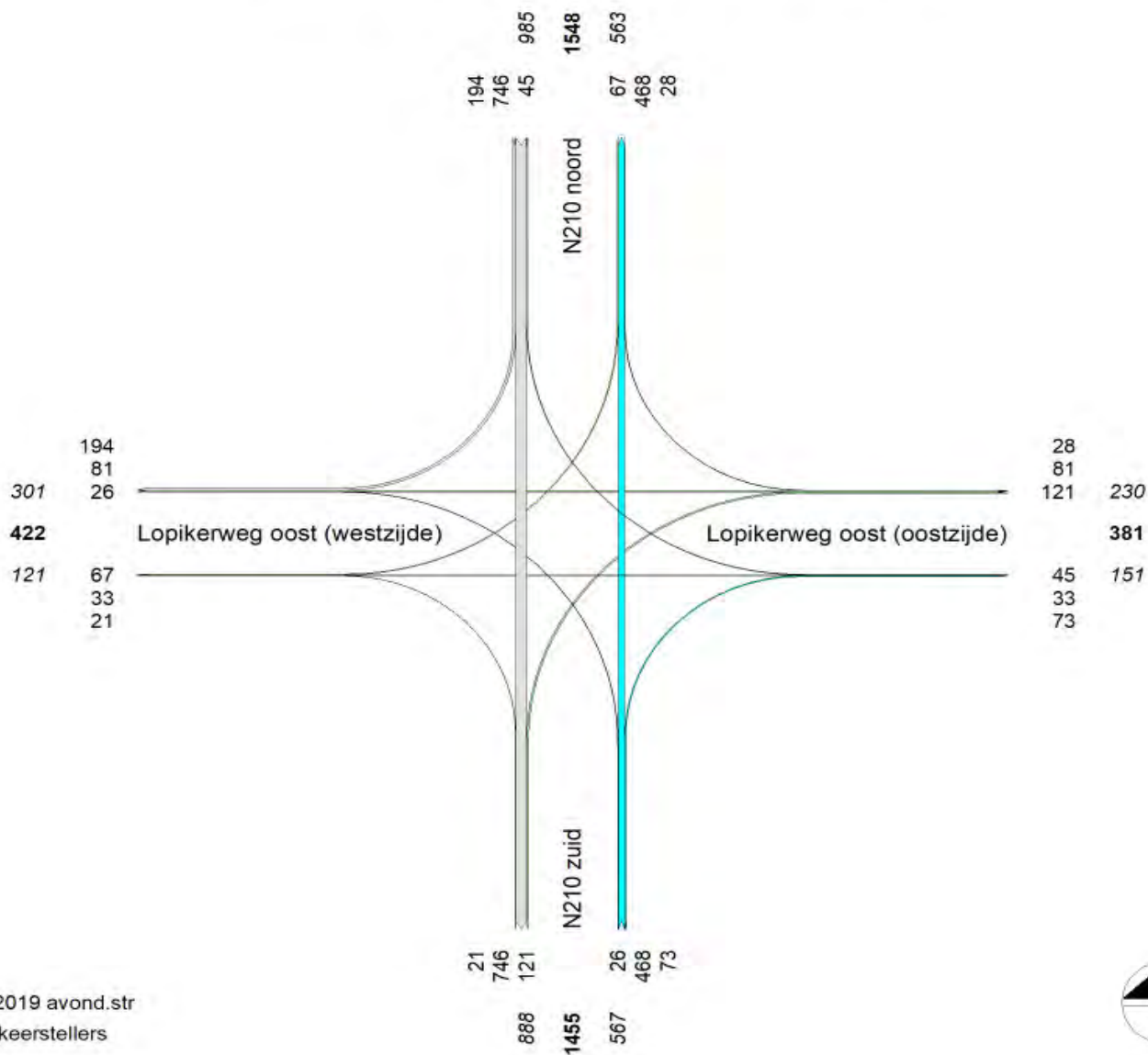


Intensiteiten kruispunt N210-Lopikerweg oost
 Ochtendspits 04-04-2019: 07:30-08:30 uur (mvt)



Intensiteiten kruispunt N210-Lopikerweg oost

Avondspits 04-04-2019: 16:30-17:30 uur (mvt)



Op 14 mei 2019, om 10:36 heeft [REDACTED] <[REDACTED]> [@provincie-utrecht.nl](mailto:[REDACTED]@provincie-utrecht.nl)> het volgende geschreven:

Beste allen,

Naar aanleiding van overleg met de collega's van de gemeente Lopik wil ik voor stellen om het overleg van morgen te annuleren. Op dit moment hebben wij nog geen gegevens ontvangen m.b.t. de verkeersgeneratie etc.. De vraag is daarom ook of er een noodzaak is om elkaar morgen te spreken? Het is, in onze ogen, op dit moment vooral een vraagstuk voor de verkeerskundigen van de initiatiefnemers en de gemeente.

Ik hoor graag of jullie het eens zijn met het voorstel. En zo ja, op welke termijn er een nieuw gesprek ingepland kan worden.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06 [REDACTED] | 030 258 [REDACTED]
[REDACTED] [@provincie-utrecht.nl](mailto:[REDACTED]@provincie-utrecht.nl)
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht
<image001.png>

"De informatie verzonden met dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan.

Het is mogelijk dat tijdens het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist is overgekomen. Hiervoor kunnen wij geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend het door de bevoegde persoon dan wel het bevoegde bestuursorgaan ondertekende papieren document is bindend. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of volledigheid contact met ons op te nemen".

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 7 september 2017 15:30
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Voorontwerpbestemmingsplan Lopikerweg Oost 66/67 - Lopikerweg Oost 89a/89b

Hallo [REDACTED],

Hierbij mijn opmerkingen bij dit bestemmingsplan:

- In de toelichting mis ik een overzicht van verkeersgeneratie in de oude en nieuwe (bestemming) situatie. Voor de toetsing van de effecten op doorstroming, en dan met name op het kruispunt Lopikerweg Oost – N210 is een dergelijk overzicht en onderbouwing belangrijk. De verkeersgeneratie dient onderbouwd te zijn op basis van de betreffende CROW publicatie. Daarbij dient aandacht te zijn voor het onderbouwen van het type tuincentrum. Is dit een groencentrum, of een hoogwaardig tuincentrum (intratuin).
- De huidige uitrit bij Lopikerweg Oost 66/67 ligt erg ongelukkig ten opzichte van het daarnaast gelegen geregelde kruispunt. De huidige uitrit komt deels uit op het fietspad en verkeer wordt in veel gevallen gedwongen over het puntstuk te rijden. In de toelichting wordt aangegeven dat de uitrit wordt verplaatst in oostelijke richting. Dit is een goede ontwikkeling. Het is wel zaak dat het verplaatsen van deze uitrit een harde randvoorwaarde is bij deze ontwikkeling en dat het e.e.a. vergunningstechnisch bij de gemeente wordt geregeld. (uitwegvergunning).
- Onder voorbehoud van het eerste punt over verkeersgeneratie lijkt deze ontwikkeling op het gebied van mobiliteit positief te zijn. Reisafstanden over met name smalle gemeentelijke wegen worden korter. Het effect op de N210 lijkt dan relatief neutraal met de opmerking dat het verplaatsen van de uitweg een verbetering is.
- Wanneer er toch sprake blijkt te zijn van een forse toename in de verkeersgeneratie kan het nodig zijn de effecten op het kruispunt Lopikerweg Oost –N210 door te rekenen en te onderbouwen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
Telefoon 06 - [REDACTED]
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht

Ik werk op maandag, dinsdag, woensdag en donderdag.

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 5 september 2017 09:01
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Voorontwerpbestemmingsplan Lopikerweg Oost 66/67 - Lopikerweg Oost 89a/89b

Dag [REDACTED],

Zou je even naar onderstaand voorontwerpbestemmingsplan willen kijken en aangeven of je op- of aanmerkingen hebt?

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Verkeerskundig adviseur

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
Telefoon (030) 258 [REDACTED]
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht

Ik werk op maandag tot en met donderdag.

Van: [redacted] [mailto:[redacted]@Lopik.nl]

Verzonden: vrijdag 18 augustus 2017 13:55

Aan: RuimtelijkePlannen

CC: [redacted]

Onderwerp: Voorontwerpbestemmingsplan Lopikerweg Oost 66/67 - Lopikerweg Oost 89a/89b

Burgemeester en wethouders van Lopik maken bekend dat het bestemmingsplan, "Lopikerweg Oost 66 / 67 - Lopikerweg Oost 89a / 89b" te Lopik in voorontwerp ter inzage ligt.

Bestemmingsplan

Het bestemmingsplan voorziet in de verplaatsing van de bedrijfsfunctie (De Rie) van Lopikerweg Oost 89a/89b naar het perceel Lopikerweg Oost 66/67. Op het perceel Lopikerweg Oost 89a/89b zal de huidige bedrijfswoning worden herbestemd voor burgerwoondoeleinden. Het perceel Lopikerweg 66/67, waar onder andere een tuincentrum is gevestigd, zal als onderdeel van dit bestemmingsplan worden geherstructureerd. Op dit perceel zal zich onder andere een hoveniersbedrijf vestigen.

Wij hebben dit plan eerder onder de aandacht van de provincie Utrecht gebracht tijdens de procedure van de herijking van de PRS en PRV 2013. Wij hebben hierop echter nooit een inhoudelijke reactie mogen ontvangen.

Ter inzage

Het voorontwerpbestemmingsplan ligt van 23 augustus 2017 t/m 3 oktober 2017 voor eenieder ter inzage. De ter inzage gelegde stukken raadpleegbaar op de website www.lopik.nl onder "Inwoners" en "Bouwen en wonen" en vervolgens onder "Bestemmingsplannen" en "Landelijk gebied / in procedure". Het is plan tevens raadpleegbaar op de landelijke voorziening van ruimtelijkeplannen.nl (NL.IMRO.0331.01LpkrwegO66a67-VO01).

Vooroverleg

Wij zien uw reactie graag tegemoet.

Nadere duiding plan

Het perceel is gelegen aansluitend aan de kruising met de provinciale weg en op het perceel is het tuincentrum gevestigd. Het perceel is ook ten behoeve van deze functie bestemd. Binnen de bestemming is het mogelijk om een oppervlakte van 1.115m² te bebouwen. Dit oppervlak is nog lang niet bereikt.



Lopikerweg Oost 66/66a en 67

Het plan

Het plan voorziet in het verplaatsen van diverse bedrijfsactiviteiten vanuit het landelijk gebied en het bedrijventerrein naar het perceel Lopikerweg Oost 66/66a en 67. Ter plaatse ontstaat zo een clustering van meerdere bedrijven met aan elkaar gerelateerde activiteiten. Het gaat om het tuincentrum (bestaande functie), een gereedschappenhandel (De Rie), een landbouwmechanisatiebedrijf (Vroege) en een hovenier (Lopikerweg West).



Lopikerweg Oost 89/89a

Het voorliggende plan voorziet in de verplaatsing van de gereedschappenhandel De Rie Lopikerweg Oost 89/89a naar het perceel Lopikerweg Oost 66/66a en 67. Op het perceel Lopikerweg Oost 66/66a en 67 worden de bestaande woningen (2) gesloopt om ruimte te maken voor het kantoor en de verkoopruimte en woning op de verdieping behorende bij deze detailhandel. Op het achterliggende deel van het perceel wordt het tuincentrum verder ontwikkeld. Daarbij is tevens rekening gehouden de bouw van een studio welke dienst doet als beheerderswoning. Bij het tuincentrum wordt een kleine horecagelegenheid gerealiseerd (openingstijden gerelateerd aan het tuincentrum) en op het uiterste deel van het perceel komt een loods welke in de toekomst gebruikt kan worden door het hoveniersbedrijf.



Toekomstige invulling Lopikerweg Oost 66/66a en 67

Ruimtelijke afweging

Door de ligging nabij het kruispunt zou de bereikbaarheid van de gereedschappenhandel en het hoveniersbedrijf sterk verbeteren. Het aantal verkeersbewegingen in de linten zal afnemen nu de functies geclusterd worden in de nabij van de provinciale weg. Daarnaast zou vooral ter plaatse van de vertreklocatie van de gereedschappenhandel, Lopikerweg Oost 89/89a, een duidelijke kwaliteitsverbetering gerealiseerd kunnen worden. Ook het perceel van het tuincentrum, waar de (ruimtelijke) kwaliteit momenteel sterk te wensen over laat, zou een passende invulling kunnen krijgen. Het perceel vormt in zekere zin de entree van de kern Lopik. Een passende invulling en goede uitstraling is daarom van wezenlijk belang. Dit plan wordt kansrijk geacht omdat op vele manieren een bijdrage geleverd kan worden aan de verbetering van de fysieke leefomgeving. Daarnaast verwachten wij ook dat de beoogde functies elkaar aanvullen en kunnen versterken.

Het provinciaal ruimtelijk beleid

De inpasbaarheid binnen het provinciaal ruimtelijk beleid vonden wij op voorhand lastig vast te stellen. Bij de vaststelling van de herijking van het provinciaal ruimtelijk beleid is gevraagd of de provincie Utrecht het plan kon meenemen. Wel hebben zij aangegeven dat het plan bespreekbaar is omdat het hier feitelijk gaat om het verplaatsen van bestaande bedrijfsfuncties en om een kwaliteitsverbetering. Tijdens de procedure van de herijking hebben wij nooit een officiële inhoudelijke reactie op het plan hebben gekregen. De provincie Utrecht heeft in haar beleid de mogelijkheid opgenomen (artikel 3.8 van de PRV) om ter plaatse van bestaande bedrijfsfuncties een omschakeling naar andere bedrijfsfuncties mogelijk te maken. Daarnaast is het plangebied gelegen binnen de zone aangeduid als kernrandzone.

Met vriendelijke groet,



Beleidsmedewerker Ruimtelijke Ontwikkeling

werkdagen: maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag



Gemeente Lopik

Raadhuisplein 1

Postbus 50

3410 CB Lopik

T 0348 -

E gemeente@lopik.nl

I www.lopik.nl

Volg ons op [Twitter](#) en [Facebook](#)

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 7 september 2017 16:07
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: Reactie MOB VOBP Lopikerweg Oost 66-67 / 89a-89b gemeente Lopik

Vanuit het Domein Mobiliteit (voorheen MEC-MOB) hebben we de volgende opmerkingen bij het voorontwerpbestemmingsplan Lopikerweg Oost 66-67 / 89a-89b van de gemeente Lopik:

- In de toelichting missen we een overzicht van verkeersgeneratie in de oude en nieuwe (bestemming) situatie. Voor de toetsing van de effecten op doorstroming, en dan met name op het kruispunt Lopikerweg Oost – N210 is een dergelijk overzicht en onderbouwing belangrijk. Wanneer er toch sprake blijkt te zijn van een forse toename in de verkeersgeneratie kan het nodig zijn de effecten op het kruispunt Lopikerweg Oost – N210 door te rekenen en te onderbouwen.
- De huidige uitrit bij Lopikerweg Oost 66/67 ligt erg ongelukkig ten opzichte van het daarnaast gelegen geregelde kruispunt. De huidige uitrit komt deels uit op het fietspad en verkeer wordt in veel gevallen gedwongen over het puntstuk te rijden. In de toelichting wordt aangegeven dat de uitrit wordt verplaatst in oostelijke richting. Dit vinden we een goede ontwikkeling maar zien uitvoering hiervan omwille van de veiligheid en doorstroming wel als harde voorwaarde.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Verkeerskundig adviseur

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
Telefoon (030) 258 [REDACTED]
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht

Ik werk op maandag tot en met donderdag.

Van: [REDACTED]
Verzonden: zondag 3 september 2017 22:31
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Svp een advies op VOBP Lopikerweg Oost 66-67 / 89a-89b, reactie uiterlijk 14 sept. a.s.

Hoi [REDACTED],

Pak jij deze op?
Alvast bedankt.

Groeten,
[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 1 september 2017 12:46
Aan: [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: Svp een advies op VOBP Lopikerweg Oost 66-67 / 89a-89b, reactie uiterlijk 14 sept. a.s.

<http://diva.provincie-utrecht.nl/webtop/drl/objectId/0b02174881bdbfc8>

Met vriendelijke groeten,

[REDACTED]
Secretaris ruimtelijke plannen

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 30 oktober 2018 16:25
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Optimalisatie regeling VRI64 (kruispunt Graaf te Lopik)

Ik heb al enkele kleine parameter-optimalisaties gedaan, want het groen werd niet altijd goed verlengd op de hoofdrichtingen.

Nu kan ik deze enkele dagen laten draaien en dan kijken wat het resultaat was.

De mogelijkheden voor een beperkte wachttijd voor langzaam verkeer kruisend aan de N210 kan ik -helaas- nu al naar het rijk der fabelen verwijzen...

To be continued

Met vriendelijke groet,

ing. [REDACTED]
Adviseur Verkeersinformatie

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 25 oktober 2018 15:13
Aan: [REDACTED] [REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: Optimalisatie regeling VRI64 (kruispunt Graaf te Lopik)

Hi [REDACTED]

Zoals reeds besproken, wil ik je vragen de regeling van VRI64 (kruispunt Graaf te Lopik) kritisch tegen het licht te houden. Vooral in de avondspits ontstaat er een lange file door/voor dit kruispunt. Wil je kijken of het mogelijk is de doorgaande stroom meer prioriteit te geven. Bijvoorbeeld VRI18 bij Loenersloot kent een lange wachttijd op de aantakende wegen. Misschien goed om eens die regeling erbij te pakken.

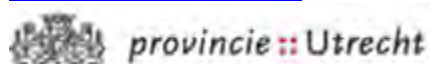
VRI64 is een lastige maar in de avondspits zit er ook veel sluipverkeer, komend vanuit het oosten, op de Lopikerweg Oost. Dit kan/mag in mijn optiek ontmoedigd worden. Wel dienen de fiets-/voetgangersoversteek niet een te lange wachttijd te kennen. De Lopikerweg Oost is namelijk een hoofdfietsroute.

Ik hoor graag je bevindingen en dan kunnen we beslissen of we de regeling gaan aanpassen. Zullen we hierover in de week van 5-9 november een overlegje over hebben?

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06 [REDACTED] | 030 258 [REDACTED]
[REDACTED]@provincie-utrecht.nl
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht



[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 6 november 2018 12:42
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Bekendmaking ter inzage legging ontwerpbestemmingsplan Lopikerweg oost 66/67/"Lopikerpoort"

Dag [REDACTED]

Dank voor je uitgebreide reactie. Ik zal onze zorgen m.b.t. de verkeersafwikkeling op het nabijgelegen kruispunt van de N210 overbrengen en adviseren dat de gemeente eerst nadere afstemming met jou zoekt over de verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling voordat dit bestemmingsplan wordt vastgesteld.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Verkeerskundig adviseur

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
Telefoon (030) 258 [REDACTED]
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht

Ik werk op maandag tot en met donderdag.

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: donderdag 1 november 2018 12:41
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Bekendmaking ter inzage legging ontwerpbestemmingsplan Lopikerweg oost 66/67/"Lopikerpoort"

Hi [REDACTED]

Een uitgebreide mail zodat je het BP niet meer hoeft door te nemen. Hieronder een samenvatting van de belangrijkste alinea's uit het BP en het bijgevoegde bedrijfsplan.

Wat ik vooral lees in de paragrafen voor de verkeersparagraaf is het volgende:

- op de huidige locatie is sprake van verdichte bebouwing en flinke verkeersaantrekkende werking met dito parkeerbehoefte. De parkeerbehoefte kan niet onder alle omstandigheden op eigen terrein worden ingevuld.
- op de nieuwe locatie zal het bedrijf (verder) worden uitgebreid met de verhuur van (bouw)machines en werktuigen voor de zakelijke markt.
- het tuincentrum zal een nieuw onderkomen krijgen. Ook voor de ijzerwarenhandel en het hoveniersbedrijf zal nieuwbouw plaatsvinden.
- De verwachting is dat deze synergie ook zal bijdragen aan een per saldo afname van verkeersbewegingen, aangezien bezoek aan het tuincentrum zal worden gecombineerd met een bezoek aan de ijzerwarenhandel etc.
- In de eerste plaats wordt de verplaatsing van De Rie vanaf de Lopikerweg Oost 89a/89b mede ingegeven doordat de locatie aan de Lopikerweg Oost 89a/89b niet geschikt is voor volumineuze detailhandel, gelet op de verkeersaantrekkende werking en de daarmee samenhangende verkeersveiligheid en parkeertekorten.
- De verplaatsing van De Rie wordt echter ook ingegeven door een noodzaak voor uitbreiding welke geen gestalte kan krijgen aan de Lopikerweg Oost 89a/89b maar wel aan de Lopikerweg Oost 66/67. Er is sprake van een aantoonbare behoefte aan uitbreiding, zoals ook blijkt uit het bedrijfsplan van het bedrijf. Beide bedrijven versterken elkaar qua assortiment en zullen samen een groter aantal klanten kunnen genereren dan

afzonderlijk. De concentratielocatie is gelegen op een plek die qua ligging en ontsluiting goed geschikt is voor volumineuze detailhandel.

Hieruit concludeer ik dat de nieuwe locatie meer verkeer zal aantrekken dan de huidige bedrijven bij het kruispunt.

In de verkeersparagraaf wordt het volgende geconcludeerd:

- sprake zijn van enige uitbreiding van de functies. In die zin zal niet alleen sprake zijn van verplaatsing van verkeersbewegingen, maar kan ook sprake zijn van enige toename.
- Zoals aangegeven wordt rekening gehouden met enige synergie waarbij (potentiële) klanten zowel de ijzerwarenaak als het tuincentrum bezoeken en/of het naastgelegen fruitbedrijf. Idem ligt voor de hand dat er enige overlap is v.w.b. klanten van het hoveniersbedrijf en het tuincentrum cq. dat het hoveniersbedrijf het tuincentrum en/of de ijzerwarenaak als toeleverancier kan gebruiken. In die zin is niet uitgesloten dat de totale verkeersbelasting iets zou kunnen afnemen omdat door deze samenvoeging van gerelateerde functies op één locatie meerdere functies met één verkeersbeweging kunnen worden bezocht.
- Per saldo zal dus grotendeels sprake zijn van een verbeterde afwikkeling van de reeds gevestigde functies en een verplaatsing van verkeersaantrekkende werking naar deze locatie die daarvoor meer geschikt qua aansluiting op infrastructuur.
- In de huidige situatie wordt rekening gehouden met 13.152 verkeersbewegingen per etmaal over de N210 ter hoogte van de kruising met de Lopikerweg Oost / Graafdijs. De provinciale weg N210 is berekend op een dergelijke verkeersbelasting en zal ook de geringe toename als gevolg van onderhavige ontwikkeling zonder problemen kunnen verwerken.
- Zoals uit paragraaf 6.2 blijkt, worden er 82 parkeerplaatsen aangelegd. Als er worst case van zou worden uitgegaan dat deze parkeerplaatsen volledig benut worden en dat iedere auto (dus zowel klanten als medewerkers/bewoners) gemiddeld 1 uur aanwezig zou blijven, dan bedraagt de maximaal voorstelbare verkeersbelasting 164 verkeersbewegingen per uur of 1.312 verkeersbewegingen per dag.
- Vanwege de ligging in de directe nabijheid van de N210 zal alle verkeer optimaal, veilig en met minimale hinder voor de omgeving kunnen worden afgewikkeld.

De toekomstvisie uit het bedrijfsplan stelt dat er reeds sprake is van een gestage groei door de jaren heen. Uitbreiding van het assortiment en het aanbieden van meerdere diensten plus het starten van online activiteiten de groei komende jaren verder kunnen versterken. Hierbij komt 90% van de consumenten uit de noordelijke (N204) en westelijk richting (N210 – Lopik, Schoonhoven, Cabauw).

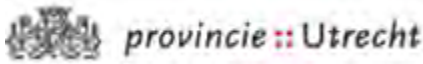
Deze ontwikkeling gaat zeker uitwerking hebben op het functioneren van kruising Graaf. De VRI is daar reeds maximaal uitgeperst. Wij zijn gestart met een onderzoek naar een oplossing voor de toekomst. Echter ruimtelijke beperkingen maken dat een oplossing lastig is in te passen. Dit komt onder andere door het feit dat deze locatie dicht op het kruispunt ligt. Naar mijn mening doorstaat dit BP de mobiliteitstoets niet omdat de gevolgen voor de kruising niet zijn onderzocht. Dit is echt een vitaal onderdeel voor deze ontwikkeling.

Verder onderzoek is benodigd.

Met vriendelijke groet,

Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06 [redacted] | 030 258 [redacted]
[redacted]@provincie-utrecht.nl
www.provincie-utrecht.nl



Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 31 oktober 2018 09:05
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: FW: Bekendmaking ter inzage legging ontwerpbestemmingsplan Lopikerweg oost 66/67/"Lopikerpoort"

Dag [REDACTED]

Ik begreep van [REDACTED] dat jij nu ook aanspreekpunt bent voor de N210. We hebben een ontwerpbestemmingsplan ter beoordeling binnengekregen voor een ontwikkeling in Lopik nabij de N210 (zie onderstaande mail). Eerder hebben [REDACTED] en ik gereageerd op het voorontwerpbestemmingsplan (zie bijlage). Mijn vraag is of jij naar het ontwerpbestemmingsplan zou willen kijken (kan via www.ruimtelijkeplannen.nl, dan zoeken op plan met ID NL.IMRO.0331.01LpkrwegO66a67-ON01) en willen aangeven of je op- of aanmerkingen hebt. Zou je uiterlijk aanstaande maandag kunnen reageren? Ik kijk zelf ook naar het plan en neem jouw eventuele op- en aanmerkingen mee in de reactie richting FLO.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Verkeerskundig adviseur

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
Telefoon (030) 258 [REDACTED]
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht

Ik werk op maandag tot en met donderdag.

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@lopik.nl>
Verzonden: dinsdag 23 oktober 2018 09:21
Aan: RuimtelijkePlannen <RuimtelijkePlannen@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@hdsr.nl>
Onderwerp: Bekendmaking ter inzage legging ontwerpbestemmingsplan Lopikerweg oost 66/67/"Lopikerpoort"

Geachte,

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 3.8.1.b Wet ruimtelijke ordening, brengen wij u ter kennis de ter visielegging van het ontwerpbestemmingsplan "Lopikerpoort" (Lopikerweg oost 66/67) te Lopik.

Ligging

Het perceel is gelegen aansluitend aan de kruising van de Lopikerweg oost met de provinciale weg N210. Op het perceel is momenteel een tuincentrum gevestigd, het perceel is ook ten behoeve van deze functie bestemd. Binnen de bestemming is het mogelijk om een oppervlakte van 1.115m² te bebouwen. Dit oppervlak is nog lang niet bereikt.

Voorliggend plan

Het voorliggende plan voorziet in de verplaatsing van de gereedschappenhandel De Rie Lopikerweg Oost 89/89a naar het perceel Lopikerweg Oost 66/66a en 67.

De bebouwing op het perceel aan de locatie Lopikerweg Oost 66/67 zal worden vernieuwd of gemoderniseerd. Het tuincentrum zal een nieuw onderkomen krijgen. Ook voor de ijzerwarenhandel en het hoveniersbedrijf zal nieuwbouw plaatsvinden.

De beide woningen die beschikken over een burgerwoonbestemming zullen worden gesloopt en zullen worden herbouwd als bedrijfswoningen. De beide woningen zullen evenwel niet terugkomen als zelfstandige elementen, maar worden geïntegreerd in de nieuwe bedrijfsbebouwing (als studio/appartement op een verdiepingsvloer). De overige functies zullen aanwezig blijven in de bestaande bebouwing die waar nodig zal worden gerenoveerd en

aangepast. Deze omvangrijke herinrichting zal leiden tot een betere clustering van bebouwing en functies met dito uitstraling.

Ter inzage

De betreffende stukken liggen van 24 oktober 2018 tot en met 5 december 2018 voor een ieder ter inzage. De stukken zijn raadpleegbaar via de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl (kenmerk NL.IMRO.0331.01LpkrwegO66a67-ON01).

Zienswijzen

Gedurende de bovengenoemde termijn van 6 weken kan een ieder mondeling of schriftelijk zienswijzen indienen tegen het ontwerpbesluit. Voor meer informatie kunt u, behalve op vrijdagen, tijdens kantooruren, contact opnemen met de heer [REDACTED] tel: (0348) – [REDACTED]

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Beleidsadviseur ruimtelijke ontwikkeling en cultureel erfgoed
werkdagen: maandag, dinsdag, woensdag en donderdag.



Gemeente Lopik
Raadhuisplein 1
Postbus 50
3410 CB Lopik

T 0348 - [REDACTED]
E [REDACTED]@lopik.nl
I www.lopik.nl
Volg ons op [Twitter](#) en [Facebook](#)



Denk aan het milieu voordat u besluit dit e-mailbericht te printen.

[REDACTED]

Van: [REDACTED] de
Verzonden: woensdag 14 november 2018 08:57
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Bevindingen en optimalisatie kruispunt PRU-K0064 N210 - Lopikerweg Oost

[REDACTED]

Hierbij mijn bevindingen nav de optimalisatie van kruispunt 64. Het kruispunt is verkeersregelkundig helemaal doorgelicht. Veel hiervan was op orde, dus ik beschrijf hieronder alleen de problemen of zaken die verbeterd konden worden.

Het kruispunt is oververzadigd door te groot verkeersaanbod. Wat hierbij de oververzadiging mede veroorzaakt is de inrichting. Langs de N210 is een parallelweg gesitueerd waar fietsverkeer gebruik van maakt en ook het autoverkeer van enkele kavels wordt hierdoor ontsloten. Het fietsverkeer mag op de parallelweg alleen recht oversteken (niet over de N210) en het autoverkeer mag alle richtingen op. Beide verkeersdeelnemers worden door één signaalgroep (richting) geregeld. Deze richting is zodanig in de regeling opgenomen dat zowel het overstekende fietsverkeer als het autoverkeer veilig kan oprijden. Om dit mogelijk te maken heeft elke andere autorichting rood licht. Concreet betekent dit dat zelfs voor één overstekende fietser op de parallelweg, dat al het autoverkeer (ook op de N210) rood heeft. Er is geen ruimte om aparte detectie/richting/inrichting te maken om autoverkeer en fietsverkeer te scheiden.

Dit probleem is zonder volledig andere inrichting niet oplosbaar, maar er zijn wel enkele instellingen gewijzigd die de situatie iets moet verbeteren. De detectorinstellingen op de parallelweg zijn aangepast zodat er minder vaak een ongewenste aanvraag is. Dat zijn groen-aanvragen waarbij er geen verkeer (meer) is, zoals een fietser die door rood is gereden. Rood rijden is natuurlijk niet gewenst, maar het is ook ongewenst om *daarna* nog groen te geven aan een lege parallelweg.

De hoofdweg krijgt zeer lang groen wat ten koste gaat van de zijwegen en overstekend langzaam verkeer. De zijwegen mogen best lange wachttijden hebben omdat dit voor een gedeelte ongewenst sluipverkeer betreft, maar de wachttijden voor overstekende fietsers moeten korter. Deze wachttijden voor fietsers zijn niet te verkorten op dit kruispunt zonder de doorstroming op de N210 nog verder te verslechteren.

Het kwam wel eens voor dat de hoofdrichtingen op de N210 niet lang genoeg groen kregen, namelijk korter dan ze recht op hebben. Dit was een gevolg van niet geoptimaliseerde detectorinstellingen en kon goed verbeterd worden. Hiervoor zijn instellingen aangepast en groen wordt nu goed verlengd bij lange wachtrijen. Ondanks dat dit goed werkt, kan het de oververzadigingsproblemen niet oplossen.

Het huidige kruispunt met huidige inrichting en huidige verkeersregelapplicatie is nu geoptimaliseerd. Als er meer winst behaald moet worden, moet dit gezocht worden in de inrichting of het veranderen van verkeersstromen.

Met vriendelijke groet,

ing. [REDACTED]
Adviseur Verkeersinformatie



PROVINCIE :: UTRECHT

Domein Mobiliteit | Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht

T: 06- [REDACTED] / 030-258 [REDACTED]

E: [REDACTED]@provincie-utrecht.nl

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 20 november 2018 14:07
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Aanlevering gegevens onderzoek N210 kruispunt Graaf
Bijlagen: 95-17.xls

- wegvakintensiteiten 2015-2017 N210 tussen Schoonhoven en IJsselstein; [REDACTED]?

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
tel 030-258 [REDACTED]
mob 06- [REDACTED]
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: dinsdag 20 november 2018 14:03
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: Aanlevering gegevens onderzoek N210 kruispunt Graaf

Beste collega's,

Ik heb voor het onderzoek door Goudappel inzake het kruispunt Graaf (N210/Lopikerweg Oost) de onderstaande gegevens nodig. Wie kan wat aan leveren?

Om deze knelpuntenanalyse te kunnen uitvoeren, hebben we vanaf de start van het project de hiernavolgende gegevens:

- wegvakintensiteiten 2015-2017 N210 tussen Schoonhoven en IJsselstein; [REDACTED]?
- fietstellingen van het kruispunt N210 - Lopikerweg-oost bij het buurtschap Graaf of indien niet beschikbaar een indicatie daarvan; [REDACTED]?
- CCOL-regelingen en VRI-tellingen 2018 van de kruispunten: [REDACTED]?
 - o N210 - Lopikerweg-oost bij het buurtschap Graaf (VRI),
 - o N210 - Europasingel in Lopik (VRI),
 - o N210 - Vrijheidslaan in Lopik (VRI);
- op de regelingen uitgevoerde parameterwijzigingen; [REDACTED]?
- indien beschikbaar: recente COCON-bestanden van de hiervoor genoemde kruispunten; [REDACTED]?
- uitgangspunten van de provincie Utrecht met betrekking tot het ontwerp van verkeerslichtenregelingen. [REDACTED]?

Mochten jullie vragen hebben dan kunnen jullie ook Goudappel benaderen via:

[REDACTED]

adviseur verkeersmanagement

M +31 (0)6 [redacted] | E [redacted]@goudappel.nl

Uiteraard het liefst vandaag dan morgen ontvang ik de gegevens maar anders is op zijn laatst midden volgende week ideaal. Alvast dank!

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Beleidsmedewerker/projectleider

Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht

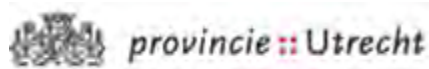
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht

06 [redacted] | 030 258 [redacted]

[redacted]@provincie-utrecht.nl

www.provincie-utrecht.nl

twitter.com/ProvUtrecht



Gemiddelde jaarintensiteit werkdag

(uitgedrukt in motorvoertuigen)

telvaknr	BER_code	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
N196.01											
N196.03											
N198.01	1000	10100	10400	11400	11600	15200	15700	12100	12400	12600	12600
N198.03	1000	10800	11100	11900	12100	15800	16300	12400	12600	12900	12300
N198.05	1010	7900	8200	7900	8100	8400	8300	9200	9000	8400	8400
N198.07	1010	7900	8200	7900	8100	8100	8200	8700	8500	8400	8400
N198.09	1010	8000	8300	8000	8200	7900	7800	8700	8500	8100	8000
N198.11	1010	7600	7800	7500	7700	8100	7800	8700	8500	8100	8000
N198.15	1020	7900	8000	7700	8700	6700	6500	7400	7300	6500	6500
N198.25	1060	10700	11000	10500	12400	13800	12200	12000	12100	11900	11800
N198.27	1010	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
N198.29	1010	0	0	0	0	0	0	0	5700	5500	8100
N198.31											
N198.33											
N199.01	1070	11400	11500	12400	12600	12700	11200	13500	14700	13500	14200
N199.03	1070	11600	11900	12000	12100	12500	13000	13400	14300	13100	13800
N199.05	1070	11600	11900	12000	12100	12600	13100	13100	14300	13100	13800
N199.07	1070	15000	16100	16500	16800	17400	17900	18300	19900	20300	21400
N199.09	1080	18400	20300	21100	21600	22300	19800	23500	25400	28500	30000
N199.11	1080	18300	20200	21000	21400	21800	19300	22900	24800	25300	26100
N199.13	1090	19200	21300	22000	22300	22800	20200	24000	25900	26400	27800
N199.15	1100	23500	25600	26500	27500	28000	24900	29500	31900	32500	34300
N199.17	1110	18100	20100	20800	22200	22000	19500	23200	25000	22500	23700
N199.19											
N199.21											
N201.01	1120	23200	24100	23100	23700	23000	23600	24500	23700	24000	24000
N201.03	1130	18500	19100	18200	19100	18400	18900	19300	18700	19000	18900
N201.05	1130	18000	18600	17700	18600	18400	18900	18100	17600	17800	17800
N201.07	1130	18000	18500	17600	18500	18400	18100	18100	17600	17800	17800
N201.09	1130	18000	18500	17600	18500	18400	17900	18100	17600	17800	17800
N201.11	1130	20200	20800	19800	20900	20000	19800	20500	20000	20300	18400
N201.13	1130	17800	18400	17500	18500	18400	18200	18100	17700	17900	17900
N201.15	1140	17700	18500	17800	18700	18400	18200	18100	17700	17900	17900
N201.17	1140	18300	18900	18500	19100	18600	19100	19500	19200	18500	21300
N201.19	1150	21300	21600	21900	22300	21600	22100	22600	22300	21500	21500
N201.21	1160	18400	18600	19100	19700	20200	20700	21200	20800	20100	20100
N201.23	1170	22700	22400	23400	24200	23600	24100	24700	24300	23500	23400
N201.24											
N201.25	1170	22600	22600	23000	23200	22100	22500	23700	23200	22400	22400
N201.27	1180	23600	24000	23000	22900	22100	22600	23100	22800	22000	24500
N201.29	1190	25000	25400	24600	24500	23000	23500	25800	25300	24700	24600
N201.31	1190	25200	25700	24800	24800	24600	25200	25800	25400	24500	24500
N201.32											
N201.33	1200	21900	22600	21900	22100	22300	22800	24000	22700	22200	20300
N201.35	1200	18200	18700	18100	18100	18700	19100	19600	19300	18600	18600
N201.37	1200	18600	19000	18500	18300	17200	17600	18100	17800	17100	17100
N201.39											
N201.41											
N201.43											
N201.45											
N204.01	1210	6400	7100	7000	7400	7900	8000	7800	7700	7800	8500
N204.03	1220	7200	8000	7700	7900	8200	8400	8200	8000	7800	7500
N204.05	1220	6700	7600	7500	7700	8600	8800	8500	8400	7900	7600

N204.07	1230	9700	10400	10100	10700	12000	11700	11500	13000	13400	12900
N204.09	1230	10200	10800	10400	10900	12500	12200	12000	13000	13700	13200
N204.11	1240	10700	11200	11300	11700	12200	12400	12200	12300	12000	11600
N204.13	1240	10400	11000	11000	11300	12300	12100	11800	12000	11600	10600
N204.15	1240	10300	10800	11000	11200	12000	11800	11600	12100	11700	11300
N204.17	1240	11100	11800	12400	12700	13300	14000	13600	13900	14100	13600
N204.19	1240	11300	12000	12400	12600	12900	14100	13600	13800	14100	13600
N204.21	1250	13500	14200	14800	15000	15500	15200	14900	15000	15400	14800
N204.23	1250	13600	14300	14800	15100	15400	15200	15000	15100	15400	14900
N204.25	1260	22000	22300	24200	25000	25200	24700	24200	24500	24800	23900
N204.27	1260	30500	30400	33600	34800	35100	34400	33700	34100	34600	33400
N204.29											
N210.01	1270	7400	7600	7500	8100	8200	8400	8200	8400	8500	9100
N210.03	1280	7300	7500	7400	8000	8200	8400	8100	8300	8400	9000
N210.05	1280	7200	7700	7600	8100	8300	8500	8200	8400	8500	9100
N210.07	1280	7500	7800	8200	8500	8700	8900	8600	8800	8900	9500
N210.09	1290	8700	9400	9700	9900	10000	10200	10100	10300	10400	11100
N210.11	1290	8600	9400	9600	9800	10100	10300	10000	10300	10100	10800
N210.13	1300	11100	11700	11600	12200	12500	12800	12400	12600	12800	13700
N210.15	1300	11900	12200	12100	12900	12700	13000	12600	12900	13200	14100
N210.17	1310	10000	9800	9600	10100	9300	9500	9200	9400	X	X
N210.19	1320	13700	13800	13600	14100	13400	13700	12800	12800	X	X
N210.21	1320	14100	14100	14000	14600	15000	15300	14900	15200	X	X
N210.23	1330	15000	15000	15700	16400	16900	17200	16700	17000	X	X
N210.25	1330	15800	15700	17500	18600	18800	19200	18600	19000	X	X
N210.27	1340	8700	9400	9700	9900	10000	10200	10100	10300	X	X
N210.29	1350	30700	31300	33300	34100	35100	35800	34800	35500	35900	38500
N210.31	1356	0	0	0	0	0	0	0	0	9500	12400
N210.33	1355	0	0	0	0	0	0	0	0	9200	15100
N210.35	1355	0	0	0	0	0	0	0	0	9200	15100
N210.37	1355	0	0	0	0	0	0	0	0	11000	16600
N210.39	1357	0	0	0	0	0	0	0	0	19200	31600
N210.41	1310	0	0	0	0	X	0	0	0	0	X
N210.43	1340	0	0	0	0	X	0	0	0	0	X
N210.45											
N210.47											
N212.01	1360	7400	7200	8200	8300	10300	10600	10300	10300	9900	8700
N212.03	1360	7500	7300	8300	8500	10400	10700	10500	10500	9900	8700
N212.05	1370	10600	10800	11400	11900	10700	11000	11900	11900	12200	10700
N212.07	1370	10100	10500	11000	11300	10200	10500	11000	11000	10800	10800
N212.09	1380	9100	9700	10200	10600	11700	12100	12500	12600	12800	12800
N212.11	1390	8500	8900	9300	9500	10600	10900	11200	11200	11200	11200
N212.13	1390	8200	8500	8900	9100	8200	9200	9600	9600	9800	9800
N212.15	1400	7600	8100	8300	8700	7900	8100	8400	8400	8600	8600
N212.17	1410	10000	10600	11000	11200	9700	10000	10400	10400	10700	10600
N212.19	1420	10700	11200	11600	11900	11300	10700	11200	11200	11400	11500
N212.21	1420	11100	10300	10600	10100	9900	10100	11500	11300	10500	10500
N221.01	1430	15200	14200	15600	15800	16300	16700	15100	16000	16200	15500
N221.03	1440	16500	15500	16500	17400	18100	18700	16800	17800	18100	17300
N221.05	1450	25600	24600	26400	27800	29000	29800	26800	28500	28900	27700
N221.07	1460	18400	17500	18200	18600	18500	19000	17100	18200	18500	17700
N221.09	1460	17900	17100	17800	18100	19500	20100	18100	19200	19500	18000
N221.11	1460	18200	17200	18000	18400	19500	20100	18000	19200	19500	18600
N221.13	1460	17200	16000	16800	17200	17600	18100	16300	17300	17500	16800
N221.14											
N221.15	1470	22700	22100	23400	23700	24400	25100	22600	24000	24400	23300

N224.01	1480	9500	9900	10400	10400	9600	9900	10800	10800	10600	11700
N224.03	1490	7400	7600	8200	8300	7500	8500	8600	8600	8500	8400
N224.05	1490	7200	7400	8000	8200	7900	8200	8300	8300	8800	8700
N224.07	1500	8400	8700	9400	9700	10400	10600	10800	10800	10800	10700
N224.09	1510	10000	10200	11000	11000	11900	12200	12400	12500	12700	12500
N224.11	1510	10300	10600	11600	11600	12000	12300	12400	12500	13300	13100
N224.12	1520	8900	9000	10000	10100	10500	10700	10800	10900	11000	10900
N224.13	1520	8800	8800	9800	10000	10400	10700	10800	10900	11000	10900
N224.15	1530	10600	11000	11700	11800	12200	12600	12700	12800	13600	11900
N224.17	1540	13100	13400	14100	13300	13800	13900	14100	14200	15100	14900
N224.19	1540	13000	13200	14000	13200	13700	14100	14300	14300	15300	14400
N224.21	1540	12700	13000	13900	13200	14300	14700	14900	15000	16000	15700
N224.23	1540	12500	12800	13500	12700	13200	13500	13700	14900	14900	14700
N224.25	1550	9000	8700	9100	9100	9200	8700	8800	8800	9500	9300
N224.27	1550	9300	9000	9400	9300	9200	9400	9300	9500	10100	10000
N224.29	1560	11400	11300	12000	11900	12300	12600	12800	13000	13200	13000
N224.31	1560	11900	11600	12600	12400	12100	12500	12800	12900	13700	13500
N224.33	1570	9800	9500	10300	10000	10000	9500	9300	9300	9900	9800
N224.35	1570	9800	9400	10300	10000	9900	9000	9100	9200	10100	9900
N225.01	1580	9800	10000	10100	10900	10500	10500	10300	10000	10300	10700
N225.03	1580	10200	10400	10400	11300	11300	10400	10600	10200	10300	10700
N225.05	1580	10400	10700	10700	11500	11600	10300	10100	10200	10200	10500
N225.07	1580	10600	10700	10600	11500	9000	9000	8800	10600	10000	10300
N225.09	1580	10900	10800	10700	11700	11700	12000	11700	10600	10000	10300
N225.11	1580	10800	11100	11000	11900	10900	10000	9700	9800	9800	9700
N225.13	1590	9500	9800	9700	9800	9100	9100	8000	8600	8600	9000
N225.15	1590	8800	9100	9300	9700	8600	8900	8000	8500	8500	8800
N225.17	1590	8800	9000	9300	9700	8700	8700	8000	8500	8500	8800
N225.19	1590	8700	9000	9300	9700	8600	8600	7600	8200	8800	9100
N225.21	1590	8400	8900	9100	9300	9300	9300	8200	8200	8200	9100
N225.23	1600	14800	15600	15100	15100	15000	9300	12000	12800	13300	13800
N225.25	1600	15500	15300	15000	14900	13600	13500	12000	12800	13300	14200
N225.27	1600	15500	15300	15300	15300	13900	12600	12700	13600	14100	14600
N225.29	1600	13900	14000	14300	14200	14200	14200	12700	13600	14100	14600
N225.31	1600	14900	14600	14900	14800	13600	14200	12700	13500	14100	14600
N225.33	1610	13400	13100	13600	13400	13400	14200	12700	13500	14100	14600
N225.35	1610	14400	14000	14500	14400	14400	14400	12800	13600	14100	14600
N225.37	1620	12400	12200	12700	12600	12600	12600	11700	12400	12600	13000
N225.39	1620	12000	11800	12200	12200	12000	12000	11700	12400	12400	12800
N225.41	1620	12000	11800	12200	12200	11900	11900	11600	11600	12100	12500
N225.43	1620	11200	11100	11300	11300	11300	11400	11600	10200	10600	10900
N225.45	1620	11600	11400	11100	11400	11400	11500	11600	10000	10400	11300
N225.47	1630	12100	12500	12800	12900	12900	12100	12800	12500	13000	13400
N225.49	1630	11800	12300	12600	12800	12000	12700	12800	12500	13000	13400
N225.51	1640	12400	12800	13500	13800	12900	14100	14200	13700	13700	14200
N225.53	1640	12600	13000	13800	14200	14200	14300	14400	14000	14000	12800
N225.55	1640	13000	13500	14200	14500	14500	14700	14400	14000	14000	14400
N225.57	1650	9100	9600	9500	9600	9600	9800	9900	9700	9700	9800
N225.59	1650	9100	9600	9600	9600	9600	9900	9900	9700	9700	9800
N225.61	1650	8600	8600	9100	9000	9200	9200	8600	8400	8400	8500
N225.63	1650	8700	8700	9700	9600	9600	9700	9700	9600	9500	9700
N225.65	1660	12400	12800	13000	13200	13200	13300	13400	13200	13200	13300
N225.67	1660	10900	11600	11700	11900	11400	11600	11500	11200	11100	11200
N225.69	1660	10300	11000	11200	11200	11500	11400	11400	11200	12000	12100
N225.71	1660	10700	12300	12300	12400	12400	12400	12000	11800	11800	11900
N225.73	1660	9700	11400	11400	11400	11700	11800	12000	11800	11800	11900

N225.75											
N225.77											
N225.79											
N225.81											
N226.01	1670	11600	11800	13100	12900	13200	13600	13800	13900	13900	13700
N226.03	1670	14700	14900	16300	15600	15900	16300	16800	16900	15500	15300
N226.05	1670	14600	14800	16200	15600	16100	16600	16800	16900	15400	16000
N226.07	1670	14600	15000	16400	15800	16800	16800	16800	16900	15000	14800
N226.09	1680	12000	12100	13100	12600	13400	13700	13900	14000	13300	13100
N226.11	1680	11600	11600	12600	12000	12600	12900	12800	12800	12800	12600
N226.13	1690	12400	12400	13200	12700	13300	13100	13100	13200	13200	13000
N226.15	1690	12400	12300	13100	12700	12700	13100	13100	13200	13200	13000
N226.17	1690	12200	12200	12900	12500	12600	12900	13100	13200	14400	14200
N226.19	1700	10900	10900	11500	11000	11000	11300	11200	11700	11600	10400
N226.23	1700	11900	11600	12100	11200	11500	11800	12000	12200	12000	11800
N226.25	1700	11900	11900	12400	11500	14100	13600	12000	12200	12000	11800
N226.27	1710	13500	13900	14600	13600	15800	12800	14300	14400	13900	13800
N226.29	1710	13300	13700	14400	13100	14800	15200	14000	14300	13500	13400
N226.31	1710	13400	13700	14400	13000	13000	13400	13600	13800	13700	13500
N226.33	1710	13200	13400	14100	12800	12800	13100	13600	13600	13700	13500
N226.35	1710	14300	14800	15600	14900	14900	15300	15500	15800	15800	15500
N226.37	1710	12200	12500	13500	12600	12600	13000	13100	13400	13400	13200
N226.39	1720	9400	9900	10000	9400	10000	10000	10200	10700	11100	10900
N226.41	1720	8900	9500	9300	9100	9100	9800	9900	10300	10100	9900
N226.43	1720	8600	9100	8900	8900	9500	9700	9700	10100	10100	9900
N226.45	1720	8600	9100	8800	8900	9300	9700	9700	10100	10100	9900
N226.47	1720	8600	9100	8900	9000	9600	9600	9700	10100	10600	10400
N226.49	1700	0	0	0	0	0	0	0	11700	11700	11500
N226.51	1700	0	0	0	0	0	0	0	11700	11700	11500
N226.53											
N226.55											
N226.57											
N226.59											
N226.61											
N227.01	1730	8000	8400	8800	9300	8800	8900	9000	9100	10600	10400
N227.03	1740	8200	8300	8700	9100	8600	8800	8900	9000	9700	9700
N227.05	1740	8100	8000	8500	8900	8200	8400	8900	9000	9700	9700
N227.07	1740	8300	8200	8600	9000	8300	8400	8900	9000	9700	9700
N227.09	1740	8500	8400	8900	9100	8600	8700	8900	9000	9700	9700
N227.11	1740	8700	8700	9100	9300	8900	9100	9000	9100	9600	9400
N227.13	1740	8600	8600	9000	9200	8700	9100	10600	10700	10500	10300
N227.15	1750	9700	9600	10600	10400	12000	11600	11800	12100	12000	12400
N227.17	1750	9400	9300	10400	10200	11800	12000	11800	12100	12000	12400
N227.19	1750	9400	9200	10300	10100	11800	12000	11800	12100	12000	12400
N227.21	1750	10300	10200	11300	10300	12100	12400	11800	12100	13000	12800
N227.23	1760	11200	10900	12200	11200	13000	13300	12900	13200	14100	13900
N227.25	1760	12100	11600	12900	11800	13100	13400	13100	13500	14500	14200
N227.27	1760	12600	12100	13400	13300	14800	13700	14600	15000	16200	15900
N227.29	1770	13800	14200	15200	15000	15200	16000	15300	15900	16200	15900
N227.31	1770	13000	13400	14400	14200	14600	15300	14700	15300	15500	15300
N227.33	1770	12900	13000	14500	13600	13800	14500	13800	14000	14300	14000
N227.35	1780	16200	16400	17600	16800	17200	17500	16800	17100	17400	17100
N227.37	1780	19600	19800	20700	20000	20100	20500	19700	20000	20400	20000
N227.39	1780	18000	18300	18900	18200	18300	18700	18000	18400	18700	18300
N227.41	1780	15000	15200	15700	15100	15200	15500	14900	15200	15500	15200
N227.43	1780	10300	10300	10700	10400	10500	10700	10300	9500	9700	9500

N227.45											
N227.47											
N227.49											
N228.01	1790	5900	6300	6300	6700	7000	6900	6900	7000	7100	6900
N228.03	1790	6000	6300	6300	6700	7000	6900	6900	7000	7100	6900
N228.05	1800	9600	10000	9200	9800	10200	10000	10400	11200	10900	10500
N228.07	1800	9400	9800	9100	9600	10500	10000	10400	11200	10900	10500
N228.09	1800	9200	9700	8800	9400	10400	10200	10000	10100	9700	9400
N228.11	1810	8400	8600	7400	8000	8900	8200	8000	8100	8100	7900
N228.13	1810	8300	8500	7400	8000	8300	8200	8000	8100	8100	7900
N228.15	1810	8400	8500	7400	8000	8400	8200	8000	8100	8100	7900
N228.17	1820	8300	8600	8700	9300	9700	10000	9800	11000	10600	10800
N228.19	1830	7300	7400	7400	7700	8100	7900	11200	11300	10900	11100
N228.21	1830	7000	7100	7100	7400	7800	7700	7600	7700	7700	7800
N228.23	1830	7000	7200	7200	7600	7900	7800	7600	7700	7400	7500
N228.25	1830	7400	7600	7600	8000	8400	8100	7600	8900	8600	8700
N228.27	1840	10100	10100	10200	10700	11100	10900	10700	10800	10500	10600
N228.29	1840	9700	9900	10000	10500	10900	10700	10500	10600	10300	10400
N228.31	1840	10300	10600	10700	11300	11600	11300	11300	11500	11100	11200
N228.33	1840	10100	10400	10500	11000	11400	11200	11300	11500	11100	11200
N228.35	1840	10300	10700	10800	11300	11800	11600	11300	11500	11100	11200
N228.37	1850	11900	12700	13000	13900	14900	14600	14300	14500	14100	14200
N228.39	1850	11900	13000	13100	14200	14800	14100	13800	14700	14300	13200
N228.41	1860	14100	15400	15500	16800	17500	16600	16300	16400	16000	16200
N228.43	1860	18400	18800	18600	20200	21200	20100	19600	19800	19600	19800
N228.45											
N228.47											
N229.01	1880	16600	17200	19000	18800	19000	19400	19000	19200	19200	19500
N229.03	1880	16600	17200	19200	19000	19000	19400	19100	19300	19300	19600
N229.05	1890	15100	16000	17200	17300	17400	17800	17400	17600	17600	17900
N229.07	1900	10900	11800	12700	12800	13100	13300	14200	14300	14300	14600
N229.09	1900	11100	12100	12200	12400	12500	12600	12300	12400	14100	14300
N229.11	1910	11000	11700	11900	12500	12700	12900	12600	13100	13100	13700
N229.13	1910	12000	12400	12800	13200	13300	13600	13300	13400	13500	13700
N229.15	1920	13200	13600	14200	14300	14300	14600	16000	16200	16200	16500
N229.19	1920	0	15100	16000	16000	16000	16300	15900	16900	16900	18300
N230.01	1930	18700	24400	24400	25300	26400	26400	27500	28300	27800	28000
N230.03	1930	36500	46900	46900	48500	50400	48500	52700	54100	53200	53600
N230.05	1930	37700	44500	45200	46900	48900	46800	51000	52300	51500	51900
N230.07	1930	38400	40100	41800	43300	45200	46200	47100	48300	47500	47900
N230.09	1930	36500	38500	39800	41400	43700	44500	45000	46200	45400	45800
N230.11	1940	34200	36300	37400	39000	41000	42000	42800	43900	43100	43500
N230.13	1940	33600	35500	36600	38700	38800	39600	42800	43900	43100	43500
N230.15	1940	32500	34200	35300	36800	36700	37100	42600	40900	40200	41500
N233.01	1950	10600	11600	11300	12000	12300	12500	12500	12200	12100	12300
N233.03	1950	17800	18700	18700	19900	20200	20500	20200	19700	19600	19900
N233.15	1960	14800	15400	15900	15600	15600	15600	15900	15500	17100	17300
N233.17	1970	16100	16700	17400	17300	17200	17400	17500	17100	17000	17700
N233.19	1970	18700	19400	20000	20300	18100	18300	18400	17900	17800	18100
N233.21	1970	16000	16800	17400	17700	16400	16600	16600	16200	16100	16300
N233.23	1970	15600	16400	17000	17200	16900	17800	17400	17000	16900	17100
N233.25	1970	15200	16100	16600	16900	16600	17300	17400	17000	16900	17100
N233.27	1970	15300	16100	16600	17000	17100	17300	17400	17000	16900	17100
N233.29	1980	15500	16400	16800	17300	17300	17500	17600	17100	17000	17200
N233.31	1990	25600	27200	27500	28000	27400	27800	28400	27700	27700	28000
N233.33	1960	0	0	0	0	X	0	0	0	0	X

N233.35	1960	0	0	0	0	X	0	0	0	0	X
N233.37	1960	0	0	0	0	0	0	0	0	17400	17600
N233.39											
N233.41											
N233.43											
N233.45											
N233.47											
N233.49											
N233.51											
N233.53											
N234.01	2000	9900	9400	9900	10600	11500	11800	11800	12100	12300	12700
N234.03	2000	12400	12200	12600	13500	14300	14700	15000	14400	14400	15000
N234.05	2010	14900	14900	15300	16200	17300	17800	17600	16900	16300	16900
N234.07	2010	14500	14500	14800	15800	16800	17200	17600	16900	16300	16900
N234.09	2010	14400	14400	14800	15800	15700	16100	16400	15800	16100	16800
N234.11	2010	14500	14500	14800	15800	16300	16700	17000	16400	16600	17300
N234.13	2020	9800	9800	10200	10500	11300	11600	11600	11200	11400	12000
N234.15	2030	11000	11200	12200	12500	12900	13300	13500	13000	13200	13700
N234.17	2040	14000	14200	14900	15300	15800	16300	16600	16600	16800	16900
N234.19	2040	15500	15600	16000	16500	16900	17400	17700	17800	18000	18700
N234.21	2040	14800	14500	15200	15500	15600	16100	16400	16400	16400	17000
N234.23	2050	13500	13200	13500	14400	15100	15500	15800	15800	16100	16600
N237.01		20000	20200	20000	20800	19200	18700	19200	18400		
N237.03	2060	18400	18200	18000	18600	18000	17600	18100	17300	17800	18000
N237.05	2060	17100	16800	16600	17300	17900	17900	16800	16100	16600	16800
N237.07	2070	31900	32200	33000	33700	33200	32300	33200	31900	33000	33300
N237.09	2080	10500	10400	10700	11400	11300	11000	12300	12100	12300	12100
N237.11	2090	10300	10500	10900	11600	11600	11200	12300	12100	12000	12100
N237.13	2090	10600	10800	11200	12000	11800	11500	11800	11600	12000	12100
N237.15	2090	11400	11500	11800	12600	12900	12200	12400	12200	12200	12300
N237.17	2100	15300	15500	15800	16500	17000	17300	17500	18000	17100	18700
N237.19	2100	15500	15700	16000	16600	16500	17400	17600	17800	17000	18600
N237.21	2110	13400	13600	13800	14300	14100	14400	14500	15200	15100	15000
N237.23	2110	11600	11700	11900	12300	12200	12200	12500	13000	12900	12800
N237.25	2120	15000	15100	15400	15800	16400	16700	16700	16800	16500	16400
N237.27	2130	19100	19400	20000	20900	21300	21700	22200	22200	22100	22000
N237.29	2130	13800	13600	14100	14600	15900	16200	16300	16300	16000	15900
N237.31	2130	14100	14000	14300	14900	15100	14600	15000	15100	15000	14900
N237.33	X						X	X	X	X	X
N237.35	X						X	X	X	X	X
N237.37											
N237.39											
N237.41											
N237.43											
N237.45											
N237.47											
N238.01	2140	9000	9100	9100	9100	10000	10300	11300	11300	11300	11700
N238.03	2140	8900	9000	9000	9100	9700	10300	11300	11300	11300	11700
N238.05	2140	9800	9900	10000	10000	10400	11000	11300	11800	11800	12300
N238.07	2150	8800	9400	9700	9200	11100	11400	11200	11300	11500	12000
N238.09	2160	12300	12800	13400	12800	13800	14200	14500	14900	15200	14000
N238.11	2160	11900	12700	13300	12700	14600	14600	14500	14900	15200	14000
N238.13	2160	12300	12800	13400	12900	14700	14600	14500	14900	15200	14000
N238.15	2170	15400	15800	16200	15800	16100	16500	17200	17700	17900	18600
N238.17	2170	16300	16700	17200	16300	17000	17700	18300	18900	19000	19700
N401.01	2180	7100	7800	8000	8400	7600	7800	9100	8900	9100	9000

N401.03	2180	7200	7900	8100	8500	7800	8000	8600	8600	8800	7900
N401.05	2190	8100	8800	9200	9900	8900	10100	10500	10500	9700	9700
N401.07	2200	9900	10300	10800	11400	14900	15300	12400	12400	11200	11100
N401.09	2210	10600	10900	11400	11900	15300	15800	13100	13100	11900	11800
N401.11	2210	10900	11200	11600	12000	15800	11200	13300	13300	11900	11800
N401.13											
N401.15											
N402.01	2220	10300	10700	10700	10500	11300	11300	11100	11100	10700	10800
N402.03	2220	10000	10400	10500	10300	11000	10800	11100	11000	10600	10700
N402.05	2220	8100	8400	8300	8200	8000	8800	9100	9000	8700	8800
N402.07	2220	10200	10400	10300	10300	10400	10200	10500	10500	10100	10200
N402.09	2230	9900	10100	10200	10000	10100	9900	10300	11000	10600	10700
N402.11	2230	9100	9300	9500	9100	9800	9600	9900	10100	9700	9800
N402.13	2240	8100	8500	9000	8600	9400	9200	9500	9600	8500	8600
N402.15	2240	8100	8400	8700	8200	8000	7800	8600	8600	7600	7700
N402.17	2250	8300	9500	8600	10100	9800	9600	9900	10000	9500	11500
N402.19	2250	8300	9500	8500	9900	10100	10200	10500	10700	9200	9300
N402.21	2250	8200	9400	8400	9900	9800	9600	9900	9900	9200	9300
N402.23	2250	8400	9600	8700	10100	10200	10200	9900	9900	9200	9300
N402.25											
N402.27											
N402.29											
N402.31											
N403.01	2260	5800	5600	5700	5400	4800	5300	6000	6000	5000	5000
N403.03	2260	5700	5400	5500	5200	4600	5800	6000	6000	5000	5000
N404.01	2270	13300	12800	13000	12200	12200	12400	12700	13300	13100	13200
N404.03	2270	14400	14100	14000	13200	13700	14400	14600	15000	14100	14200
N404.05	2270	11400	11700	11300	11200	11600	11900	12500	12800	12000	12100
N404.07	2280	8400	9300	8700	8600	8800	9000	9200	9700	9500	9900
N404.09	2280	7700	9200	8400	8300	8400	8700	8900	9100	9000	9000
N405.01	2290	8800	9000	7900	7800	7000	7200	8300	7900	7900	7900
N405.03	2290	8100	8500	7400	7400	7100	6900	7900	7500	7600	7900
N405.05	2300	6300	6800	6000	6300	5900	6600	6900	6900	7000	7000
N405.07	2300	5200	5400	4900	5200	4900	4900	5200	5200	5400	5400
N405.09	2300	5300	5500	5000	5200	4700	4900	5200	5500	5600	5600
N407.05	2320	3900	4300	4400	4500	4800	4700	4500	6600	6400	6200
N407.07	2330	8100	8100	7700	8000	8400	8300	8100	8800	8500	8200
N407.09	2330	8300	8300	8000	8200	8700	8500	8100	8800	8700	8400
N407.11	2330	0	0	0	0	0	0	0	0	9700	9400
N408.01	2340	27200	28100	29100	30300	30800	30700	29800	31400	31400	31600
N408.03	2350	34400	35400	36400	37300	38000	37900	36800	38800	38600	38100
N408.05	2360	38800	40100	41300	42600	43300	43700	46200	46900	48400	48600
N409.01	2370	18200	19100	18700	19400	19600	19600	19000	20000	20000	20200
N409.03	2370	18700	19800	19500	20600	20900	20800	20200	21300	21300	21500
N409.05	2370	18900	20200	19700	21000	20700	20600	20000	21100	21300	21500
N409.07	2370	16400	17800	17400	18600	19000	18900	18400	19400	19400	19900
N410.03	2380	3200	3500	3700	3400	3500	3600	3700	3800	3600	3600
N410.05	2390	4900	5600	4800	5400	5300	5400	5100	5200	5300	5200
N410.07	2400	2600	3200	3100	3000	3000	2500	3100	3200	3200	3200
N410.09	2400	2700	3300	3200	3000	3100	2600	3200	3200	3200	3200
N410.11	2400	2700	3300	3200	3000	3100	2600	3200	3200	3200	3200
N411.01	2410	13200	13200	13700	14100	13800	12500	13600	13500	13000	12800
N411.03	2410	12600	12300	12900	13200	12900	12100	12800	12700	12700	12400
N411.05	2420	11000	10900	11200	11400	10900	9900	10500	10500	10500	10300
N411.07	2420	11200	11100	11400	11500	11200	10200	10700	10700	10600	10400
N411.09											

N411.11											
N412.01	2430	18700	19500	20200	19200	19100	19400	19100	19400	19400	19600
N412.03	2430	19800	20600	20800	20300	20200	20400	20200	20400	20000	20200
N412.05	2430	19800	20600	20800	20300	20100	19600	20200	20400	20000	20200
N412.07	2430	20800	21500	21800	21200	21000	21400	21100	21300	20900	21000
N413.01	2440	4600	4900	6000	6200	5100	4900	6200	6300	6300	6300
N413.03	2440	9200	9700	10300	10700	8900	8600	11400	12200	11500	12500
N413.05	2440	8300	9200	9900	10500	11400	11500	11800	11800	11800	11700
N413.07	2440	8200	9200	9700	10300	11200	11200	11800	11800	11800	11700
N413.09	2450	10100	10800	11200	11900	12500	12100	12800	12800	12800	11600
N413.11	2450	9000	9700	10200	10800	11700	11300	11700	11600	11500	11500
N413.13	2450	9500	10100	10700	11300	10600	12500	12900	12900	12800	12700
N413.15	2450	9500	10100	10700	11300	10600	12100	12900	12900	12800	12700
N413.17	2460	9600	10500	10700	11300	11500	11600	11800	12900	12800	12700
N413.19	2460	9800	10800	10800	11600	11900	11500	11800	11800	11800	11700
N413.21	2460	10700	11700	11700	12400	12600	12100	12500	13900	13800	13700
N413.23											
N414.01	2470	12900	13500	13100	13400	14600	12600	15400	15500	15500	15600
N414.03	2470	10300	10900	11000	11400	12500	11100	13200	13200	13300	11100
N414.05	2470	9800	10100	10000	10600	11600	10700	12200	12100	12300	12300
N414.15	2490	4900	5000	4800	5400	5500	5200	6000	6100	6200	6200
N414.17	2480	0	0	0	0	0	0	0	10300	10800	10800
N415.01	2500	9600	10500	10100	10000	9500	9800	9700	9300	9200	9300
N415.03	2500	8900	9800	9400	9300	9300	9500	9400	9200	9200	9200
N415.05	2500	10000	10800	10100	10100	10100	10400	10300	10100	10000	10100
N415.06											
N416.01	2510	6500	6000	6800	6800	7000	7000	6300	6600	6800	6900
N416.03	2510	7900	7400	8000	7900	8000	7700	7400	7500	7300	7900
N416.05	2510	7900	7400	8000	7900	8000	7700	7400	7500	7300	7400
N416.07	2510	8300	7800	8400	8200	8300	8300	7800	7800	8100	8200
N417.01	2520	11600	10900	11400	12400	13400	13700	14000	11200	11000	12300
N417.03	2520	11400	10700	11000	11500	11900	12200	12500	12000	12000	12500
N417.05	2530	9100	8200	8600	8800	9100	9300	9500	9100	9300	9600
N417.11	2530	0	0	0	0	0	0	0	0	9500	9550
N418.01											
N418.03											
N418.05											
N418.07											
N419.01											
N419.03											
N419.05											
N419.07											
N419.09											
N419.11											
N421.01											
N458.01	2540	5500	4600	4400	5100	4600	5000	5900	5900	5900	5500
N463.01	2550	4200	4500	4500	4800	6300	5000	5200	5200	5300	5300
N463.03	2550	4000	4300	4300	4600	6000	4900	5100	5100	5200	5100
N483.01	2580	0	0	0	0	0	6300	6300	6400	6400	7000
N483.03	2580	0	0	0	0	0	2700	2700	3100	3100	3100
N483.05	2580	0	0	0	0	0	0	0	2700	1200	1200
N484.01	2590	0	0	0	0	0	0	0	11700	11700	10400
N484.03	2590	0	0	0	0	10200	9300	9700	9700	9700	9800
N806.01	2560	5500	5500	6300	6900	7000	5800	6900	7500	7600	8000
N806.03	2570	4300	4700	5200	5500	6100	5400	6200	6200	6200	6600
N806.05	2570	4700	5100	5400	5800	6100	5400	6400	6200	6300	6600

N806.07
N806.09

en)

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
											12300	11100
											11200	10600
12700	12200	13200	12600	0	0	#N/B	0	0	0	0	0	
12800	12400	11500	11000	0	0	#N/B	0	0	0	0	0	
8500	8200	8800	8400	7900	8700	8000	7200	7200	7200	7300	9100	9100
8500	10200	10600	10200	11100	11500	10600	9600	9500	9500	9700	9100	9100
8100	7800	8400	8000	7600	9000	8300	7500	7400	7400	7600	8900	8900
8500	8200	8800	8500	8000	8300	7600	6900	6900	6900	7000	9500	9600
7800	8700	9000	8700	8200	8500	7700	7000	7000	6900	7100	2000	
12500	#N/B	#WAARDE!	0	0	0	#N/B	0	0	0	0	0	
	7200	7700	7400	8200	8500	7800	7100	7000	7000	7200	7000	6700
7900	7600	8100	8300	7900	8200	7500	6800	7200	7100	7300	6900	
			14700	13800	14400	13200	12000	11900	11900	12100	12100	13400
												6800
14300	14600	14800	14700	15600	15600	15500	15000	13900	14800	15100	16400	16600
14500	12700	12900	12800	13900	14100	14000	13500	13100	13300	13600	14200	
14500	14800	15000	14800	13000	12500	10800	10200	9900	12400	12700	14200	14200
19600	20000	20300	20100	17700	20300	20100	20500	19900	20200	20700	22700	23100
31400	32100	28200	28000	24600	28200	28000	28600	27800	28300	27000	27400	28600
27200	27800	28100	27900	24500	23100	25100	26200	25500	26000	24800	24600	25100
29100	31400	31800	31600	27800	31800	31600	32300	31400	32000	30500	35200	36600
35900	36600	37100	36800	32400	37100	36800	37600	36600	37200	35600	39000	39800
24800	25400	25700	36800	32400	37100	36800	24300	23700	24100	23000	27200	27300
												14200
												14200
24000	24500	26100	25000	28700	19500	19800	19100	18500	15700	10100	0	
17000	17400	18500	17700	20300	20100	17300	16700	16200	13700	9300	0	
17800	16000	17100	16300	18700	18500	18800	18100	17500	18500	21300	23300	23400
17800	18200	19400	18600	21300	16700	17000	16300	15800	18300	21100	23300	23400
17800	18200	19400	18600	21300	21000	17400	16700	16200	18800	21600	23300	23400
18100	18000	15700	15000	17200	17000	17300	16700	16200	18700	21500	22400	23200
17900	18300	19500	18700	21400	21100	18200	17500	17000	19700	22600	22400	23200
17900	18300	19500	18700	21400	21100	21500	20700	20000	20700	23800	23700	24600
20800	21300	22700	21700	24900	24600	25000	24000	23300	27000	20400	21200	22300
21500	22000	26000	24900	22800	21500	23400	24400	23000	23500	24100	25000	25400
20100	20500	21900	21000	21100	19800	21600	22500	21200	21600	20900	21900	22400
23400	23900	26900	24400	24600	23100	25200	26200	24700	25200	25900	27700	27900
							26400	25300	25700	26700	0	
22400	22900	10000	0	25500	24000	23200	26000	25600	26000	27300	28200	27900
24500	21400	13900	0	24700	23300	26800	25300	25400	25100	27100	28700	28300
24600	25100	26800	25600	25800	24300	26400	27600	25600	25300	27400	29000	28700
24500	25000	15400	0	25500	24400	28100	27300	27300	26900	29200	29100	28800
					19600	23000	22900	22700	22600	24100	0	
23700	21000	19700	8100	21000	18800	21600	21300	21300	21200	22100	23700	23200
18600	19000	20300	19400	19500	18300	21300	22200	22200	22100	23000	21000	20300
17100	17500	18600	17800	17900	17100	20100	19900	20000	19900	20700	22400	21700
										15400	17200	18200
										15500	17200	18200
												3000
												5500
8700	9100	9300	9600	8500	8200	8400	8300	8300	8400	8800	9300	9400
7700	8000	8200	9300	8200	8000	8200	7500	7600	7700	8000	9100	8800
7800	8100	8400	8600	7600	7400	7600	7000	7500	7600	7900	8700	8400

13000	12700	13300	13200	11700	11300	11600	10700	0	0	0	0	
13300	13000	12000	11900	10600	10200	10500	9600	0	0	0	0	
11900	11600	12100	12100	10700	10400	10700	9800	9900	10000	11900	13700	13800
11600	11300	11900	11800	10500	10200	10400	9600	9700	9800	10200	12100	12200
11400	10300	10800	10700	9500	9200	9500	8700	8800	8900	9300	12200	12400
13700	13400	14000	13900	12400	12000	12900	11800	11900	12100	12600	14200	14400
13700	13800	14400	14400	12700	12400	12700	11600	11800	11900	12400	17400	17600
15000	14700	15400	15300	13600	13200	13500	12400	12500	12600	15200	17400	17600
15000	14700	15400	15300	13600	13200	13500	12400	12500	15400	16100	17500	17800
24100	23500	24600	24500	21800	21100	21600	19900	20100	20300	29500	31400	31800
33700	32900	34400	34300	30400	29500	30300	27800	28000	39200	40900	46300	46800
								10800	10900	11700	11000	10900
9300	9700	10000	10200	10000	9600	9800	10000	10100	10000	9800	11400	12100
9200	9600	9800	10100	9900	8800	8900	9100	9200	9100	9200	11400	12200
8800	9200	9400	9700	9500	9100	9300	9500	9600	9500	9700	12000	12700
9700	10100	10400	10700	10500	10100	10300	10500	10600	10500	10500	12000	12400
11300	11800	12100	12500	12200	11800	12000	12200	12300	12200	12100	13400	13700
10700	11100	11400	11700	11500	11100	11300	11400	11600	11500	11900	13600	13900
12600	13100	13500	13800	13500	13100	13300	13500	13700	13600	13300	0	
14400	15000	15400	15800	15500	15000	15200	13900	14000	13900	14000	0	
#WAARDE!	#N/B	0	0	0	0	#N/B	0	0	0	0	0	
#WAARDE!	#N/B	0	0	0	0	#N/B	0	0	0	0	0	
#WAARDE!	#N/B	0	0	0	0	#N/B	0	0	0	0	0	
#WAARDE!	#N/B	0	0	0	0	#N/B	0	0	0	0	0	
#WAARDE!	#N/B	0	0	0	0	#N/B	0	0	0	0	0	
#WAARDE!	#N/B	0	0	0	0	#N/B	0	0	0	0	0	
39300	40900	42100	43200	36300	46500	36400	44800	42300	43100	43200	48200	48800
11900	12400	12800	13100	14400	14400	14200	14200	15000	13100	13700	15200	15100
15400	16100	14000	14400	15800	15800	15600	15600	16500	16700	17500	17100	17100
15500	16200	16600	17000	18700	13200	13000	13000	13800	13900	14600	17500	17400
14000	15000	14300	14700	16100	16200	15900	16000	16900	17100	17900	20000	20100
32300	30300	31200	32000	32700	32500	30900	33400	35100	33400	31700	36900	37600
#WAARDE!	#N/B	0	0	0	0	#N/B	0	0	0	0	0	
#WAARDE!	#N/B	0	0	0	0	#N/B	0	0	0	0	0	
											14600	15400
											15000	15400
8800	8400	9100	8700	8200	9500	8600	7800	7800	7800	7900	9800	10100
9000	8600	9300	8900	9800	10200	9400	8500	8400	8400	8600	9800	10100
11900	11500	12400	11900	12500	11100	10400	9600	9500	12000	12800	13900	14200
10900	10500	11300	10800	11400	10200	11800	10800	10700	10900	11600	13100	13400
12900	12400	8300	8000	8400	7500	7000	6500	6400	6500	9500	10500	10700
11300	10900	11700	11200	11800	10500	9600	8800	8700	8800	9400	9600	9800
9400	9100	9800	9400	9900	8800	8300	7600	7500	8000	8600	9600	9700
8600	8300	8900	8600	9000	8000	7500	6900	6800	6900	7400	9000	8400
10700	10300	11700	11200	11400	10200	9600	8800	8700	8800	9400	11600	11300
11800	11400	12300	11800	12400	11000	11100	10200	10100	10200	10900	13200	12100
10600	10200	11000	10600	11100	9900	9300	8500	8400	10100	10800	13000	12500
16000	16200	16500	16800	16200	16000	17000	16500	18100	18100	18700	18400	19100
17800	18100	18400	18800	18100	17800	19000	18400	20000	20100	20800	22600	23000
16900	17200	17400	17800	17100	16900	18000	17400	27000	27000	28000	32200	32800
18200	18500	18800	19200	18500	18200	21000	20300	20000	20000	20700	21300	21600
19400	19700	20000	20400	19700	19400	20400	19800	18900	19000	19600	21300	21600
19100	19500	19800	20200	19400	19200	20600	19900	19000	19100	19800	20600	21300
17600	17900	18100	18500	17800	17600	18700	18200	17400	17400	18100	18200	19400
							22900	22100	22800	23900	0	
23700	24100	24500	24900	24600	23300	23700	22900	22900	22900	23900	25700	26100

12200	12400	12600	12600	12400	12200	12700	9900	9500	9100	9200	11300	11700
8300	8400	8600	8500	8600	8400	7800	8200	7800	7400	7500	8800	9100
7200	7300	7500	7400	7500	7800	7300	8100	7800	7500	7500	8700	9000
10600	10700	10000	10000	10000	10400	9800	10200	9700	9400	9400	12800	13600
12400	12600	12800	12700	13100	13300	13400	13100	12500	12200	12400	13700	13800
13000	13200	13400	13300	13100	13000	13500	12800	12400	11800	12200	13700	13800
10800	10900	11100	11100	10900	10800	11200	10600	10300	10100	10400	9500	9700
10800	10900	11100	10800	10600	10300	10700	10100	9800	9400	9700	9500	9700
12300	12500	12700	13000	12800	12600	13100	12400	12000	11500	11900	13000	13700
14000	14200	14500	14400	14200	14000	14600	13800	13400	12700	13100	14000	14000
14200	14400	13700	14300	14200	14000	14600	13800	13400	12800	13200	14000	14000
15500	15800	16000	16000	15700	15500	16200	15300	12700	12200	12500	14400	14400
14600	14800	15000	14900	14700	13400	13900	13200	12800	11800	12100	13100	13300
9200	9000	9200	9100	9000	8900	10700	10100	9800	9400	9700	10100	10200
9900	10000	10200	10200	10000	10300	10700	10100	9800	9400	9700	9000	9600
12900	10100	10300	10200	10100	9900	10400	9800	11400	10900	11200	13300	13500
11400	11600	11800	11700	11600	11400	12400	11700	11400	10900	11200	14000	14200
9700	9800	10000	10000	9800	10100	10500	9900	9600	9200	9500	11800	11800
9700	9800	10000	9900	9800	9600	10200	9600	9300	8900	9200	11800	11800
10700	11000	10500	10300	10200	9800	9800	10800	10300	10400	10500	9100	9800
10700	15900	15900	15700	15500	14900	14900	11000	10600	10700	10700	8900	9600
10500	10900	11000	11400	11300	10800	10800	10300	9800	10000	10000	8900	9600
10300	10600	10700	10500	10400	9900	10000	9900	9500	9600	9600	9000	9700
10300	10600	10700	10500	10400	9900	10000	10200	9800	9900	10000	8800	9400
10300	10700	10700	10600	10500	10000	10000	9600	9100	9300	9400	9400	9900
9100	9400	9500	9300	9000	8700	9000	8500	8000	7900	7900	8400	8600
8800	9100	9100	9000	8600	8400	9100	8600	8100	8100	8100	8400	8600
8800	9100	9100	9000	8600	8400	8600	9000	8500	8600	8600	8300	8500
9100	8600	8600	8500	8100	7900	8100	8800	8300	8300	8300	8300	8500
9100	9400	9400	9300	8900	8700	9100	8600	8100	8100	8200	7700	7600
13700	14200	14300	14000	13500	13100	13900	13100	12400	12400	14500	14600	14700
14200	14700	14800	14500	14000	13600	14000	14000	13200	13200	13300	13600	13800
14500	15000	15100	14900	14300	13900	14300	13800	13000	13000	13100	12300	12500
14500	15000	15100	14900	14300	13900	14300	13500	12700	12800	12800	11900	12100
13700	14200	14300	14000	13500	13100	13500	12700	11600	11700	11700	11500	11700
14500	15000	15100	14900	14300	13900	12900	12200	11500	11600	11600	12000	12100
14500	15000	15100	14800	14300	13900	14300	13500	12700	12800	12800	13400	13400
12900	13400	13500	13200	12700	12400	12700	11500	10800	10800	10900	8700	9400
12700	13200	13300	13000	12500	12200	12600	10800	10200	10300	10300	8700	9400
12400	12900	12900	12700	12300	11900	11200	10600	10000	10000	10100	8300	8900
10800	11100	11200	11000	10600	10300	9700	9200	8600	8700	8700	7400	7700
11300	11700	11700	11500	11100	10800	9300	8800	8300	8300	8300	10100	10200
13300	13800	13900	13600	13100	12700	13100	10800	10100	10200	10200	10100	10200
13300	11600	11700	11500	0	0	#N/B	0	0	0	0	0	
12300	12700	12700	12500	0	0	#N/B	0	0	0	0	0	
12800	13300	13300	13100	12600	12200	12600	11900	11200	10100	10100	10800	10800
14300	14800	14900	14700	14100	13700	14100	11800	11100	11100	11200	10700	10400
9800	10100	10100	10000	9600	9300	8800	8600	8100	8100	8100	8400	8600
9800	10100	10100	10000	9500	9200	9500	8900	8400	8500	8100	8400	8600
8900	9200	9300	9100	8800	8500	8800	8300	5500	5600	5600	8200	8300
9700	10000	10100	9400	9700	9400	9700	9200	8600	8700	8700	8100	8300
13200	11000	11100	11200	10100	10400	9700	9600	9600	9800	9900	12700	12900
11100	11200	11200	11300	11300	11700	10900	10800	9100	9300	9300	10400	10700
12000	12100	12300	10800	9700	10100	9400	9300	10300	10600	10700	10400	10700
11800	10700	10800	10900	9800	10100	9500	10400	10400	10600	10700	10400	10700
11800	11900	11100	11200	10600	10900	10200	10200	10100	10300	10400	10000	10100

				10900	10600	10900	10300	9600	9700	9700	10100	10200
				10900	10600	10900	10300	9700	9400	9400	10400	10400
				12000	11700	12000	11400	10300	10300	10300	10400	10400
				12000	11700	12000	11500	10800	10900	10900	10900	10900
13600	13800	14000	13900	15000	14700	15500	14900	15100	14800	14100	16200	16800
15100	14700	15000	14900	16700	16100	16900	16500	16400	16700	17500	18400	18700
15900	#N/B	16400	16400	0	0	#N/B	0	0	0	0	0	
14700	#N/B	15100	15000	0	0	#N/B	0	0	0	0	0	
13000	13200	13400	13300	13100	13000	13500	12000	12000	12200	12800	0	
12500	12700	10700	10700	10500	10400	10800	11400	11400	11600	12200	12600	12600
11400	11500	11700	12500	12300	12200	12700	12000	11900	12100	12800	13800	14200
12900	11800	12000	11900	11700	11600	12100	11400	11300	11600	12100	13800	14200
14100	14300	14500	14400	14200	14100	14600	13800	13700	11600	12200	13000	13100
10200	10400	10500	10500	10300	10200	10600	10000	10000	10200	10700	0	
11700	11900	12100	12000	11800	11700	12200	11500	11400	11500	12100	10300	9600
11700	11900	12100	13200	13000	11200	11600	11000	10900	11100	11700	11700	11000
13700	13900	14100	14000	13600	13400	13500	13700	14800	15000	15200	17400	17700
12700	12900	13100	13000	12600	12400	12600	12800	13800	13900	14100	17400	17700
13400	13600	13800	13800	13300	13100	13300	13500	14600	14700	14900	16200	16200
13400	13600	13800	13700	13300	13100	13200	13400	14500	14600	14800	16200	16200
15300	15600	15800	15800	15200	15000	15200	15400	16700	16800	17000	20500	20500
13100	13300	13500	13400	13100	12900	12900	12300	15100	15700	16100	16100	16000
10600	11000	11000	11500	11200	11000	11100	10500	10900	11300	11600	12700	12700
9900	10200	10300	10100	9800	9700	10900	10400	10800	11200	11500	12700	12700
9900	10200	10300	10100	9800	9700	9700	10000	10400	10800	11000	12300	12200
9900	9800	9900	9700	9400	9300	9300	8900	9200	10700	11000	12300	12200
10400	10500	10600	10400	10100	10000	10000	11000	11400	11800	11100	12300	12200
11400	11500	11700	11700	13100	12600	13300	12900	12800	13100	10200	0	
11400	11500	11700	11700	13100	12600	13300	12900	12800	13100	11400	10300	10000
				12800	14400	15100	14700	15700	16000	16600	0	
											18400	18700
											12000	12300
											11800	10500
											11100	10500
10400	10300	9400	10400	9300	9600	10200	9600	9500	9100	8500	9700	9700
9700	9600	9800	9800	8700	9000	9600	9200	9000	8700	8100	8700	8600
9700	9600	9800	9800	8700	9000	9400	9000	8700	8500	7900	8800	
9200	9200	9300	9300	8300	8500	9000	8600	8400	8300	7700	8800	
9700	9700	9900	9800	8800	9000	9600	9100	8900	8600	8000	9000	9100
9400	9000	9100	9100	8100	8300	8800	8400	8200	8400	7800	9000	9000
10300	10200	10400	10400	9300	9500	10100	9600	8900	8600	8000	9000	9000
12300	12500	12800	12700	12900	12700	13100	13000	11600	11600	11900	14300	14100
11700	12400	11500	11500	11600	11500	11800	11700	11300	11300	12300	14300	14100
12300	12500	12800	12700	12900	12700	13100	13000	11700	11700	12000	14700	14500
12700	12900	13200	13100	13300	0	12700	12500	11800	12100	12400	15600	15800
13800	14000	14300	14300	14400	0	15600	14800	14500	13700	14200	17400	17400
14100	14300	14600	14600	14700	0	17600	17200	16900	15900	16700	18700	18600
15800	16000	16400	16300	16100	15900	17300	16400	15400	15200	15800	18100	18300
15800	16000	16400	16300	15700	16000	14300	16600	14800	15400	15900	17700	18000
15100	15300	15700	15600	15800	15600	16100	16000	14900	14900	15400	17700	18000
14400	14600	15000	14900	15100	14900	15300	15200	14900	14800	15300	18300	18800
17000	17200	17600	17500	17700	17500	18000	19100	17900	17800	18400	21200	21900
22800	23100	23600	23500	23800	23600	24200	24100	22500	22400	23100	24900	24800
18200	18400	18900	18800	19000	18800	19300	19200	18000	22700	23500	24700	24400
15100	15300	15700	15600	15800	15600	16000	15900	16600	16500	17100	19400	19000
9400	9500	9800	11500	11600	11500	11800	11700	11000	10900	11300	13800	12500

												8800
												8800
												8800
7000	6900	7200	7200	6400	7100	6700	5800	5700	5900	5500	6600	
7000	6800	7100	7100	6300	7000	6600	4400	4600	4800	4500	8200	
10600	10300	10800	10800	9600	10600	10500	9100	9600	9900	9200	10300	9300
10600	10300	10800	10300	9200	10300	9800	8400	8900	9200	8600	10500	9200
9500	9200	9700	9600	8600	9500	9000	9200	9700	10100	9400	11200	9900
8000	7700	8000	8000	7100	7800	7400	6400	6700	7000	6500	7400	7400
8000	7800	8100	7600	6700	7400	7100	6000	6400	6600	6200	7400	7400
8400	8200	8600	8500	7600	8400	8000	6800	6800	7000	6600	7400	7400
10900	10600	11100	11100	10700	10800	10600	9900	10000	10100	10400	10700	10400
11200	10900	11400	11400	11000	11100	10900	10100	0	0	0	0	
7900	7700	8000	8000	7700	7800	7600	7100	0	0	0	0	
7600	7400	7700	7700	7400	7500	7300	6800	7000	7000	7300	6300	6000
8800	8600	9000	8900	8600	8700	8500	7900	8100	8200	8500	7800	7500
10700	10400	10900	10900	10500	10600	10400	9700	9900	10000	10400	11200	11000
10500	10200	10700	11300	10900	11000	10800	10000	10200	10400	10700	12200	12300
10900	10600	11100	11100	10700	10800	10600	9900	10700	10800	11200	13500	13600
11300	11000	11500	11500	11100	11200	10600	9900	10200	10300	10600	13500	13600
11300	11000	11500	11500	11100	11200	11000	10500	10700	10900	11200	13500	13600
14300	14000	14600	14700	14200	13400	13200	12300	12600	12700	13100	16500	16600
13400	13000	13900	13900	13400	13500	13200	12400	12700	12900	13300	14400	14500
16300	15900	16700	16600	16100	16200	15900	14800	16500	16700	17300	15000	15100
20000	19500	20400	20300	19700	19800	19400	18100	18500	21900	22600	27000	27200
								10400	7000	7200	6600	6300
												6400
19400	19400	19700	19600	19000	19600	20700	19400	19800	22400	23000	20800	26300
19500	19500	19800	19700	19100	19700	20900	19500	19800	22400	23900	20800	26500
17800	17800	18100	18000	17400	18000	22600	21100	21500	21700	22500	24100	25500
14500	22500	22800	22800	16100	15700	17300	16600	16900	17000	17500	20800	21400
14200	14200	14400	14400	14100	14200	15000	14900	15000	14800	15100	18100	18400
13500	12300	12500	12500	12100	12500	14200	13300	13500	13600	13800	15300	15700
13600	13500	13800	13700	13300	13700	14500	13600	13800	13900	14100	15100	15500
15900	15900	16200	16100	15600	16100	16600	15600	15800	16000	16200	16500	16900
18300	16800	17100	17000	16400	16900	18000	18000	18300	18500	18800	17400	17800
28500	30500	32200	31700	37700	40400	42700	44700	47100	46600	48900	50100	50000
54600	58400	61600	60700	35000	40000	42000	62300	68600	64300	67400	72900	73800
52900	56500	59700	58800	0	56200	61200	37300	37700	38300	38100	69600	70100
48800	52100	55000	54200	0	52000	56600	56000	56400	57500	57100	65200	65200
46700	49900	52700	51900	0	49900	54400	48800	54200	39100	38900	58400	58600
44400	47400	50000	49300	0	47400	38200	41700	42400	42400	42600	51900	52700
44400	47400	50000	49300	0	47400	51600	50900	51800	42500	42700	50600	51000
42500	49000	44300	43700	0	42100	41800	43900	44700	44700	44800	50100	50100
8200	8000	8100	8100	13500	13500	0	0	0	0	0	0	
19800	20000	20300	20300	19900	19200	0	0	0	0	0	0	
17900	18100	18400	18400	18800	19200	19700	19100	0	0	0	0	
17600	17700	18000	18000	18400	18800	19200	18700	0	0	0	0	
18000	18200	18400	18500	18900	19300	22500	21900	0	0	0	0	
16200	17500	17800	17800	18200	18600	19000	18500	0	0	0	0	
17000	17200	17400	17500	17800	18200	18600	18100	0	0	0	0	
16500	16700	16900	17000	17400	17700	18100	17600	17600	18000	17500	21800	22000
17000	17200	17400	17500	17800	18200	19200	18600	18600	19100	19200	21800	22000
17100	17300	17500	17600	18000	18300	18800	18300	18200	18700	18800	19500	19200
27800	28100	28500	28600	29200	29800	30500	29700	29600	31100	31300	33400	32100
7100	7200	7300	7300	12600	13500	14100	14200	26200	20500	20600	25100	24400

11300	11400	11500	11600	20000	21300	22400	22500	22900	22300	20600	21800	21100
17500	17700	17900	18000	20900	21300	21800	21200	0	0	0	0	
11600	10800	14900	14900	25800	27500	28800	29000	29500	28700	28900	30700	30000
			0	25800	27500	28800	28700	29300	28500	28700	32000	30200
			0	21600	24500	25800	25900	26400	25700	25800	20400	18700
								21200	22000	22100	23200	23700
								21200	21700	22100	23200	23700
								18500	19200	19300	21800	22000
											8200	8400
											8300	8000
12700	12700	12900	12900	12600	12700	12000	11500	10800	10900	11400	12400	12700
15000	15000	15200	15300	14900	15000	18600	17900	16800	16800	17700	15900	15900
16900	16900	17100	16600	16200	16300	18600	18000	16800	16900	17700	18900	18600
16900	16900	17100	17200	16800	16900	17800	17100	16100	16100	16500	18700	18200
16700	16700	17000	17100	16700	16800	17700	17000	16500	16500	17300	18400	17900
16700	16700	16900	17000	16600	16800	17600	16900	15900	15900	15400	18400	17900
12000	12000	12200	12200	11900	12000	12700	12200	11800	11800	12400	11600	11300
13600	13600	13900	13900	13600	13700	14400	13900	13000	13100	13700	14800	14800
16800	16800	17100	17200	17000	16000	14600	17500	17200	16900	17300	18600	19000
18700	17100	17400	17400	17200	16200	14900	14600	17300	17000	15200	19000	19400
17000	17000	17200	16900	16600	15600	14300	14100	13800	13600	13900	18400	18800
16100	16100	16400	16500	16300	15800	15700	16200	16500	15500	15900	18600	19300
			0		#N/B		0	0	0	0	0	
18100	18500	18900	18900	21800	20800	20100	15200	13600	14300	13500	0	
16900	17300	17600	17600	20400	19400	21000	15900	14400	15000	14900	14100	14600
33500	34200	34900	34900	33500	32000	32700	33500	29300	29300	29500	25800	30500
12100	12400	12600	12600	14600	14100	13900	13500	12100	11600	12100	12000	13500
12200	12400	12700	12700	12700	12300	12800	12400	11000	10500	8200	9300	10400
12200	12400	12700	12700	12700	12300	12100	11700	10400	9900	10500	11300	12500
13300	13500	13800	13800	13900	13300	15300	15400	12600	12900	10100	13500	14800
18600	18900	21100	20600	18600	19300	19800	19800	16000	14600	11200	15200	16900
18500	18500	18800	18400	21300	20600	20300	19600	15800	14500	11100	14900	16500
15000	14900	15200	14800	17200	16600	16300	15800	12800	11700	10300	0	
12800	12700	13000	12700	12100	11700	13000	13200	9700	8800	9200	0	
16400	16400	4500	0	16900	17500	19000	18800	14100	12500	12700	11200	13000
21900	21900	6200	0	22300	22700	25000	22500	20200	18300	19700	19300	20700
15900	15800	5400	0	15300	15900	17800	16300	13900	11800	13100	9800	10600
14800	14800	15100	14700	14100	13600	15100	14600	12300	10500	10800	10900	11500
#WAARDE!	#N/B	0	0	17400	16500	17400	15500	13900	14600	13800	15400	15700
#WAARDE!	#N/B	0	0	17000	16200	15400	15700	14000	14800	13900	0	
											15400	14900
											15000	14900
											15000	14900
											15700	13900
											14600	13100
											9700	10300
11700	10800	11000	11000	11000	10500	11300	10900	10600	10600	10900	12600	12600
11700	11700	11900	11100	11100	10600	11300	11100	10700	10700	11000	12600	12600
11400	11400	11600	11600	11600	11100	11800	11600	11200	11200	11500	12700	12900
12000	10600	11700	11700	11700	11200	11900	11600	10900	10900	11600	13000	13100
14400	14400	14600	14700	16100	15400	14100	13200	14200	13600	10900	16100	16000
14000	14000	14200	14200	15600	15000	15900	15600	14300	13700	10900	17000	16900
14000	14000	14200	14200	15600	15000	15700	14500	15600	15000	11900	17000	16900
18500	18500	18800	18400	18200	17400	19100	19100	19600	18200	14700	18400	17700
19600	19600	19900	36000	20800	19500	17900	21000	23400	22400	22900	25100	25000
9100	8700	6800	6500	6800	6100	8500	7900	7900	6800	7400	9600	9800

7900	7600	8200	6900	6500	7200	8300	8200	8200	7100	7700	8700	8900
9800	9400	10100	9700	10200	12000	11300	10400	10400	9000	9700	10000	10100
11200	10800	9400	9000	9500	8500	7900	7300	11400	9800	10700	13100	13100
11900	11500	12300	11800	12400	14200	13300	12200	0	0	0	0	
11900	11500	12300	11800	12400	11100	10400	9600	0	0	0	0	
					0	#N/B	11700	11700	10100	11000	13400	13200
								19500		21100	13400	13200
10600	10400	8600	0	11100	10800	11000	10400	10200	9800	10400	9600	9500
10500	10300	11000	11600	11000	10300	9700	9200	10100	9700	10400	9600	9500
8200	8100	8600	9100	8600	8100	7600	7200	7100	6800	7300	8400	8200
10000	9800	10500	11000	10500	9800	9200	8800	8600	8300	0	0	
10500	10300	11000	11600	11000	10300	9700	9200	9000	8700	0	0	
9600	9400	10100	9700	9200	8600	8100	7700	7600	7300	0	0	
8400	8100	8700	9100	8600	8100	7600	7200	7200	7100	7200	7500	7400
7500	7400	7900	8300	7800	7300	6900	6600	6500	6400	6500	6200	7400
11400	11300	12000	12700	12000	11300	10600	10100	8200	8200	8300	8500	8400
10500	10300	11000	11600	11000	10300	9700	9200	9100	9100	7800	8800	8700
9100	9000	9600	10100	9500	9000	8400	8000	7900	7900	8000	9400	9300
9100	9000	9600	10100	9500	9600	9000	8600	8400	8400	8500	10000	9900
										8900	9400	9200
										4200	5000	4900
										3800	5000	4900
										7300	8200	8200
4900	4800	5100	5400	2900	2700	2600	2400	2400	2400	2400	4500	4200
4900	4100	4400	4600	2500	2300	2200	2100	2000	2000	2100	4500	4200
13500	#N/B	15200	15000	0	0	#N/B	0	0	0	0	0	
14500	#N/B	16300	16100	0	0	#N/B	0	0	0	0	0	
12300	#N/B	13900	13700	0	0	#N/B	0	0	0	0	0	
10000	#N/B	11300	11100	0	0	#N/B	0	0	0	0	0	
9200	#N/B	10300	10200	0	0	#N/B	0	0	0	0	0	
8000	7700	8200	7700	7300	7000	7500	7400	7600	7800	8000	8600	8500
8100	7800	7000	7600	6900	6800	7300	7200	7400	7600	7800	8700	8500
7000	6800	7300	7000	6400	6300	6800	6700	6900	7100	7300	6700	6500
5400	5200	5600	5400	4900	4800	5300	5200	5400	5500	5600	5700	5600
5600	5400	5800	5600	5600	5000	5300	5300	5400	5500	5700	6800	6500
6300	#N/B	6400	6400	0	x	#N/B	0	0	0	0	0	
8300	#N/B	8500	8400	0	x	#N/B	0	0	0	0	0	
8500	#N/B	8700	8600	0	x	#N/B	0	0	0	0	0	
9500	#N/B	9700	9600	0	x	#N/B	0	0	0	0	0	
30000	30400	29700	29300	25300	18000	16900	16300	26300	26300	27400	27200	27000
36500	37500	39800	39200	33300	24600	23100	23200	36800	36200	36500	33200	33100
46100	46700	45600	45000	45700	41900	46000	42900	42400	43100	43700	41100	42100
19200	18700	18000	17700	18400	16000	16100	15300	19100	19000	18200	17800	16000
20400	20700	20200	19900	15500	19400	19500	18200	18500	18300	17400	17200	15800
20500	20800	20300	20000	15500	15800	15900	18200	17700	17500	18200	18000	16800
19000	19200	18800	24100	18700	19100	19200	17900	17400	17100	16300	16100	15600
3600	3500	3600	3600	3400	3600	3800	5500	4200	4400	4300	5000	5200
5200	5200	5400	5400	5200	5300	5600	6100	4600	4900	4400	4500	4600
2800	2800	2800	2800	2700	2800	3700	3500	2600	2800	3200	4200	4200
3200	3200	3200	3200	3100	3700	3900	3700	2800	3400	3600	4200	4200
3200	3200	3200	3200	3400	3400	3900	4100	3100	3200	3400	4200	4200
12400	12000	12600	12300	11900	11500	13300	12800	11700	10800	11000	11600	12000
12000	11700	12200	10600	10200	10700	11400	10900	10000	9300	9400	11200	11800
10000	9700	10100	9900	9600	9500	10100	9700	8900	8200	8400	10100	11300
10100	9800	10200	10000	9700	9400	10000	9600	8800	8100	8300	9800	
												11400

												6900
19700	20100	20600	20500	20100	26300	27200	26700	25400	26500	26100	21400	22700
20400	20700	21200	21200	20700	20000	20700	20300	19300	20200	19900	21000	23000
19000	18900	19300	21300	20900	20400	21200	20800	19800	20600	20300	21000	23000
21200	21600	22100	20700	21500	21400	23400	21300	20000	21100	20500	21000	23000
6300	6300	6400	6100	5800	7200	8000	6800	6600	6400	6500	7900	7800
12500	12500	12700	12400	11900	11400	12800	11100	10800	10500	10800	13600	14400
11700	10700	10900	10700	10200	9900	11000	10600	10300	10000	10300	11500	12300
11700	11600	3300	0	10700	11000	11800	12100	11800	11400	11800	11500	12300
12100	12000	3500	12600	11200	11400	11700	10800	11000	10600	11200	11700	12000
11500	11400	11600	11400	10400	9800	10800	10000	10200	10000	10400	11400	11700
12700	12600	12900	12600	11500	10800	11300	10100	10300	10100	10500	11400	11700
12700	12600	11300	12000	11000	10400	10800	10000	10200	10000	10400	11400	11700
12700	12600	12900	12600	11500	10800	10900	10100	10300	10100	10500	11500	11500
12400	12400	12600	12300	11200	10600	11000	10200	10500	10200	10600	11500	
13700	13600	13900	13500	12400	11700	11200	10300	10600	10300	10700	11500	
												11500
15400	15700	15900	15800	14800	13800	14800	15300	15200	14500	14500	16000	15800
11900	12200	12300	12300	11500	10700	13000	12500	12400	11900	11800	12900	14600
12900	13200	13300	13200	12400	12600	13400	12900	11600	11100	11000	12900	14600
7200	7300	11700	7400	6900	6400	6900	6600	6600	6300	6200	8700	8800
11300	11600	7400	11600	10900	9900	10600	10200	10100	9600	9600	11500	12100
9400	10000	10000	9700	9300	6100	5300	5000	8600	8800	9600	9800	9800
9500	10100	10100	9800	9300	8800	7200	6800	7700	7900	8600	8600	8500
10200	10900	10900	10500	10100	9500	8300	7800	8800	9100	9800	10100	10000
							8000	9000	9200	10000	0	
6900	7100	7100	7000	6300	6600	6700	6600	6400	6500	6600	4100	3900
7900	7900	7900	8500	7700	7900	7400	7300	7100	7200	7300	7600	7700
7400	7600	7700	7500	7800	8000	7500	7300	7100	7200	7300	7600	7700
8200	8500	7700	0	7600	7400	7500	8100	7800	7800	8000	7600	8900
12200	12200	12400	12500	12200	12300	12900	12400	11700	11700	12300	12900	13000
12500	12700	12900	13000	12700	12800	13500	12900	12100	12200	12800	12700	12800
9600	9600	9700	9800	9500	9600	11000	10600	9900	9900	10400	9700	9800
9600	9600	9700	9800	9500	9600	10100	9700	8500	8500	8900	9700	9800
					0	13200	9600	0	0	0	0	
					0	14600	11700	0	0	0	0	
								7100	8100	9600	10500	10900
								18900	20500	21300	18700	20300
					0	#N/B	2900	3100	3300	5400	5700	5900
					0	5400	5900	6500	6900	9800	12200	12400
					0	5500	5900	6400	6800	8200	8900	9000
										2700	4900	4800
										2700	3600	3600
										3100	3600	3600
										4600	6400	7200
5600	5400	5300	9600	5700	5600	5400	4900	4600	4800	4800	7800	5300
5300	5100	5500	5300	5600	3700	4600	4200	4200	4200	4500	4900	5000
5100	5000	5300	5100	5400	4800	4500	4100	4100	4400	4700	4900	5000
7200	7500	7700	7900	7700	7400	7600	0	0	0	0	0	
3000	3100	3200	3300	3200	2000	2000	0	0	0	0	0	
1200	1300	1300	1300	1300	1300	1300	0	0	0	0	0	
10600	11100	11700	12100	11800	10500	11000	10800	11200	11200	11900	18600	13000
10900	11300	11600	11900	11700	9900	10100	10300	10700	10700	11300	13900	11200
8400	8600	8700	8600	9200	10600	10800	10400	9700	10300	10500	8500	
6700	6900	7000	6900	7400	7300	7300	7100	6600	7000	7000	6800	6800
6900	7800	7900	7800	8300	8300	7800	7500	7000	7400	7600	6400	6200

8900
8900

M = permanent of periodiek gemeten

werk >>> week 2017	B02	B03	B04	B05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	lengte	Kmvan
0,77																	0,213	49,974
0,77																	0,753	50,187
																	0,014	54,218
	M		M			M											1,202	54,232
0,88		M							M								0,785	55,434
0,88					M			M							M	M	0,516	56,219
0,87	M								M								0,236	56,735
0,87				M													0,305	56,971
		M		M	M					M							2,372	59,898
		M		M	M												2,244	66,772
0,89				M				M									0,356	57,276
							M					M					0,498	57,632
0,88							M	M	M	M	M	M	M	M		M	1,216	54,218
0,9																	0,573	57,632
0,88			M					M	M	M	M	M	M	M	M	M	0,41	0,308
		M			M			M	M	M	M	M	M	M	M		1,696	0,718
0,9									M				M				0,298	2,414
0,96			M														0,318	2,712
0,9		M				M									M	M	0,636	3,03
0,9			M														0,764	3,666
0,89					M										M	M	1,439	4,43
0,9	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	0,706	5,869
0,89		M					M				M				M	M	0,807	6,575
0,9																	0,392	0,718
0,9																M	1,304	1,11
									M								0,213	49,974
				M						M							0,753	50,187
0,92					M								M				0,509	50,94
0,92									M						M	M	0,427	51,449
0,92										M							0,411	51,876
0,91		M	M	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	0,931	52,287
0,91									M								0,219	53,218
0,91													M				0,714	53,437
0,91			M											M	M	M	1,526	54,151
0,91						M		M							M		2,279	55,677
0,91														M		M	0,45	57,55
0,93	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	3,177	58
											M	M	M	M			3,177	58
0,93								M		M	M	M	M	M			0,114	61,177
0,93			M		M			M			M	M	M	M	M	M	1,043	61,291
0,93												M					0,088	62,334
0,93								M	M	M	M	M	M	M	M	M	1,042	62,422
									M	M	M	M	M	M			0,886	63,464
0,93		M	M	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	0,886	63,464
0,93									M								0,773	64,35
0,94		M							M						M	M	0,177	65,123
0,88														M			0,58	49,3
0,88														M	M		1,06	49,88
0,94																M	0,21	57,55
0,94																	0,205	57,795
0,88			M								M				M	M	1,293	11,057
0,88	M	M					M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	2,501	12,35
0,85	M			M								M					1,351	14,851

M																		0,516	16,202
M					M													0,716	16,718
0,87		M		M									M	M	M			1,736	17,434
0,87			M															0,266	19,17
0,87	M				M													0,521	19,436
0,88										M								0,465	19,957
0,89					M													0,425	20,422
0,89		M		M										M	M	M		0,199	20,847
0,89													M					0,131	21,046
0,92														M				0,145	21,177
0,89													M		M	M		0,552	21,322
0,86															M			1,232	16,202
0,89					M										M	M	M	2,114	30,982
0,89	M								M									2,38	33,096
0,9				M											M			0,894	35,476
0,9	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	1,106	36,37
0,9					M										M			1,134	37,476
0,9	M			M											M			0,672	38,61
				M											M			0,478	39,282
		M								M								1,254	39,76
																		3,433	41,014
	M																	2,027	44,447
																		0,370	46,474
																		1,184	46,844
																		0,557	48,028
																		0,90	48,585
0,92								M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	1,111	49,13
0,89			M		M									M		M	M	2,236	41,014
0,9					M													2,45	43,25
0,91			M							M								0,68	45,7
0,9		M		M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	2,23	46,38
0,9								M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	0,52	48,61
																		1,216	43,250
																			48,585
0,87																M		1,168	39,282
0,87																		0,564	40,45
0,86										M								0,293	12,54
0,86	M		M					M								M	M	1,327	11,213
0,86				M			M							M		M	M	1,465	9,748
0,88		M									M							1,601	8,

0,9		M							M			M	M	0,968	3,885
0,9	M							M			M			0,733	4,853
0,9			M						M				M	1,789	5,586
0,85	M				M		M	M	M	M	M	M		2,165	7,375
0,92	M							M	M	M	M	M	M	1,379	9,54
0,92	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	1,597	10,919
0,93												M		0,174	12,516
0,93	M							M						0,64	12,69
0,91		M				M							M	0,96	13,33
0,89			M									M		0,996	14,29
0,89		M			M		M						M	0,566	15,286
0,88											M			0,37	15,852
0,9	M							M			M		M	0,652	16,222
0,89	M	T			M			M					M	2,139	20,345
0,89								M						0,483	22,484
0,91	M				M						M			0,702	22,967
0,94			M						M					0,297	23,669
0,96									M					0,753	23,966
0,96	M	M	M						M					0,678	24,719
0,91					M					M				0,399	16,194
0,92										M				0,327	16,593
0,92		M				M	M	M	M	M	M	M	M	0,302	16,92
0,91										M				0,916	17,222
0,93	M									M			M	0,721	18,138
0,92		M										M		0,156	18,859
0,94	M		M									M	M	1,008	20,642
0,94									M					0,194	21,65
0,93										M				0,436	21,844
0,93	M				M					M			M	1,188	22,28
0,92	M								M			M		1,865	23,468
0,93	M								M			M	M	0,239	25,333
0,92		M								M				0,607	25,572
0,93										M				0,326	26,179
0,92														0,185	26,505
0,92			M								M			0,402	26,69
0,92									M					0,226	27,092
0,93	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	0,983	27,318
0,93										M				0,093	28,301
0,93										M				0,36	28,394
0,93										M				0,294	28,754
0,95			M							M				0,263	29,048
0,94	M		M							M				0,204	29,311
0,94											M			0,284	29,515
	M				M									1,919	29,799
			M	M										0,775	31,718
0,95	M		M									M		0,144	32,493
0,95										M				0,344	32,637
0,92									M	M				0,882	32,981
0,92	M						M					M	M	0,639	33,863
0,92		M									M			1,252	34,502
0,91	M		M				M	M					M	1,491	35,754
0,94			M											0,106	39,088
0,97					M		M				M		M	0,845	39,194
0,97	M					M					M			1,279	40,039
0,97				M						M				0,11	41,318
0,93					M		M				M		M	1,234	41,428

[illegible]

0,97																		0,106	14,125
0,97																		0,23	13,895
0,97																		0,079	13,816
	M			M							M			M				0,971	10,047
											M							0,439	11,018
0,87 M								M		M								0,152	11,457
0,87							M		M									0,598	11,609
0,88											M							0,26	12,207
0,89				M														1,735	12,467
0,89							M	M	M	M	M	M	M	M	M			0,369	14,202
0,89	M		M									M						2,833	14,571
0,89 M												M			M	M		0,977	17,404
						M												0,57	18,381
																		0,117	18,951
0,85														M				0,237	19,068
0,88 M												M						0,185	19,305
0,91 M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M		2,361	19,49
0,86							M											0,256	21,851
0,85			M										M					0,597	22,107
0,85										M								0,535	22,704
0,85					M						M							0,379	23,239
0,79 M							M		M									0,656	23,618
0,9		M				M						M			M	M		1,407	24,274
0,91												M						0,152	25,681
0,98													M					0,187	25,833
0,85													M					0,687	18,381
0,88																M		1,424	10,033
0,9														M				0,115	5,823
0,89															M	M	M	0,319	5,938
0,92	M									M					M	M	M	0,786	6,257
0,98				M			M	M	M	M	M	M	M					0,715	7,043
0,95	M						M	M	M	M	M	M	M					1,979	7,758
0,93 M		M		M						M								3,209	9,737
0,92 M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M		3,26	12,946
0,91			M							M								1,474	16,206
0,92		M		M							M							0,46	17,68
0,93							M	M	M	M	M	M	M					0,189	0
0,91							M	M	M	M	M	M	M	M	M	M		0,455	0,189
0,91											M							0,068	0,644
0,9 M	M	M	M	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M		1,785	0,712
0,9													M					0,358	2,497
0,9									M	M					M	M		0,602	2,855
0,91														M				0,309	3,457
0,91 M	M	M	M	M	M			M	M	M	M	M	M	M	M	M		1,972	3,766
				M	M			M	M									0,664	1,099
								M	M									0,064	1,763
				M														0,506	6,96
		M																0,87	7,466
										M								0,243	8,336
				M														0,398	8,579
																		0,235	8,977
0,91			M											M				0,485	9,212
0,91										M								0,643	9,697
0,89 M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M		1,194	10,34
0,91		M												M				0,31	11,534
0,92														M				0,685	4,135

0,91												M	M	M	1,38	4,82	
	M						M								0,013	6,947	
0,92	M			M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	1,06	3,075	
0,89									M						1,67	1,405	
0,93							M								0,372	1,033	
0,93											M		M	M	1,105	6,2	
0,93												M			1,274	7,305	
0,91											M				0,633	8,579	
0,96													M	M	0,234	11.3o	
0,99													M	M	0,234	11.3z	
0,92								M					M	M	0,147	0	
0,9								M							0,153	0,147	
0,92	M					M		M					M	M	0,432	0,3	
0,92		M			M								M		0,5	0,732	
0,92										M					1,052	1,232	
0,92		M	M									M	M	M	1,451	2,284	
0,96	M	M								M					1,051	3,735	
0,9		M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	1,336	4,786	
0,9									M						1,34	6,122	
0,88	M			M						M			M	M	0,991	7,462	
0,88						M	M	M	M	M	M	M			1,272	8,453	
0,9			M				M	M	M	M	M	M	M	M	1,647	9,725	
															1,184	72,935	
									M						1,178	74,119	
0,85	M	M	M				M	M	M	M	M	M	M		0,586	75,297	
0,88			M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M		1,483	75,883	
0,88							M	M	M	M	M	M	M	M	2,301	77,366	
0,79	M								M						0,912	79,667	
0,83													M		0,457	80,579	
0,87		M	M	M			M	M	M	M	M	M	M	M	0,391	81,036	
0,86					M	M		M	M	M	M	M	M	M	0,759	81,427	
0,86	M														0,547	82,186	
													M		0,633	82,733	
									M				M		0,412	83,366	
0,87				M			M	M	M	M	M	M	M	M	0,749	83,778	
0,87							M	M	M	M	M	M	M		0,116	84,527	
0,78	M	M	M				M	M	M	M	M	M	M		1,431	84,643	
0,78		M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	2,241	86,074	
0,9							M	M	M	M	M	M	M	M	0,688	72,935	
	M						M	M	M	M	M	M	M		0,496	73,623	
0,87															0,895	72,935	
0,87															0,37	73,83	
0,87															0,525	74,2	
0,87															0,185	74,725	
0,89															0,387	74,91	
0,84														M	M	1,045	82,733
0,88				M										M	M	0,856	0,031
0,88						M	M	M	M	M	M	M	M		0,375	0,887	
0,89				M											0,536	1,262	
0,87	M		M		M	M					M	M	M	M	1,861	1,798	
0,88									M	M					1,306	3,659	
0,88				M							M			M	0,416	4,965	
0,88		M					M	M	M	M	M	M	M		0,077	5,381	
0,9							M	M	M	M	M	M	M	M	0,623	5,458	
0,9						M	M	M	M	M	M	M	M	M	0,444	6,081	
0,8	M		M		M				M						1,279	0,012	

0,84	M					M	M	M	M	M	M	M	M	M	1,391	1,291
0,91	M							M							1,048	2,682
0,86						M					M		M	M	2,001	3,73
			M					M							0,253	5,731
															0,106	5,984
0,88									M				M	M	0,359	5,731
0,88												M			0,261	5,98
0,96 M								M	M	M	M	M	M	M	0,225	7,206
0,96											M				0,208	7,431
0,97 M	M	M	M	M									M	M	0,287	7,639
			M	M	M	M									1,019	7,926
	M														0,364	8,945
		M					M		M						0,567	9,309
0,95		M			M		M	M	M	M	M	M	M	M	1,31	9,876
0,95			M					M							1,527	11,186
0,89		M									M				1,211	15,07
0,9 M				M									M	M	0,563	16,281
0,84															1,866	16,844
0,81									M						0,059	18,71
0,95															0,693	7,926
0,95													M	M	0,658	8,619
0,95													M		0,526	9,277
0,74															0,073	9,803
0,97		M							M						0,208	0,006
0,97 M					M									M	0,276	0,214
		M													0,230	0,000
															0,481	0,230
			M												0,322	0,711
		M													0,727	1,033
															0,316	1,760
0,9 M			M				M	M	M						0,187	0,7
0,9						M	M	M	M	M	M	M	M	M	1,364	0,887
0,86										M					0,372	2,251
0,85										M					0,296	2,623
0,89							M	M	M					M	0,931	2,919
															1,420	0,824
															0,826	2,244
															0,683	2,949
			M												0,026	3,632
0,85 M	M	M			M		M	M	M	M	M	M	M	M	-1,873	2,949
0,95 M	M	M	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	-0,354	1,076
0,86				M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	-0,481	0,722
0,96		M			M	M		M	M	M	M	M	M	M	0,763	10
0,94									M		M				1,164	10,763
0,93			M	M									M		0,271	11,927
0,91		M					M	M	M	M	M	M	M	M	0,487	12,198
0,89		M			M						M		M	M	1,867	0
0,83		M				M					M		M		0,413	1,867
0,88				M						M			M		1,207	2,28
0,89									M				M		0,372	3,487
0,9								M	M	M	M	M	M	M	0,331	3,859
0,86		M				M				M					0,429	0,695
0,86							M		M			M	M	M	1,567	1,124
0,83 M	M		M						M						0,472	2,691
			M	M	M	M	M	M	M	M				M	0,857	3,163
0,81														M	0,557	3,163

0,99																		0,3	3,72
0,88								M						M	M			0,365	0,023
0,95								M										0,254	0,388
0,95			M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	M			0,537	0,642
0,95						M	M	M	M	M	M	M	M					0,19	1,179
0,85 M		M						M		M								0,269	0,019
0,9		M								M					M			0,258	0,288
0,96				M						M								0,467	0,546
0,96		M					M	M	M	M	M	M	M	M	M			0,229	1,013
0,93 M						M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M		0,868	1,242
0,93									M									0,66	2,11
0,93										M								0,511	2,77
0,93					M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M		0,699	3,281
0,94									M									0,07	3,98
			M							M					M			0,539	4,05
									M									0,686	4,589
0,94																M		1,225	4,05
0,9		M	M							M					M	M		0,264	0,502
0,85									M									0,5	0,766
0,85								M			M							0,301	1,266
0,7	M						M	M	M	M	M	M	M	M				0,498	5,16
0,86 M			M					M							M	M		3,593	1,567
0,94								M			M							1,279	1,439
0,97 M	M	M	M	M					M									1,311	2,718
0,95			M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M		1,442	4,029
										M	M	M	M					1,442	4,029
0,96			M						M									0,344	0,009
0,94	M				M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	M		1,508	0,353
0,94								M			M							1,584	1,861
0,9 M		M	M					M	M	M	M	M	M	M				0,253	3,445
0,91	M																	0,748	4,044
0,91					M											M	M	1,104	4,792
0,89									M									0,445	5,896
0,89		M	M						M		M				M	M		1,946	6,342
									M	M								0,664	1,099
									M	M								0,064	1,763
0,9											M	M	M	M	M			0,542	1,099
0,92											M	M	M					0,186	1,641
0,82													M					0,32	13,8A
0,89									M	M	M	M	M	M	M	M		0,43	14,12A
0,86									M	M	M	M	M	M	M	M		1,39	14,55
0,89																		0,03	10
0,85														M	M	M		1,29	10,03
0,85														M				3,23	11,32
0,93														M	M	M		3,2	0
0,88					M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M		2,743	47,182
0,91								M	M									0,153	6,938
0,91 M		M											M		M	M		1,047	7,091
																		0,425	0,005
			M						M									0,222	0,430
M		M																0,070	0,652
0,89					M				M	M	M	M	M	M	M	M		0,865	5,656
0,9			M						M									0,183	6,521
									M	M								0,57	0
0,89 M		M												M	M	M		1,062	0,57
0,9				M						M								0,375	1,632

0,85
0,85

0,33 0
0,24 0,33

Kmtot straatnaam

50,187 Mijdrechtse Zuwe
50,94 Mijdrechtse Zuwe
54,232 Geestdorp
55,434 Geestdorp
56,219 Geestdorp
56,735 Geestdorp
56,971 Leidsestraatweg
57,276 Leidsestraatweg
62,27 Utrechtsestraatweg
69,016 C.H. Letschertweg
57,632 Leidsestraatweg
58,13 Leidsestraatweg
55,434 Geestdorp
58,205 Leidsestraatweg
0,718 Amersfoortseweg
2,414 Amersfoortseweg
2,712 Amersfoortseweg
3,03 Bunschoterstraat
3,666 Bunschoterstraat
4,43 Bunschoterstraat
5,869 Bunschoterstraat
6,575 Bunschoterstraat
7,382 Bunschoterstraat
1,11 Amersfoortseweg
2,414 Amersfoortseweg
50,187 Mijdrechtse Zuwe
50,94 Mijdrechtse Zuwe
51,449 Mijdrechtse Zuwe
51,876 Mijdrechtse Zuwe
52,287 Mijdrechtse Zuwe
53,218 Mijdrechtse Zuwe
53,437 Mijdrechtse Zuwe
54,151 Provincialeweg
55,677 Provincialeweg
57,956 Provincialeweg
58 Provincialeweg
61,177 Provincialeweg
61,177 Provincialeweg
61,291 Provincialeweg
62,334 Provincialeweg
62,422 Provincialeweg
63,464 Provincialeweg
64,350 Provincialeweg
64,35 Provincialeweg
65,123 Provincialeweg
65,3 Provincialeweg
49,88 Provincialeweg
50,94 Provincialeweg
57,76 re Provincialeweg
58 Provincialeweg
12,35 M.A. Reinaldaweg
14,851 M.A. Reinaldaweg
16,202 M.A. Reinaldaweg

van zijweg

Provinciegrens
Piet Heinlaan
Steinhagenseweg/Utrechtsestraatweg
Geestdorp
Ir. Enschedéweg (N212)
Houtdijk
Gerverscop
Klein Jansbrug
Acacialaan
Strijkviertel
Breudijk
Bedrijfsweg
Steinhagenseweg/Utrechtsestraatweg
Bedrijfsweg
Westsingel/Oostelijkerandweg (N806)
Bisschopsweg (N414)
Lodijk
noordelijk toe-/afrit A1
zuidelijke toe-/afrit A1
Zeldertsepoort
Rondweg-Noord
Zevenhuizerstraat
Maatweg
Bisschopsweg (N414)
Neerduist
Provinciegrens
Piet Heinlaan
Tienboerenweg
Derde Zijweg
Middenweg
2e Zijweg
Waverveenspad
Hofland
Veenweg
Ir. Enschedéweg (N212)
westelijke op/afrit Vinkeveen-dorp
oostelijke op/afrit Vinkeveen-dorp
oostelijke op/afrit Vinkeveen-dorp
westelijke toe-/afrit A2
oostelijke toe-/afrit A2
Rijkstraatweg
Binnenweg
Rijksstraatweg (N402)
Rijksstraatweg (N402)
Singel
Raadhuislaan
tunnel
Van Geijnweg
hoofddrijsbaan N201
Herenweg
Ir. F.E.D. Enschedéweg (N210)
Benedeneind Zuidzijde
Blokland

16,718 M.A. Reinaldaweg
17,434 M.A. Reinaldaweg
19,17 M.A. Reinaldaweg
19,436 M.A. Reinaldaweg
19,957 M.A. Reinaldaweg
20,422 M.A. Reinaldaweg
20,847 M.A. Reinaldaweg
21,046 M.A. Reinaldaweg
21,177 M.A. Reinaldaweg
21,322 M.A. Reinaldaweg
21,874 Europabaan
17,434 M.A. Reinaldaweg
33,096 M.A. Reinaldaweg
35,476 M.A. Reinaldaweg
36,37 M.A. Reinaldaweg
37,476 M.A. Reinaldaweg
38,61 M.A. Reinaldaweg
39,282 M.A. Reinaldaweg
39,76 M.A. Reinaldaweg
41,014 M.A. Reinaldaweg
44,447 Ir. F.E.D. van Enschedeweg
46,474 Boveneind Zuidzijde
46,844 Boveneind Zuidzijde
48,028 Provincialeweg
48,585 Provincialeweg
49,481 Provincialeweg
50,241 Provincialeweg
43,25 Ir. F.E.D. van Enschedeweg
45,7 Provincialeweg
46,38 Weg der Verenigde Naties
48,61 Weg der Verenigde Naties
49,13 Weg der Verenigde Naties
44,466 Ir. F.E.D. van Enschedeweg
Provincialeweg
40,45 M.A. Reinaldaweg
41,014 M.A. Reinaldaweg
12,833 Ingenieur Enschedeweg
12,54 Ingenieur Enschedeweg
11,213 Ingenieur Enschedeweg
9,748 Ingenieur Enschedeweg
8,147 Ingenieur Enschedeweg
6,189 Ingenieur Enschedeweg
6,088 Ingenieur Enschedeweg
4,541 Ingenieur Enschedeweg
2,29 Ingenieur Enschedeweg
1,659 Ingenieur Enschedeweg
1,045 Ingenieur Enschedeweg
0,54 Wakkerendijk
32,911 Zandheuvelweg
33,28 Amsterdamsestraatweg
33,877 Amsterdamsestraatweg
34,423 Amsterdamsestraatweg
34,667 Amsterdamsestraatweg
35,477 Amsterdamsestraatweg
36,767 Amsterdamsestraatweg
36,767 Amsterdamsestraatweg

Willeskop (N228)
Waardsedijk
IJsselveld
Laan van Rapijnen
Engherzandweg
G. van de Valk Boumanstraat
Korte Linschoten Westzijde
Korte Linschoten Oostzijde
Lagekade
zuidelijk toe-/afrit A12
noordelijke toe-/afrit A12
Willeskop (N228)
Provinciegrens
Nicolaas van Catsweg
Zijdeweg
Vrijheidslaan
Europa Singel
S.L. van Alterenlaan
Lopikerweg Oost
Bedrijfsweg
M.A. Reinaldaweg (N204)
Dorp-zz
Groenedijk
Heemradenlaan
Hogebiezen
Nijverheidsweg
Utrechtseweg/westelijke toe-/afrit A2
M.A. Reinaldaweg (N204)
Ir. F.E.D. van Enschedeweg
Weg der Verenigde Naties
Parklaan
Baronieweg
Provincialeweg
Nijverheidsweg
Lopikerweg Oost
Copenweg
Houtdijk
Spruitweg (N405)
Oortjespad/Teckop
Provincialeweg (N401)
Lange Meentweg (N463)
Geerkade
Bovendijk/Gagelweg
Oudhuijzerweg/Dorpsstraat
Pastoor Kannelaan
Mijdrechtsestraatweg
Provincialeweg (N201)
noordelijk toe-/afrit A1
zuidelijke toe-/afrit A1
Wakkerendijk (N221)
Drakenburgerweg
Jacob van Lenneplaan
van Reenenlaan/Emmalaan
Gerrit van der Veenlaan
Hilversumsestraatweg
Hilversumsestraatweg

4,853 Woudenbergseweg
5,586 Woudenbergseweg
7,375 Woudenbergseweg
9,54 Zeisterweg
10,919 Zeisterweg
12,516 Zeisterweg
12,69 Zeisterweg
13,33 Randweg
14,29 Randweg
15,286 Randweg
15,852 Stationsweg Oost
16,222 Stationsweg Oost
16,874 Stationsweg Oost
22,484 Utrechtseweg
22,967 Utrechtseweg/Dorpsstraat
23,669 Dorpsstraat
23,966 Arnhemseweg
24,719 Arnhemseweg
25,397 Arnhemseweg
16,593 Hoofdstraat
16,92 Dribergsestraatweg
17,222 Dribergsestraatweg
18,138 Dribergsestraatweg
18,859 Dribergsestraatweg
19,015 Dribergsestraatweg
21,65 Dorpsstraat
21,844 Leersumsestraatweg
22,28 Leersumsestraatweg
23,468 Leersumsestraatweg
25,333 Rijksstraatweg
25,572 Rijksstraatweg
26,179 Rijksstraatweg
26,505 Rijksstraatweg
26,69 Rijksstraatweg
27,092 Rijksstraatweg
27,318 Rijksstraatweg
28,301 Rijksstraatweg
28,394 Rijksstraatweg
28,754 Koningin Wilhelminaweg
29,048 Koningin Wilhelminaweg
29,311 Koningin Wilhelminaweg
29,515 Koningin Wilhelminaweg
29,799 Koningin Wilhelminaweg
31,718 Elsterstraatweg
32,493 Rijksstraatweg
32,637 Rijksstraatweg
32,981 Rijksstraatweg
33,863 Rijksstraatweg
34,502 Rijksstraatweg
35,754 Utrechtsestraatweg
37,245 Utrechtsestraatweg
39,194 Utrechtsestraatweg
40,039 Grebbeweg
41,318 Grebbeweg
41,428 Grebbeweg
42,662 Nude

Krakelingenweg
Austerlitzseweg
Oude Postweg
Traayweg
Doornseweg (N227)
De Heijgraeff
Voorstraat
Slappedel
Maarsbergseweg (N226)
Europaweg
Rumelaarseweg
Laagerfseweg
Parallelweg
Provinciegrens
Molenstraat/Nijborg
Barneveldsestraat
Ubbeschoterweg
Veenweg
Schalm
Horstlaan
Hydeparklaan
Boswijklaan
Sterkenburgerlaan
Stamerweg
Woestduinlaan
Accacialaan
Maarsbergseweg
Sandenburgerlaan
Het Doornse Gat
Darthuiserweg/Hoogstraat
Maarsbergseweg (N226)/Broekhuizerlaan
Kon. Wilhelminalaan
Lomboklaan
Bentincklaan
Scherpenzeelseweg
Halfeiken
Boerenbuurt
Utrechtsestraatweg
Bertus Leendersweg
Prinses Christinastraat
Koenestraat
Holleweg
Brug. Jhr. H. v/d Boschstraat
Veenseweg
Visserweg
Ingenseveerweg
Woudweg
Veenendaalsestraatweg (N416)
Zwijnsbergen
Autoweg
Remmerden
De Stikke Hucht
Zwarteweg
Heimersteinselaan
Cuneraweg
Grebbedijk

31,468 Elsterstraatweg	Veenseweg
31,718 Elsterstraatweg	Bosweg
32,218 Rijksstraatweg	Visserweg
32,493 Rijksstraatweg	Schoolweg
49,266 Arnhemseweg	noordelijke toe-/afrit A28
49,527 Arnhemseweg	Dodeweg oost/Lockhorsterweg
50,465 Arnhemseweg	Schutterhoeflaan
50,752 Arnhemseweg	Trekerweg
51,565 Arnhemseweg	Maanweg
52,683 Arnhemseweg	Ooievaarshorsterweg
53,293 Arnhemseweg	Leusbroekerweg
54,009 Geeresteinselaan	Vieweg
55,32 Geeresteinselaan	Ekris
55,679 Geeresteinselaan	John F. Kennedylaan
56,131 Maarsbergseweg	Willem de Zwijgerlaan
56,337 Maarsbergseweg	Laanzicht/Laan van Lichtenberg
57,012 Maarsbergseweg	Randweg (N224)
57,417 Maarsbergseweg/Woudenbergseweg	Ringelpoel
58,033 Woudenbergseweg	Griftdijk
58,627 Woudenbergseweg	aansluiting Parallelweg
58,852 Woudenbergseweg	Tuindorpweg/Haarweg
59,002 Woudenbergseweg	noordelijke toe-/afrit A12
59,799 Woudenbergseweg	zuidelijke toe-/afrit A12
60,617 Woudenbergseweg	Maarnse Grindweg
60,93 Woudenbergseweg	Scherpenzeelsweg
61,19 Woudenbergseweg	Valkenheide (Midden)
63,579 Maarsbergseweg	Valkenheide (Zuid)
55,76 Geeresteinselaan	Dorpsstraat/Voorstraat
55,89 Maarsbergseweg	De Nieuwe Poort
50,752 Arnhemseweg	Schutterhoeflaan
50,115 Arnhemseweg	Schutterhoeflaan
50,465 Arnhemseweg	Groene Zoom
51,565 Arnhemseweg	Trekerweg
55,76 Geeresteinselaan	John F. Kennedylaan
15,893 Cotharweg	Langbroekerdijk
14,455 Doornseweg	Julianalaan
14,231 Doornseweg	Marijkelaan
14,063 Doornseweg	Weidedreef
13,816 Doornseweg	Gooyerdijk
13,099 Langbroekerweg	Achterweg
12,4 Langbroekerweg	De Beaufortweg
10,26 Amersfoortseweg	Maarten-Maartenhuis
9,7 Amersfoortseweg	aansluiting par.weg
8,294 Amersfoortseweg	Maarnse Grindweg/Bergweg
8,046 Amersfoortseweg	zuidelijke toe-/afrit A12
7,869 Amersfoortseweg	noordelijke toe-/afrit A12
7,801 Amersfoortseweg	Poortse Bos
7,602 Doornseweg/Amersfoortseweg	Zeisterweg (N224)
5,766 Doornseweg	Trekerweg
4,822 Doornseweg	Kolonel H.L. van Roijenweg
1,633 Doornseweg	afrit A28
0,78 Doornseweg	toerit A28
0,518 Doornseweg	Laan 1914/Dodeweg
0,12 Leusderweg	zuidelijke toerit rondweg Amersfoort
0,05 Leusderweg	noordelijke toe-/afrit Rondweg Amersfoort
-0,049 Leusderweg	Komgrens Amersfoort

14,231 Doornseweg	Kerkeland
14,125 Doornseweg	Prins Clausdreef
13,895 Doornseweg	Weidedreef
11,018 Goudsestraatweg	Goejanverwelle
11,457 Goudsestraatweg	Tramweg
11,609 Utrechtsestraatweg	Zwier Regelinkstaat
12,207 Utrechtsestraatweg	IJsselvere
12,467 Utrechtsestraatweg	De Meent
14,202 Willeskop	Damweg
14,571 Willeskop	Oudeweg (westelijke aansluiting)
17,404 Willeskop	Oudeweg (oostelijke aansluiting)
18,381 Willeskop	M.A. Reinaldaweg (N204)
18,951 Provincialeweg	De Bleek/Julianalaan
19,068 Provincialeweg	Bovenkerkweg
19,305 Provincialeweg	Heeswijkerpoort/Joop Westerweelstraat
19,49 Heeswijk	Boslaan
21,851 Heeswijk	Anne Franklaan/Jan de Rijkelaan
22,107 Achthoven Oost	Knollemanshoek
22,704 Achthoven Oost	Slotlaan
23,239 Achthoven Oost	Achthoven Oost (westelijke aansluiting)
23,618 Achthoven Oost	Achthoven Oost (oostelijke aansluiting)
24,274 Meerndijk	Noord IJsseldijk
25,681 Meerndijk	Nedereindseweg
25,833 Meerndijk	Reijerscop
26,02 Meerndijk	zuidelijke toe-/afrit A12
19,068 Provincialeweg	De Bleek/Julianalaan
11,457 Goudsestraatweg	provinciegrens
5,938 Schoudermantel	noordelijke toe-/afrit A12/Baan van Fectio
6,257 Schoudermantel	Rumpsterweg
7,043 Schoudermantel	zuidelijke toe-/afrit A12
7,758 Schoudermantel	Singel
9,737 Werkhovenseweg	Zeisterweg/Burgweg (N410)
12,946 Gr. v. Lynden v. Sandenburgweg	Oostromsdijkje
16,206 Gr. v. Lynden v. Sandenburgweg	Korte Zuwe/Leemkolkweg
17,68 Gr. v. Lynden v. Sandenburgweg	Cotherweg (N227)/Langbroekerweg
18,14 Gr. v. Lynden v. Sandenburgweg	Groenewoudeseweg
0,189 Zuilense Ring	zuidelijke toe-/afrit A2
0,644 Zuilense Ring	noordelijke toe-/afrit A2
0,712 Zuilense Ring	Utrechtseslag
2,497 Zuilense Ring	Amsterdamseslag
2,855 Zuilense Ring	west. toe-/afrit Sweserengseweg (N404)
3,457 Zuilense Ring	oost. toe-/afrit Sweserengseweg (N404)
3,766 Zuilense Ring	west. toe-/afrit Maarsseveense Poort
5,738 Zuilense Ring	oost. toe-/afrit Maarsseveense Poort
1,763 Nieuweweg noord	provinciegrens/spoorweg/Onderweg
1,827 Nieuweweg noord	noordelijke toe-/afrit A12
7,466 Cuneraweg	Kampjesweg
8,336 Cuneraweg	Noordelijke Meentsteeg
8,579 Cuneraweg	Zuidelijke Meentsteeg
8,977 Cuneraweg	Geertsesteeg
9,212 Cuneraweg	Achter de lijn (3e poort)
9,697 Lijnweg	Achter de lijn (2e poort)
10,34 Lijnweg	Bovenweg
11,534 Lijnweg	Bergweg/Achterbergse Straatweg
11,844 Lijnweg	Zwarteweg/De Stikke Hucht
4,82 Rondweg Oost	Wageningselaan

6,2 Rondweg Oost	De Smalle Zijde
6,96 Cuneraweg	Rondweg Oost
4,135 Rondweg Oost	Prins Clauslaan
3,075 Rondweg Oost	Lorentzstraat
1,405 Rondweg Oost	noordelijke toe-/afrit A12
7,305 Cuneraweg	Rondweg Oost
8,579 Cuneraweg	aansluiting parallelweg
9,212 Cuneraweg	Geertsesteeg
11,534 De Stikke Hucht	Herenstraat
11,534 Zwarteweg	Grebbeweg
0,147 Nieuwe Weteringseweg	Kon. Wilhelminaweg (N417)
0,3 Nieuwe Weteringseweg	westelijke toe-/afrit A27
0,732 Nieuwe Weteringseweg	oostelijke toe-/afrit A27
1,232 Nieuwe Weteringseweg	aansluiting Parallelweg
2,284 Nieuwe Weteringseweg	Prinsenlaan
3,735 Provincialeweg	Eijckesteinselaan
4,786 Provincialeweg	Gezichtslaan
6,122 Soestdijkseweg Noord	Soestdijkseweg Noord
7,462 Soestdijkerweg	Dolderseweg (N238)
8,453 Soestdijkerweg	Embranchementsweg
9,725 Biltseweg	Wieksloterweg westzijde
11,372 Biltseweg	Beckeringsstraat
74,119 Biltsestraatweg	Berekuil
75,297 Utrechtseweg	Steinenburglaan
75,883 Utrechtseweg	Bilthovenseweg
77,366 Utrechtseweg	Universiteitsweg (N412)/Soestdijkseweg Zuid
79,667 Amersfoortseweg	Vollenhove
80,579 Amersfoortseweg	Panweg/Mesdaglaan
81,036 Amersfoortseweg	Duinweg
81,427 Amersfoortseweg	Prins Alexanderweg/Hobbemalaan
82,186 Amersfoortseweg	Dolderseweg (N238)/Zandbergenlaan
82,733 Amersfoortsestraat	Beukbergenlaan/De Sterrenberg
83,366 Amersfoortsestraat	Rademakerstraat
83,778 Amersfoortsestraat	Veldm. Montgomeryweg
84,527 Amersfoortsestraat	Banningstraat
84,643 Amersfoortsestraat	Richelleweg (N413)
86,074 Amersfoortsestraat	Van Weerden Poelmanweg (N413)
88,315 Utrechtseweg	Laan Blusse van Oud Alblas
73,623 Biltsestraatweg	Berekuil
74,119 Biltsestraatweg	Archimedeslaan
73,83 Utrechtseweg	Archimedeslaan
74,2 Biltsestraatweg	aansluiting parallelweg
74,725 Biltsestraatweg	Veldzichtstraat
74,91 Biltsestraatweg	Park Arenberg
75,297 Biltsestraatweg	Kerklaan
83,778 Amersfoortsestraat	Rademakerstraat
0,887 Dolderseweg	Soestdijkerweg (N234)
1,262 Nieuwe Dolderseweg	Boerderijlaan
1,798 Nieuwe Dolderseweg	ingang W.A. stichting
3,659 Nieuwe Dolderseweg	Pleineslaan
4,965 Dolderseweg	Hertenlaan
5,381 Dolderseweg	Van Ostadelaan
5,458 Dolderseweg	aansluiting Parallelweg
6,081 Zandbergenlaan	Amersfoortseweg (N237)
6,525 Zandbergenlaan	noordelijke toe-/afrit A28
1,291 Provincialeweg	Ir. Enschedéweg (N212)

2,682	Provincialeweg	Spengen
3,73	Provincialeweg	Dreef
5,731	Provincialeweg	Portengen
5,984	Portengenseweg	Oud Aa
6,090	Stationsweg	afrit A2
6,09	Provincialeweg	Oud Aa
6,241	Provincialeweg	westelijke toe-/afrit A2
7,431	Rijksstraatweg	Provincialeweg (N201)
7,639	Rijksstraatweg	Kerklaan
7,926	Rijksstraatweg	Slootdijk (duiventil)
8,945	Rijksstraatweg	Slootdijk
9,309	Rijksstraatweg	Prinses Margrietlaan/Driehovenlaan
9,876	Rijksstraatweg	Molendijk
11,186	Rijksstraatweg	Bloklaan (N403)
12,713	Straatweg	Stationsweg
16,281	Straatweg	Stinzenlaan
16,844	Straatweg	Woerdenseweg
18,71	Straatweg	Maarsenbroeksedijk
18,769	Straatweg	Zylweg
8,619	Rijksstraatweg	Slootdijk
9,277	Rondweg Loenen	Rijksstraatweg
9,803	Rondweg Loenen	Bastertlaan
9,876	Rijksstraatweg	Rondweg Loenen
0,214	Bloklaan	Rijksstraatweg (N402)
0,49	Bloklaan	Oud Over/Mijndensedijk
0,230	Sweserengseweg	Maarsseveensevaart
0,711	Sweserengseweg	Buitenweg
1,033	Sweserengseweg	noordelijke toe-/afrit Zuilensering (N230)
1,760	Sweserengseweg	zuidelijke toe-/afrit Zuilensering (N230)
2,076	Sweserengseweg	Sportparkweg
0,887	De Kruipin	s Gravensloot
2,251	Van Teijlingenweg	Geestdorp
2,623	Spruitweg	Van Teylingenweg
2,919	Spruitweg	Lindenlaan
3,85	Spruitweg	Eikenlaan
2,244	Utrechtseweg	Allendorperweg
3,070	Utrechtseweg	t Zand
3,632	Verlengde Vleutenseweg	Hoeveweg
3,658	Verlengde Vleutenseweg	Hoge weide
1,076	Plettenburgerbaan	Houtenseweg (N409)
0,722	Plettenburgerbaan	Ravenswade/Ravensewetering
0,241	Laaggravenseweg	Rijksweg A12
10,763	Houtenseweg	Laaggravenseweg (N408)
11,927	Utrechtseweg	Koppeldijk/Heemsteedseweg
12,198	Utrechtseweg	"Jongerus"
12,685	Utrechtseweg	Essenkade
1,867	Kruisweg/Houtenseweg	Binnenweg
2,28	Achterdijk	Achterdijk
3,487	Burgweg	Burgweg
3,859	Burgweg	Schadewijkerweg
4,19	Burgweg	Weteringsedijk
1,124	Koningsweg	Laan van Maarschalkerweerd
2,691	Koningslaan	Mereveldseweg
3,163	Provincialeweg	Achterdijk
4,02	Provincialeweg	Rhijnauwenselaan
3,72	Provincialeweg	Rhijnauwenselaan

4,02 Provincialeweg	Baan van Fectio
0,388 Universiteitsweg	zuidelijke toe-/afrit A28
0,642 Universiteitsweg	noordelijke toe-/afrit A28
1,179 Universiteitsweg	Bunnikseweg
1,369 Universiteitsweg	Oude Bunnikseweg
0,288 Richelleweg	zuidelijke toe-/afrit A28
0,546 Richelleweg	noordelijke toe-/afrit A28
1,013 Richelleweg	Het Zeisterspoor/Mercury
1,242 Richelleweg	W. Stuutlaan
2,11 Van Weerden Poelmanweg	Amersfoortsestraat (N237)
2,77 Van Weerden Poelmanweg	Velengde Paltzerweg
3,281 Van Weerden Poelmanweg	Soester Hoogt
3,98 Van Weerden Poelmanweg	Heeserspoor Westzijde
4,05 Soesterbergsestraat	De Beaufortlaan
4,589 Soesterbergsestraat	Van Lydenlaan
5,275 Soesterbergsestraat	"Zonnegloren"
5,275 Soesterbergsestraat	Van Lyndenlaan
0,766 Bisschopsweg	zuidelijke toe-/afrit A1
1,266 Bisschopsweg	noordelijke toe-/afrit A1/Geerenweg
1,567 Bisschopsweg	Eemweg
5,658 Bisschopsweg	De Kronkels
5,16 Bisschopsweg	Eemdijk
2,718 Hilversumsestraatweg	Heideparkweg
4,029 Hilversumsestraatweg	Hoge Vuurseweg
5,471 Hilversumsestraatweg	Zevenlindenweg
5,471 Hilversumsestraatweg	Zevenlindenweg
0,353 Veenendaalsestraatweg	Rijksstraatweg (N225)
1,861 Veenendaalsestraatweg	Franseweg/Zwijnsbergen
3,445 Veenendaalsestraatweg	Defensieweg
3,698 Veenendaalsestraatweg	Oude Veensegrindweg
4,792 Koningin Wilhelminaweg	Nieuwe Weteringseweg (N234)
5,896 Koningin Wilhelminaweg	Achter Weteringseweg
6,341 Tolakkerweg	Dorpsweg
8,288 Tolakkerweg	Industrieweg
1,763 Nieuweweg noord	provinciegrens/spoorweg/Onderweg
1,827 Nieuweweg noord	noordelijke toe-/afrit A12
1,641 Nieuweweg noord	provinciegrens/spoorweg/Onderweg
1,827 Nieuweweg noord	noordelijke toe-/afrit A12/Voorpoort
14,12A N419	zuidelijke toe-/afrit A12
14,55 N419	noordelijke toe-/afrit A12
15,94 N419	Burgemeester Van Koningsbruggenweg
10,03 Burgemeester Van Koningsbruggenweg	Leidsestraatweg N198
11,32 Burgemeester Van Koningsbruggenweg	Haanwijk
14,55 Burgemeester Van Koningsbruggenweg	Potterskade
3,2 N421	Rondweg
49,925 Rietveld	De Bree
7,091 Lange Meentweg	Van Teylingenweg
8,138 Lange Meentweg	Wilnisse Zuwe
0,430 Parallelweg	Graaf Huibertlaan
0,652 Parallelweg	Provincialeweg (N484)
0,722 Parallelweg	Afrit A2
6,521 Provincialeweg	Provinciegrens
6,704 Provincialeweg	westelijke toe-/afrit A2
0,57 Oostelijke Randweg	Westsingel
1,632 Nijkerkerweg	Oostelijke Randweg
2,007 Nijkerkerweg	Groeneweg/Zevenhuizerstraat

0,33 Oostelijke Randweg
0,57 Oostelijke Randweg

Westsingel
Haarbrug

naar zijweg

Piet Heinlaan
Tienboerenweg
Geestdorp
Ir. Enschedéweg (N212)
Houtdijk
Gerverscop
Klein Jansbrug
Breudijk
Veldhuizerweg
verkeersplein Hooggelegen (A2)
Bedrijfsweg
Spruit en Bosch
Ir. Enschedéweg (N212)
Burgemeester Van Koningsbruggenweg (N419)
Bisschopsweg (N414)
Lodijk
noordelijk toe-/afrit A1
zuidelijke toe-/afrit A1
Zeldertsepoort
Rondweg-Noord
Zevenhuizerstraat
Maatweg
Nijverheidsweg-Noord
Neerduist
Lodijk
Piet Heinlaan
Tienboerenweg
Derde Zijweg
Middenweg
2e Zijweg
Waverveenspad
Hofland
Veenweg
Ir. Enschedéweg (N212)
westelijke op/afrit Vinkeveen-dorp
oostelijke op/afrit Vinkeveen-dorp
westelijke toe-/afrit A2
westelijke toe-/afrit A2
oostelijke toe-/afrit A2
Rijkstraatweg
Binnenweg
Rijksstraatweg (N402)
Singel
Singel
Raadhuislaan
Provinciegrens
Van Geijnweg
Tienboerenweg
Herenweg
hoofdrijbaan N201
Dorp/Benedeneind Zuidzijde
Blokland
Willeskop (N228)

Waardsedijk
IJsselveld
Laan van Rapijnen
Engherzandweg
G. van de Valk Boumanstraat
Korte Linschoten Westzijde
Korte Linschoten Oostzijde
Lagekade
zuidelijk toe-/afrit A12
noordelijke toe-/afrit A12
Wulverhorstbaan
IJsselveld
Nicolaas van Catsweg
Zijdeweg
Vrijheidslaan
Europa Singel
S.L. van Alterenlaan
Lopikerweg Oost
Bedrijfsweg
M.A. Reinaldweg (N204)
Dorp-zz
Groenedijk
Heemradenlaan
Hogebiezen
Nijverheidsweg
Utrechtseweg/westelijke toe-/afrit A2
oostelijke toe-/afrit A2
Ir. F.E.D van Enschedeweg
Weg der Verenigde Naties
Parklaan
Baronieweg
Utrechtseweg/westelijke toe-/afrit A2
Dorp-zz
Weg der Verenigde Naties
Copenweg
M.A. Reinaldweg (N204)
Geestdorp (N198)
Houtdijk
Spruitweg (N405)
Oortjespad/Teckop
Provincialeweg (N401)
Lange Meentweg (N463)
Geerkade
Bovendijk/Gagelweg
Oudhuijzerweg/Dorpsstraat
Pastoor Kannelaan
Mijdrechtsedwarweg
Amsterdamsestraatweg
Wakkerendijk (N221)
Drakenburgerweg
Jacob van Lenneplaan
van Reenenlaan/Emmalaan
Gerrit van der Veenlaan
Hilversumsestraatweg (N415)
Biltseweg (N234)
Biltseweg (N234)

Austerlitzseweg
Oude Postweg
Traayweg
Doornseweg (N227)
De Heijgraeff
Voorstraat
Slappedel
Maarsbergseweg N226)
Europaweg
Rumelaarseweg
Laagerfseweg
Parallelweg
Provinciegrens
Molenstraat/Nijborg
Barneveldsestraat
Ubbeschoterweg
Veenweg
Schalm
Provinciegrens
Hydeparklaan
Boswijklaan
Sterkenburgerlaan
Stamerweg
Woestduinlaan
Berkenweg
Maarsbergseweg
Sandenburgerlaan
Het Doornse Gat
Darthuiserweg/Hoogstraat
Maarsbergseweg (N226)/Broekhuizerlaan
Kon. Wilhelminalaan
Lomboklaan
Bentincklaan
Scherpenzeelseweg
Halfeiken
Boerenbuurt
Utrechtsestraatweg
Bertus Leendersweg
Prinses Christinastraat
Koenestraat
Holleweg
Brug. Jhr. H. v/d Boschstraat
Veenseweg
Vissersweg
Ingenseveerweg
Woudweg
Veenendaalsestraatweg (N416)
Zwijnsbergen
Autoweg
Remmerden
Berkenweg
Zwarteweg
Heimersteinselaan
Cuneraweg
Grebbedijk
Zijdvang/Wageningse Afweg/provinciegrens

Bosweg
Vissersweg
Schoolweg
Ingenseveerweg
Dodeweg oost/Lockhorsterweg
Schutterhoeflaan
Treekerweg
Maanweg
Ooievaarshorsterweg
Leusbroekerweg
Vieweg
Ekris
John F. Kennedylaan
Dorpsstraat/Voorstraat
Laanzicht/Laan van Lichtenberg
Randweg (N224)
Ringelpoel
Griftdijk
aansluiting Parallelweg
Tuindorpweg/Haarweg
noordelijke toe-/afrit A12
zuidelijke toe-/afrit A12
Maarnse Grindweg
Scherpenzeelseweg
Valkenheide (Midden)
Valkenheide (Zuid)
Rijksstraatweg (N225)
De Nieuwe Poort
Willem de Zwijgerlaan
Maanweg
Groene Zoom
Treekerweg
Ooievaarshorsterweg
De Nieuwe Poort
Gr. v. Lynden v. Sandenburgweg (N229)
Langbroekerdijk
Julianalaan
Marijkelaan
Weidedreef
Gooyerdijk
Achterweg
Beatrixlaan
Maarten-Maartenhuis
aansluiting par.weg
Maarnse Grindweg/Bergweg
zuidelijke toe-/afrit A12
noordelijke toe-/afrit A12
Poortse Bos
Zeisterweg (N224)
Treekerweg
Kolonel H.L. van Roijenweg
afrit A28
toerit A28
Laan 1914/Dodeweg
zuidelijke toerit rondweg Amersfoort
noordelijke toe-/afrit Rondweg Amersfoort

Julianalaan
Kerkeland
Prins Clausdreef
Tramweg
Zwier Regelinkstaat
IJsselvere
De Meent
Damweg
Oudeweg (westelijke aansluiting)
Oudeweg (oostelijke aansluiting)
M.A. Reinaldaweg (N204)
De Bleek/Julianalaan
Bovenkerkweg
Heeswijkerpoort/Joop Westerweelstraat
Boslaan
Anne Franklaan/Jan de Rijkelaan
Knollemanshoek
Slotlaan
Achthoven Oost (westelijke aansluiting)
Achthoven Oost (oostelijke aansluiting)
Noord IJsseldijk
Nedereindseweg
Reijerscop
zuidelijke toe-/afrit A12
C.H. Letschertweg (N198)
Heeswijkerpoort/Joop Westerweelstraat
Zwier Regelinkstaat
Rumpsterweg
zuidelijke toe-/afrit A12
Singel
Zeisterweg/Burgweg (N410)
Oostromsdijkje
Korte Zuwe/Leemkolkweg
Cothorweg (N227)/Langbroekerweg
Groenewoudeseweg
Geerweg
noordelijke toe-/afrit A2
Utrechtseslag
Amsterdamseslag
west. toe-/afrit Sweserengseweg (N404)
oost. toe-/afrit Sweserengseweg (N404)
west. toe-/afrit Maarsseveense Poort
oost. toe-/afrit Maarsseveense Poort
Gandhiplein
noordelijke toe-/afrit A12
zuidelijke toe-/afrit A12
Noordelijke Meentsteeg
Zuidelijke Meentsteeg
Geertsesteeg
Achter de lijn (3e poort)
Achter de lijn (2e poort)
Bovenweg
Bergweg/Achterbergse Straatweg
Zwarteweg/De Stikke Hucht
provinciegrens (brug over Nederrijn)
De Smalle Zijde

Cuneraweg
Kampjesweg
Wageningselaan
Prins Clauslaan
Lorentzstraat
aansluiting parallelweg
Geertsesteeg
Cuneraweg (2e poort)
Lijnweg
Lijnweg
westelijke toe-/afrit A27
oostelijke toe-/afrit A27
aansluiting Parallelweg
Prinsenlaan
Eijckesteinselaan
Gezichtslaam
Soestdijkseweg Noord
Dolderseweg (N238)
Embranchementseweg
Wieksloterweg westzijde
Beckeringhstraat
Amsterdamsestraatweg (N221)
Steinenburglaan
Bilthovenseweg
Universiteitsweg (N412)/Soestdijkseweg Zuid
Vollenhove
Panweg/Mesdaglaan
Duinweg
Prins Alexanderweg/Hobbemalaan
Dolderseweg (N238)/Zandbergenlaan
Beukbergenlaan/De Sterrenberg
Rademakerstraat
Veldm. Montgomeryweg
Banningstraat
Richelleweg (N413)
Van Weerden Poelmanweg (N413)
Laan Blusse van Oud Alblas
Stichtse Rotonde
Archimedeslaan
Steinenburglaan
aansluiting parallelweg
Veldzichtstraat
Park Arenberg
Kerklaan
Bilthovenseweg
Banningstraat
Boerderijlaan
ingang W.A. stichting
Pleineslaan
Hertenlaan
Van Ostadelaan
aansluiting Parallelweg
Amersfoortseweg (N237)
noordelijke toe-/afrit A28
zuidelijke toe-/afrit A28
Spengen

Dreef
Portengen
Oud Aa
afrit A2
Stationsweg
westelijke toe-/afrit A2
oostelijke toe-/afrit A2
Kerklaan
Slootdijk (duivetil)
Slootdijk
Prinses Margrietlaan/Driehovenlaan
Molendijk
Bloklaan (N403)
Stationsweg
Vrijheidslaan/Rietland
Woerdenseweg
Maarsenbroeksedijk
Zylweg
Wilhelminaweg
Rondweg Loenen
Bastertlaan
Rijksstraatweg
Bloklaan (N403)
Oud Over/Mijndensedijk
Veendijk
Buitenweg
noordelijke toe-/afrit Zuilenring (N230)
zuidelijke toe-/afrit Zuilenring (N230)
Sportparkweg
Zuilenlaan
Geestdorp
Van Teylingenweg
Lindenlaan
Eikenlaan
Ir. Enschedéweg (N212)
t Zand
Hoeveweg
Hoge weide
Westelijke op/afrit A2
parkeerplaats plattegrond (info N'gein)
Houtenseweg (N409)
Ravenswade/Ravensewetering
Koppeldijk/Heemsteedseweg
"Jongerius"
Essenkade
Rondweg
Achterdijk
Burgweg
Schadewijkerweg
Weteringsedijk
Werkhovenseweg (N229)
Mereveldseweg
Achterdijk
Rhijnauwenselaan
Van Zijldreef/Runnenburg
Baan van Fectio

Van Zijldreef/Runnenburg
noordelijke toe-/afrit A28
Bunnikseweg
Oude Bunnikseweg
Utrechtseweg (N237)
noordelijke toe-/afrit A28
Het Zeisterspoor/Mercury
W. Stuutlaan
Amersfoortsestraat (N237)
Velengde Paltzerweg
Soester Hoogt
Heeserspoor Westzijde
De Beaufortlaan
Van Lyndenlaan
"Zonneglören"
Van Beuningenlaan/Denneweg
komgrens Soest
noordelijke toe-/afrit A1/Geerenweg
Eemweg
Eemdijk
Amersfoortseweg (N199)
Kronkels
Hoge Vuurseweg
Zevenlindenweg
Amsterdamsestraatweg (N221)
Amsterdamsestraatweg (N221)
Franseweg/Zwijnsbergen
Defensieweg
Oude Veensegrindweg
Cuneraweg (N233)
Achter Weteringseweg
Dorpsweg
Industrieweg
Vuurse Dreef/Graaf Floris V Weg
noordelijke toe-/afrit A12
zuidelijke toe-/afrit A12
noordelijke toe-/afrit A12/Voorpoort
zuidelijke toe-/afrit A12
noordelijke toe-/afrit A12
Burgemeester Van Koningsbruggenweg
Veldhuizerweg
Haanwijk
Potterskade
Oostelijke Randweg
toe-/afrit A12
Zegveldse Uitweg
Wilnis Zuwe
Ir. Enschedéweg (N212)
Provincialeweg (N484)
Afrit A2
Kerkweg
westelijke toe-/afrit A2
oostelijke toe-/afrit A2
Oostelijke Randweg
Groeneweg/Zevenhuizerstraat
Keienweg/Groene wegje

Haarbrug
Oostelijke Randweg

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 21 november 2018 17:23
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Aanlevering gegevens onderzoek N210 kruispunt Graaf

Hoi [REDACTED]

Hierbij een indicatie van de fietsintensiteiten per etmaal. Volgens het verkeersmodel zijn er weinig afslaande bewegingen, fietsverkeer gaat vooral rechtdoor, zowel de N210 als de Lopikerweg.

@ [REDACTED] hebben we ook nog tellingen om het nog wat te valideren?



https://apps.strafica.fi/brutus/brecht



Apps



Strava Global Heatmap



The Clusterer



Fietskluizen Zeist

[redacted]@provincie-utrecht · Logout

Utrecht Bicycle Model



Modelled traffic flows in Utrecht 2014
(trips per day, total of both directions
on single carriageways)

Options

Tools

Link analysis



Flow analysis



Statistics



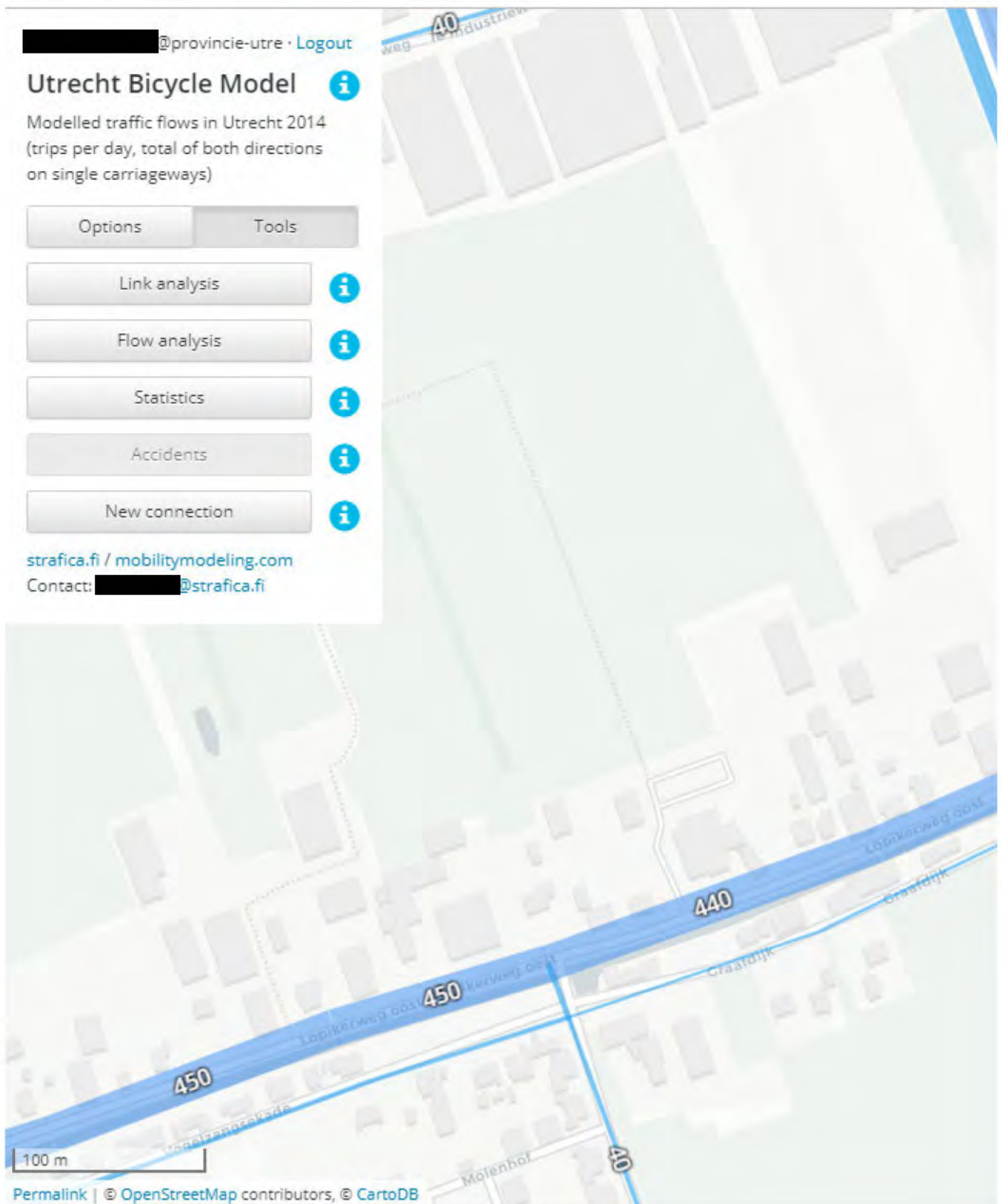
Accidents



New connection

strafica.fi / mobilitymodeling.com

Contact: [redacted]@strafica.fi



Permalink | © OpenStreetMap contributors, © CartoDB



3708 003



Groeten,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 20 november 2018 14:03

Aan: [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]

Onderwerp: Aanlevering gegevens onderzoek N210 kruispunt Graaf

Beste collega's,

Ik heb voor het onderzoek door Goudappel inzake het kruispunt Graaf (N210/Lopikerweg Oost) de onderstaande gegevens nodig. Wie kan wat aan leveren?

Om deze knelpuntenanalyse te kunnen uitvoeren, hebben we vanaf de start van het project de hiernavolgende gegevens:

- wegvakintensiteiten 2015-2017 N210 tussen Schoonhoven en IJsselstein; [REDACTED]?
- fietstellingen van het kruispunt N210 - Lopikerweg-oost bij het buurtschap Graaf of indien niet beschikbaar een indicatie daarvan; [REDACTED]?
- CCOL-regelingen en VRI-tellingen 2018 van de kruispunten: [REDACTED]?
 - o N210 - Lopikerweg-oost bij het buurtschap Graaf (VRI),
 - o N210 - Europasingel in Lopik (VRI),
 - o N210 - Vrijheidslaan in Lopik (VRI);
- op de regelingen uitgevoerde parameterwijzigingen; [REDACTED]?
- indien beschikbaar: recente COCON-bestanden van de hiervoor genoemde kruispunten; [REDACTED]?
- uitgangspunten van de provincie Utrecht met betrekking tot het ontwerp van verkeerslichtenregelingen. [REDACTED]?

Mochten jullie vragen hebben dan kunnen jullie ook Goudappel benaderen via:

[REDACTED]

adviseur verkeersmanagement
M +31 (0)6 [REDACTED] | E [REDACTED]@goudappel.nl

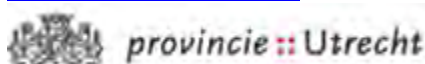
Uiteraard het liefst vandaag dan morgen ontvang ik de gegevens maar anders is op zijn laatst midden volgende week ideaal. Alvast dank!

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06 [REDACTED] | 030 258 [REDACTED]
[REDACTED]@provincie-utrecht.nl
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht



[REDACTED]

Van: [REDACTED]

Verzonden: dinsdag 26 maart 2019 09:51

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED]

Onderwerp: Verkeersonderzoek N210

Beste collega,

We gaan aan De Verkeerstellers een opdracht verlenen voor een verkeersonderzoek op de kruising van de N210 en de Lopikerweg Oost. Ze gaan op dinsdag 2 april en donderdag 4 april 2019 met camera's de kruispuntstromen in beeld brengen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
tel 030-258 [REDACTED]
mob 06- [REDACTED]
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 10 april 2019 14:42
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Reactie MOB ontwerpbestemmingsplan Lopikerpoort (voorheen Lopikerweg oost 66/67), gemeente Lopik
Bijlagen: GRO Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan.pdf; Ontwerpbestemmingsplan Lopikerweg Oost 66-67; Reactie vanuit mobiliteit - ontwerp bestemmingsplan Lopikerpoort.msg

Ha [REDACTED]

Bijgevoegd de zienswijzen (maar die ken je natuurlijk al) en ook bijgevoegd twee keer mail aan gemeente met verzoek om afstemming alvorens het bestemmingsplan vast te stellen.

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: woensdag 10 april 2019 14:15
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: FW: Reactie MOB ontwerpbestemmingsplan Lopikerpoort (voorheen Lopikerweg oost 66/67), gemeente Lopik

Hi [REDACTED]
Reactie vanuit ons richting [REDACTED] voor dit bestemmingsplan.
Gr. [REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 6 november 2018 12:48
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
CC: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: Reactie MOB ontwerpbestemmingsplan Lopikerpoort (voorheen Lopikerweg oost 66/67), gemeente Lopik

Dag [REDACTED]

Vanuit Mobiliteit hebben we de volgende opmerking bij het ontwerpbestemmingsplan Lopikerpoort van de gemeente Lopik:

- In onze reactie op het voorontwerpbestemmingsplan hadden we aangegeven een overzicht van verkeersgeneratie in de oude en nieuwe (bestemming) situatie te missen. Uit het voorliggende ontwerpbestemmingsplan wordt eigenlijk nog steeds niet goed duidelijk of er nu sprake zal zijn van een stijging of daling van de verkeersstromen, er worden tegenstrijdige signalen afgegeven hieromtrent. Enerzijds wordt gesteld dat de clustering van bedrijvigheid waarschijnlijk leidt tot een vermindering van de verkeersstromen, anderzijds is er behoefte aan uitbreiding van enkele bedrijven en wordt niet uitgesloten dat de clustering van verwante bedrijven extra klanten trekt. Wij maken ons daarom enige zorgen over de mogelijke gevolgen voor het nabijgelegen kruispunt N210 – Lopikerweg Oost. Dit kruispunt heeft zijn maximale capaciteit bereikt. Er wordt nagedacht over mogelijke oplossingen, de beschikbare ruimte ter plaatse is echter beperkt. Het lijkt mij goed als de gemeente eerst nadere afstemming zoekt met mijn collega [REDACTED] om af te stemmen over de verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling alvorens dit bestemmingsplan vast te stellen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Verkeerskundig adviseur

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht

Telefoon (030) 258 [REDACTED]
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht

Ik werk op maandag tot en met donderdag.

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>

Verzonden: dinsdag 23 oktober 2018 14:01

Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>;
[REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>

CC: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>

Onderwerp: Graag jullie advisering op ontwerpbestemmingsplan Lopikerpoort (voorheen Lopikerweg oost 66/67), gemeente Lopik, reactie uiterlijk 6 november as

<http://diva.provincie-utrecht.nl/webtop/drl/objectId/0b02174881deb91b>

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Secretaris Ruimtelijke Plannen
Domein Fysieke Leefomgeving
Team Gemeentelijke Ruimtelijke Ontwikkeling

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
Telefoon (030) 258 [REDACTED]
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht

Denk voor het printen van deze e-mail aan het milieu



Gemeente Lopik
Postbus 50
3410 CB LOPIK

VERZONDEN 26 NOV 2018

DATUM 12 november 2018
ZAAKENMERK Z-GRO_OBP-2018-1683
NUMMER 81E0E4F8
UW BRIEF VAN 23 oktober 2018
UW NUMMER -
BIJLAGE(N) -

TEAM GRO
REFERENTIE
DOORKIESNUMMER 030-258
FAXr 030-258
E-MAILADRES @provincie-utrecht.nl
ONDERWERP Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan
Lopikerpoort

Geachte raad,

Uw college van Burgemeester en wethouders heeft met ingang van 23 oktober 2018 het ontwerpbestemmingsplan "Lopikerpoort (voorheen Lopikerweg Oost 66/67 en Lopikerweg Oost 89a/89b)" ter inzage gelegd. Het college heeft ons hierover conform artikel 3.8, lid 1 sub b van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) geïnformeerd.

Wij brengen op grond van het hierna omschreven ruimtelijk beleid onze zienswijzen en opvattingen over dit plan naar voren.

Het provinciaal beleid

Het provinciale ruimtelijk beleid is neergelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (herijking 2016) (Verder: PRS) en de Provinciale Ruimtelijke Verordening, Provincie Utrecht 2013 (herijking 2016) (Verder: PRV).

In de PRV, die op 20 januari 2017 in werking is getreden, zijn algemene regels opgenomen over de inhoud, toelichting of onderbouwing van onder meer bestemmingsplannen. Hiermee willen we een aantal provinciale belangen laten doorwerken naar het gemeentelijke niveau. Om deze belangen te borgen kunnen wij zo nodig het instrumentarium uit de Wro inzetten.

Zienswijzen

In het kader van het wettelijk vooroverleg hebben wij een reactie gegeven op het voorontwerpbestemmingsplan. Onze reactie gaf aanleiding om verder met u in overleg te gaan over het voorgenomen plan. In deze overleggen is vooral gesproken over de landschappelijke inpassing. Daarnaast hebben wij gevraagd om voldoende aandacht te schenken aan de verantwoording van de verstedelijking in het buitengebied en de effecten van het plan op de N210 (M.A. Reinaldaweg).

In het ontwerpbestemmingsplan is de landschappelijke inpassing van het plan goed opgenomen. De andere twee aspecten vragen nog wel nader overleg tussen uw gemeente en de provincie. We zien mogelijkheden, maar het huidige plan biedt onvoldoende onderbouwing om passend te zijn. Om onze belangen in de verdere procedure te borgen dienen wij wel een formele zienswijze in.

Het ontwerpbestemmingsplan geeft ons aanleiding tot het indienen van zienswijzen ten aanzien van de volgende onderdelen van het plan:

Verstedelijkingsverbod landelijk gebied

Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in de verplaatsing van gereedschappenhandel De Rie van de locatie Lopikerweg oost 89 en de nieuwvestiging van een hoveniersbedrijf. Beiden komen op de locatie Lopikerweg oost 66-67 waar nu een tuincentrum gevestigd is. Het tuincentrum blijft ook op de locatie aanwezig. Op deze wijze worden meerdere aan elkaar verwante niet agrarische functies in het buitengebied geclusterd.

Door de verplaatsing en de nieuwvestiging van activiteiten op de locatie Lopikerweg oost 66-67 is er sprake van een toename van stedelijke functies in het buitengebied. Dit is in beginsel strijdig met artikel 3.2 van de PRV. Uw motivering voor de uitbreiding van de stedelijke functie in de toelichting richt zich met name op de situering van het perceel langs de N210 en de kwaliteitsimpuls op deze plek als entree van Lopik. Wij ondersteunen een kwaliteitsimpuls op de locatie Lopikerweg oost 66-67 maar de motivering om af te kunnen wijken van artikel 3.2 PRV is ontoereikend.

Kernrandzone

In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt weliswaar naar artikel 3.7 uit de PRV verwezen, maar een beschrijving van de aanwezige ruimtelijke kwaliteit in het gebied en de verantwoording van de wijze waarop de ontwikkeling bijdraagt aan een versterking van deze kwaliteiten ontbreekt. Daarbij is onvoldoende inzichtelijk gemaakt hoe verstedelijking en kwaliteitsmaatregelen zich tot elkaar verhouden en welke afweging de gemeente daarin heeft gemaakt. Uw motivatie richt zich met name op de locatiekeuze als zichtlocatie en de toegang tot Lopik. Een motivatie voor een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, zoals bedoeld in de PRV, op de locatie of in de directe omgeving wordt gemist. Daarnaast ontbreekt een motivatie voor de nieuwvestiging van de hovenier op de locatie Lopikerweg oost 66-67.

Detailhandel

In uw ontwerpbestemmingsplan is sprake van nieuwvestiging en/of uitbreiding van detailhandel. Enerzijds lijkt er sprake van een uitbreiding van de gereedschappenhandel De Rie. Wij kunnen niet beoordelen of hier sprake is van een oppervlakte neutrale verplaatsing omdat op de verbeelding een bouwvlak ontbreekt en er ook geen maximaal bebouwd oppervlak is opgenomen. Daarnaast wordt met de nieuwvestiging van de hovenier een nieuwe detailhandelsbestemming toegevoegd. In uw toelichting wordt onvoldoende inzichtelijk gemaakt en verantwoord op welke wijze wordt voldaan aan artikel 4.4.PRV. Er is derhalve sprake van strijdigheid met PRV artikel 4.4 Detailhandel.

De werkzaamheden die over het algemeen door een hovenier worden verricht verenigen zich ons inziens niet met de begripsomschrijving voor detailhandel in het bestemmingsplan. Daarnaast bieden de bestemmingsregels de mogelijkheid om andere vormen van bedrijvigheid toe te staan. Gelet hierop achten wij een bestemming Bedrijf voor dit gedeelte van het perceel beter passend. Daarmee zou voor dit deel voorkomen kunnen worden dat er sprake is van strijdigheid met het PRV artikel 4.4 Detailhandel.

Mobiliteit

Het is onduidelijk of en welke gevolgen dit plan heeft op de verkeersafwikkeling op de N210. Een overzicht van de verkeersgeneratie in de oude en nieuwe situatie wordt gemist. Het blijft onduidelijk of de verkeersstromen op de N210 toenemen of juist gaan afnemen. Een zorgpunt is de verkeerscapaciteit van de kruising N210 – Lopikerweg oost. Dit kruispunt bereikt zijn maximale capaciteit. Omdat gegevens over de verkeersgeneratie in de nieuwe situatie ontbreken kan niet of onvoldoende beoordeeld worden wat het effect zal zijn.

Nadere afstemming tussen de gemeente en de provincie over de verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld is nodig.

Naast de bovengenoemde zienswijzen over enkele specifieke aspecten in dit ontwerpbestemmingsplan, geeft het plan vanuit de optiek van het provinciaal ruimtelijk belang verder nog aanleiding tot de volgende opmerkingen. Gelet op de diverse ontwikkelingen rondom het bedrijventerrein De Copen willen wij uw verzoeken om deze ontwikkelingen in samenhang te benaderen én adviseren wij om een visie te ontwikkelen op de gehele kernrandzone.

Vervolg

We willen u verzoeken bij de vaststelling van het plan rekening te houden met de hiervoor geplaatste opmerkingen. Graag stellen wij voor om via nader ambtelijk overleg te komen tot een goede motivering van het provinciaal beleid en afstemming van de verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling op de N210.

Ter borging van de provinciale belangen zullen wij – zo nodig – het instrumentarium uit de Wro aanwenden.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht.
Namens hen,



Gmr. P. van den Berg
Gedeputeerde Ruimtelijke Ontwikkeling, Economie en Toerisme, Wonen en Binnenstedelijke Ontwikkeling en
Energietransitie

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 12 november 2018 15:39
Aan: [REDACTED]@lopik.nl
Onderwerp: Ontwerpbestemmingsplan Lopikerweg Oost 66-67

Beste [REDACTED],

Ik probeerde je vandaag telefonisch te bereiken maar ik begreep van je collega dat je ziek bent. Hopelijk ben je snel weer op de been.

Ik mail je (weer) over het ontwerpbestemmingsplan Lopikerweg oost 66-67. Ik had je in een eerdere mail gevraagd om een nadere motivatie m.b.t. de uitbreiding van stedelijke functies in het buitengebied. Ook vanuit mobiliteit zijn er nog wat vragen rondom het ontwerpbestemmingsplan.

Het is / wordt niet duidelijk wat de effecten van dit plan kunnen zijn op de N210 (M.A. Reinaldaweg). De toelichting geeft hierover soms tegenstrijdige informatie, het wordt niet duidelijk of de verkeersstromen op de provinciale weg zullen toenemen of afnemen. Cijfers hierover wordt gemist en er zijn zorgen over de mogelijke gevolgen voor het nabijgelegen kruispunt N210 – Lopikerweg oost. Vanuit mobiliteit wordt gevraagd of jullie verkeerskundige nadere afstemming zoekt met [REDACTED] van de provincie om af te stemmen over de verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling alvorens dit bestemmingsplan wordt vastgesteld.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker Gemeentelijke Ruimtelijke Ontwikkelingen
Domein Leefomgeving

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
T 030 258 [REDACTED] / 06 [REDACTED]
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht

Mijn werkdagen zijn maandag, dinsdag en vrijdagochtend

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 22 november 2018 10:19
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: Reactie vanuit mobiliteit - ontwerp bestemmingsplan Lopikerpoort

Hoi [REDACTED]

Zoals gisteren besproken mail ik je hierbij vast de, uitgebreide versie van de, reactie in relatie tot mobiliteit. Dit bied jou de mogelijkheid om dit vast uit te zetten.

In onze gesprekken naar aanleiding van het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven dat een overzicht van verkeersgeneratie in de oude en nieuwe (bestemming) situatie ontbreekt. Uit het voorliggende ontwerpbestemmingsplan wordt nog steeds niet goed duidelijk of er nu sprake zal zijn van een stijging of daling van de verkeersstromen, er worden tegenstrijdige signalen afgegeven hieromtrent. Enerzijds wordt gesteld dat de clustering van bedrijvigheid waarschijnlijk leidt tot een vermindering van de verkeersstromen, anderzijds is er behoefte aan uitbreiding van enkele bedrijven en wordt niet uitgesloten dat de clustering van verwante bedrijven extra klanten trekt. Wij maken ons daarom enige zorgen over de mogelijke gevolgen voor het nabijgelegen kruispunt N210 – Lopikerweg Oost. Dit kruispunt heeft zijn maximale capaciteit bereikt. Er wordt nagedacht over mogelijke oplossingen, de beschikbare ruimte ter plaatse is echter beperkt.

Het zou goed zijn als de gemeente contact zoekt met mijn [REDACTED] (provincie Utrecht) om af te stemmen over de verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling alvorens dit bestemmingsplan vast te stellen.

Als je hier nog vragen over hebt dan hoor ik dat graag.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
06 [REDACTED]

Beleidsmedewerker RO | Projectcoördinator Ruimtelijke Agenda Gemeenten - Regio Oost
Team Gemeentelijke Ruimtelijke Ontwikkeling (GRO)
Afdeling Fysieke leefomgeving
Provincie Utrecht

Ik werk van dinsdag t/m vrijdag.

[Ruimtelijke Agenda's](#) | [PRS/PRV viewer](#) | [Website Provincie Utrecht](#)

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 11 april 2019 15:23
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]; [REDACTED]
Onderwerp: RE: Behandeling BP Lopikerpoort in raadscommissie en afstemming met de provincie

Hi [REDACTED]
Gemeente Lopik zet het BP voorlopig even on hold. We gaan samen om de tafel om z.s.m. een oplossing te vinden.
[REDACTED] licht je verder in. Ik heb haar net even kort gesproken.
Gr. [REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 11 april 2019 14:07
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
CC: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED]
<[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Behandeling BP Lopikerpoort in raadscommissie en afstemming met de provincie

Hoi [REDACTED],

Zojuist heb ik even snel naar de nota van zienswijzen gekeken en ik zie dat de omschrijvingen inderdaad wel erg summier zijn en naar mijn idee ook niet (goed) de lading dekken.
Hieruit haalde ik wel ook dat er mogelijk ook andere grond is voor een reactieve aanwijzing.
Ik zou hier dieper in moeten duiken om te kijken of daar daadwerkelijk sprake van is.

Zoals afgesproken zou het goed zijn om de communicatie vanuit mobiliteit af te stemmen met GRO. Ik ben de rest van de middag niet bereikbaar.
Als je vandaag nog wil af stemmen over de communicatie richting gemeente Lopik, dan wil ik vragen om dit te doen met [REDACTED] en [REDACTED].
[REDACTED] hebben we zojuist bijgepraat.

In het andere geval stemmen we maandag af.

Overigens horen we het graag of, en zo ja, wanneer dit met de gedeputeerde Straat wordt gecommuniceerd, dan benoemen wij dit ook bij [REDACTED].

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
06 [REDACTED]

Beleidsmedewerker RO | Projectcoördinator Ruimtelijke Agenda Gemeenten - Regio Oost
Team Gemeentelijke Ruimtelijke Ontwikkeling (GRO)
Afdeling Fysieke leefomgeving
Provincie Utrecht

[Ruimtelijke Agenda's](#) | [PRS/PRV viewer](#) | [Website Provincie Utrecht](#)

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: donderdag 11 april 2019 08:14
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
CC: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: FW: Behandeling BP Lopikerpoort in raadscommissie en afstemming met de provincie

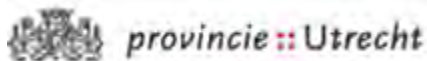
Beste [REDACTED],

Graag even aandacht voor onderstaande zaak. Zie ook bijgevoegde mail.
Ben jij aangehaakt op dit dossier? Graag even overleg. Ik plan voor vanmiddag even een momentje in.
Ik hoor het graag.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06 [REDACTED] | 030 258 [REDACTED]
[REDACTED]@provincie-utrecht.nl
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht



Van: [REDACTED] <[REDACTED]@lopik.nl>
Verzonden: donderdag 11 april 2019 08:00
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
CC: [REDACTED] <[REDACTED]@Lopik.nl>
Onderwerp: RE: Behandeling BP Lopikerpoort in raadscommissie en afstemming met de provincie

Geachte heer [REDACTED],

Dank voor uw bericht. Ik ben bang dat er sprake is van verwarring. De nieuwe verkeersscan is juist opgesteld op basis van jullie zienswijzen.
Wellicht heb ik de nieuwe verkeersscan naar een verkeerd adres toegezonden, dat moet ik even nagaan.
Nadat ik geen reactie op de verkeersscan heb gekregen ben ik uitgegaan van (het in dit geval waarschijnlijk te kort door de bocht zijnde) "geen bericht is goed bericht".
Het is uiteraard op geen enkele wijze de bedoeling om zonder inhoudelijk op de zienswijze in te gaan verder te gaan.

Nogmaals: ik ben bang dat, als de verkeersscan intern niet bij jullie terecht is gekomen ik wellicht een fout heb begaan in de verzending. Er is geen enkel intentie geweest om de provincie in deze te passeren, ik ben juist nog een aantal op het provinciehuis geweest om met [REDACTED] de inhoud van de zienswijze en het plan te bespreken, daarnaast is er een aantal maal telefonisch contact geweest.

Dit gezegd hebbende:

Wij zijn van mening dat, zoals in de nota zienswijzen ook is aangegeven, de verkeersscan voldoende onderbouwing geeft voor de aanvaardbaarheid van hetgeen het bestemmingsplan op de locatie mogelijk maakt. Ook in relatie tot de in een eerdere mail door de wethouder geschetste huidige planologische werkelijkheid en mogelijkheden.
In de bijlage treft u de verkeersscan, ik zou het zeer op prijs stellen indien u in de gelegenheid bent om deze nog tot u te nemen.
Om de hele context te schetsen zal ik u via een wettransfer het gehele plan toesturen zoals dat nu ter vaststelling aan de gemeenteraad is gezonden, dit gaat helaas niet direct per mail.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsadviseur ruimtelijke ontwikkeling en cultureel erfgoed
werkdagen: maandag, dinsdag, woensdag en donderdag.



Gemeente Lopik
Raadhuisplein 1
Postbus 50
3410 CB Lopik

T 0348 - [redacted]
E [redacted]@lopik.nl
I www.lopiik.nl
Volg ons op [Twitter](#) en [Facebook](#)



Denk aan het milieu voordat u besluit dit e-mailbericht te printen.

Van: [redacted] [[mailto:\[redacted\]@provincie-utrecht.nl](mailto:[redacted]@provincie-utrecht.nl)]

Verzonden: woensdag 10 april 2019 16:36

Aan: [redacted]

CC: [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted];

Onderwerp: Behandeling BP Lopikerpoort in raadscommissie en afstemming met de provincie

Beste heer [redacted],

Vandaag zijn wij door de pers benaderd om vragen te beantwoorden over het kruispunt N210/Lopikerweg Oost inzake het raadsvoorstel voor het bestemmingsplan Lopikerpoort (voorheen Lopikerweg oost 66/67). Naar ik begrijp is dit voorstel gisteravond behandeld in de commissie.

Wij zijn onaangenaam verrast door het feit dat dit bestemmingsplan ter behandeling in de commissie ligt en volgende week ter besluitvorming wordt ingebracht. Zoals u weet hebben wij als provincie een zienswijze ingediend waarin wij aangeven bezwaren te hebben op o.a. de verkeersgeneratie en -afwikkeling ten aanzien van het kruispunt N210/Lopikerweg Oost. In de zienswijze hebben wij verzocht om met ons in contact te treden om de problematiek te bespreken en naar een oplossing te zoeken. Ondanks herhaaldelijke verzoeken, van mijn collega's van ruimtelijke ordening, op 12 en 22 november jl. is het gesprek met de provincie niet tot stand gekomen.

Zoals u mogelijk weet participeren uw collega's dhr. [redacted] en dhr. [redacted] in het provinciale onderzoek voor een lange termijnoplossing voor het kruispunt. In de werksessies van dit onderzoek is niet het verband gelegd met het bestemmingsplan, de nieuwe verkeersscan en de voortgang van de bestemmingsplanprocedure.

Wat betreft de verwoording van onze zienswijze in de Nota Zienswijzen zien wij in de tekst niet de kern van onze bezwaren terug. Over de nieuwe verkeersscan en de resultaten daarvan is niet met ons van mening gewisseld. Terwijl dit wel het verzoek is. Ik wil u erop wijzen dat wij op dit moment nog niet akkoord zijn met de uitkomsten van de nieuwe verkeersscan en de gevolgen voor het kruispunt. Dit dient nog door ons te worden beoordeeld. Daarnaast begrijp ik uit de commissievergadering dat de wethouder heeft aangegeven dat de oplossing van de problemen ten aanzien van de kruising door de provincie betaald gaan worden. Daar is op dit moment nog geen afstemming over. Het vaststellen van het bestemmingsplan kan tot gevolg hebben dat wij het veroorzakerprincipe gaan hanteren. Daarmee kunnen een deel van de kosten voor de oplossing bij de ontwikkelaar en gemeente komen te liggen.

Het is spijtig en zorgelijk dat we op deze manier moeten vernemen over de voortgang van de bestemmingsplanprocedure. Het is in het belang van beide organisaties dat dit soort zaken goed worden afgestemd en zodoende gezamenlijk en in overeenstemming tot een integrale en goede oplossing te komen. Daarom verzoek ik u met spoed contact met mij te zoeken.

In afwachting van uw reactie.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht

Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht

06 [REDACTED] | 030 258 [REDACTED]

[REDACTED]@provincie-utrecht.nl

www.provincie-utrecht.nl

twitter.com/ProvUtrecht



provincie :: Utrecht

“De informatie verzonden met dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan.

Het is mogelijk dat tijdens het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist is overgekomen. Hiervoor kunnen wij geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend het door de bevoegde persoon dan wel het bevoegde bestuursorgaan ondertekende papieren document is bindend. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of volledigheid contact met ons op te nemen”.



Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort

Inhoud.

Inhoud.....	1
Samenvatting en conclusie.....	2
1 Inleiding.....	3
1.1 Aanleiding.....	3
1.2 Doelstelling van de verkeersscan.....	3
1.3 Gevolgde werkwijze.....	3
2 Inventarisatie wegennet rondom locatie.....	5
2.1 Algemeen.....	5
2.2 Functie en vormgeving en gebruik van de betrokken wegen.....	5
2.2.1 [1] – Lopikerweg oost 89a de Rie IJzerwaren & Gereedschappen.....	5
2.2.2 [2] – Lopikerweg oost 66 bestaand Tuincentrum.....	5
2.3 Overige informatie mobiliteit.....	6
3 Verkeersgeneratie van de huidige planologische situatie en geplande inrichting.....	7
3.1 Verkeersgeneratie per etmaal.....	7
3.2 Verkeersgeneratie bestaande planologische invulling TC.....	7
3.3 Verkeersgeneratie beoogde invulling plan Lopikerpoort.....	8
3.3.1 Tuincentrum.....	8
3.3.2 De Rie IJzerwaren en Gereedschappen.....	9
3.3.3 Hoveniersbedrijf Wim Vroege.....	11
3.4 Conclusie verkeersgeneratie plan Lopikerpoort.....	11
4 Gevolgen verkeersstromen op N210 en (kruising) Lopikerweg oost.....	13
4.1 Uitgangspunten.....	13
4.2 Herkomst bezoekers.....	13
4.3 Wijziging verkeersstromen N210 en (kruising) Lopikerweg oost.....	13
5 Geluid en luchtkwaliteit.....	15
5.1 Geluid.....	15
5.2 Luchtkwaliteit.....	15
5.2.1 NIBM.....	15
5.2.2 Luchtkwaliteit plan Lopikerpoort.....	16
5.2.3 Doorrekening verkeersgeneratie met NIBM-tool.....	16
6 Conclusie en samenvatting.....	18
7 Contactgegevens.....	18
Bijlage 1 Verkeerstellingen Lopikerweg oost.....	19
Bijlage 2. Overzicht verkeersgegevens N210-Lopikerweg oost 2016-2027.....	20



Samenvatting en conclusie.

De nieuw beoogde bestemming Tuincentrum genereert 493 motorvoertuigen per etmaal voor een gemiddelde weekdag.

Na verplaatsing van de Rie IJzerwaren & Gereedschappen naar de locatie Lopikerpoort genereert de Rie IJzerwaren & Gereedschappen 285 mvt per etmaal voor een gemiddelde weekdag.

Na verplaatsing van Hoveniersbedrijf Wim Vroege naar de locatie Lopikerpoort genereert Hoveniersbedrijf Wim Vroege 36 mvt per etmaal voor een gemiddelde weekdag.

De totale verkeergeneratie bij realisering van het plan Lopikerpoort is 814 mvt/etm.

Op basis van de kencijfers wordt de potentiële planologische verkeersgeneratie van de huidige bestemming Tuincentrum op het perceel Lopikerweg oost 66 berekend op 853-1008 ritten per etmaal voor een gemiddelde weekdag.

Er is sprake van een mogelijke afname van 39-194 mvt per etmaal voor een gemiddelde weekdag ten opzichte van de huidige planologische mogelijkheden op het perceel Lopikerweg oost 66.

Door verplaatsing van de Rie IJzerwaren & Gereedschappen wijzigen de verkeersstromen. Er zijn minder verkeersbewegingen op het kruispunt N210-Lopikerweg oost. Er is een afname van 10% van de verkeersbewegingen gegenereerd door de Rie IJzerwaren & Gereedschappen op de huidige locatie.

Op de Lopikerweg oost, gedeelte kruising N210-huidige locatie de Rie IJzerwaren & Gereedschappen is een forse afname van verkeersbewegingen: er is een afname van 80% van de verkeersbewegingen gegenereerd door de Rie IJzerwaren & Gereedschappen op de huidige locatie.

Voor het aspect geluid: er wordt geen significante wijziging van de geluidbelasting van de omgeving verwacht.

Luchtkwaliteit: er is sprake van een plan met een niet in betekenende mate van verslechtering van de luchtkwaliteit.

De uitvoering van de bestemmingswijzigingen zoals die voorstaan in het bestemmingsplan Lopikerpoort hebben zowel een gunstig effect op het totaal aantal verkeersbewegingen als wel op het aantal motorvoertuigen wat gebruik maakt van de kruising N210-Lopikerweg oost in vergelijking met de huidige planologische mogelijkheden op het perceel Lopikerweg oost 66 te Lopik.

Het aspect verkeer staat dan ook het bestemmingsplan Lopikerpoort niet in de weg.



1 Inleiding.

1.1 Aanleiding.

Naar aanleiding van het (voor)ontwerp bestemmingsplan Lopikerpoort (identificatienummer NL.IMRO.0331.01LpkrwegO66a67-ON01) zijn er zienswijzen ingebracht voor wat betreft het aspect "Mobiliteit-Verkeer".

Om de verkeerskundige consequenties van het bestemmingsplan Lopikerpoort beter in beeld te brengen is daarom deze verkeersscan geschreven.

Deels wordt in deze verkeersscan gebruik gemaakt van informatie die reeds opgenomen is in de toelichting, regels en bijlagen die behoren bij het ontwerp bestemmingsplan Lopikerpoort. In de toelichting wordt gesteld dat er mogelijk sprake kan zijn van een lichte toename van verkeersbewegingen door toevoegen van functies en anderzijds wordt verondersteld dat er een sprake kan zijn van een geringe afname van verkeersbewegingen door o.a. zogenaamde synergie (dubbelbezoek) van de te verplaatsen bedrijven. Daarom wordt er in deze verkeersscan uitgebreider in gegaan op het aspect verkeer en zodoende beter inzichtelijk gemaakt waarom het aspect verkeer geen belemmeringen oplevert om de wijzigingen die het bestemmingsplan Lopikerpoort voorstaat, te kunnen realiseren.

Samengevat voorziet het bestemmingsplan Lopikerpoort in:

- Herinrichting en modernisering bestaand tuincentrum op de Lopikerweg oost 66.
- Verplaatsing de Rie IJzerwaren & Gereedschappen naar locatie Lopikerpoort.
- Verplaatsing Hoveniersbedrijf Wim Vroege vanaf Lopikerweg west naar locatie Lopikerpoort.

De Rie IJzerwaren & Gereedschappen is thans gevestigd aan de Lopikerweg oost 89a te Lopik. De daar gevestigde bestemming "detailhandel" zal als onderdeel van het bestemmingsplan Lopikerpoort gewijzigd worden in "wonen" (structurele afname verkeersgeneratie).

Op de locatie Lopikerweg oost 66/67 te Lopik is thans een tuincentrum gevestigd.

1.2 Doelstelling van de verkeersscan.

Het doel van deze verkeersscan is driedelig:

- Inzicht in verkeersgeneratie in de oude en nieuwe situatie.
- Inzichtelijk maken wat de gevolgen zijn van het plan op de verkeersafwikkeling op de N210, inzichtelijk maken wat het effect is van het plan op de kruising N210-Lopikerweg oost.
- Inzichtelijk maken wat de gevolgen zijn op het gebied van geluid en luchtkwaliteit voor wat betreft verkeer/verkeersgeneratie van het plan Lopikerpoort.

1.3 Gevolgde werkwijze.

Na de inleiding wordt in hoofdstuk 2 gestart met een korte weergave van de belangrijkste verkeerskundige kenmerken van de betrokken wegen.



In hoofdstuk 3 vervolgens het inzichtelijk maken van de verkeersgeneratie van de huidige planologische situatie en geplande uitbreiding.

In hoofdstuk 4 wordt inzichtelijk gemaakt wat de gevolgen zijn van het plan op de verkeersafwikkeling op de N210 en op de kruising N210-Lopikerweg oost. Tevens wordt ingegaan op de gevolgen voor de Lopikerweg oost.

Er wordt in hoofdzaak gebruik gemaakt van CROW-publicatie nr. 317, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie¹. Tevens wordt er gebruik gemaakt van gegevens van afgelopen jaren over klantbezoek en herkomst die beschikbaar zijn van zowel de Rie IJzerwaren & Gereedschappen als het Tuincentrum. Deze statistische gegevens van de bestaande situatie worden als representatief beschouwd voor de nieuwe situatie omdat het type bedrijf en verzorgingsgebied niet veel zullen afwijken van de huidige situatie.

Verkeerstellingen van de diverse wegvlakken zijn afkomstig van de Gemeente Lopik en Provincie Utrecht².

Daarnaast is gebruik gemaakt van eigen foto's, kaarten en foto's van Google Earth-Streetview en kadastrale ondergronden.

In hoofdstuk 5 worden de aspecten geluid en luchtkwaliteit inzichtelijk gemaakt.

De verkeerscan wordt afgesloten met een samenvatting en conclusie in hoofdstuk 6.

In de ingesloten bijlagen zijn de achterliggende documenten die als grondslag dienen voor deze verkeersscan zo nodig opgenomen. Als de herkomst van de informatie niet is opgenomen als bijlage, wordt naar de bron verwezen in de tekst.

¹ CROW is een kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid. De gehanteerde kencijfers komen uit de CROW-publicatie 317 - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie.

² <https://webkaart.provincie-utrecht.nl/viewer/app/Webkaart?bookmark=115ab52f131e4ea989b5df7d9351c14f>



2 Inventarisatie wegennet rondom locatie.

2.1 Algemeen.

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste verkeerskundige kenmerken van de wegen rondom de locatie in beeld gebracht. Het gaat hierbij om de functie, de vormgeving en het gebruik van de wegen.

2.2 Functie en vormgeving en gebruik van de betrokken wegen.



2.2.1 [1] – Lopikerweg oost 89a de Rie IJzerwaren & Gereedschappen.

De huidige locatie van de Rie IJzerwaren & Gereedschappen is gelegen aan de Lopikerweg oost 89a te Lopik.

De winkel is gelegen in het buitengebied dat ontsloten wordt door de Lopikerweg oost.

De Lopikerweg oost heeft de functie van erftoegangsweg met tweezijdige fietssuggestiestroken en een snelheidsregime van 60 km/h. Deze weg is hoofdzakelijk gelegen buiten de bebouwde kom. De etmaalintensiteit van dit type weg bedraagt maximaal 6000 motorvoertuigen.

Volgens de meest recent beschikbare tellingen bedraagt het aantal verkeersbewegingen op een gemiddelde werkdag 2992 mvt (motorvoertuigen) per etm (etmaal). Voor een gemiddelde weekdag is dit 2718. Een compleet overzicht is opgenomen in Bijlage 1: T18_Lopikerweg_oost_teldata_2016

2.2.2 [2] – Lopikerweg oost 66 bestaand Tuincentrum.

De huidige locatie van het bestaande tuincentrum is gelegen aan de Lopikerweg oost 66 te Lopik. Op deze locatie is ook de uitbreiding Lopikerpoort gepland.

Het bestaande tuincentrum is gelegen in het buitengebied aan de rand van de bebouwde kom van Lopik. Het perceel is gelegen direct aan de N210 met ontsluiting op de Lopikerweg oost. De Lopikerweg oost heeft de functie van erftoegangsweg en een snelheidsregime van 50 km/h. Deze weg is deels gelegen binnen de bebouwde kom. De etmaalintensiteit van dit type weg bedraagt maximaal 6000 motorvoertuigen per etmaal.



Volgens de meest recent beschikbare tellingen bedraagt het aantal verkeersbewegingen op een gemiddelde werkdag 3395 mvt/etm. Voor een gemiddelde weekdag is dit 3081 mvt/etm. Een compleet overzicht is opgenomen in Bijlage 2: T17_Lopikerweg_oost_teldata_2016

Parallel aan de Lopikerweg oost bevindt zich de Graafdijk deze dient als fietsverbinding Lopik-IJsselstein en heeft tevens de functie van erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 km/h.

De N210 heeft als functie gebiedsontsluitingsweg met 2 rijstroken, buiten de bebouwde kom en een snelheidsregime van 80 km/h. De capaciteit van dit type weg bedraagt doorgaans 12.000 tot 15.000 motorvoertuigen per etmaal.

Het kruispunt N210 – Lopikerweg oost wordt geregeld door een verkeersregelinstallatie (VRI) en de N210 is voorzien van voorsorteervakken voor het kruisende afslaande verkeer (noord - oost en zuid – west) Het langzame/fietsverkeer wordt gescheiden afgehandeld door dezelfde VRI.

Een overzicht van de tel gegevens is te vinden in bijlage 2,
Meer gegevens over de N210 op: <https://webkaart.provincie-utrecht.nl/viewer/app/Webkaart?bookmark=115ab52f131e4ea989b5df7d9351c14f>

2.3 Overige informatie mobiliteit.

Tot aan de entree van het bestaande tuincentrum ligt parallel langs de N210 aan de westkant een vrij liggend fietspad met tweerichtingsverkeer die de verbinding Lopikerweg oost – industrieterrein de Copen vormt. Aan de oostkant van de N210 bevindt zich een vrij liggende parallelweg voor langzaam verkeer.

Er zijn bushaltes gesitueerd op circa 10-25 m afstand van de locatie aan beide zijden van de N210 en aan beide zijden van de kruising aan de Lopikerweg oost. Deze haltes worden bediend door de busdienst die Schoonhoven/Gouda via Benschop met Nieuwegein/Utrecht verbindt.



3 Verkeersgeneratie van de huidige planologische situatie en geplande inrichting.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de verkeersgeneratie van de potentiële planologische invulling van het perceel Lopikerweg oost 66 en de verkeersgeneratie met de beoogde invulling zoals voorstaat in het plan Lopikerpoort.

3.1 Verkeersgeneratie per etmaal.

Voor de berekening van de verkeersgeneratie van verschillende functies heeft het CROW kencijfers opgesteld¹. Binnen de kencijfers voor verkeersgeneratie wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad² en de ligging van de ontwikkeling ten opzichte van het centrum. In voorliggende situatie wordt Lopik aangemerkt als 'weinig stedelijk' en is het plangebied gelegen in de rest van de bebouwde kom.

In de publicatie 317 van het CROW is een bandbreedte aangehouden voor de verkeersgeneratie. Het autobezit binnen de gemeente Lopik komt overeen met het gemiddelde autobezit binnen een gemeente die als 'weinig stedelijk' wordt aangemerkt (bron: CBS). Derhalve is uitgegaan van de gemiddelde situatie ten aanzien van de bandbreedte uit de publicatie.

Gezien de aard van de te vestigen functies; tuincentrum en ijzerwaren/gereedschappen/bouwmarkt, is het aantal te verwachten bezoekers wat met de fiets of brommer de locatie zal bezoeken klein. De verkeersgeneratie door fietsers en brommers zal daarom verder buiten beschouwing gehouden worden in deze verkeersscan.

3.2 Verkeersgeneratie bestaande planologische invulling TC.

Bij de analyse van de verkeersafwikkeling is ook de huidige mogelijke planologische invulling van het plangebied van belang.

In het vigerende bestemmingsplan Landelijk Gebied Lopik heeft het gehele perceel van ongeveer 10.800 m² een TC (tuincentrum) bestemming. Planologisch is het mogelijk om een Tuincentrum te vestigen dat gebruik maakt van het gehele perceel. De huidige reeds bestemde bouwmeters zijn in verhouding met het perceeloppervlakte relatief beperkt. In de praktijk hebben tuincentra (zogenaamde groencentra) met een ruim perceel relatief veel winkelruimte onoverdekt en minder winkelruimte overdekt. Zij zijn doorgaans meer gespecialiseerd in "groen voor buiten". De zeer grote tuincentra (vaak in combinatie met een bouwmarkt) beschikken doorgaans over veel minder buitenruimte. Het is dan ook gebruikelijk om bij grote tot

¹ CROW is een kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid. De gehanteerde kencijfers komen uit de CROW-publicatie 317 - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie.

² De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid. Lopik valt in de klasse 'weinig stedelijk' (bron: CBS).



middelgrote tuincentra de buitenruimte geheel mee te tellen als zijnde beschikbare BVO. (bron: CROW-publicatie Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie). Bij zeer grote tuincentra is het niet ongebruikelijk de buitenruimte niet als BVO aan te merken. Rekening houdend met ruimte die nodig is, voor infrastructuur/parkeren en dergelijke, is het reëel om te stellen dat er momenteel vestiging mogelijk is van een tuincentrum met een BVO van ongeveer 5500-6500 m² (inclusief buitenruimte). Bij de bepaling van een reëel aantal m² BVO is mede gebruik gemaakt van de informatie van de bijlage bij "Structuurnota Tuincentra 2.0 (2013-2018)"¹. Daarin staat per type tuincentrum aangegeven: de gemiddelde oppervlakte van het perceel en de daaraan gerelateerde m² overdekt en onoverdekt BVO.

Op basis van de kencijfers wordt de potentiële planologisch mogelijke verkeersgeneratie berekend op gemiddeld 853-1008 ritten per etmaal voor een gemiddelde weekdag bij 5500-6500 m² BVO.

Huidige bestemde invulling	omvang m ² BVO	Kencijfers CROW Tuincentrum per 100m ² BVO			Verkeersgeneratie op basis gemiddelde
		minimaal	maximaal	gemiddeld	
TC	5500 - 6500	14,1	17,0	15,5	853 - 1008
Tabel: Verkeersgeneratie bestaande invulling (mvt per etmaal voor een gemiddelde weekdag)					

3.3 Verkeersgeneratie beoogde invulling plan Lopikerpoort.

3.3.1 Tuincentrum.

In de nieuwe situatie wordt een tuincentrum mogelijk gemaakt (op de verbeelding aanduiding DH2, detailhandel 2) met een BVO van ongeveer 3175 m² (inclusief buitenruimte). Dit is ook inclusief ondergeschikte horeca en aanverwante detailhandel (zoals een bloemenwinkel) en overige ondergeschikte functies (zoals vuurwerkopslag). In de praktijk zal er een behoorlijke mate van "dubbel bezoek" zijn: klanten van het tuincentrum bezoeken ook een van de andere gerelateerde winkels. De praktijk is dan om de BVO van deze ondergeschikte functies niet volledig te betrekken in de berekening van de verkeersgeneratie. In dit geval is dit wel gedaan: de m² BVO zijn volledig meegerekend.

De berekende verkeersgeneratie kan dan ook gezien worden als maximaal (worst case benadering)

¹ Structuurnota Tuincentra 2.0 (2013-2018)

https://www.planviewer.nl/imro/files/NL.IMRO.0158.BP1103-0003/tb_NL.IMRO.0158.BP1103-0003_B02.pdf



Invulling plan Lopikerpoort	omvang m2 BVO	Kencijfers CROW Tuincentrum per 100m2 BVO			Verkeersgeneratie op basis gemiddelde
		minimaal	maximaal	gemiddeld	
TC	3175	14,1	17,0	15,5	493
Tabel: Verkeersgeneratie invulling plan Lopikerpoort TC (mvt per etmaal voor een gemiddelde weekdag)					

Conclusie: Het nieuwe beoogde tuincentrum genereert gemiddeld 493 mvt per etmaal voor een gemiddelde weekdag. Het aantal verkeersbewegingen gegenereerd door het Tuincentrum neemt met 360-515 mvt per etmaal af ten opzichte van de huidige planologische situatie.

3.3.2 De Rie IJzerwaren en Gereedschappen.

In de nieuwe situatie wordt een ijzerwaren/gereedschappen winkel/bouwmarkt mogelijk gemaakt (op de verbeelding aanduiding DH1, detailhandel 1). De maximaal te realiseren m2 BVO in de nieuwe situatie is 1360 m2. Een gedeelte van deze BVO is geen winkelruimte: maar magazijn, (reparatie)werkplaats en buitenruimte etc. In de berekening voor de te genereren motorvoertuigen (mvt) per etmaal wordt uitgegaan van het maximale: 1360 m2 BVO.

Verkeersgeneratie (en parkeernormen) hebben van origine een lineair karakter; een functie van een tweemaal zo grote omvang heeft volgens de verkeersgeneratie berekening een tweemaal zo grote mvt per etmaal tot gevolg. (Voor parkeer normen: een tweemaal zo grote parkeerbehoefte) In geval van uitbreiding van winkels (op dezelfde locatie en ook binnen hetzelfde verzorgingsgebied) is het echter niet realistisch te veronderstellen dat bij een forse uitbreiding van het bruto vloeroppervlakte (BVO) ook het aantal bezoekers met hetzelfde percentage zal toenemen (wat inhoudt dat de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte ook niet met hetzelfde percentage van de uitbreiding zal toenemen).

In de bijlage bij het bestemmingsplan "Bedrijfsprofiel & Toekomstvisie de Rie IJzerwaren en Gereedschappen" en in de toelichting bij het bestemmingsplan staat bovendien ook aangegeven dat er wordt verwacht dat er sprake zal zijn van een geringe toename in klanten, omdat het verzorgingsgebied en type winkel niet zal wijzigen door de verplaatsing naar de nieuwe locatie.

In navolging op deze veronderstelling wordt het legitiem geacht dat er een reductiefactor wordt gehanteerd op de te berekenen verkeersgeneratie bij uitbreiding van detailhandel. Een algemeen gebruikte formule voor het berekenen van deze reductiefactor is:

Reductiefactor op verkeersgeneratie: $1 - (\text{bestaande m2 BVO} / \text{m2 BVO na uitbreiding})$. Bij gebruik van deze berekening is bij een geringe uitbreiding de reductiefactor relatief groot en bij een grote uitbreiding is de reductiefactor relatief klein.

De bestaande BVO op de huidige locatie Lopikerweg oost 89a is 810 m2.



Reductiefactor in dit geval: $1 - (810/1360 = 0,41)$. In de onderstaande verkeersgeneratie berekening zal deze reductiefactor verrekend worden (over de uitbreiding).

Kencijfers voor een winkel zoals de Rie IJzerwaren & Gereedschappen die voorstaat, zijn niet opgenomen in de CROW publicatie. Volgens de CROW kencijfers is de verkeersgeneratie van een bouwmarkt tussen de 28,6 en 35,2 mvt per 100 m² BVO. Er zijn van de huidige locatie van de Rie IJzerwaren & Gereedschappen cijfers voorhanden. Daaruit is te herleiden/berekenen dat er momenteel sprake is van een verkeersgeneratie van gemiddeld 19,8 mvt per etmaal/100m² BVO voor een gemiddelde weekdag.¹

Om te kunnen berekenen met welke verkeersgeneratie rekening gehouden moet worden bij de verplaatsing van de Rie IJzerwaren & Gereedschappen naar Lopikerpoort, wordt uitgegaan van het gemiddelde aantal mvt/etm in de huidige situatie en het hoogste kengetal van het CROW voor een bouwmarkt. Daarmee komt het in de berekening te gebruiken gemiddelde op 27,5 mvt/etm. Dat is hoger dan het huidige gemiddelde van de huidige situatie: 19,8 mvt/etm. Door het toepassen van dit hoger gemiddelde op de bestaande m² BVO in de berekening wordt de te verwachten groei mee genomen naar de nieuwe situatie.

De berekende verkeersgeneratie kan dan ook gezien worden als maximaal (worst case benadering).

Met deze gegevens kan de onderstaande berekening van de verkeersgeneratie gemaakt worden:

Invulling plan Lopikerpoort	omvang m ² BVO	Cijfers berekend per 100m ² BVO			Verkeersgeneratie op basis gemiddelde
		huidig	CROW maximaal	gemiddeld	
De Rie IJzerwaren en gereedschappen	1360	19.8	35,2	27.5	
bestaand	810			27.5	223
uitbreiding	550			$27.5 \cdot 0,41 =$ 11,3	62
				totaal	285
Tabel: Verkeersgeneratie invulling plan Lopikerpoort De Rie IJzerwaren & Gereedschappen (mvt per etmaal voor een gemiddelde weekdag)					

¹ 2017-2018: gemiddeld 562 bezoekers per week.



Conclusie: De verplaatsing van de Rie IJzerwaren & Gereedschappen naar de locatie Lopikerpoort genereert 285 mvt per etmaal voor een gemiddelde weekdag.

3.3.3 Hoveniersbedrijf Wim Vroege.

In de nieuwe situatie wordt een bedrijfsruimte voor een hovenier gerealiseerd (op de verbeelding aanduiding B1 (Bedrijf1) met een BVO van ongeveer 750 m². Voor de berekening van de verkeersgeneratie van deze functie wordt het gemiddelde kencijfer CROW gehanteerd voor de functie werken, arbeidsextensief /bezoekers extensief (loods, opslag, transportbedrijf): 4,8 mvt/etm voor een gemiddelde weekdag. De verkeersgeneratie komt daarmee op 36 mvt per etmaal voor een gemiddelde weekdag.

3.4 Conclusie verkeersgeneratie plan Lopikerpoort.

De totaal mogelijke verkeersgeneratie zonder plan Lopikerpoort op Lopikerweg oost 66 (huidige bestemming): 853-1008 mvt/etm voor een gemiddelde weekdag.

De totale verkeersgeneratie van het plan Lopikerpoort is 814 mvt/etm voor een gemiddelde weekdag:

Tuincentrum	493 mvt/etm
De Rie IJzerwaren & Gereedschappen	285 mvt/etm
Hovenier	36 mvt/etm

Uit de bovenstaande berekening van de totale verkeersgeneratie bij realisering van het plan Lopikerpoort blijkt dat er sprake is van een mogelijke afname van 39-194 mvt per etmaal voor een gemiddelde weekdag ten opzichte van de huidige planologische mogelijkheden op het perceel Lopikerweg oost 66.

Omdat in de berekeningen uitgegaan is van een *worst case* benadering zal de verkeersgeneratie in de praktijk minder zijn dan 814 mvt/etm voor een gemiddelde weekdag:

- Er is uitgegaan van de relatief hoge verkeersgeneratie van een tuincentrum voor alle ondergeschikte functies zoals de winkel ondersteunende horeca, bloemenzaak, vuurwerk loods etc.
- Er is geen rekening gehouden met dubbel bezoek van zowel de tuincentrum gerelateerde winkels als ook dubbel bezoek tussen de Rie IJzerwaren & Gereedschappen en Tuincentrum.
- Er is geen rekening gehouden met een koopavond en koopzondag. Uit de praktijk blijkt dat bij openstelling op een koopavond en/of koopzondag het aantal verkeersbewegingen voor een gemiddelde weekdag afneemt, minder piek in bezoeken op andere weekdays met name op vrijdag en zaterdag (bron: CBS).
- Tenslotte kan gesteld worden dat de verkeersgeneratie van 814 mvt/etm voor een aanzienlijk deel niet toegevoegd wordt aan het omliggende wegennet. De verwachte geringe groei, zoals uiteen gezet in het Bedrijfsplan van de Rie IJzerwaren & Gereedschappen, zal vooral voortkomen uit vestiging op de nieuwe zichtlocatie. De toename van verkeersbewegingen die dit met zich mee brengt



zal naar verwachting voor het overgrote deel niet toegevoegd worden aan het bestaande wegennet. Het zullen vooral passanten zijn die de locatie aandoen op weg naar een andere bestemming. De bijdrage van verkeersbewegingen aan het bestaande wegennet door de verwachte groei zal daarom geen problemen veroorzaken op de verkeersafwikkeling op het omliggende wegennet.



4 Gevolgen verkeersstromen op N210 en (kruising) Lopikerweg oost.

In dit hoofdstuk wordt de invloed op de verkeersstromen en de kruising N210-Lopikerweg oost nader toegelicht bij herbestemming van het perceel aan de Lopikerweg oost 66/67, zoals het ontwerp bestemmingsplan Lopikerpoort voorstaat. Ook wordt inzichtelijk gemaakt wat de gevolgen zijn van verplaatsing en gewijzigde verkeersstromen op de Lopikerweg oost.

4.1 Uitgangspunten.

Van de huidige locatie van de Rie IJzerwaren & Gereedschappen en het huidige Tuincentrum zijn cijfers beschikbaar over bezoekers. Tevens zijn er gegevens bekend waaruit de herkomst van de klanten is te herleiden. Zoals eerder genoemd kunnen deze gegevens gebruikt worden om inzicht te krijgen in de te verwachten verkeersbewegingen en verkeersstromen in de nieuwe situatie.

4.2 Herkomst bezoekers.

De herkomst van de bezoekers is als volgt te verdelen:

N210 van richting IJsselstein:

- 60% van de klanten van de Rie IJzerwaren & Gereedschappen komt over de N210 uit richting IJsselstein en maakt gebruik van het linksaf vak op de N210
- 35% van de klanten van het Tuincentrum komt over de N210 uit richting IJsselstein

N210 van richting Schoonhoven:

- 10 % van de klanten van de Rie IJzerwaren & Gereedschappen komt over de N210 uit richting Schoonhoven
- 10 % van de klanten van het Tuincentrum komt over de N210 uit richting Schoonhoven

Lopikerweg oost uit richting Lopik dorp:

- 20 % van de klanten van de Rie IJzerwaren & Gereedschappen komt over de Lopikerweg oost uit Lopik dorp
- 45% van de klanten van het TC komt over de Lopikerweg oost uit Lopik dorp

Lopikerweg oost uit richting IJsselstein/Lopikerkapel:

- 10 % van de klanten van de Rie IJzerwaren & Gereedschappen komt over de Lopikerweg oost uit richting IJsselstein.
- 10 % van de klanten van het Tuincentrum komt over de Lopikerweg oost uit richting IJsselstein.

4.3 Wijziging verkeersstromen N210 en (kruising) Lopikerweg oost.

Daaruit volgt dat in de huidige situatie (de Rie IJzerwaren & Gereedschappen op Lopikerweg oost 89a) 90% van de bezoekers gebruik maakt van het wegvlak kruising N210- kruising Lopikerweg oost richting Lopikerweg oost 89a.



In de nieuwe situatie zal 80% gebruik maken van de kruising N210-Lopikerweg oost om de Rie IJzerwaren & Gereedschappen op de locatie Lopikerpoort te bezoeken. Bij verplaatsing genereert de Rie IJzerwaren & Gereedschappen dus 10% minder verkeersbewegingen op het kruispunt N210-Lopikerweg oost.

Het linksaf vlak op de N210 van uit richting IJsselstein wordt in de huidige situatie door 60% van de bezoekers van de Rie IJzerwaren & Gereedschappen gebruikt om de locatie te bereiken. In de nieuwe situatie zal dit linksaf vlak niet meer door de bezoekers van de locatie Lopikerpoort gebruikt worden.

Het Tuincentrum veroorzaakt in de nieuwe situatie geen wijziging in de aanrijroutes. Zoals in hoofdstuk 3 is berekend, geeft de bestemmingswijziging, voor wat het tuincentrum betreft, een mogelijke afname van verkeersbewegingen.

Met de verplaatsing van de Rie IJzerwaren & Gereedschappen en de verplaatsing van Hovenier Wim Vroege naar de locatie Lopikerpoort, is er een afname met een saldo van 39-194 mvt/etm voor een gemiddelde weekdag. Per jaar is sprake van een afname van voertuigen die mogelijk de locatie Lopikerweg oost 66/67 bezoeken. Daarvan zou 55% gebruik maken van het kruispunt N210-Lopikerweg oost. Het aantal voertuigen wat mogelijk gebruik zou maken van het kruispunt N210-Lopikerweg oost op jaarbasis neemt af.

Door de verplaatsing van de Rie IJzerwaren & Gereedschappen neemt het aantal verkeersbewegingen naar de huidige locatie, over de Lopikerweg oost gedeelte kruising N210-Lopikerweg oost 89a, met 80% af.

Op de Lopikerweg oost vanaf de locatie Lopikerpoort richting Lopik dorp zal praktisch geen wijziging zijn in verkeersstromen. De mogelijk afname daar wordt veroorzaakt door de bestemmingswijziging van het huidig Tuincentrum.

Verplaatsing van Hoveniersbedrijf Wim Vroege heeft geen invloed van betekenis op zowel gebruik van de N210, kruising en Lopikerweg oost: klanten en werkgebied zijn zodanig dat nu ook al gebruik gemaakt wordt van de genoemde wegen.



5 Geluid en luchtkwaliteit.

5.1 Geluid.

In de toelichting bij het (ontwerp)bestemmingsplan Lopikerpoort wordt onder 9.1 en 9.2 ingegaan op het aspect geluid. Voor de twee te realiseren bedrijfswoningen is akoestisch onderzoek gedaan.

Voor het overige wordt geen significante wijziging van de geluidsbelasting van de omgeving verwacht.

De activiteiten op Lopikerpoort vallen onder het activiteitenbesluit, categorie B.

De geluidsbelasting op de woning moet voldoen aan de normen zoals gesteld in het Activiteitenbesluit milieubeheer.

Een tuincentrum/bouwmarkt is een bedrijf met een milieucategorie 2. Voor milieucategorie 2 is de grootste richtafstand 30 meter wanneer wordt uitgegaan van het omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied.

Er kan worden gemotiveerd dat het plangebied in een gemengd gebied ligt; immers is er sprake van verschillende bedrijfsfuncties in de directe omgeving (zie toelichting 9.1 (ontwerp)bestemmingsplan Lopikerpoort). Dit betekent dat er een stap terug kan worden gedaan in de richtafstanden. De grootste richtafstand (geluid) wordt dan 10 meter. De dichtstbijzijnde woning (geluidsgevoelig object) bevindt zich op meer dan 10 meter van de geplande inrit.

Het geldende bestemmingsplan 'Landelijk gebied' maakt de realisatie van een tuincentrum (en woningen) mogelijk, dit zijn bedrijfsactiviteiten van vergelijkbare aard. Derhalve is akoestisch onderzoek als gevolg van de nieuwe inrichting niet noodzakelijk.

5.2 Luchtkwaliteit.

In de toelichting bij het (ontwerp)bestemmingsplan Lopikerpoort wordt onder 9.5 ingegaan op het aspect luchtkwaliteit.

5.2.1 NIBM.

Met betrekking tot 'luchtkwaliteit' is het van belang te bepalen wat de bijdrage van het plan is aan die luchtkwaliteit. In de Wet milieubeheer zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen (paragraaf 5.2). De Wet maakt onderscheid tussen 'kleine' en 'grote' projecten. Kleine projecten dragen 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Een paar honderd grote projecten dragen juist wel 'in betekenende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het gaat hierbij vooral om bedrijventerreinen en infrastructuur (wegen).

Wat het begrip 'in betekenende mate' precies inhoudt, staat in de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit NIBM). Op hoofdlijnen komt het erop neer dat 'grote' projecten die jaarlijks meer dan 3 procent bijdragen aan de jaargemiddelde norm voor fijnstof en stikstofdioxide (1,2 microgram per m³) een 'betekenend' negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. 'Kleine'



projecten die minder dan 3 procent bijdragen, kunnen doorgaan zonder toetsing. Dat betekent bijvoorbeeld dat lokale overheden een toevoeging van minder dan 1.500 huizen niet hoeven te toetsen aan de normen voor luchtkwaliteit, omdat een dergelijk project per definitie niet boven de 3%-norm komt. Deze kwantitatieve vertaling naar verschillende functies is neergelegd in de Regeling 'niet in betekenende mate bijdragen'.

5.2.2 Luchtkwaliteit plan Lopikerpoort

In het vigerende bestemmingsplan Landelijk Gebied Lopik heeft het gehele perceel nabij Lopikerweg oost 66 van ongeveer 10.800 m² een TC (tuincentrum) bestemming. Planologisch is het mogelijk om een Tuincentrum te vestigen dat gebruik maakt van het gehele perceel. Het is het reëel om te stellen dat er momenteel vestiging mogelijk is van een tuincentrum met een BVO van ongeveer 5500-6500 m², inclusief buitenruimte (zie 3.2).

In de nieuwe situatie wordt een tuincentrum gerealiseerd, de Rie IJzerwaren & Gereedschappen en Hoveniersbedrijf Wim Vroege naar de locatie verplaatst. Met het nieuwe bestemmingsplan wordt de realisatie van een groot tuincentrum, zoals nu mogelijk is, onmogelijk gemaakt.

Voor de analyse van het aspect luchtkwaliteit wordt de oude maximale planologische situatie vergeleken met de nieuwe planologische situatie. In de oude maximale planologische situatie is de verkeer aantrekkende werking van het Tuincentrum 55 tot 65 x 15,5 = 853 tot 1008 verkeersbewegingen per etmaal voor een gemiddelde weekdag.

De totale verkeersgeneratie van het nieuwe bestemmingsplan Lopikerpoort is 814 mvt/etm (worst case) voor een gemiddelde weekdag:

Tuincentrum	493 mvt/etm
De Rie IJzerwaren & Gereedschappen	285 mvt/etm
Hovenier	36 mvt/etm

Het aantal verkeersbewegingen neemt af ten opzichte van de huidige situatie.

Conclusie:

Het aantal verkeersbewegingen op de locatie Lopikerweg oost 66 neemt af met de realisatie van het bestemmingsplan Lopikerpoort. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisatie van het nieuwe bestemmingsplan Lopikerpoort.

5.2.3 Doorrekening verkeersgeneratie met NIBM-tool

Met de NIBM-tool is nagegaan of het totaal aan verkeersbewegingen mogelijk een 'in betekenende mate' van een verslechtering voor de luchtkwaliteit betekent. Daarbij is het totaal van de gegenereerde verkeersbewegingen, 814 mvt/etm als inputgegeven gebruikt met een aandeel van het vrachtverkeer van 1% (gebaseerd op een aanname).



Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie		2019
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		814
Aandeel vrachtverkeer		1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,60
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,13
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Uitgaande van een situatie dat er 814 mvt/etm toegevoegd zouden worden, zal sprake zijn van een 'niet in betekenende mate' verslechtering van de luchtkwaliteit. Ook bij een berekening uitgaande van het aantal verkeersbewegingen over 10 jaar (899 mvt/etm), uitgaande van een toename van 1% per jaar, zal er sprake zijn van een niet 'in betekenende mate' verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens waarbij nader onderzoek nodig is voor wat betreft luchtkwaliteit ligt in 2019 op een toevoeging van 1640 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde weekdag.



6 Conclusie en samenvatting.

De nieuw beoogde bestemming Tuincentrum genereert 493 motorvoertuigen per etmaal voor een gemiddelde weekdag.

De verplaatsing van de Rie IJzerwaren & Gereedschappen naar de locatie Lopikerpoort genereert 285 mvt per etmaal voor een gemiddelde weekdag.

De verplaatsing van Hoveniersbedrijf Wim Vroege naar de locatie Lopikerpoort genereert 36 mvt per etmaal voor een gemiddelde weekdag.

De totale verkeergeneratie bij realisering van het plan Lopikerpoort is 814 mvt/etm.

Op basis van de kencijfers wordt de potentiële planologisch verkeersgeneratie van de huidige bestemming Tuincentrum op het perceel Lopikerweg oost 66 berekend op 853-1008 ritten per etmaal voor een gemiddelde weekdag.

Er is sprake van een mogelijke afname van 39-194 mvt per etmaal voor een gemiddelde weekdag ten opzichte van de huidige planologische mogelijkheden op het perceel Lopikerweg oost 66.

Door verplaatsing van de Rie IJzerwaren & Gereedschappen wijzigen de verkeersstromen. Er zijn 10% minder verkeersbewegingen gegenereerd door de Rie IJzerwaren & Gereedschappen op het kruispunt N210-Lopikerweg oost.

De uitvoering van de bestemmingswijzigingen, zoals die voorstaan in het bestemmingsplan Lopikerpoort, hebben zowel een gunstig effect op het totaal aantal verkeersbewegingen als wel op het aantal motorvoertuigen dat gebruik maakt van de kruising N210-Lopikerweg oost, in vergelijking met de huidige planologische mogelijkheden op het perceel Lopikerweg oost 66 te Lopik. Het aspect verkeer staat dan ook het bestemmingsplan Lopikerpoort niet in de weg.

Het aspect geluid en luchtkwaliteit staat realisering van het bestemmingsplan Lopikerpoort niet in de weg.

7 Contactgegevens.

Voor vragen of nadere informatie kunt u contact op nemen met ondergetekende.

■■■■■■■■■■

De Rie ijzerwaren & gereedschappen
Lopikerweg oost 89a
3411 JD Lopik
E-mail: ■■■■@derie-lopik.nl
Telefoon 06-■■■■■■■■■■



Bijlage 1 Verkeerstellingen Lopikerweg oost.

Tel punt 17/18/19

Plaats: [12] Telpunt 17: Lopikerweg Oost
Richting: 4 - Westzijde, eerst geraakte A Rijbaan 0
13:32 woensdag 18 mei 2016 => 12:20 vrijdag 27 mei 2016

Bijzonderheden: geen

	totaal	A<B	B>A
werkdag	3395	1602	1793
weekdag	3081	1463	1618
V85	64,4 km/h		
Vgem	53,8 km/h		
-max	26,8 %		



WGH Werkdag (aantal)	licht	middel	zwaar	totaal
23-7u	248	9	15	272
7-19u	2516	63	52	2631
19-23u	480	3	9	491
totaal	3244	75	76	3395

WGH Weekdag (aantal)	licht	middel	zwaar	totaal
23-7u	216	7	11	234
7-19u	2115	50	40	2405
19-23u	433	3	6	442
totaal	2964	59	58	3081

Klasse	Afwijking	Beschrijving
Licht		Personenauto Personenauto aanhangert
Middel		Bestelauto Bestelauto aanhangert
Zwaar		Bus Vrachtauto (enkele achteras) Vrachtauto (dubbele achteras) Vrachtauto (vier of meer assen) Vrachtauto met trailer Vrachtauto met (dubbele) aanhangert

gemiddelde	werkdag	weekend	weekdag
0-1u	6	25	12
1-2u	3	22	8
2-3u	4	11	6
3-4u	6	7	6
4-5u	17	9	15
5-6u	70	12	53
6-7u	134	23	102
7-8u	165	47	131
8-9u	202	78	166
9-10u	171	156	166
10-11u	168	174	170
11-12u	187	188	187
12-13u	207	177	199
13-14u	189	183	187
14-15u	209	186	203
15-16u	238	177	221
16-17u	304	170	266
17-18u	340	172	292
18-19u	250	134	217
19-20u	198	110	173
20-21u	111	96	121
21-22u	98	70	90
22-23u	64	45	58
23-0u	32	32	32
totaal	3395	2297	3081

WGH Werkdag (percentage)	licht	middel	zwaar	totaal
23-7u	7,3%	0,3%	0,5%	8,0%
7-19u	74,1%	1,9%	1,5%	77,5%
19-23u	14,1%	0,1%	0,3%	14,5%
totaal	95,6%	2,2%	2,2%	100,0%

WGH Weekdag (percentage)	licht	middel	zwaar	totaal
23-7u	7,0%	0,2%	0,4%	7,6%
7-19u	75,1%	1,6%	1,3%	78,0%
19-23u	14,1%	0,1%	0,2%	14,3%
totaal	96,2%	1,9%	1,9%	100,0%



Plaats: [06] Telpunt 18: Lopikerweg Oost
Richting: 4 - Westzijde, eerst geraakte A Rijbaan 0
12:43 vrijdag 27 mei 2016 => 10:03 dinsdag 7 juni 2016

Bijzonderheden: geen

	totaal	A<B	B>A
werkdag	2992	1316	1676
weekdag	2718	1372	1346
V85	72,4 km/h		
Vgem	62,1 km/h		
-max	97,8 %		



WGH Werkdag (aantal)	licht	middel	zwaar	totaal
23-7u	283	3	10	295
7-19u	2247	48	36	2331
19-23u	359	3	4	366
totaal	2888	54	50	2992

WGH Weekdag (aantal)	licht	middel	zwaar	totaal
23-7u	250	2	7	260
7-19u	2047	36	28	2110
19-23u	343	2	3	348
totaal	2640	40	39	2718

Klasse	Afwijking	Beschrijving
Licht		Personenauto Personenauto aanhangert
Middel		Bestelauto Bestelauto aanhangert
Zwaar		Bus Vrachtauto (enkele achteras) Vrachtauto (dubbele achteras) Vrachtauto (vier of meer assen) Vrachtauto met trailer Vrachtauto met (dubbele) aanhangert

WGH Werkdag (percentage)	licht	middel	zwaar	totaal
23-7u	9,4%	0,1%	0,3%	9,9%
7-19u	75,1%	1,6%	1,2%	77,9%
19-23u	12,6%	0,1%	0,1%	12,8%
totaal	96,5%	1,8%	1,7%	100,0%

WGH Weekdag (percentage)	licht	middel	zwaar	totaal
23-7u	9,2%	0,1%	0,3%	9,6%
7-19u	75,3%	1,3%	1,0%	77,6%
19-23u	12,6%	0,1%	0,1%	12,8%
totaal	97,1%	1,5%	1,4%	100,0%



Plaats: [05] Hulpunt 19: Lopikerweg Oost
 Richting: 4 - Westzijde, eerst geraakte A Rijbaan 0
 13:11 vrijdag 27 mei 2016 => 9:52 dinsdag 7 juni 2016

Bijzonderheden: geen

	total	A<=B	B>=A
werkdag	2749	1406	1343
weekdag	2472	1261	1212
V85	65,5 km/h		
Vgem	56,8 km/h		
>max	96,0 %		



gemiddelde	werkdag	weekend	weekdag
0-1u	9	25	16
1-2u	4	26	10
2-3u	2	8	3
3-4u	3	6	4
4-5u	10	8	9
5-6u	63	7	47
6-7u	129	20	98
7-8u	221	25	165
8-9u	266	56	206
9-10u	118	98	112
10-11u	121	122	121
11-12u	133	132	132
12-13u	141	143	142
13-14u	137	161	144
14-15u	155	159	156
15-16u	178	137	166
16-17u	248	122	212
17-18u	287	115	238
18-19u	179	87	153
19-20u	113	88	106
20-21u	86	87	86
21-22u	68	59	65
22-23u	47	45	46
23-0u	31	42	34
total	2749	1781	2472



WGH Weekdag (aantal)	licht	middel	zwaar	total
23-7u	239	2	10	251
7-19u	2104	43	37	2184
19-23u	306	2	6	314
total	2649	47	53	2749

WGH Weekdag (percentage)	licht	middel	zwaar	total
23-7u	8,7%	0,1%	0,4%	9,1%
7-19u	76,5%	1,5%	1,3%	79,4%
19-23u	11,1%	0,1%	0,2%	11,4%
total	96,4%	1,7%	1,9%	100,0%

Klasse	Afbeelding	Beschrijving
Licht		Personenauto
		Personenauto-aanhanger
Middel		Bestelauto
		Bestelauto-aanhanger
Zwaar		Bus
		Vrachtauto (enkele achteras)
		Vrachtauto (dubbele achteras)
		Vrachtauto (over of meer assen)
		Vrachtauto met trailer
		Vrachtauto met (dubbele) aanhanger



Bijlage 2. Overzicht verkeersgegevens N210-Lopikerweg oost 2016-2027

TABEL I : overzicht weg- en verkeersgegevens

omschr jving	Lopikerw. Oost oostelijk wegv.	Lopikerw. Oost westeljk wegv.	N210 noord	N210 zuid
- etmaalint werkdag N210 in 2015	-	-	11.976	10.944
- etmaalint weekd. Lopikerw. Oost in '16	3081	2718	-	-
- etmaalintensiteit werkdag 2027	3437	3032	13.361	12.210
- dag/avond/nachtuurintensiteit %	6.5/3.59/0.95	6.47/3.2/1.2	6.41/3.24/1.26	6.43/3.05/1.32
- perc. lichte motorvoertuigen D/A/N%	92.1/96.3/97.9	96.5/97.0/98.6	87.3/93.0/80.7	87.4/92.8/79.9
- perc. middelzw vrachtwagens D/A/N%	2.6/2.0/0.7	0.8/1.7/0.6	9.3/5.2/13.3	9.3/5.7/15.2
- perc. zware vrachtwagens D/A/N%	5.3/1.7/1.4	2.7/1.3/0.8	3.4/1.8/6.0	3.3/1.5/4.9
- wettelijke r jsnelheid km/uur	60	60	80	80
- wegdek	DAB	DAB	DAB	DAB



[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 12 april 2019 10:56
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: BP Lopikerpoort

[REDACTED],
Dank voor je snelle reactie. Ik zal bij de opsteller uitvragen of ze een etmaalverdeling beschikbaar hebben. Ik zet in op een correcte manier van aansluiten, dat was eerst beperkt bespreekbaar, nu is er ruimte ontstaan om dit gesprek aan te gaan dus dat is positief!
Wat betreft een eventueel vervolg is je advies hier duidelijk. Mochten ze etmaalverdeling hebben, dan is zal ik je nogmaals uitvragen.
Goed weekend alvast!
Gr. [REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 12 april 2019 10:52
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: RE: BP Lopikerpoort

[REDACTED]
Voornaamste wat *niet* in de documenten staat is een etmaal-verdeling van de nieuwe bedrijvigheid. Op de N210 hebben wij problemen in de spitsperioden en restcapaciteit in de dalperiode. In het rapport staan alleen etmaal-cijfers en dat zegt dus helemaal niets. Ondanks dat het er niet in staat kan je op basis van de type bedrijven wel aannames doen of er veel/weinig verkeer verwacht wordt in de spitsen, en dat is hier niet het geval. Ik denk daarom dat de effecten van deze wijzigingen beperkt blijven in de algehele doorstroming.

Het gebied (Lopikerweg oost 66) ligt wel op een heel vervelende plek tegen het kruispunt aan. Idealiter zou dit verplaatst moeten worden, al is dat natuurlijk niet mogelijk. Dit kunnen we ook wel een kans aangrijpen om e.e.a. goed uit te zoeken en het terrein op de correcte manier aan te sluiten zodat we er op de N210 het minste last van hebben.

Met vriendelijke groet,

ing. [REDACTED]
Adviseur Verkeersinformatie

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: vrijdag 12 april 2019 10:41
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: BP Lopikerpoort

Hi [REDACTED],

Bijgevoegd de nieuwe verkeersscan voor een ontwikkeling vlak naast kruispunt Graaf. En de zienswijze op het plan. Alleen het kopje Mobiliteit is van toepassing. Zie onderstaand plaatje voor de ligging.
Vraag is of je in de komende twee weken een moment hebt om de cijfers te bekijken ten aanzien van de werking van de kruising. Je hoeft dus niet het document te beoordelen maar vooral even te kijken naar de verkeersgeneratie die bovenop het kruispunt komt en wat de gevolgen daarvoor zijn.
Ik hoor graag of je mogelijkheid ziet. Zo niet, dan lossen we het anders op.
Gr. [REDACTED]



[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 24 april 2019 14:47
Aan: [REDACTED] (PU)
Onderwerp: Schetsontwerp/praatprent rechtsaffer kruispunt Graaf (N210)

Hi [REDACTED],

Zoals net besproken. Kan je een schetsontwerp maken voor een rechtsaffer bij kruispunt Graaf. Komend vanuit het noorden naar de Lopik en afslaand naar de Lopikweg Oost (zie kaartje hieronder).

- Je hoeft geen rekening te houden met eigendomsgrenzen
- Wel graag aangeven op hoeveel eigendom het komt te liggen, graag grafisch aangeven
- De bushalte dient terug te komen
- Fietspad dient ook te blijven liggen
- Teken maar een flink lange opstelstrook rechtsaf in (100+ meter)
- Graag ook kijken naar de draaicirkel de Lopikerweg Oost op.
- Kan je op de Lopikerweg Oost aan de westzijde aan de zuidzijde van de middengeleider twee voorsorteervakken intekenen zonder rekening te houden met de eigendommen. Wel graag de huidige stopstreep aanpassen.
- Je hoeft bij de Lopikerweg Oost geen opstellengtes aan te houden.

Kan je dit binnen twee weken aanleveren?

Bij vragen schroom niet om het te vragen. Bellen kan altijd. Dank je!

Gr. [REDACTED]





VERKEERSGENERATIE VOORGENOMEN SITUATIE



VERKEERSGENERATIE BESTAANDE SITUATIE

VERGELIJK VERKEERSGENERATIE DE RIE

verstoep

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 30 april 2019 11:11
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: Deel v reactie over verkeersonderzoek Lopikerpoort

[REDACTED] kan je hier wat mee?

Geen kant en klare tekst, maar wel alleen getallen waar nodig.

Ik had nog niet eens benoemd dat de ijzerhandel korting-op-korting toepast in de berekening. [REDACTED]

De totale verkeersgeneratie in het nieuwe plan is een optelsom van beide plannen. Dat is juist, echter is van beide plannen de onderbouwing onvoldoende. De verkeersgeneratie is afhankelijk van het bruto vloeroppervlak (BVO) en het aantal verkeersbewegingen per 100m2 BVO (kencijfers). Daarnaast kan dat gelegd worden tegen telcijfers van de huidige situatie. Bij elk van de getallen mist een degelijke onderbouwing en zijn verschillende getallen zelfs niet reproduceerbaar.

Ijzerhandel

Onduidelijkheid over het bruto vloeroppervlak van de huidige situatie

Er is opgegeven dat het huidig oppervlak 810m2 is, maar op de luchtfoto nagemeten is het circa 1140m2 (alleen bebouwing).

Gegoochel over de kengetallen verkeersgeneratie per m2 in de nieuwe situatie

Er wordt uitgegaan van het maximale vloeroppervlak in de nieuwe situatie van 1360m2 op basis van het gemiddelde (tussen minimale en maximale) verkeersgeneratie voor het huidige vloeroppervlak. De onderbouwing hiervoor ontbreekt, maar is niet bij voorbaat verkeerd.

Voor de uitbreiding van het vloeroppervlak naar de plansituatie is nog een extra bewerking toegepast. Doordat het vloeroppervlak met 41% toeneemt wordt voor het extra vloeroppervlak maar 41% van de gemiddelde kencijfers gebruikt. Dit is korting-op-korting waardoor de verkeersgeneratie voor het extra vloeroppervlak maar voor 17% wordt meegenomen (in plaats van 100%).

Tuincentrum

Onduidelijkheid over het bruto vloeroppervlak van de huidige situatie

Het huidige oppervlak is nergens weergegeven. In plaats daarvan wordt gebruik gemaakt van een theoretisch maximum van 5500-6500m2 BVO. Dit is onrealistisch. In het vigerende bestemmingsplan mag maximaal 1115m2 van het gehele perceel bebouwd zijn inclusief de twee woningen. Het theoretisch maximum waarmee gerekend wordt is (1) uit de lucht gegrepen, (2) niet toegestaan om te bebouwen en (3) niet representatief van de huidige situatie. Vanuit de luchtfoto gemeten oppervlak van het tuincentrum is 1350m2 inclusief buitenruimte.

Door de huidige situatie te groot te schatten levert dat een overschatting zo hoge verkeersgeneratie 4-5x op. Dat zou betekenen dat ongeveer 30% van al het verkeer op de Lopikerweg oost verkeer van/naar het tuincentrum betreft.

Onduidelijkheid over kencijfers

Wederom is een gemiddelde tussen minimale en maximale waarden genomen, wat niet is onderbouwd.

Ongeloofwaardige telcijfers

De aangeleverde telcijfers voor het tuincentrum zijn ongeveer 30% van het volledige verkeer op de Lopikerweg oost. Dit lijken geen plausibele getallen.

Conclusie

Op basis van een uitbreiding van twee bedrijven en onderbrengen op één locatie moet een significante toename in verkeer verwacht worden, maar de rapportages geven een afname weer. Dit is onlogisch en onjuist. Deels wordt dit herleid tot een misrekening in het huidige tuincentrum. Onderbouwde cijfers wat nu wel verwacht kan worden zijn niet te geven omdat er teveel onduidelijkheden zijn in de aangeleverde getallen.

Met vriendelijke groet,

ing. [REDACTED]

Verkeerskundige / Adviseur Verkeersinformatie



PROVINCIE :: UTRECHT

Domein Mobiliteit | Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht

T: 06-

E: [\[redacted\]@provincie-utrecht.nl](mailto: [redacted]@provincie-utrecht.nl)

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 30 april 2019 16:18
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Rapportage
Bijlagen: Rapportage N210-Lopikerweg Oost - 1904.pdf; Rapportage N210-Lopikerweg Oost - 1904.xls

Heren,

Ik heb de rapportage van verkeersonderzoek op de kruising N210 / Lopikerweg Oost nagekeken. Het is in orde.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
tel 030-258 [REDACTED]
mob 06- [REDACTED]
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 30 april 2019 08:50
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Toetsing verkeersonderdeel BP Lopikerpoort

De basis van de onderbouwing (op gebied van verkeersgeneratie) is dat het huidige tuincentrum veel meer verkeer genereert dan het nieuwe tuincentrum en De Rie bij elkaar. Dat is zeer onlogisch als je bedenkt dat het tuincentrum een stuk groter wordt en De Rie ook gaat groeien.

De Rie

	BVO (m2)	mvt / 100m2	Verkeersgeneratie/etmaal	
Huidig obv kencijfers	810	27,5	223	
Huidig obv telcijfers	810	23,1	187	Verkeersgeneratie / BVO
Plan voorgesteld	810	27,5	223	Bestaande BVO
	550	11,3	62	Uitbreiding met lagere
	1360	20,9	285	Opgeteld
Plan obv kencijfers zuiver	1360	27,5	374	
Plan obv ge-extrapoleerde telcijfers	1360	23,1	314	

De ijzerwarenwinkel genereert nu minder verkeer dan zou volgen uit de berekening van het BVO. Ze hebben nu 810m2 BVO en volgens de kencijfers zou dit 223mvt/etmaal genereren. Volgens aangeleverde tellingen is dit gemiddeld 187mvt/etmaal.

[REDACTED] Ze breiden uit met 550m2 BVO naar 1360, maar verwachten dat die nieuwe oppervlakte minder verkeer genereert. Daar staat een berekening bij, maar ik kan niet uithalen waar dit uit volgt. Ik kan bij De Rie alleen maar aannemen dat de groei groter zal zijn dan hier voorgespiegeld wordt.

Tuincentrum

	BVO (m2)	mvt / 100m2	Verkeersgeneratie/etmaal	
Huidig obv rapportage	5500-6500	15,5	853-1008	
Huidig obv kencijfers	1115	15,5	173	BVO huidig is niet bekend oppervlakte
Huidig obv kencijfers	1975	15,5	306	BVO huidig is niet bekend
Huidig obv telcijfers	?		1175	
Plan obv kencijfers	3175	15,5	492	

Het tuincentrum wordt ineens op een andere manier berekend. [REDACTED]

[REDACTED] Het perceel is 10.800m2 en voor de voor-situatie gaan ze uit van maximaal mogelijke bebouwing en dat schatten zij in als 5500-6500m2 BVO op deze locatie. Dit is niet de huidige situatie. Sterker nog in het ontwerp staat benoemd dat in het bestemmingsplan de volgende tekst staat. "Landelijk gebied bestemd voor detailhandel, met nadere aanduiding tuincentrum. Ter plaatse mag maximaal 1115 m2 bebouwing aanwezig zijn. De twee hier aanwezige woningen zijn bestemd voor burgerwoondoeleinden." De berekening 5500-6500m2 BVO gaat dus op 2 manieren mis. Het (1) staat er fysiek niet en (2) het is niet toegestaan volgens het vigerende bestemmingsplan.

Het is koffie-dik kijken als ik BVO moet schatten maar inclusief buitenruimte kom ik daar uit op 1200-1900m2 obv satellietfoto's. Dat zou volgens de kencijfers op 173 tot 306 mvt/etmaal verkeersgeneratie uitkomen, maar de aangeleverde tellingen tonen 1175mvt/etmaal. Dat is een heel groot verschil.

Vervolgens gaat het tuincentrum uitbreiden tot 3175m2 BVO en dat zou volgens de kencijfers uitkomen op 492mvt/etmaal. Ze genereren nu al 2x zoveel verkeer.

Samengevat

De gebruikte berekeningen zijn echt niet goed. Bij De Rie wordt de uitbreiding onderschat en bij het Tuincentrum is de huidige situatie in m2 BVO veel te slecht bepaald en is zoveel gegoocheld met cijfers dat ik er niet veel wijs uit kan.

Waar het wat mij betreft manco op gaat in de uitwerking:

- Onduidelijke cijfers (consequent gebruik van eenheden en grootheden levert duidelijkheid op en voorkomt (door)rekenfouten).
- Niet correct benoemen van huidig BVO tuincentrum
- Bronvermelding telcijfers
- Discutabele keuze om huidige situatie van tuincentrum te overschatten
- Discutabele keuze om groei ijzerhandel in nieuwe situatie te beperken
- Onverklaarbaar grote verschillen tussen telcijfers en kencijfers

Met vriendelijke groet,

ing. [REDACTED]
Adviseur Verkeersinformatie

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>

Verzonden: vrijdag 26 april 2019 11:00

Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>

CC: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>

Onderwerp: Toetsing verkeersonderdeel BP Lopikerpoort

Hi [REDACTED],

Zoals afgesproken stuur ik je de documenten zodat je kan toetsen of de verkeersgeneratie die volgens het bestemmingsplan Lopikerpoort gegenereerd wordt een groot negatief effect heeft op het kruispunt Graaf.

Bijgevoegd vind je:

- De MOB-reactie op het voorontwerp BP
- Het voorontwerp BP met de korte verkeersparagraaf
- Het ontwerp BP met een langere verkeersparagraaf
- De extra verkeersscan t.b.v. de langere verkeersparagraaf voor het ontwerp BP
- De staat met verkeersgeneratie per uur
- De scan van de veranderende aanrijroute van de bezoekers van De Rie. De dhz-winkel die naar deze locatie verhuist
- Als laatste de mails met de opmerkingen op de BP's

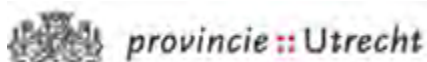
Kan je hiermee uit de voeten? Ik wil graag voor 15 mei hierover iets kunnen melden.

Hoor graag van je. Dank.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06 [REDACTED] | 030 258 [REDACTED]
[REDACTED]@provincie-utrecht.nl
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht



[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 8 mei 2019 09:12
Aan: [REDACTED] (PU); [REDACTED] (PU)
CC: [REDACTED] (PU)
Onderwerp: FW: Reactie provincie verkeerscijfers ontwerpbestemmingsplan Lopikerpoort

Hi [REDACTED], [REDACTED],

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Gr. [REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@verstoep.nl>
Verzonden: woensdag 8 mei 2019 09:04
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
CC: [REDACTED] <[REDACTED]@gmail.com>; [REDACTED] <[REDACTED]@derie-lopik.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@lopik.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@lopik.nl>
Onderwerp: Re: Reactie provincie verkeerscijfers ontwerpbestemmingsplan Lopikerpoort

Beste [REDACTED],

We zijn bezig met het afronden van de beantwoording van de mail van 02-05-2019 alsook de verdere uitwerking van de achterliggende cijfers. Om een en ander goed te kunnen afronden hebben we nog een paar vragen / opmerkingen.

In onderstaande mail schrijf je dat er op basis van eigen berekeningen er verwacht wordt dat er door het onderbrengen van twee bedrijven op één locatie er een toename aan verkeer verwacht wordt. Graag ontvangen wij ter verduidelijking de genoemde berekening.

Ook geef je aan dat volgens jullie meetgegevens, in relatie tot de gemaakte verkeersscan, het zou betekenen dat 30% van al het verkeer op de Lopikerweg Oost van/naar het tuincentrum zou gaan. Ook hier zouden we graag de achterliggende berekening met uitgangspunten van ontvangen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Vrouwenmantel 3 | 2871 NJ Schoonhoven
t 0182 [REDACTED] | f 0182 [REDACTED] | www.verstoep.nl

Op 2 mei 2019, om 15:13 heeft [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl> het volgende geschreven:

Beste heren,

Zoals toegezegd heb ik de verkeercijfers van het bestemmingsplan door onze verkeerskundige laten beoordelen. Hieronder staan onze bevindingen.

IJzerhandel De Rie

- Het is voor ons niet duidelijk wat het bruto vloeroppervlak (BVO) van de huidige situatie is. Opgegeven oppervlakte is 810m² maar wij meten een oppervlakte van zo'n 1140m² (alleen bebouwing).
- De ijzerhandel genereert nu minder verkeer dan staat voor de 810m² BVO. Aangeleverde telling/tekening (verkregen in het overleg) wijzen op gemiddeld lager aantal motorvoertuigen/etmaal dan volgens de minimale kencijfers gangbaar is. Voor 1140m² ligt dit minimaal aantal bewegingen sowieso hoger.
- Daarnaast zien we dat in de toekomstige situatie op nr. 89 een deel van het oppervlak wordt herbestemd naar wonen en de loods dezelfde functie blijft houden. Door de onduidelijkheid over de toekomstige situatie kunnen wij niet berekenen wat de afname in verkeersbewegingen is op de huidige locatie. Een deel van de functie blijft bestaan en daarmee verdwijnt, in onze ogen, niet de gehele verkeersbeweging. Hierdoor is het niet inzichtelijk welk percentage van de verkeersstroom verhuist naar de nieuwe locatie.
- De gebruikte getallen voor de berekening van de verkeersgeneratie in de nieuwe situatie zijn voor ons niet duidelijk. Voor de nieuwe situatie van 1360m² wordt uitgegaan van een gemiddelde verkeersgeneratie voor de huidige situatie. Deze manier van berekenen kan worden toegepast echter de onderbouwing hiervan ontbreekt. Wordt er gerekend met de getallen uit de telling van De Rie of met minimale kengetallen?
- We constateren dat voor de uitbreiding van het vloeroppervlak in de nieuwe situatie een foutieve rekenslag is gemaakt. Het vloeroppervlak neemt met 41% toe. Voor dit extra vloeroppervlak wordt 41% van het gemiddelde kencijfers gebruikt. Dit is een korting op korting waardoor het extra vloeroppervlak maar voor 17% extra verkeer genereert i.p.v. 100% van de gemiddelde kengetallen voor de uitbreiding in m².

Tuincentrum

- Wij kunnen geen duidelijkheid krijgen over het BVO van de huidige situatie. Dit is nergens weergegeven. In plaats daarvan wordt gebruik gemaakt van het theoretisch maximum van 5500-6500m² BVO. Dit vinden wij niet realistisch. Volgens het vigerende bestemmingsplan mag maximaal 1115m² van het gehele perceel bebouwd zijn exclusief een bedrijfswoning en bijgebouw. Het theoretisch maximum BVO waarmee gerekend wordt, is niet representatief voor de huidige situatie. Dit maakt dat de berekende verkeersgeneratie van de huidige situatie ongeveer 5 tot 6x zo hoog ligt als op basis van de max. BVO in het vigerende bestemmingsplan.
- Door de huidige situatie te schatten op het theoretisch maximum BVO voor een tuincentrum levert dit een zeer hoge verkeersgeneratie op. Kijkend naar onze meetgegevens zou dit betekenen dat ongeveer 30% van al het verkeer op de Lopikerweg Oost verkeer van/naar het tuincentrum betreft.
- Uit de berekeningen constateren wij de volgende situatie. Het tuincentrum gaat in de toekomst de BVO's uitbreiden en daar hoort volgens de gemiddelde kengetallen een lager aantal motorvoertuigen bij dan in de huidige situatie, volgens de berekeningen, wordt gegenereerd. Of dit ook de huidige werkelijkheid is, daar willen we graag een onderbouwing van. Op dit moment achten we deze cijfers niet realistisch en de telling niet plausibel in relatie tot de wegintensiteiten.

Samenvoeging

- De onderbouwing voor het argument dat de samenvoeging van de twee bedrijven op één locatie tot een verkeersafname zorgt, dient via de kengetallen en eventueel tellingen te

worden onderbouwd. Zeker gezien de uitbreiding van BVO en de in de commerciële paragraaf benoemde uitbreiding van diensten.

Conclusie

Wij kunnen op dit moment niet anders dan concluderen dat de verkeerskundige onderbouwing onvoldoende is.

Op basis van onze eigen berekeningen verwachten we dat de uitbreiding van de twee bedrijven en het onderbrengen op één locatie een significante toename in verkeer zal betekenen, echter geven de rapportages een afname weer. De commerciële paragraaf en de verkeersparagraaf spreken in die zin elkaar tegen. Wij ervaren geen comfort bij de berekeningen. Naar onze mening is er sprake van een onderschatting bij De Rie en een forse overschatting bij het tuincentrum.

Wij verzoeken reproduceerbare cijfers, degelijke en duidelijke berekeningen zodat er een reële onderbouwing voor de verkeersgeneratie nu en in de toekomst wordt opgeleverd. Pas dan kan er bepaald worden of de mobiliteitstoets positief uitvalt.

Er zal getoetst worden op de gangbare richtlijnen zoals bijvoorbeeld:

- Juist gebruik van kengetallen en onderbouwde tellingen
- Of het verkeer veilig afgewikkeld kan worden
- De bereikbaarheid en doorstroming niet benadeeld worden
- De inrichting op het gemeentelijk grondgebied geen problemen veroorzaakt voor de verkeersafwikkeling van het kruispunt.

Mochten er nog vragen zijn dan hoor ik dat graag.

Met vriendelijke groet,

[Redacted Signature]

Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06 [Redacted] | 030 258 [Redacted]
[Redacted] [@provincie-utrecht.nl](mailto:[Redacted]@provincie-utrecht.nl)
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht
<image001.png>

“De informatie verzonden met dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan.

Het is mogelijk dat tijdens het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist is overgekomen. Hiervoor kunnen wij geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend het door de bevoegde persoon dan wel het bevoegde bestuursorgaan ondertekende papieren document is bindend. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of volledigheid contact met ons op te nemen”.

Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 23 augustus 2019 11:48
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Reistijden en VVU's N210 Graaf (en kruispunt A2 ter vergelijking)

Voertuigverliesuren zijn in daggemiddelden in VVU per spitsperiode
Vertraging is in m:ss aan extra reistijd en de percentages daarachter is de procentuele toename t.o.v. freeflow.

Voertuigverliesuren 2017 kruispunt Graaf

	Ochtendspits	Avondspits
Richting Nieuwegein	13,5	4,9
Richting Schoonhoven	4,6	176,8

Vertraging 2018 kruispunt Graaf

	Ochtendspits	Avondspits
Richting Nieuwegein	0:58 (+14%)	0:41 (+10%)
Richting Schoonhoven	0:42 (+13%)	3:47 (+71%)

Voertuigverliesuren 2017 op- en afrit A2 west (ter vergelijking)

	Ochtendspits	Avondspits
Richting Nieuwegein	145,7	35,0
Richting Schoonhoven	7,8	26,6

Vertraging 2018 op- en afrit A2 west (ter vergelijking)

	Ochtendspits	Avondspits
Richting Nieuwegein	1:26 (+38%)	0:47 (+20%)
Richting Schoonhoven	0:19 (+8%)	0:36 (+16%)

Reistijden/vertraging van Schoonhoven naar Nieuwegein

	Traject I	Traject II	Traject III	Totaal
Ongehinderde reistijd (21:00-4:00)	6:43	5:19	3:48	15:50
Vertraging Ochtendspits (7:00-9:00)	0:58 (+14%)	0:49 (+16%)	1:26 (+38%)	3:13 (+20%)
Vertraging Avondspits (16:00-18:00)	0:41 (+10%)	0:35 (+11%)	0:47 (+20%)	2:02 (+13%)

Rijrichting van Nieuwegein naar Schoonhoven

	Traject I	Traject II	Traject III	Totaal
Ongehinderde reistijd (21:00-4:00)	6:38	5:19	3:41	15:38
Vertraging Ochtendspits (7:00-9:00)	0:40 (+10%)	0:42 (+13%)	0:19 (+8%)	1:40 (+11%)
Vertraging Avondspits (16:00-18:00)	0:47 (+12%)	3:47 (+71%)	0:36 (+16%)	5:10 (+33%)

Met vriendelijke groet,

ing. [REDACTED]
Beleidsadviseur Verkeersinformatie



PROVINCIE :: UTRECHT

Domein Mobiliteit | Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht

T: 06- [REDACTED]

E: [REDACTED]@provincie-utrecht.nl

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 25 september 2019 08:34
Aan: [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]
Onderwerp: N210, rapport kruispunt Graaf
Bijlagen: uitsnede kruispunt Graaf uit rapport N210.pdf

Beste allen,
Beter laat dan nooit. Ik heb een uitsnede gemaakt van kruispunt Graaf uit het rapport over de N210. Zie bijlage.
Handig voor het overleg straks.
Gr. [REDACTED]

Analyse kruispunt Graaf

4.1 Oplossingsrichtingen en onderzochte varianten

In dit onderzoek is onderscheid gemaakt tussen korte- en langetermijn-oplossingen voor het kruispunt. De kortetermijnmaatregelen hebben het karakter van Quick Wins (relatief eenvoudig op de korte termijn te realiseren met een hoge kosteneffectiviteit). Zij zijn gericht op het optimaliseren van de huidige kruispuntvorm. Bij de lange termijn maatregelen wordt op voorhand geen rekening gehouden met fysieke ruimtelijke beperkingen.

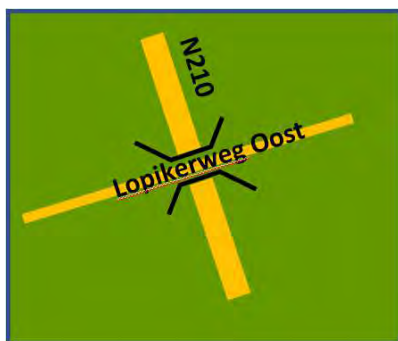


In paragraaf 3.6 is het eerste deel van de verkeerskundige analyse van dit kruispunt uitgevoerd. Geconstateerd dat het kruispunt de verkeersvraag in zijn huidige vormgeving nu en in de toekomst niet kan verwerken. Daarnaast is gebleken dat het niet mogelijk is om kruispunt Graaf met relatief kleinschalige (korte termijn)maatregelen aan te passen om een acceptabele verkeersafwikkeling te bereiken. De gewenste uitbreiding van het kruispunt met extra rijstroken op de hoofdrichting is ruimtelijk gezien niet inpasbaar. Er zijn grootschalige aanpassingen noodzakelijk om het toekomstige verkeersaanbod goed te kunnen verwerken.

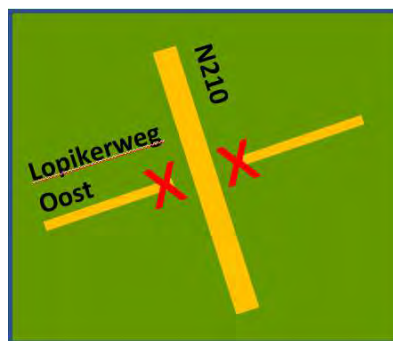
In dit hoofdstuk wordt ingegaan op mogelijke oplossingsrichtingen voor de langere termijn.

In het kader van deze studie zijn de volgende vormgevingsvarianten onderzocht:

- Huidige vormgeving en verkeerslichtenregeling (paragraaf 3.6).
- Kortetermijnmaatregelen:
 - Geoptimaliseerde vormgeving/regeling (paragraaf 3.6).
- Langetermijnmaatregelen (paragraaf 4.4):
 - Ongeregelde (turbo-)rotonde.
 - 'Koude' ongelijkvloerse kruising met de verdiepte of verhoogde N210 (zie figuur 4.1).
 - Lopikeweg-oost afgekoppeld van de N210 voor gemotoriseerd verkeer (zie figuur 4.2).



Figuur 4.1: 'Koude' ongelijkvloerse kruising met een verdiepte of verhoogde N210



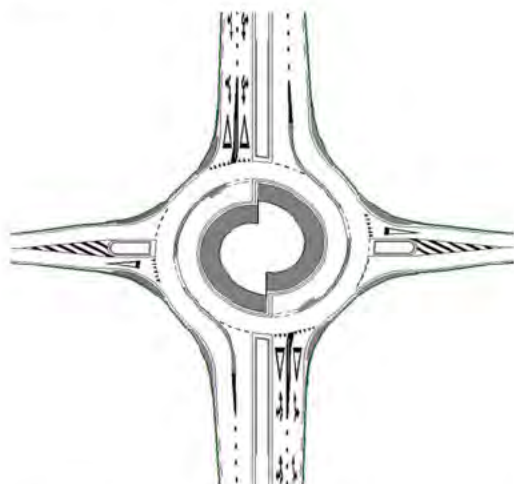
Figuur 4.2: Lopikeweg-oost afgekoppeld van de N210 voor gemotoriseerd verkeer

Met de langetermijnmaatregelen is geen rekening gehouden met fysieke ruimtelijke beperkingen van het gebied.

4.2 Ongeregelde (turbo-)rotonde

Onderzocht is of het kruispunt Graaf kan worden vormgegeven als (turbo-)rotonde en welke vormgeving daarbij minimaal benodigd is om de verkeersstromen zonder oververzadiging af te kunnen wikkelen.

De benodigde vormgeving is die van een eirotonde (zie figuur 4.3). In deze rotondevorm heeft het doorgaande verkeer op de N210 de beschikking over twee doorgaande rijstroken. De Lopikerweg-oost kan afgewikkeld worden met één rijstrook aan beide kanten.



Figuur 4.3: Benodigde vormgeving kruispunt Graaf als turborotonde

De berekende verzadigingsgraden in de onderzochte jaren/perioden zijn weergegeven in tabel 4.2. De verzadigingsgraad van de eirotonde bedraagt bij een verhoging van 10% maximaal 0,51, hiermee kan de rotondevorm als toekomstvast beschouwd worden.

Jaar	spitsperiode	type kruispunt	verzadigingsgraad	verzadigingsgraad +10%
2019	OS	eirotonde	0,39	
2019	AS	eirotonde	0,40	
2030L	OS	eirotonde	0,39	0,44
2030L	AS	eirotonde	0,40	0,45
2030H	OS	eirotonde	0,40	0,45
2030H	AS	eirotonde	0,46	0,51

Tabel 4.2: Berekende verzadigingsgraden bij kruispunt Graaf als eirotonde

Bij de afweging om kruispunt Graaf om te bouwen naar een eirotonde dient met het volgende rekening gehouden te worden:

- Een turbotronde vraagt een groter ruimtebeslag dan een 'gewoon' kruispunt.
- Het toepassen van een gelijkvloerse fietsoversteek over een meerstrooksrotonde met een dubbelstrookse toe- en afrit wordt in de Richtlijnen Turbotondes (CROW 257) in verband met de verkeersonveiligheid sterk afgeraden. Consequentie van toepassing van een eirotonde op deze locatie is dat er een alternatief voor het fietsverkeer dient te worden gezocht, door het fietsverkeer om te leiden of door een ongelijkvloerse fietsoversteek te realiseren. Gezien het belang van de kruisende fietsverbinding langs de Lopikerweg-oost is het omleiden van fietsverkeer geen reële optie.

Voorwaarde voor de ombouw van kruispunt Graaf naar een eirotonde is dat er een ongelijkvloerse fietsoversteek wordt gerealiseerd.

4.3 'Koude' ongelijkvloerse kruising met N210

De variant 'koude' ongelijkvloerse kruising met een verdiepte of verhoogde N210 biedt maximale doorstroming voor verkeer op de N210 en maximale oversteekbaarheid van de N210. Voor de berekening van de verkeerskundige effecten maakt een verdiepte of verhoogde ligging geen onderscheid uit.

Doordat het verkeer in deze variant niet meer van de N210 naar de Lopikerweg-oost kan en vice versa heeft dat onder meer gevolgen voor de verkeersontsluiting van Lopik. De kruispunten N210 – Europasingel en N210 – Vrijheidslaan krijgen daardoor meer verkeer te verwerken. Wat de gevolgen zijn voor beide kruispunten staat beschreven in de tabellen 4.3 (N210 – Europasingel) en 4.4 (N210 – Vrijheidslaan).

	2019		2030L		2030H	
	ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits
huidige vormgeving	115	100	115	100	125	115
huidige vormgeving 2030H variant					135	130
N210 koud ongelijkvloers bij kp Graaf					90	75
uitbreiding doorgaande richtingen						
N210 2030H koude kruising						

Tabel 4.3: Berekende cyclustijden kruispunt N210 – Europasingel met variant 'koud ongelijkvloers'

	2019		2030L		2030H	
	ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits
huidige vormgeving	120	100	120	100	130	120
huidige vormgeving 2030H variant					135	120
N210 koud ongelijkvloers bij kp Graaf					95	75
uitbreiding doorgaande richtingen						
N210 2030H koude kruising						

Tabel 4.4: Berekende cyclustijden kruispunt N210 – Vrijheidslaan met variant 'koud ongelijkvloers'

Uit de tabellen kan worden opgemaakt dat beide kruispunten in de huidige situatie het verkeer nog net kunnen verwerken. In de toekomstige situatie hebben beide kruispunten echter te weinig capaciteit. Wanneer kruispunt Graaf wordt omgebouwd tot een ongelijkvloerse 'koude' kruising neemt de cyclustijd op beide kruispunt toe. Op het kruispunt N210 – Europasingel met maximaal 15 seconden, voor het kruispunt N210 – Vrijheidslaan zijn de effecten van de ombouw van kruispunt Graaf verwaarloosbaar.

Als de capaciteit van de kruispunten wordt uitgebreid door verdubbeling van de rijstroken voor de hoofdrichting, zoals geformuleerd als Quick Win maatregel in hoofdstuk 3, dan kan de extra verkeersvraag als gevolg van omrijdend verkeer wel goed verwerkt worden.

Gevolgen voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid

Ombouw van kruispunt Graaf tot een ongelijkvloerse 'koude' kruising heeft niet alleen gevolgen voor de afwikkelingskwaliteit van het kruispunt N210 – Europalaan, maar ook voor de bereikbaarheid van en vanuit Lopik. Dat geldt vooral voor het oostelijke deel van Lopik, dat voor de relatie richting IJsselstein met circa 5 minuten extra reistijd te maken krijgt over de route via de Uitweg en Lopikerkapel. Een toename van verkeer op deze route is daarnaast uit het oogpunt van leefbaarheid en verkeersveiligheid ook minder wenselijk.

Het toepassen van een 'koude' ongelijkvloerse kruising met een verdiepte of verhoogde N210 is gunstig voor de doorstroming op de N210, maar heeft een aantal negatieve gevolgen:

- Het leidt tot een lichte verslechtering van de verkeersafwikkeling op het kruispunt N210 – Europasingel, maar dat probleem wordt opgelost bij de capaciteitsuitbreiding in het kader van Quick Wins.
- Het heeft negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van en vanuit Lopik.
- Het heeft negatieve gevolgen voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Lopikerweg-oost door de kernen Uitweg en Lopikerkapel.

4.4 Lopikerweg-oost afgekoppeld van de N210

De variant 'Lopikerweg-oost afgekoppeld van de N210' biedt net als de in de vorige paragraaf beschreven variant maximale doorstroming voor verkeer op de N210. Verkeer op de Lopikerweg-oost kan in deze variant de N210 echter in tegenstelling tot de voorgaande variant niet meer kruisen. Uitgangspunt is dat het fietsverkeer de N210 nog wel kan kruisen middels een gelijkvloerse geregelde fietsoversteek.

Wat de gevolgen zijn voor de kruispunten N210 – Europasingel en N210 – Vrijheidslaan staat beschreven in de tabellen 4.5 (N210 – Europasingel) en 4.6 (N210 – Vrijheidslaan).

	2019		2030L		2030H	
	ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits
huidige vormgeving	115	100	115	100	125	115
huidige vormgeving 2030H variant					145	150+
N210 koud ongelijkvloers bij kp Graaf						
uitbreiding doorgaande richtingen					90	80
N210 2030H Lopikerweg afgekoppeld						

Tabel 4.5: Berekende cyclustijden kruispunt N210 – Europasingel met variant ‘Lopikerweg-oost afgekoppeld’

	2019		2030L		2030H	
	ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits
huidige vormgeving	120	100	120	100	130	120
huidige vormgeving 2030H variant					135	120
Lopikerweg-oost afgekoppeld						
uitbreiding doorgaande richtingen					95	80
N210 2030H Lopikerweg afgekoppeld						

Tabel 4.6: Berekende cyclustijden kruispunt N210 – Vrijheidslaan met variant ‘Lopikerweg-oost afgekoppeld’

Als de Lopikerweg-oost wordt afgekoppeld van de N210 heeft dat veel impact op het kruispunt N210 – Europasingel. De toegenomen verkeersvraag door de afkoppeling zorgt dat de cyclustijd boven de 150 seconden zal komen te liggen, het kruispunt is hiermee in de huidige vormgeving niet meer regelbaar. Voor het kruispunt N210 – Vrijheidslaan zijn de effecten van de ombouw van kruispunt Graaf verwaarloosbaar.

Als de capaciteit van de kruispunten wordt uitgebreid door verdubbeling van de rijstroken voor de hoofdrichting, zoals geformuleerd als Quick Win maatregel in hoofdstuk 3, dan kan de extra verkeersvraag als gevolg van omrijdend verkeer wel goed verwerkt worden.

Gevolgen voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid

Het afkoppelen van de Lopikerweg-oost heeft niet alleen gevolgen voor de afwikkelingskwaliteit van het kruispunt N210 – Europalaan, maar ook voor de bereikbaarheid van en vanuit Lopik. Dat geldt vooral voor het oostelijke deel van Lopik, dat voor de relatie richting IJsselstein met circa 4 km extra omrijdafstand en ruim 5 minuten extra reistijd te maken krijgt als het moet omrijden via de Europasingel.

Daarnaast krijgt gemotoriseerd verkeer vanuit herkomsten op de Lopikerweg-oost ten oosten van de N210 te maken met grote omrijdafstanden in de richting van Lopik, Cabauw en Schoonhoven

Ook het afkoppelen van de Lopikerweg-oost van de N210 is gunstig voor de doorstroming op de N210, maar ook deze variant heeft een aantal negatieve gevolgen:

- Het leidt tot een grotere verslechtering van de verkeersafwikkeling op het kruispunt N210 – Europasingel, maar dat probleem wordt opgelost bij de capaciteitsuitbreiding in het kader van Quick Wins.
- Het heeft grotere negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van en vanuit Lopik.

Naar aanleiding van de langetermijnmaatregelen kan gesteld worden dat het optimaliseren van de huidige vormgeving (vergroten capaciteit van de doorgaande rijrichting) en de eirotonde met ongelijkvloerse fietsoversteek verkeerskundig gezien de voorkeur verdienen, vanwege de kleinste negatieve effecten voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid.

The page features a white background with two vertical columns of thin orange lines. On the right side, there are two solid orange rectangular blocks, one at the top and one at the bottom. A white rectangular box is positioned in the center, containing the title text.

Aanvullende bijlages Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort

Deze bijlages zijn ter aanvulling op de "Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort" d.d. januari 2019 bij het (ontwerp) bestemmingsplan Lopikerpoort.

In deze bijlage worden de gebruikte gegevens en berekeningen uit de genoemde Verkeersscan verder toegelicht en onderbouwd (bijlage A-3, A-4 en A-8).

Daarnaast zijn in deze bijlage gegevens en berekeningen toegevoegd van de huidige situatie Tuincentrum Lopikerweg oost 66 en vergeleken met het plan Lopikerpoort (bijlage A-6). Verder zijn toegevoegd een Herkomst-Bestemming matrix van het kruispunt Lopikerweg oost – N210 (bijlage A-5 en A-6) en een hoofdstuk over de verkeersafwikkeling van de locatie (huidig en bij plan Lopikerpoort) op het omliggende wegennet (bijlage A-7).

De inhoud, tekst, gegevens, berekeningen, uitkomst en conclusies, in de genoemde verkeersscan blijft ongewijzigd. Plan Lopikerpoort heeft een gunstig effect op het aspect verkeer: het aantal verkeersbewegingen op het omliggende wegennet neemt af en de verkeersafwikkeling/ontsluiting van het perceel geeft een verbetering.

Het aspect verkeer staat het bestemmingsplan Lopikerpoort niet in de weg.

Inhoud.

<i>bijlage A-3: De Rie IJzerwaren en Gereedschappen BV., cijfers, berekeningen, aanvullende onderbouwing Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort.</i>	2
A-3.1 Bepaling verdeling verkeersbewegingen de Rie.	2
A-3.2. Bepaling BVO De Rie.	3
A-3.3. Bepaling verkeersgeneratie de Rie.	3
A-3.4. Toepassing reductiefactor uitbreiding bestaande detailhandel.	5
A-3.5 "Worst case"	6
<i>bijlage A-4: Tuincentrum, cijfers, berekeningen, aanvullende onderbouwing Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort.</i>	7
A-4.1 Bepaling verdeling verkeersbewegingen Tuincentrum.	7
A-4.2. Bepaling BVO Tuincentrum.	7
A-4.3 Bepaling verkeersgeneratie Tuincentrum.	9
A-4.4 Wijziging verkeersstromen Tuincentrum Lopikerpoort.	10
<i>bijlage A-5: Wijzigingen verkeersgeneratie plan Lopikerpoort.</i>	11
A-5.1 Verkeersgeneratie Lopikerpoort.	11
A-5.2 Verdeling verkeersbewegingen Lopikerpoort.	11
A-5.3 HB-matrix kruising N210-Lopikerweg oost in avondspits Lopikerpoort.	12
<i>bijlage A-6: Wijzigingen verkeersgeneratie omliggend wegennet, Huidig Tuincentrum Lopikerweg oost 66/67 - Lopikerpoort.</i>	14
A-6.1 Verkeersgeneratie Huidige situatie-Lopikerpoort.	14
A-6.2 Wijzigingen verkeersbewegingen totaal en spits N210 Huidige situatie-Lopikerpoort.	15
A-6.3 HB-matrix kruising N210-Lopikerweg oost in avondspits Huidige situatie-Lopikerpoort.	16
<i>bijlage A-7: Verkeersafwikkeling Locatie Lopikerpoort.</i>	18
7.1 Huidige verkeersafwikkeling Tuincentrum Lopikerweg oost 66/67.	18
7.2 Verkeersafwikkeling Lopikerpoort	19
<i>bijlage A-8: Bepaling verkeersgeneratie verdeling per uur de Rie en Tuincentrum.</i>	22



bijlage A-3: De Rie IJzerwaren en Gereedschappen BV., cijfers, berekeningen, aanvullende onderbouwing Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort.

A-3.1 Bepaling verdeling verkeersbewegingen de Rie.

Er zijn historische gegevens beschikbaar over bezoekers/klanten op de huidige locatie van de Rie aan de Lopikerweg oost 89. Het aantal klanten is te herleiden uit het aantal uitgegeven bonnen vanuit de administratie/kassa.

Door het type winkel (service en magazijn-achtige inrichting en locatie) zijn praktisch alle bezoekers klanten; het aantal bezoekers (kijkers) welke niet tot een aanschaf overgaat, is gemiddeld niet meer dan een enkele bezoeker per dag. Het aantal uitgegeven bonnen kan dan ook representatief geacht worden voor het aantal bezoekende klanten.

Uit de aanwezige gegevens kan tevens de herkomst herleid worden. Het aandeel klanten wat op naam geregistreerd koopt, is ongeveer 80%. De overige ongeveer 20% zijn ongeregistreeerde klanten.

De verdeling naar herkomst van de geregistreerde klanten is als volgt:

Tabel A3.1-1: geregistreerde klanten De Rie			
Herkomst	Route	Percentage	Factor
Noord	aanrijroute N210 uit richting IJsselstein – Lopikerweg oost 89	31%	1
Noord*	De Copen, aanrijroute N210 uit richting IJsselstein – Lopikerweg oost 89	9%	5
West	aanrijroute Lopikerweg oost uit richting Lopik	22%	1
Zuid	aanrijroute N210 uit richting Schoonhoven – Lopikerweg oost 89	19%	1
Oost	aanrijroute Lopikerweg oost uit richting Lopikerkapel	19%	1

*De klanten op de Copen zijn bedrijven met 5-200 werknemers, de bezoekfrequentie ligt aanzienlijk hoger dan die van de overige klanten. De gemiddelde bezoekfrequentie is factor 5 hoger dan die van de overige klanten.

Voor de verdeling naar herkomst van de ongeregistreeerde klanten wordt de verdeling van alleen de geregistreerde klanten naar herkomst binnen de gemeente Lopik aangehouden. Gezien de huidige locatie van de Rie is het aannemelijk dat de ongeregistreeerde klanten praktisch geheel uit het lokale verzorgingsgebied (gemeente Lopik) komen en bekend zijn met de aanwezigheid van de Rie op de Lopikerweg oost 89:

Tabel A3.1-2: ongeregistreeerde klanten De Rie			
Herkomst	Route	Percentage	Factor
Noord*	aanrijroute N210 uit richting IJsselstein – Lopikerweg oost 89	20%	1
West	aanrijroute Lopikerweg oost uit richting Lopik	47%	1
Zuid	aanrijroute N210 uit richting Schoonhoven – Lopikerweg oost 89	11%	1
Oost	aanrijroute Lopikerweg oost uit richting Lopikerkapel	22%	1

*2% heeft de keuze om via noord of west aan te rijden (Polsbroek), deze zijn toegevoegd aan Noord.

Uit de aanwezige gegevens is voorts te herleiden wanneer (tijdstip) de klanten de winkel bezoeken:

Tabel A3.1-3: bezoektijden klanten De Rie	
Herkomst	
Noord	Klanten van de Copen bezoeken de winkel op een werkdag vooral tussen 10.00 en 15.00 uur, na 15.00 uur is het aantal Copen klanten gemiddeld <5%.
Zuid	Ongeveer 25% van de klanten uit Zuid bezoekt op een werkdag de winkel na 15.30 uur. Zij zijn dan "op weg naar huis". Aangenomen wordt dat deze klanten via de aanrijroute Noord de winkel bezoekt.
Oost	Ongeveer 35% van de klanten uit Oost bezoeken de winkel op een werkdag na 15.30 uur. Zij zijn dan "op weg naar huis". Aangenomen wordt dat deze klanten via de aanrijroute Noord de winkel bezoekt.

De verdeling van verkeersbewegingen gebruikt in "Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort" op pagina 13-4.2 is gebaseerd op de herkomst van geregistreerde en ongeregistreeerde klanten, zoals hierboven toegelicht. De hogere bezoekfrequentie van de klanten op de Copen is verrekend in deze totaalverdeling. Evenals de aanrijroute Noord voor een gedeelte van de klanten uit Oost en Zuid.

Tabel A3.1-4: verdeling verkeersbewegingen De Rie		
Herkomst	Route	Percentage
Noord	aanrijroute N210 uit richting IJsselstein – Lopikerweg oost 89	60%
West	aanrijroute Lopikerweg oost uit richting Lopik	20%
Zuid	aanrijroute N210 uit richting Schoonhoven – Lopikerweg oost 89	10%
Oost	aanrijroute Lopikerweg oost uit richting Lopikerkapel	10%



A-3.2. Bepaling BVO De Rie.

Tabel A3.2: BVO de Rie (huidig-Lopikerpoort)	
Situatie	BVO m2
3.2.1. De Rie Lopikerweg oost 89	810
3.2.2. De Rie Lopikerpoort	1360

A-3.2.1. BVO huidige situatie de Rie Lopikerweg oost 89.

Volgens het vigerende bestemmingsplan is er een bebouwing van 505 m2 detailhandel toegestaan. Er is 810 m2 BVO, verdeeld over 2 verdiepingen. In "Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort" wordt uitgegaan van de werkelijk aanwezige m2 BVO: 810 m2.

A-3.2.2. BVO de Rie Lopikerpoort.

In "Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort" wordt gerekend met 1360 m2 BVO voor de Rie Lopikerpoort. Hierbij is rekening gehouden met de ruimte die nodig is voor andere functies dan detailhandel: de woning op de verdiepingvloer, maximaal 15% kantoor ruimte ten dienste van de functie, de ruimte die nodig is voor de afhandeling van internet verkopen, de zagerij en verhuurafdeling. Magazijn, (reparatie)werkplaats en buitenruimte (planologisch mogelijke uitbreiding) zijn meegerekend ("Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort" pagina 9, 3.3.2.).

A-3.3. Bepaling verkeersgeneratie de Rie.

In "Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort" op pagina 9, 3.3.2 wordt ingegaan op de verkeersgeneratie van de Rie op de huidige locatie Lopikerweg oost 89 en op locatie Lopikerpoort. Zoals daar aangegeven zijn geen kengetallen voor een winkel zoals de Rie die heeft/voorstaat, opgenomen in de CROW publicatie.

De kencijfers voor een bouwmarkt zijn volgens CROW:

Minimaal 28,6, maximaal 35,2 en gemiddeld 31,9 mvt/etm per 100 m2 BVO op een weekday.

A-3.3.1. Verkeersgeneratie huidige situatie de Rie Lopikerweg oost 89.

Tabel A3.3.1: Verkeersgeneratie de Rie, Lopikerweg oost 89, mvt/etm gemiddelde weekday			
		per 100 m2 BVO	Verkeersgeneratie op basis
Invulling	Omvang m2 BVO	gemiddeld	gemiddelde
De Rie Lopikerweg oost 89	810	19.8	160

Uit eigen gegevens van de Rie ("Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort" pagina 10, 2^e alinea/voetnoot) is te herleiden dat op dit moment sprake is van een verkeersgeneratie van 19,8 mvt/etm per 100 m2 BVO weekday.

De lagere verkeersgeneratie per 100 m2 BVO dan de CROW kengetallen voor een bouwmarkt is te verklaren uit het feit dat de Rie geen "full-service" bouwmarkt is alsmede de huidige, niet voor de hand liggende, locatie.

A-3.3.2. Verkeersgeneratie de Rie Lopikerpoort.

In de nieuwe situatie is sprake van een te verwachten verkeersgeneratie van 285 mvt/etm op een gemiddelde weekday ("Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort" pagina 10).



Er wordt rekening gehouden met de uitbreiding in BVO (zie A-3.4 hieronder) en ook een eventuele toename in verkeersbewegingen, veroorzaakt door de genoemde toe te voegen activiteiten, in de commerciële paragraaf (verhuur en online webshop).

- Zoals in het "Bedrijfsprofiel & Toekomstvisie de Rie BV" te lezen is, zal het type winkel niet veel gewijzigd worden; de uitbreiding in BVO zal voor het overgrote deel gebruikt worden om het "ingedikte" assortiment te presenteren (zoals heden ten dage gewenst is), en tevens om de bedrijfsvoering werkbaarder te maken. De foto's op pagina 3 van het genoemde bedrijfsprofiel geven een goede indruk van de huidige presentatie van het assortiment. De toename in BVO geeft geen lineaire groei in assortiment en daarmee ook niet vanzelfsprekend een lineaire toename van klanten/bezoekers door uitbreiding van assortiment.

- Verhuur: Aannemelijk is dat de verhuur slechts een zeer geringe toename zal geven in verkeersbewegingen aangezien de aanschaf van materiaal en machines voor verhuur veelal gecombineerd zal worden. In de huidige situatie worden de materialen vaak al aangeschaft bij de Rie en de machines elders gehuurd. Een combinatie van een vergelijkbare winkel met verhuur, zoals de Rie die op Lopikerpoort voorstaat, is niet te vinden in de regio. Steeds meer klanten kiezen voor "one stop shopping" omdat dit tijd en moeite bespaard.

- Online webshop: artikelen die 24/7 online besteld worden zullen veelal gecombineerd op een rit bezorgd worden op het werk/bij de klant. De aflevering zal geschieden door eigen vervoer (vaste route-dag) of per koerier. Verwacht wordt dat hierdoor een aanzienlijk deel van de klanten besluit de winkel niet meer te bezoeken voor het afhalen van veelgebruikte gangbare artikelen (20% van de verkopen vindt online plaats volgens recente branchegegevens).

Door het gecombineerd uitleveren van orders zal het aantal verkeersbewegingen naar de winkel per saldo afnemen. Daarnaast zal een deel van de artikelen niet uit voorraad bij de Rie komen, maar rechtstreeks vanuit de locatie van de leverancier bij de klant afgeleverd worden. De inkooporganisatie waar de Rie bij aangesloten is, biedt deze mogelijkheid ook. Deze goederenstroom levert in zijn geheel geen verkeersgeneratie van en naar de locatie de Rie op Lopikerpoort.

Op de huidige locatie is geen ruimte beschikbaar om de afhandeling van internetbestellingen te verwerken. Ook is er onvoldoende ruimte voor een passend voorraadbeheer dat hoort bij een online shop (snel kunnen leveren uit voorraad).

De eventuele toename in verkeersgeneratie door genoemde activiteiten is terug te vinden in de berekening ("*Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort*" pagina 10), door het gebruik van een hoger mvt/etm op bestaande m2 BVO in de nieuwe situatie dan uit de aanwezige huidige gegevens is te herleiden. Huidig mvt/etm is 19,8, de berekening is gemaakt met 27,5 mvt/etm: het gemiddelde van de huidige (19,8 mvt/etm) en het maximale CROW kengetal (35,2 mvt/etm) voor een bouwmarkt. Dat geeft een verkeersgeneratie van 63 mvt/etm meer door toegevoegde activiteiten en verplaatsing.

Tabel A 3.3.2: Toename verkeersgeneratie de Rie, mvt/etm gemiddelde weekdag			
		per 100 m2 BVO	Verkeersgeneratie
Invulling	Omvang m2 BVO		
De Rie huidig	810	19.8	160
De Rie Lopikerpoort	810*	27.5	223
		Meegerekende toename mvt/etm	63

*Totaal BVO de Rie Lopikerpoort is 1360 m2, de toename van de verkeersgeneratie door de uitbreiding van 550 m2 BVO is berekend bij A-3.4 onderstaand.

Zoals in het bedrijfsprofiel van de Rie aangegeven, is er niet het voornemen om op



Lopikerpoort een “full service” bouwmarkt na te streven. In de berekeningen wordt dan ook niet uitgegaan van het minimale kengetal CROW voor een bouwmarkt (28,6 mvt/etm), maar is aansluiting gezocht bij de huidige situatie.

A-3.4. Toepassing reductiefactor uitbreiding bestaande detailhandel.

Op de uitbreiding in BVO is een reductiefactor toegepast, zoals beschreven en onderbouwd in “Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort” op pagina 9, 3.3.2. Als het zo simpel zou zijn dat een uitbreiding in BVO bij bestaande detailhandel een lineair gevolg zou hebben op het toenemen van het aantal bezoekers/klanten, zou elke detaillist zijn BVO morgen uitbreiden om de omzet te verhogen. De verplaatsing met uitbreiding van de Rie is binnen hetzelfde verzorgingsgebied en ook het type winkel wordt in principe niet gewijzigd (zie bijlage bij *bestemmingsplan Lopikerpoort; Bedrijfsprofiel de Rie*). Aannemelijk is dan ook dat er geen sprake zal zijn van een lineaire toename in verkeersbewegingen met de uitbreiding in m2 BVO. De toepassing van een reductiefactor op de verkeersgeneratie (en ook op de parkeerbehoefte) bij uitbreiding van BVO bij bestaande detailhandel is dan ook niet ongewoon.

Zoals in “Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort” uiteengezet, is de formule voor de berekening van de reductiefactor:

Reductiefactor op verkeersgeneratie = $1 - (\text{bestaande m2 BVO} / \text{m2 BVO na uitbreiding})$

Bij gebruik van deze berekening is bij een geringe uitbreiding de reductiefactor relatief groot en bij een grote uitbreiding is de reductiefactor relatief klein.

De reductiefactor toegepast in de Verkeersscan op de uitbreiding: $1 - (810/1360) = 1 - 0,59 = 0,41$.

Tabel A3.4: Lopikerpoort Verkeersgeneratie de Rie, mvt/etm gemiddelde weekdag					
		Kencijfers CROW/100 m2 BVO			Verkeersgeneratie
Invulling	m2 BVO	huidig	Max CROW	gemiddeld	gemiddelde
De Rie Lopikerpoort		19.8	35.2	27.5	
Bestaand	810			27.5	223
Uitbreiding	550			$27.5 \cdot 0,41 = 11,3$	62
				totaal	285

Bij het toepassen van een gereduceerde generatie van verkeersbewegingen op de uitbreiding, kan bovendien in aanmerking genomen worden hetgeen hierboven bij A-3.3.2 opgemerkt is over het presenteren van het huidige “ingedikte” assortiment: er is geen lineaire uitbreiding in BVO en uitbreiding assortiment.

Ook zullen de extra m2 BVO voor een deel een andere functie krijgen dan specifiek winkel. Aannemelijk is om ervan uit te gaan dat een uitbreiding in BVO voor extra “service-activiteiten” (zoals verhuur en reparatiewerkplaats) minder verkeersbewegingen zal genereren dan m2 BVO voor een bouwmarkt/winkel. Deze “service-functies” behoren doorgaans niet standaard tot een bouwmarkt.



Het gebruik van een reductie factor, zoals toegepast in "*Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort*", is dan ook realistisch en plausibel.

Samengevat:

Per saldo is in de berekening in de Verkeersscan rekening gehouden met een toename in verkeersbewegingen van 160 naar 285 mvt/etm per weekdag. Dat is een toename van ongeveer 78% in verkeersbewegingen door verplaatsing, uitbreiding in commerciële activiteiten (+63 mvt/etm) en uitbreiding in BVO (+62 mvt/etm).

Opmerking:

De toename in verkeersbewegingen (= potentiële klanten) is indirect een indicatie voor de mogelijk te verwachten toename in omzet. De berekende verkeersgeneratie voor de Rie op Lopikerpoort geeft, uitgaande van eigen ervaringscijfers en die uit de branche over klantbestedingen in een verzorgingsgebied (aantal mogelijk klanten) waarin de Rie gevestigd is, een zeer onwaarschijnlijke verwachting weer.

Bij toepassing van enkel de minimale CROW kengetallen voor een bouwmarkt is het beeld wat ontstaat, voor wat betreft mogelijk te behalen omzet/bedrijfseconomisch, onrealistisch. Met andere woorden: als de mogelijke omzet berekend wordt uitgaande van de berekende verkeersgeneratie, rekening houdend met de gemiddelde besteding per klant bij de Rie en het feit dat niet alle bezoekers kopende klanten zijn, lijkt het dat de berekende verkeersgeneratie in de Verkeersscan van de Rie op Lopikerpoort fors is overschat.

A-3.5 "Worst case"

Op pagina 11, 3.4 van de Verkeersscan wordt aangegeven waarom alle berekende aantallen mvt/etm als "worst case" situatie beschouwd kunnen worden. Ook in de tekst in de Verkeersscan is zowel bij de Rie als bij het Tuincentrum dit telkens aangegeven.



bijlage A-4: Tuincentrum, cijfers, berekeningen, aanvullende onderbouwing Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort.

A-4.1 Bepaling verdeling verkeersbewegingen Tuincentrum.

Tabel A4.1: verdeling verkeersbewegingen klanten Tuincentrum		
Herkomst	Route	Percentage
Noord	aanrijroute N210 uit richting IJsselstein – Lopikerpoort	35%
West	aanrijroute Lopikerweg oost uit richting Lopik	45%
Zuid	aanrijroute N210 uit richting Schoonhoven – Lopikerpoort	10%
Oost	aanrijroute Lopikerpoort uit richting Lopikerkapel	10%

Deze verdeling van verkeersbewegingen is gebaseerd op ervaringscijfers (en steekproefsgewijze vaststelling). De klanten uit Noord zijn voor een groot deel passanten die de locatie aandoen en ook klanten uit Schoonhoven en omstreken die "onderweg" zijn. Het merendeel van de klanten komt uit - of gaat naar - Lopik dorp via de Lopikerweg oost-westelijk, het Tuincentrum heeft overwegend een lokale functie en was van oudsher gevestigd nabij Lopik dorp.

A-4.2. Bepaling BVO Tuincentrum.

Tabel A4.2: BVO Tuincentrum Lopikerpoort	
Situatie	BVO m2
4.2.1. Tuincentrum planologisch mogelijk	5500-6500
4.2.2. Tuincentrum huidig	5395
4.2.3. Tuincentrum Lopikerpoort	3175

A-4.2.1. Bepaling BVO huidige planologische situatie Tuincentrum.

Op pagina 7/8 onder 3.2 van "Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort" wordt onderbouwd waarom het gebruikte aantal BVO van 5500-6500 m2 reëel geacht wordt.

- Volgens de CROW publicatie, waar naar verwezen wordt in de Verkeersscan, wordt de buitenruimte bij het type tuincentrum "groot tot middelgroot" geheel meegeteld.
- Er is, zoals vermeld in de Verkeersscan, aansluiting gezocht bij de "Structuurnota tuincentra 2.0" om de gangbare buitenruimte te vergelijken.

Aanvullend:

Volgens het vigerende bestemmingsplan kan er op het perceel van ongeveer 10.800 m2 met bestemming TC nu 1115 m2 bebouwd worden. Daarnaast is er een mogelijkheid om gebruik te maken van de algemene 20% regeling zoals ook opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Verordening Herijking 2016. Daarmee komt het aantal mogelijk te bebouwen m2 op 1338. Het is niet onrealistisch om uit te gaan van een mogelijke bebouwde BVO van 2500-2675 m2. Relatief zijn er weinig bouw m2 op het grote perceel; een efficiënte benutting van deze m2 is dan niet ongewoon. Andersom vraagt de beschikking tot weinig beschikbare bebouwde m2 een grotere buitenruimte om toch een bedrijfseconomisch verantwoorde bedrijfsvoering te kunnen exploiteren. De (huidige) bedrijfsvoering vindt praktisch geheel plaats in de openlucht, in de vorm van een "plantenmarkt".

Het gehele perceel van ongeveer 10.800 m2 heeft in het huidige bestemmingsplan de bestemming TC, en is daardoor in het geheel als potentiële buitenruimte voor een tuincentrum aan te merken. Rekening houdend met ruimte die nodig is voor infrastructuur/parkeren en dergelijke ("Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort" 3.2, tekst pagina 8) is slechts een klein gedeelte van het gehele perceel als buitenruimte opgenomen in de bepaling van het mogelijk aantal m2 BVO in de Verkeersscan.



Het gebruik in de Verkeersscan van 5500-6500 m2 BVO voor de mogelijke planologische invulling van het perceel binnen het vigerende bestemmingsplan is dan ook zeker plausibel en realistisch.

Bij het niet realiseren van plan Lopikerpoort is het niet onwaarschijnlijk en/of onrealistisch dat zich op het perceel een tuincentrum zal ontwikkelen met een BVO van 5500-6500 m2. In het plan Lopikerpoort wordt het onmogelijk gemaakt om een groot deel van het perceel te gebruiken voor de functie Tuincentrum. Er is dan ook een aanzienlijke afname in mogelijke m2 BVO voor de bestemming detailhandel/Tuincentrum.

Een minimale BVO van 5500 m2 geeft met het gemiddelde CROW kengetal voor een tuincentrum een verkeersgeneratie van 853 mvt/etm gemiddelde weekdag. Dat is 39 mvt/etm meer dan de totaal berekende verkeersgeneratie van het plan Lopikerpoort (814 mvt/etm).

De conclusie op pagina 2 en 11, 3.4 in "Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort": dat er bij uitvoering van plan Lopikerpoort sprake is van een mogelijke afname van verkeersbewegingen ten opzichte van de huidige planologische mogelijkheden, is dan ook juist.

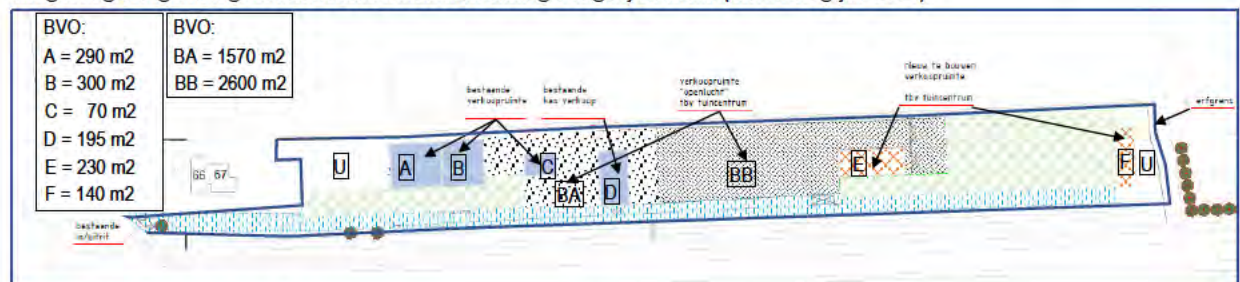
A-4.2.2. Bepaling BVO huidige situatie Tuincentrum.

Het aantal m2 BVO is als volgt (zie onderstaande afbeelding A-4.2.2 huidige BVO) :

- 1225 m2 BVO in bebouwing A t/m F.
 - 4170 m2 BVO in "open lucht" BA en BB, voor de verkoop van tuinplanten, (gezakte) grondproducten, potten/aardewerk en de verkoop van producten zoals tuinhuisjes, tuinkassen, speeltoestellen, tuinmeubels, tuinhout, bestrating en zwembaden.
- Totaal BVO komt daarmee op 5395 m2. Er is op het perceel met de huidige indeling nog ruimte voor een uitbreiding BVO bebouwd/open lucht van ongeveer 950 m2 (U).

Opmerking:

Een gedeelte van het aantal BVO in bebouwing en "openlucht" is gepland, er is in september 2019 een omgevingsvergunning verleend die deze uitbreiding mogelijk maakt (aanvraag juli 2019).



Afbeelding A-4.2.2 huidige BVO

A-4.2.3. Bepaling BVO Tuincentrum Lopikerpoort.

In "Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort" is gerekend met 3175 m2 BVO voor het Tuincentrum Lopikerpoort.

Hierbij is rekening gehouden met de ruimte die nodig is voor een andere functie dan detailhandel: de woning op de verdiepingvloer, maximaal 15% kantoor ruimte ten dienste van de functie, de houtwerkplaats en de ruimte die nodig is voor de opslag van vuurwerk. De buitenruimte voor het tuincentrum is meegerekend.

Ook de ruimte van de ondergeschikte functies zoals horeca en aanverwante detailhandel, zoals bloemenwinkel, zijn meegerekend ("Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort" pagina 8, 3.3.1.).



A-4.3 Bepaling verkeersgeneratie Tuincentrum.

In "Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort" op pagina 7, 3.2 wordt ingegaan op de verkeersgeneratie van de bestaande planologische invulling van het Tuincentrum. Op pagina 8, 3.3.1 de verkeersgeneratie van het tuincentrum Lopikerpoort. De kencijfers voor een tuincentrum zijn volgens CROW: Minimaal 14,1, maximaal 17,0 en gemiddeld 15,5 mvt/etm per 100 m2 BVO op een weekdag.

A-4.3.1. Verkeersgeneratie planologisch mogelijk Tuincentrum Lopikerweg oost 66/67.

Tabel A4.3.1: Verkeersgeneratie planologisch mogelijk Tuincentrum , Lopikerweg oost 66/67, mvt/etm gem. weekdag						
Invulling	m2 BVO	per 100 m2 BVO			Verkeersgeneratie op basis	
		minimaal	maximaal	gemiddeld	gemiddelde	minimaal
Tuincentrum planologisch	5500-6500	14.1	17.0	15.5	853-1008	776-917

Op pagina 7 van "Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort" bij 3.1 wordt ingegaan op het toepassen van de CROW normen en onderbouwd waarom in deze situatie uitgegaan kan worden van het toepassen van een gemiddelde situatie bij het toepassen van kengetalen.

In de Verkeersscan wordt dan ook gerekend met het gemiddelde van de kengetallen uit de CROW publicatie.

A-4.3.2. Verkeersgeneratie huidige situatie Tuincentrum Lopikerweg oost 66/67.

Tabel A4.3.2: Verkeersgeneratie Tuincentrum , Lopikerweg oost 66/67, mvt/etm gemiddelde weekdag						
Invulling	Omvang m2 BVO	per 100 m2 BVO			Verkeersgeneratie op basis	
		minimaal	maximaal	gemiddeld	gemiddelde	
Tuincentrum huidig	5395	14.1	17.0	15.5	836	

Uit gegevens van het huidige tuincentrum/locatie Lopikerweg oost 66/67 is te herleiden dat op dit moment sprake is van een verkeersgeneratie van maximaal 15,7 mvt/etm per 100 m2 BVO weekdag. Deze gegevens zijn gebaseerd op het maatgevende jaar 2018 en de maatgevende maand mei. De verkeersgeneratie van alle aanwezige/actieve functies in de maatgevende maand zijn meegeteld ("worst case" benadering).

Het gemiddelde CROW kengetal (15,5) voor een tuincentrum komt nagenoeg overeen. Bij de berekeningen wordt dan ook het gemiddelde CROW kengetal 15,5 mvt/etm voor een gemiddelde weekdag gebruikt.

Op pagina 7 van "Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort" bij 3.1 wordt ingegaan op het toepassen van de CROW normen en onderbouwd waarom in deze situatie uitgegaan kan worden van het toepassen van een gemiddelde situatie bij het toepassen van kengetalen.

A-4.3.3. Verkeersgeneratie Tuincentrum Lopikerpoort.

Tabel A4.3.3: Verkeersgeneratie Tuincentrum, Lopikerweg oost 66/67, mvt/etm gemiddelde weekdag						
Invulling	m2 BVO	per 100 m2 BVO			Verkeersgeneratie op basis	
		minimaal	maximaal	gemiddeld	gemiddelde	
Tuincentrum Lopikerpoort	3175	14.1	17.0	15.5	492	

Op pagina 7 van "Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort" bij 3.1 wordt ingegaan op het toepassen van de CROW normen en onderbouwd waarom in deze



situatie uitgegaan kan worden van het toepassen van een gemiddelde situatie bij het toepassen van kengetalen.

In de Verkeersscan wordt dan ook gerekend met het gemiddelde van de kengetallen uit de CROW publicatie.

A-4.3.4 "Worst case"

Op pagina 11, 3.4 van de Verkeersscan wordt aangegeven waarom alle berekende aantallen mvt/etm als "worst case" situatie beschouwd kunnen worden. Ook in de tekst in de Verkeersscan is zowel bij de Rie als bij het Tuincentrum dit telkens aangegeven

A-4.4 Wijziging verkeersstromen Tuincentrum Lopikerpoort.

Bij realisering van het Tuincentrum volgens plan Lopikerpoort wijzigen de aanrijroutes/verkeersstromen naar verwachting nagenoeg niet. Het tuincentrum blijft gevestigd op de huidige locatie. Het is aannemelijk dat de herkomst en aanrijroute van de bezoekers nagenoeg niet veranderen omdat de functie van tuincentrum niet gewijzigd zal worden. Er is alleen sprake van het toevoegen/uitbreiden van enkele ondergeschikte functies, zoals aan het Tuincentrum gerelateerde horeca. In de berekeningen van de verkeersstromen in de situatie van het Tuincentrum, zoals mogelijk gemaakt wordt in plan Lopikerpoort, is daarom uitgegaan van de herkomst/aanrijroute zoals herleid uit gegevens van de actuele situatie ("Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort" pagina 13, 4.1 en in deze bijlage onder A-4.1.



bijlage A-5: Wijzigingen verkeersgeneratie plan Lopikerpoort.

In deze bijlage A-5 wordt de wijziging/situatie Lopikerpoort met Tuincentrum en verplaatsing de Rie en hovenier (Verkeersscan 3.3, pagina 8 en verder) inzichtelijk gemaakt.

A-5.1 Verkeersgeneratie Lopikerpoort.

De totale verkeersgeneratie van het plan Lopikerpoort is in "Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort" berekend op 813 mvt/etm per gemiddelde weekdag; De Rie 285 mv/etm, Tuincentrum 492 mvt/etm en de hovenier 36 mvt/etm.

Op pagina 11, 3.4 van de Verkeersscan wordt samengevat waarom dit aantal verkeersbewegingen als "worst case" beschouwd kan worden. In werkelijkheid kan dan ook aangenomen worden dat het aantal te verwachten verkeersbewegingen in de praktijk minder zal zijn.

A-5.1.1 Omreken factor van week naar werkdag.

De berekende en gebruikte mvt (CROW en eigen gegevens) in de Verkeersscan en in de bijlages zijn de gemiddelde mvt per weekdag. Een werkdag is doorgaans maatgevend voor de spitsuren. De omrekenfactor kan per functie verschillen: bedrijven genereren doorgaans meer mvt op een werkdag dan detailhandel (ook in weekend geopend). Uit de gegevens van bijlage A-8 blijkt dat zowel de Rie als het tuincentrum 20-21% van het verkeer genereren op zaterdag. Uit tabel 1 en 2 van Figuur A-8-1 (bijlage A-8) kan berekend worden dat de factor week-werkdag voor de Rie en Tuincentrum ongeveer 1,12 is. Van de hovenier zijn geen eigen gegevens beschikbaar. Als omrekenfactor week-werkdag voor bedrijven in de categorie zoals een hovenier, wordt 1,3 als algemeen aannemelijk beschouwd. Bij bepaling van de gemiddelde mvt is geen rekening gehouden met de situatie van een koopavond en zondag openstelling. Er zijn van deze situatie geen gegevens beschikbaar omdat er in de huidige situatie bij beide bedrijven hiervan geen sprake is. Uit de praktijk blijkt dat, bij een koopavond en zondag openstelling, de verkeersgeneratie op een werkdag, met name in de spitsuren, afneemt: een deel van de bezoeken op een werkdag zal verschuiven naar de koopavond en koopzondag. In de branche "tuincentrum" en "bouwmarkt" is een koopavond en zondag openstelling algemeen gebruikelijk, zondag openstelling is in de Gemeente Lopik ook toegestaan. Om de verkeersbewegingen per gemiddelde werkdag te bepalen zouden de aangegeven mvt op een gemiddelde weekdag voor de Rie en Tuincentrum vermenigvuldigd kunnen worden met 1,12 en voor de hovenier met 1,3. Gelet op het bovenstaande over koopavond en zondag openstelling, de hoogte van de berekende omrekenfactor 1,12, de berekening van "worst case" mvt per weekdag in de Verkeersscan, is in de kruispunt analyse van de toekomstige verkeersgeneratie op Lopikerpoort uitgegaan van de berekende mvt op een gemiddelde weekdag omdat het aannemelijk is dat dit niet veel zal afwijken van de toekomstige praktijk.

A-5.2 Verdeling verkeersbewegingen Lopikerpoort.

De verkeersbewegingen, in totaal en in de maatgevende spitsuren N210, van de Rie, het Tuincentrum en de hovenier op Lopikerpoort zijn als volgt te verdelen naar herkomst/aanrijroute:

Tabel A-5.2: verdeling verkeersbewegingen, totaal en spitsuur Lopikerpoort							
Herkomst	Functie	Verkeersgeneratie mvt/etm weekdag	%	Aantal mvt totaal		Aantal mvt kruispunt	
				totaal	spits	totaal	spits
Noord 1 2 3	De Rie	285	60%	171	17,1	171	17,1
	Tuincentrum	492	35%	172,2	17,2	172,2	17,2
	Hovenier	36	30%	10,8	1,1	10,8	1,1
West 10 11 12	De Rie	285	20%	57	5,7		
	Tuincentrum	492	45%	221,4	22,1		
	Hovenier	36	30%	10,8	1,1		
Zuid 7 8 9	De Rie	285	10%	28,5	2,9	28,5	2,9
	Tuincentrum	492	10%	49,2	4,9	49,2	4,9
	Hovenier	36	30%	10,8	1,1	10,8	1,1
Oost 4 5 6	De Rie	285	10%	28,5	2,9	28,5	2,9
	Tuincentrum	492	10%	49,2	4,9	49,2	4,9
	Hovenier	36	10%	3,6	0,4	3,6	0,4
				813	81,3	523,8	52,5



Opmerkingen: Kleine verschillen door afrondingen. Hovenier gelijk verdeeld over Noord-West-Zuid, rest Oost, gebaseerd op werkgebied en woonadres ondernemer en personeel.
Maatgevend spitsuur N210 uit gebruikte tel gegevens Verkeersscan (bron "Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort" pagina 4, voetnoot).

A-5.2.1 Ochtendspits N210 Lopikerpoort.

In de ochtendspits N210 7.00-8.00 uur is de maatgevende richting 8 N210-Zuid: plan Lopikerpoort draagt niet bij aan de maatgevende richting. De verkeersgeneratie van plan Lopikerpoort is in de ochtendspits zeer gering (zie tabel 1 bijlage A-8: 3,2 % van de verkeersbewegingen tussen 8.00-9.00 uur) Het tuincentrum is tijdens de ochtendspits nog gesloten.

De ochtendspits N210 is niet maatgevend. De verkeersgeneratie van plan Lopikerpoort in de ochtendspits N210 kan daarom verder buiten beschouwing gelaten worden.

A-5.2.2 Avondspits N210 Lopikerpoort.

De avondspits N210 is maatgevend op het kruispunt, de maatgevende richting is N210-Noord:2. Algemeen gebruikte vuistregel: 10% van de verkeersgeneratie is in een maatgevend spitsuur. Uit tabel 1 en 2 van Figuur A-8-1 (bijlage A-8) blijkt dat de Rie gemiddeld 8,9% en het tuincentrum 8,2% van de verkeersbewegingen genereert in het maatgevende spitsuur N210. Er is gerekend met 10%. Uit genoemde tabel 1 en 2 blijkt ook dat de maatgevende uren van zowel de Rie als van het Tuincentrum buiten de ochtend- en avondspits zijn op de N210.

Uit tabel A.5.2 blijkt:

- De verkeersgeneratie van het plan Lopikerpoort bedraagt in het maatgevende avondspitsuur N210 17.00-18.00 uur in totaal 81,3 mvt.
- Het plan Lopikerpoort genereert in het maatgevende avondspitsuur op het kruispunt N210-Lopikerweg oost 52,5 verkeersbewegingen (ter indicatie: het totaal aantal verkeersbewegingen op het kruispunt in het maatgevende spitsuur is ongeveer 3700)

A-5.3 HB-matrix kruising N210-Lopikerweg oost in avondspits Lopikerpoort.

In april 2019 is er op de kruising N210-Lopikerweg oost nader onderzoek verricht naar de verkeersbewegingen in opdracht van de Provincie Utrecht¹. Uit de resultaten komt de onderstaande HB-matrix (Herkomst-Bestemming matrix) van het kruispunt in het maatgevend avondspitsuur.

In deze HB-matrix zijn de bovenstaande verkeersbewegingen uit tabel A.5.2 van plan Lopikerpoort opgenomen om deze te verduidelijken per richting.

Opmerking: De aangegeven verkeersbewegingen van plan Lopikerpoort in de HB-matrix A-5.3 kunnen niet geïnterpreteerd worden als toevoegingen op de kruising, immers zitten in de aangegeven intensiteiten uit het verkeersonderzoek ook de huidige gegenereerde mvt verwerkt van de Rie, op de huidige locatie en het huidige Tuincentrum op de Lopikerweg oost.

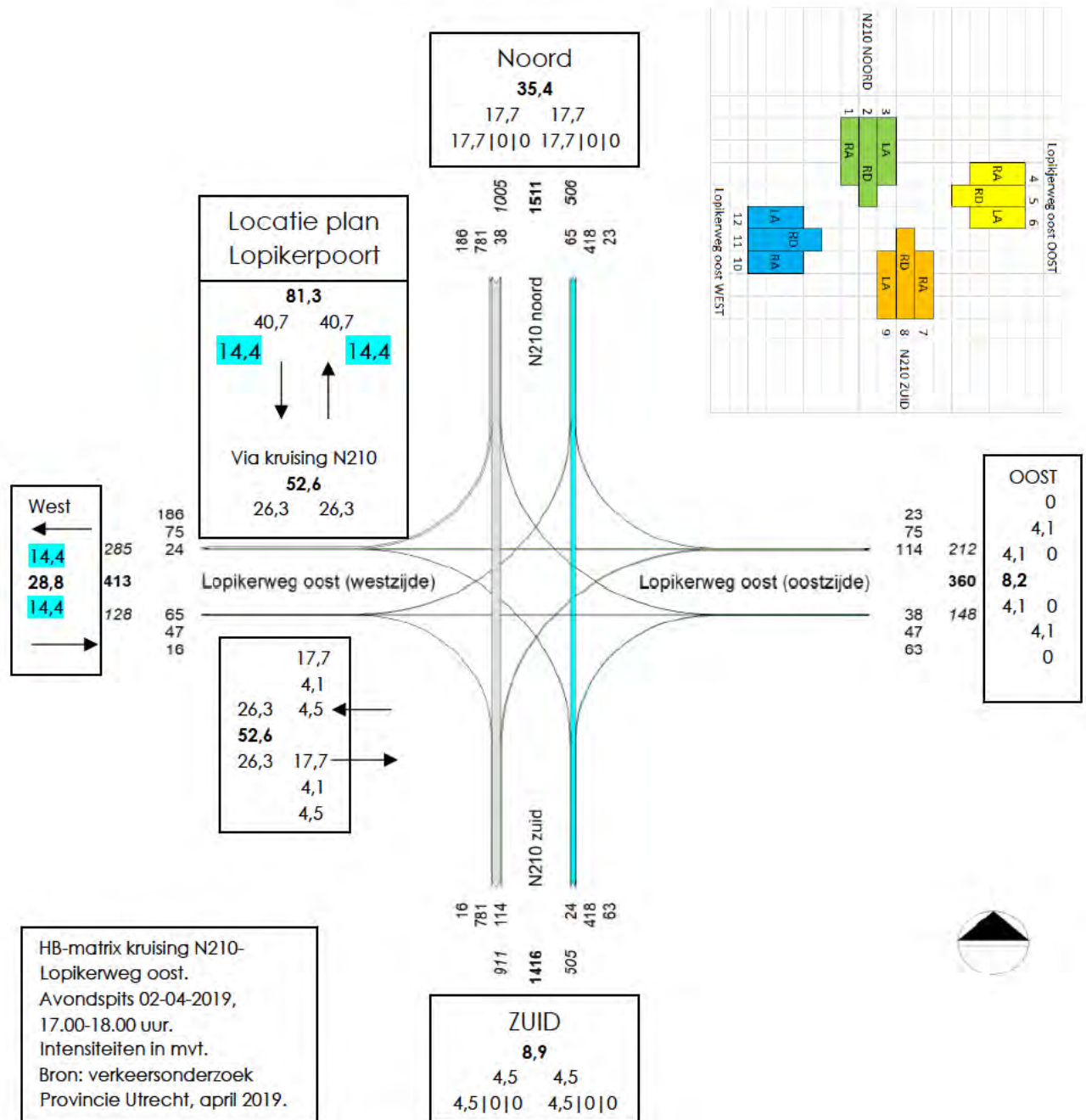
In bijlage A-6; Huidig Tuincentrum Lopikerweg oost 66/67 – Lopikerpoort wordt hier verder op ingegaan en is de wijziging inzichtelijk gemaakt.

1) In de verkeersscan (januari 2019) is gebruik gemaakt van de meest recente beschikbare tel gegevens van de Provincie Utrecht N210. De gegevens van het genoemde onderzoek van april 2019 zijn niet gebruikt.



A-5.3 HB-matrix kruising N210-Lopikerweg oost-avondspits mvt plan Lopikerpoort.

(Opmerking: kleine verschillen door afrondingen)



Samenvattend situatie plan Lopikerpoort:

- De verkeersgeneratie van het plan Lopikerpoort bedraagt in het maatgevende avondspitsuur N210 17.00-18.00 uur in totaal 81,3.
- Het plan Lopikerpoort genereert in het maatgevende avondspitsuur op het kruispunt N210-Lopikerweg oost 52,6 verkeersbewegingen (in het avondspitsuur op het kruispunt is het aanwezige verkeersbewegingen 3700)
- De maatgevende richting N210 in de avondspits is richting 2. Plan Lopikerpoort genereert geen verkeersbewegingen op de maatgevende richting.
- Richting Noord 1 (rechtsaf) en richting 2 (rechtdoor) gebruiken een gedeelde rijbaan. Plan Lopikerpoort genereert 17,7 mvt in de avondspits op richting 1. Gemiddeld elke 3 a 4 minuten 1 auto die afslaat. In de praktijk zal dit geringe aantal "meelopen" met het verkeer op richting 2 en geen significant oponthoud veroorzaken op de maatgevende richting N210-Noord: 2.



bijlage A-6: Wijzigingen verkeersgeneratie omliggend wegennet, Huidig Tuincentrum Lopikerweg oost 66/67 - Lopikerpoort.

In deze bijlage A-6 wordt het *verschil* in verkeersgeneratie tussen de huidige situatie Tuincentrum Lopikerweg oost 66/67 en plan Lopikerpoort inzichtelijk gemaakt.

A-6.1 Verkeersgeneratie Huidige situatie-Lopikerpoort.

Als aanvulling op “*Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort*” wordt in deze bijlage de wijziging van verkeersstromen, de wijziging van verkeersbewegingen op het omliggende wegennet in totaal en in het maatgevende spitsuur N210, inzichtelijk gemaakt. De huidige situatie (Tuincentrum Lopikerweg oost 66 en de Rie op de huidige locatie Lopikerweg oost 89) wordt vergeleken met plan Lopikerpoort.

Er wordt gebruik gemaakt van de gegevens uit bijlage A-3, A-4 en onderstaande tabel A-6.2.

De daarin berekende verkeersgeneratie bedraagt:

- De Rie locatie Lopikerweg oost 89: 160 mvt/etm weekdag.
- Tuincentrum huidige situatie Lopikerweg oost 66/67: 836 mvt/etm weekdag.
- Lopikerpoort: 813 mvt/etm weekdag (285 mvt/etm de Rie, 492 mvt/etm Tuincentrum en 36 mvt/etm hovenier).

A-6.1.1 Omreken factor van week naar werkdag.

De berekende en gebruikte mvt (CROW en eigen gegevens) in de Verkeersscan en in de bijlages zijn de gemiddelde mvt per weekdag. Een werkdag is doorgaans maatgevend voor de spitsuren. De omrekenfactor kan per functie verschillen; bedrijven genereren doorgaans meer mvt op een werkdag dan detailhandel (ook in weekend geopend). Uit de gegevens van bijlage A-8 blijkt dat zowel de Rie als het Tuincentrum 20-21% van het verkeer genereren op zaterdag. Uit tabel 1 en 2 van bijlage A-8 kan berekend worden dat de factor week-werkdag voor de Rie en Tuincentrum ongeveer 1,12 is. Van de hovenier zijn geen eigen gegevens beschikbaar. Als omrekenfactor week-werkdag voor bedrijven, in de categorie zoals een hoveniersbedrijf, wordt 1,3 als algemeen aannemelijk beschouwd. Bij bepaling van de gemiddelde mvt is geen rekening gehouden met de mogelijkheid van een koopavond en zondag openstelling. Van deze situatie zijn geen gegevens beschikbaar omdat in de huidige praktijk, bij beide bedrijven, hiervan geen sprake is. Uit de praktijk blijkt dat, bij een koopavond en zondag-openstelling, de verkeersgeneratie op een werkdag afneemt; een deel van de bezoeken op een werkdag zal verschuiven naar de koopavond en koopzondag. In de branche “tuincentrum” en “bouwmarkt” is een koopavond en zondag-openstelling algemeen gebruikelijk. Zondag-openstelling is in de Gemeente Lopik ook toegestaan. Gelet op het bovenstaande over koopavond en zondag-openstelling, de hoogte van de berekende omrekenfactor 1,12, de berekening van “worst case” mvt per weekdag in de Verkeersscan, is in de kruispunt analyse van de toekomstige verkeersgeneratie op Lopikerpoort uitgegaan van de berekende mvt op een gemiddelde weekdag omdat het aannemelijk is dat dit niet veel zal afwijken van de toekomstige praktijk. Om de verkeersbewegingen per gemiddelde werkdag te bepalen zouden de aangegeven mvt op een gemiddelde weekdag voor de Rie en Tuincentrum vermenigvuldigd kunnen worden met 1,12 en voor de hovenier met 1,3.



A-6.2 Wijzigingen verkeersbewegingen totaal en spits N210 Huidige situatie-Lopikerpoort.

De wijzigingen in verkeersbewegingen op het omliggende wegennet: in totaal, in het maatgevende spitsuur N210 en specifiek op de kruising N210-Lopikerweg oost, zijn als volgt te verdelen naar herkomst/aanrijroute:

Tabel A-6.2: wijziging verkeersbewegingen, totaal en spitsuur huidig/Lopikerpoort							
Herkomst	Functie	wijziging mvt	%	Aantal mvt totaal		Aantal mvt kruispunt	
				totaal	spits	totaal	spits
Noord	De Rie	160 285 = 125	60%	75	7,5	75	7,5
	Tuincentrum	836 492 = -344	35%	-120,4	-12,0	-120,4	-12,0
	Hovenier	36 36 = 0	30%	0	0	0	0
West	De Rie	160 285 = 125	20%	25	2,5		
	Tuincentrum	836 492 = -344	45%	-154,8	-15,4		
	Hovenier	36 36 = 0	30%	0	0		
Zuid	De Rie	160 285 = 125	10%	12,5	1,3	12,5	1,3
	Tuincentrum	836 492 = -344	10%	-34,4	-3,4	-34,4	-3,4
	Hovenier	36 36 = 0	30%	0	0	0	0
Oost	De Rie	160 285 = 125	10%	12,5	1,3	12,5	1,3
	Tuincentrum	836 492 = -344	10%	-34,4	-3,4	-34,4	-3,4
	Hovenier	36 36 = 0	10%	0	0	0	0
Totalen mvt				-219,0	-21,9	-89,2	-8,9

Opmerkingen:

Kleine verschillen door afrondingen. Hovenier blijft ongewijzigd: geen wijzigen in werkwijze, werkgebied en woonadres ondernemer etc. Het werk wordt op locatie bij de klant uitgevoerd.

Maatgevend spitsuur N210 uit gebruikte tel gegevens Verkeersscan (bron "Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort" pagina 4, voetnoot).

A-6.2.1 Ochtendspits N210 Huidige situatie-Lopikerpoort.

In de ochtendspits N210 7.00-8.00 uur is de maatgevende richting 8 N210-Zuid: plan Lopikerpoort draagt niet bij aan de maatgevende richting. De wijziging van verkeersgeneratie door plan Lopikerpoort is in de ochtendspits zeer gering (tabel 1 en 2, bijlageA-8: 3,2 % van de verkeersbewegingen tussen 8.00-9.00 uur). Het Tuincentrum is gesloten. De ochtendspits N210 is niet maatgevend.

De verkeersgeneratie van plan Lopikerpoort in de ochtendspits N210 kan daarom verder buiten beschouwing gelaten worden.

A-6.2.2 Avondspits N210 Huidige situatie-Lopikerpoort.

De avondspits N210 is maatgevend op het kruispunt, de maatgevende richting is N210-Noord:2. Algemeen gebruikte vuistregel: 10% van de verkeersgeneratie is in een maatgevend spitsuur. Uit tabel 1 en 2, bijlageA-8 blijkt dat de Rie gemiddeld 8,9% en het Tuincentrum 8,2% van de verkeersbewegingen genereert in het maatgevende spitsuur N210. Er wordt gerekend met 10%. Uit genoemde tabel 1 en 2 blijkt ook dat de maatgevende uren van zowel de Rie als van het Tuincentrum buiten de ochtend- en avondspits zijn op de N210.

Uit tabel A-6.2 blijkt:

- Het aantal verkeersbewegingen op het omliggende wegennet neemt af in het maatgevende avondspitsuur N210-17.00-18.00 uur met in totaal 21,9.
- De afname in het maatgevende avondspitsuur op het kruispunt N210-Lopikerweg oost is 8,9.



A-6.3 HB-matrix kruising N210-Lopikerweg oost in avondspits Huidige situatie-Lopikerpoort.

In april 2019 is op de kruising N210-Lopikerweg oost nader onderzoek verricht naar de verkeersbewegingen in opdracht van de Provincie Utrecht¹. Uit de resultaten komt de onderstaande HB-matrix van het kruispunt in het maatgevend avondspitsuur.

In deze HB-matrix is de bovenstaande afname van verkeersbewegingen uit tabel A-6.2 opgenomen om deze te verduidelijken per richting.

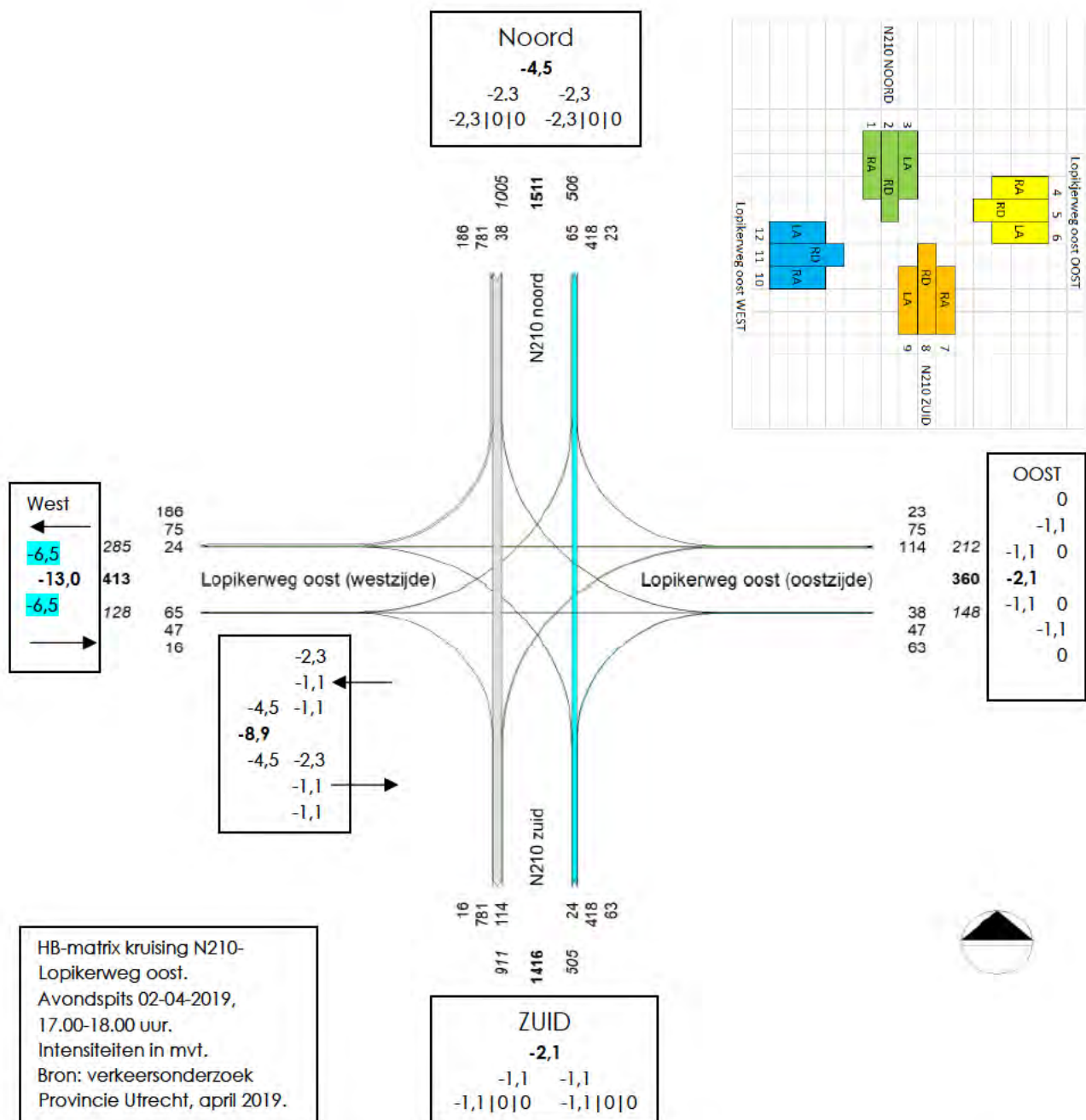
De aangegeven verkeersbewegingen geven de afname weer: plan Lopikerpoort t.o.v. huidige situatie de Rie Lopikerweg oost 89 en Tuincentrum Lopikerweg oost 66/67.

1) In de Verkeerscan (januari 2019) is gebruik gemaakt van de meest recente beschikbare tel gegevens van de Provincie Utrecht N210. De gegevens van het genoemde onderzoek van april 2019 zijn niet gebruikt.



A-6.3 HB-matrix kruising N210-Lopikerweg oost avondspits, mvt afname

Lopikerpoort-Huidige situatie. (Opmerking: kleine verschillen door afrondingen)



Samenvattend toename plan Lopikerpoort t.o.v. huidige situatie:

- Het aantal verkeersbewegingen op het omliggende wegennet neemt af in het maatgevende avondspitsuur N210-17.00-18.00 uur met in totaal 21,9.
- De afname in het maatgevende avondspitsuur op het kruispunt N210-Lopikerweg oost is 8,9.
- De maatgevende richting N210 in de avondspits is richting 2: er is geen toename op de maatgevende richting.
- Richting 1 en 2 gebruiken een gedeelde rijbaan, er is een afname in het avondspitsuur van 2,3 mvt in richting 1.
- Het aantal verkeersbewegingen in het spitsuur op de Lopikerweg oost-West neemt af met 6,5.



bijlage A-7: Verkeersafwikkeling Locatie Lopikerpoort.

7.1 Huidige verkeersafwikkeling Tuincentrum Lopikerweg oost 66/67.

De huidige in/uitrit van perceel Tuincentrum Lopikerweg oost 66/67 sluit formeel aan op de (kruising) Provincialeweg N210. Het fietspad naar industrieterrein de Copen gebruikt praktisch hetzelfde weg-vlak. Ten tijde van de aanleg van deze fietsverbinding naar de Copen is in overleg met de verkeerkundige van de Provincie Utrecht de huidige inrit vormgegeven. De uitvoering van de inrit is met klinkers, het fietspad is uitgevoerd met asfalt, om deze twee visueel te onderscheiden. Rechtsaf vanuit de inrit richting Lopikerweg oost-westelijk is haaks uitgevoerd om de opdraai/uitrij snelheid te verminderen. De voorrangssituatie met de N210 is geregeld door middel van "haaiantanden". In de huidige situatie is de ontsluiting voor bezoekers te benoemen als "acceptabel maar niet optimaal". De onderstaande afbeelding geeft de actuele situatie weer, met daarnaast de richting nummering ter verduidelijking.



Figuur A7-1 (foto; Google, bewerkt)

7.1.1 Bezoekers

De verkeersafwikkeling geeft gedurende de dag geen probleem. De wachttijden zijn te verwaarlozen (gebaseerd op dagelijkse ervaring en waarneming). De aankomende en vertrekkende bezoekers kunnen, mede gebruikmakend van de "roodlicht periodes" van de aanwezige VRI (Verkeer Regel Installatie) op het kruispunt, redelijk vlot en veilig de locatie bereiken en verlaten. Daarnaast geldt het "beleefdheid beginsel"; bezoekers en weggebruikers geven elkaar de ruimte bij op- en afrijden.

7.1.2 Vrachtverkeer

De bevoorrading vindt voornamelijk plaats met vrachtwagens. Zowel enkel motorwagens, trailers en combinaties met aanhanger. Het bevoorradend vrachtverkeer komt doorgaans via N210-Noord en slaat rechtsaf (richting 1) naar de Lopikerweg. De indraai naar de locatie kan dan niet ineens gemaakt worden. In de praktijk wordt de "Graafdijk" vóóruit ingestoken en dan achteruit over het kruispunt/de Lopikerweg oost -WEST en fietspad, achteruit het terrein op. Ook vrachtverkeer uit de richting N210-zuid (richting 6) gebruikt veelal dezelfde manoeuvre; direct indraaien in de inrit is te krap voor een trailer en combinatie met aanhanger. Bij het verlaten van de locatie, dit is weliswaar vóóruit, blokkeert de gehele arm Lopikerweg oost West (richting 10,11 en 12).



In onderstaande afbeelding is dit aangegeven. Ondanks het feit dat er nog nooit een incident heeft plaatsgevonden, is deze situatie verre van veilig. Ook de doorstroming op het kruispunt wordt door zowel het aankomende als vertrekkende vrachtverkeer belemmerd.



Figuur A7-2 Aankomend vrachtverkeer.



Figuur A7-3 Vertrekkend vrachtverkeer.

7.2 Verkeersafwikkeling Lopikerpoort

De nieuw te realiseren in/uitrit van plan Lopikerpoort wordt zoveel mogelijk richting west verplaatst. Formeel sluit de nieuwe ontsluiting dan aan op de Lopikerweg oost.

Verbeterpunten ontsluiting plan Lopikerpoort t.o.v. huidige situatie:

- De directe aansluiting van de in/uitrit op de (kruising) N210 vervalt.
- De afstand kruising N210-in/uitrit wordt vergroot. Het overzicht verbeterd en de opstelruimte voor het verkeer vanaf Lopikerpoort richting oost (richting 10,11 en 12) neemt toe.
- Het fietspad richting de Copen kruist niet meer met de in/uitrit.
- De inrichting op eigen terrein is zodanig dat vrachtverkeer in 1 keer vooruit het terrein op kan en ook vooruit er weer af. Achteruit manoeuvres op het kruispunt zijn niet meer nodig.

Parkeren, laden en lossen vindt geheel op eigen terrein plaats.

De onderstaande afbeelding geeft een indruk van de nieuwe situatie met plan Lopikerpoort.





Figuur A7-4 Aankomend/vertrekkend vrachtverkeer Lopikerpoort.

7.2.1 Bezoekers Lopikerpoort

De opstelruimte voor het kruispunt vergroot. Het overzicht van het geheel verbetert. De aankomende en vertrekkende bezoekers kunnen, mede gebruikmakend van de "roodlicht periodes" van de aanwezige VRI (verkeer regel installatie) op het kruispunt, eenvoudiger en vlotter de locatie bereiken en verlaten. Bij een eventuele wachtrij voor het kruispunt geldt ook het "beleefdheid beginsel"; bezoekers en weggebruikers geven elkaar de ruimte bij op- en afrijden.

7.2.2 Vrachtverkeer Lopikerpoort

Vrachtwagens kunnen de locatie vooruit bereiken en vooruit verlaten. Achteruit manoeuvres over het kruispunt en fietspad zijn niet meer nodig. De breedte van de in/uitrit maakt het niet mogelijk dat tegelijkertijd een vrachtwagen het terrein kan opdraaien en verlaten.

7.2.3 Verkeersafwikkeling Lopikerpoort in het maatgevende uur.

Voor de verkeersgeneratie van Lopikerpoort is het maatgevende uur op een werkdag tussen 14.00-15.00 uur (figuur A-8-2, bijlage A-8: "Bepaling verkeersgeneratie verdeling per uur de Rie en Tuincentrum"). De maximaal berekende verkeersgeneratie in dat maatgevende uur is 123 mvt. De Rie geeft 28 mvt, het tuincentrum 95 mvt. Daarvan gaat respectievelijk 22,4 (80%) en 52,3 (55%) mvt over het kruispunt N210, totaal 74,7 mvt. Dat is ongeveer 37 à 38 auto's, ongeveer elke 1,5 minuut 1. Rechtsaf richting 1 op de N210 is dit 13,4 (60% van 22,4 mvt) en 18,3 mvt (35% van 52,3 mvt) totaal 31,7 mvt. Dat is ongeveer 15 à 16 auto's, ongeveer elke 4 minuten 1 auto die rechts afslaat.

De verkeersgeneratie op de Lopikerweg oost- westelijk is in het maatgevende uur van Lopikerpoort 5,6 plus 42,8 mvt, totaal 48,4 mvt. Dat zijn zo'n 24 auto's; ongeveer elke 2,5 minuut één auto die Lopikerpoort bezoekt of verlaat.

De verkeersafwikkeling geeft naar verwachting dan ook geen problemen op het omliggende wegennet omdat het maatgevende uur van Lopikerpoort niet samenvalt met het maatgevende spitsuur N210 en/of Lopikerweg oost (zie Verkeersscan bijlage 1 en 2; verkeerstellingen).



7.2.4 Verkeersafwikkeling Lopikerpoort in spitsuren N210.

De bijdrage (=afname) van het plan Lopikerpoort aan het maatgevende avondspitsuur N210 is uitgewerkt in bijlage A-6 "*Kruispunt analyse, Huidig Tuincentrum Lopikerweg oost 66/67 - Lopikerpoort*".

Uit de genoemde kruispuntanalyse kan geconcludeerd worden dat de afname van verkeersbewegingen door plan Lopikerpoort de doorstroming in het avondspitsuur N210 niet of nauwelijks zal beïnvloeden. De afname van het aantal gegenereerde verkeersbewegingen in de avondspits is gezien het al aanwezige aantal verkeersbewegingen op de kruising zeer gering. Er is geen bijdrage aan de maatgevende richting in het avondspitsuur op de kruising (Noord - richting 2)¹.

7.2.5 Verkeersafwikkeling Lopikerpoort in spitsuren Lopikerweg oost.

De afname aan verkeersbewegingen op de Lopikerweg oost – westelijk is volgens de kruispunt analyse in bijlage 7 in het maatgevende avondspitsuur 13,0 mvt. Dat zijn gemiddeld 6 a 7 aankomende en vertrekkende auto's per uur minder die Lopikerpoort bezoekt of verlaat uit of van richting Lopikerweg oost-westelijk. Dit geringe aantal auto's zal naar verwachting praktisch geen gevolgen hebben voor de doorstroming op de Lopikerweg oost-westelijk en evenmin op de wachttijden bij in- en uitrijden. Ook deze aankomende en vertrekkende bezoekers kunnen, mede gebruikmakend van de "roodlicht periodes" van de aanwezige VRI op het kruispunt, vlot en veilig de locatie bereiken en verlaten. Daarnaast geldt ook hier het "beleefdheid beginsel"; bezoekers en weggebruikers geven elkaar de ruimte bij op- en afrijden.

¹ Op de N210 vanuit de noordelijke richting zijn in de avondspits al jaren bijna dagelijks files. Er wordt door de Provincie Utrecht (voorjaar 2019) onderzoek gedaan naar mogelijke verbeteringen/oplossingen voor de doorstroming op het kruispunt N210-Lopikerweg oost.



bijlage A-8: Bepaling verkeersgeneratie verdeling per uur de Rie en Tuincentrum.

De percentages in tabel 1 en 2 zijn gebaseerd op gegevens uit de administratie van de afgelopen jaren van beide bedrijven. Aan te nemen is dat deze percentages representatief zijn voor de situatie Lopikerpoort, omdat het type winkel van de Rie en het Tuincentrum niet veel zal wijzigen.

De gegevens uitgewerkt in mvt per uur verdeeld over de weekdays zijn terug te vinden in "Tabel 1" (de Rie) en "Tabel 2" (Tuincentrum) van figuur A-8-1, zie hieronder.

De Rie

Huidige locatie lopikerweg oost 89

Tabel 1

gemiddeld aantal mvt per dag uitgewerkt per uur 2017, maatgevende maand is juli

	Klanten	mvt/etm	weekdag	8>9	9>10	10>11	11>12	12>13	13>14	14>15	15>16	16>17	17>18		
MAANDAG	89	178	15,8%	6	3,4%	14	7,9%	20	11,2%	24	13,5%	20	11,2%	16	9,0%
DINSDAG	91	182	16,2%	6	3,3%	18	9,9%	24	13,2%	20	11,0%	16	8,8%	20	11,0%
WOENSDAG	90	180	16,0%	8	4,4%	16	8,9%	20	11,1%	16	8,9%	18	10,0%	20	11,1%
DONDERDAG	91	182	16,2%	6	3,3%	18	9,9%	22	12,1%	24	13,2%	20	11,0%	16	9,0%
VRIDAG	88	176	15,7%	10	5,7%	16	9,1%	18	10,2%	20	11,4%	18	10,2%	16	9,1%
ZATERDAG	113	226	20,1%	12	5,3%	28	12,4%	26	11,5%	30	13,3%	38	16,8%	34	15,0%
TOTAAL P/WEEK	562		100,00%	48		110		130		140		134		122	
verkeerbewegingen p/w		1124		96		220		260		280		268		244	

Tuincentrum

3.2 verkeersscan huidige mogelijke planologische invulling 1008 mvt/etm gemiddelde weekdag

Tabel 2

gemiddeld aantal mvt per dag uitgewerkt per uur, maatgevende maand is mei (percentages uit statistische gegevens 2017)

		mvt/etm	weekdag	8>9	9>10	10>11	11>12	12>13	13>14	14>15	15>16	16>17	17>18									
MAANDAG		1118	15,8%	0	91	8,2%	114	10,2%	137	12,2%	148	13,3%	160	14,3%	125	11,2%	137	12,2%	114	10,2%	91	8,2%
DINSDAG		1044	14,8%	0	91	8,7%	113	10,9%	125	12,0%	125	12,0%	125	12,0%	136	13,0%	148	14,1%	102	9,8%	79	7,6%
WOENSDAG		1099	15,6%	0	79	7,2%	79	7,2%	136	12,4%	170	15,5%	147	13,4%	159	14,4%	136	12,4%	113	10,3%	79	7,2%
DONDERDAG		1018	14,4%	0	69	6,7%	92	9,0%	126	12,4%	126	12,4%	126	12,4%	137	13,5%	126	12,4%	126	12,4%	92	9,0%
VRIDAG		1291	18,2%	0	103	8,0%	126	9,7%	149	11,5%	149	11,5%	171	13,3%	194	15,0%	171	13,3%	114	8,8%	114	8,8%
ZATERDAG		1485	21,1%	0	125	8,4%	125	8,4%	159	10,7%	227	15,3%	272	18,3%	249	16,8%	193	13,0%	136	9,2%	0	0,0%
TOTAAL P/WEEK			100,00%																			
verkeerbewegingen p/w		7055		0	558	649	831	944	1001	1001	910	706	456									

Aanvulling verkeersscan Lopikerpoort

Verdeling van bezoekers per weekdag, huidige situatie

Weekdag	TC	de Rie
maandag	15,9%	15,8%
dinsdag	14,8%	16,2%
woensdag	15,6%	16,0%
donderdag	14,4%	16,2%
vrijdag	18,3%	15,7%
zaterdag	21,1%	20,1%
zondag	0,0%	0,0%
weektotaal	100,00%	100,00%



Figuur A-8-1 (boven) en Figuur A-8-2 (onder)

Toekomstig LopikerPoort

Met de percentages uit tabel 1 en tabel 2 kan samen met de berekende verkeersgeneratie in de verkeersscan Lopikerpoort bij 3.3.1 en 3.3.2 onderstaand overzicht gemaakt worden.

Dubbel bezoek is niet verwerkt/in mindering gebracht.

De Rie
TC
Maatgevende uur
Maatgevende uur

				8-9		9-10		10-11		11-12		12-13		13-14		14-15		15-16		16-17		17-18								
MAANDAG	11	0	11	25	45	69	35	56	91	43	67	109	35	72	108	32	78	110	32	61	93	39	67	106	35	56	91	28	45	73
DINSDAG	11	0	11	32	45	76	43	56	98	35	61	97	28	61	90	28	61	90	35	67	102	43	72	115	39	50	89	28	39	67
WOENSDAG	14	0	14	28	39	67	35	39	74	39	67	106	35	83	119	28	72	101	32	78	110	35	67	102	39	56	95	32	39	71
DONDERDAG	11	0	11	32	33	65	39	45	84	43	61	104	35	61	97	28	61	90	35	67	102	39	61	100	39	61	97	25	45	69
VRIDAG	18	0	18	28	50	78	32	61	93	35	72	108	35	72	108	32	83	115	28	95	123	35	83	119	39	56	95	28	56	84
ZATERDAG	21	0	21	50	61	111	46	61	107	53	78	131	67	111	179	67	134	201	60	122	183	35	95	130	0	67	67	0	0	0
	85			468			548			655			700			706			713			672			533			365		

3.3.1 Tuincentrum.

Invoering plan Lopikerpoort	omvang m2 BVO	minimaal	maximaal	gemiddeld	Verkeersgeneratie op basis gemiddelde
TC	3175	14,1	17,0	15,5	493
Tabel: Verkeersgeneratie invulling plan Lopikerpoort TC (mvt per etmaal voor een gemiddelde weekdag)					

3.3.2 De Rie Uzerwaren en Gereedschappen.

Invoering plan Lopikerpoort	omvang m2 BVO	Cijfers berekend per 100m2 BVO	huidig	CROW maximaal	gemiddeld	Verkeersgeneratie op basis gemiddelde
De Rie Uzerwaren en gereedschappen bestaand	810		19,8	35,2	27,5	223
uitbreiding	550				27,5 x 0,41 = 11,3	62
					totaal	285
Tabel: Verkeersgeneratie invulling plan Lopikerpoort De Rie Uzerwaren & Gereedschappen (mvt per etmaal voor een gemiddelde weekdag)						



[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 1 oktober 2019 16:30
Aan: [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]
Onderwerp: RE: N210 BP Lopikerpoort

Hoi [REDACTED],

In de tweede zin van mijn onderstaande mail heb ik het over een toegevoegde locatie, maar dat hoort bij een andere ontwikkeling (Lopikerweg Oost 60/64). Ik heb ze door elkaar gehaald.
Excuus, je kan die zin dus schrappen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
06 [REDACTED]

Beleidsmedewerker RO | Projectcoördinator Ruimtelijke Agenda Gemeenten - Regio Oost
Team Gemeentelijke Ruimtelijke Ontwikkeling (GRO)
Afdeling Fysieke leefomgeving
Provincie Utrecht

[Ruimtelijke Agenda's](#) | [PRS/PRV viewer](#) | [Website Provincie Utrecht](#)

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 1 oktober 2019 15:29
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: RE: N210 BP Lopikerpoort

Hallo [REDACTED],

[REDACTED] In het ontwerpbestemmingsplan lees ik hier niets over terug en heb hier ook eerder geen informatie gekregen.
Zou dit iets kunnen zijn i.r.t. de toegevoegde locatie van de veldschuur langs de N210, nemen ze die hierin mee?
Vraag 1. is over welke vergunning ze het hebben. Anders is er geen zinnig woord te zeggen over die 5.500 m2 bvo.

[REDACTED]

In het bestemmingsplan zijn geen bvo's opgenomen, maar is een maximum gesteld aan het te bebouwen oppervlak van het bestemmingsvlak/terrein (*terreinoppervlak*; m.a.w. de footprint). Planologisch is er nu een max 1.115 m2 aan bebouwd *terreinoppervlak* aan Tuincentrum, met twee bedrijfswoningen mogelijk op het kavel.
De te verplaatsen gereedschappenhandel De Rie (andere zijde van de kruising) mag nu max. 505 m2 *terreinoppervlak* bebouwen.

In theorie zou het voor een deel van het gebouw mogelijk kunnen zijn om met een verdieping te werken waardoor het max. vloeroppervlak (bvo's) zou toenemen. Dit is echter gelet op de functie en de max. bouwhoogte van 10 meter en vooral max. goothoogte van 3,5 meter, wel onwaarschijnlijk.

Kan je hiermee voldoende uit de voeten?

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
06 [REDACTED]

Van: [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: donderdag 26 september 2019 08:48
Aan: [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>; [redacted]
<[redacted]@provincie-utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: N210 BP Lopikerpoort

Beste allen,

Bijgevoegd de nieuwe verkeersparagraaf voor het bestemmingsplan Lopikerpoort.

Ik heb er even diagonaal doorheen gelezen. Wat mij opvalt is dat er weer gerekend wordt met de 5500m2 BVO die volgens hen mogelijk is. Daarop is ook de huidige verkeersgeneratie gebaseerd zijnde zo'n 900 auto's per dag. Naar mijn informatie zijn er op dit moment echt niet zoveel bewegingen. Simpel gezegd. Als het tuincentrum 10 uur per dag open is dan betekent dat dat zij 90 auto bewegingen per uur produceren. Echter de keren dat ik er nu geweest ben, staat er amper een auto.

Vragen aan jullie:

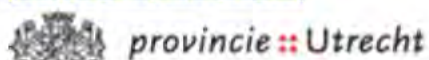
- @ [redacted] (PU); @ [redacted] (PU): Kan er gerekend worden met 5500m2 terwijl dat nu niet gerealiseerd is maar waar ze wel vergunning voor zeggen te hebben.
- @ [redacted] (PU); @ [redacted] (PU): Klopt het dat dit planologisch op dit moment mogelijk is?
- @ [redacted] (PU): wil jij de werkelijke verkeerssituatie nog eens peilen. Zien wij 900 autobewegingen daar? En wat betekent dit voor het kruispunt. Kijkend naar de nieuwe berekeningen. Wat betekent dit voor kruispunt Graaf?

[redacted] Het is namelijk zo dat ik gisteren aan de verkeerskundig van Lopik vroeg wat de stand van zaken was m.b.t. het BP en dat er werd gemeld dat het klaar was en gereed voor de raad. In de tussentijd zijn wij helemaal niet meer aangehaakt. De verkeerskundige van Lopik heeft akkoord gegeven op de verkeersparagraaf.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06 [redacted] | 030 258 [redacted]
[redacted]@provincie-utrecht.nl
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht



[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 2 oktober 2019 11:18
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: N210 BP Lopikerpoort

Aanvulling voor jou:

We zeiden eerder dat mogelijk de linksaf richting vanaf N210 zuid weggehaald kan worden om ruimte te maken voor 2x2. Dat kan wel, maar alleen als we het onaantrekkelijk en te moeilijk maken om linksaf te slaan. Dit wordt lastiger als we een bestemming tegen het kruispunt aan hebben zoals het bestemmingsplan beschrijft. Je kan meer burgerlijke ongehoorzaamheid verwachten.

Ze stellen nu dat er een afname van verkeer is (die ik moeilijk te geloven vind), maar als het een toename is dan moeten we hier rekening mee houden bij de kwestie van de linksaffer.

Met vriendelijke groet,

ing. [REDACTED]
Beleidsadviseur Verkeersinformatie

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 2 oktober 2019 11:12
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: RE: N210 BP Lopikerpoort

Uiteindelijk gaat de verkeersparagraaf nagenoeg alleen maar over de effecten op kruispunt Graaf. In dit plan staat dat de intensiteiten op het kruispunt afnemen als gevolg van deze wijziging van het bestemmingsplan. En daarmee vinden ze dat de onderbouwing voldoende is. Ik ben het met de beschikbare informatie niet eens met de afname.

- Ze stellen: Tuincentrum wordt 41% kleiner en daarmee 41% minder verkeer (-344mvt/etmaal)
- Ze stellen: De Rie wordt na verplaatsing 68% groter en maar genereert 28% meer verkeer (+63mvt/etmaal)
- Ze stellen: Hovenier toegevoegd (+36mvt/etmaal)
- Ze stellen: In totaal neemt de verkeersgeneratie af met 245mvt/etmaal

Waarom het tuincentrum kleiner wordt dan huidig (niet theoretisch maximum!) staat niet in de bijlage dus ik hoop dat die wel in de andere documenten staat. Ik vind het opvallend dat het tuincentrum gaat verkleinen.

In mijn mail hieronder heb ik al gezegd waarom het raar is dat De Rie 28% meer verkeer trekt bij 68% groei. Als we 68% groei aannemen dan is de toename in verkeer +374mvt/etmaal. ***Dat betekent dat er een toename in verkeer 66mvt/etmaal is.***

Nu is 66 voertuigen per dag geen gigantische toename, maar ik beoordeel hier de kwaliteit van de onderbouwing van deze verkeersparagraaf.

Met vriendelijke groet,

ing. [REDACTED]
Beleidsadviseur Verkeersinformatie

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 1 oktober 2019 16:04
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: RE: N210 BP Lopikerpoort

[REDACTED],

Ik ben er nog niet helemaal doorheen, maar ze zijn niet echt duidelijker in de verkeersgeneratie van De Rie. Ik moet nog kijken wat dit doet voor kruispunt Graaf.

Naar mijn mening hebben ze goed weten te motiveren dat ze hier een lager getal (27,5mvt/etmaal) verwachten dan CROW voorschrijft (max 35mvt/etmaal). Echter moet er dan wel met dit getal gerekend gaan worden. Ze zeggen dat ze **68% meer BVO** gaan krijgen, dus zou dat betekenen **68% meer verkeer**. Ze schrijven dat ze een reductiefactor op verkeersgeneratie toepassen van 1 – (bestaande m2 BVO / m2 BVO na uitbreiding). Door een reductiefactor te verzinnen wordt de claim gelegd dat ze maar **28% meer verkeer** krijgen, en niet meer 68%. Hun onderbouwing van de reductiefactor is dat de nieuwe vloer een andere functie krijgt. Dat van de functie kan wellicht kloppen, maar dan nog is de reductiefactor een nietszeggend fictief getal.

Stel ik verkrijg 1000m2 extra vloeroppervlak met 27,5mvt/etmaal en hun reductiefactor.

- Bij een bestaande bouw van 3000m2 BVO is de verkeerstoename van 1000m2 extra BVO *9mvt/etmaal*
- Bij een bestaande bouw van 30m2 BVO is de verkeerstoename van 1000m2 extra BVO *27mvt/etmaal*

Dat is toch bijzonder?

Met vriendelijke groet,

ing. [REDACTED]
Beleidsadviseur Verkeersinformatie

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>

Verzonden: dinsdag 1 oktober 2019 15:29

Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>

Onderwerp: RE: N210 BP Lopikerpoort

Hallo [REDACTED],

In het bestemmingsplan zijn geen bvo's opgenomen, maar is een maximum gesteld aan het te bebouwen oppervlak van het bestemmingsvlak/terrein (*terreinoppervlak*; m.a.w. de footprint). Planologisch is er nu een max 1.115 m2 aan bebouwd *terreinoppervlak* aan Tuincentrum, met twee bedrijfswoningen mogelijk op het kavel. De te verplaatsen gereedschappenhandel De Rie (andere zijde van de kruising) mag nu max. 505 m2 *terreinoppervlak* bebouwen.

In theorie zou het voor een deel van het gebouw mogelijk kunnen zijn om met een verdieping te werken waardoor het max. vloeroppervlak (bvo's) zou toenemen. Dit is echter gelet op de functie en de max. bouwhoogte van 10 meter en vooral max. goothoogte van 3,5 meter, wel onwaarschijnlijk.

Kan je hiermee voldoende uit de voeten?

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
06 [REDACTED]

Beleidsmedewerker RO | Projectcoördinator Ruimtelijke Agenda Gemeenten - Regio Oost
Team Gemeentelijke Ruimtelijke Ontwikkeling (GRO)
Afdeling Fysieke leefomgeving
Provincie Utrecht

Van: [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: donderdag 26 september 2019 08:48
Aan: [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>; [redacted]
<[redacted]@provincie-utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: N210 BP Lopikerpoort

Beste allen,

Bijgevoegd de nieuwe verkeersparagraaf voor het bestemmingsplan Lopikerpoort.

Ik heb er even diagonaal doorheen gelezen. Wat mij opvalt is dat er weer gerekend wordt met de 5500m2 BVO die volgens hen mogelijk is. Daarop is ook de huidige verkeersgeneratie gebaseerd zijnde zo'n 900 auto's per dag. Naar mijn informatie zijn er op dit moment echt niet zoveel bewegingen. Simpel gezegd. Als het tuincentrum 10 uur per dag open is dan betekent die dat zij 90 auto bewegingen per uur produceren. Echter de keren dat ik er nu geweest ben, staat er amper een auto.

Vragen aan jullie:

- @ [redacted] (PU); @ [redacted] (PU): Kan er gerekend worden met 5500m2 terwijl dat nu niet gerealiseerd is maar waar ze wel vergunning voor zeggen te hebben.
- @ [redacted] (PU); [redacted] (PU): Klopt het dat dit planologisch op dit moment mogelijk is?
- @ [redacted] (PU): wil jij de werkelijke verkeerssituatie nog eens peilen. Zien wij 900 autobewegingen daar? En wat betekent dit voor het kruispunt. Kijkend naar de nieuwe berekeningen. Wat betekent dit voor kruispunt Graaf?

[redacted] Het is namelijk zo dat ik gisteren aan de verkeerskundig van Lopik vroeg wat de stand van zaken was m.b.t. het BP en dat er werd gemeld dat het klaar was en gereed voor de raad. In de tussentijd zijn wij helemaal niet meer aangehaakt. De verkeerskundige van Lopik heeft akkoord gegeven op de verkeersparagraaf.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06 [redacted] | 030 258 [redacted]
[redacted]@provincie-utrecht.nl
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht



[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 9 oktober 2019 12:50
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Lopikerweg oost 66 inzage provincie verleende omgevingsvergunning tuincentrum

Hoi [REDACTED],

Ook bij tweede lezing kom ik tot de conclusie dat het past binnen het vigerende bestemmingsplan.

Daarnaast valt op dat deze ontwikkeling, ervan uitgaande dat die gerealiseerd gaat worden, niet past in het plaatje zoals dat eerder in het ontwerpbestemmingsplan was opgenomen.
Wordt daar nu vanaf gezien?! Een relevante vraag om te stellen, zodat de verhouding tussen deze omgevingsvergunning en het ontwerpbestemmingsplan inzichtelijk wordt.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
06 [REDACTED]

Beleidsmedewerker RO | Projectcoördinator Ruimtelijke Agenda Gemeenten - Regio Oost
Team Gemeentelijke Ruimtelijke Ontwikkeling (GRO)
Afdeling Fysieke leefomgeving
Provincie Utrecht

[Ruimtelijke Agenda's](#) | [PRS/PRV viewer](#) | [Website Provincie Utrecht](#)

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: dinsdag 8 oktober 2019 20:14
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Lopikerweg oost 66 inzage provincie verleende omgevingsvergunning tuincentrum

Hi [REDACTED],

Goed om te weten. Ik ben wel benieuwd naar de regels uit het huidige bestemmingsplan. Wil je deze opsommen voor de Lopikerweg Oost 66/67?

Wil graag nog even de dubbele check voor we echt stelling nemen en dan kan [REDACTED] de berekeningen nogmaals checken.

Gr. [REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: dinsdag 8 oktober 2019 16:10
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: Re: Lopikerweg oost 66 inzage provincie verleende omgevingsvergunning tuincentrum

Hoi [REDACTED],

Bij snelle lezing lijkt het erop dat het binnen het bestemmingsplan past.

Morgen meer.

Groeten,

Provincie Utrecht
Domein Leefomgeving - team GRO

Verzonden vanaf mijn Samsung Galaxy-smartphone.

----- Oorspronkelijk bericht -----

Van: " " < >@provincie-utrecht.nl>

Datum: 08-10-19 15:49 (GMT+01:00)

Aan: " " < >@provincie-utrecht.nl>, < >@ijsselstein.nl>

Cc: " " < >@provincie-utrecht.nl>

Onderwerp: FW: Lopikerweg oost 66 inzage provincie verleende omgevingsvergunning tuincentrum

Bijgevoegd de verleende vergunning voor het tuincentrum.

Gr.

Van: < >@lopik.nl>

Verzonden: dinsdag 8 oktober 2019 13:22

Aan: < >@provincie-utrecht.nl>

Onderwerp: Lopikerweg oost 66 inzage provincie verleende omgevingsvergunning tuincentrum

Geachte heer ,

Naar aanleiding van uw telefonisch verzoek, stuur ik u een print van de verleende vergunning inclusief de bijlagen. Ik heb nog overlegd met de vergunningverlener, de heer . De argumentatie bij het verlenen van de vergunning is niet anders dan ik u telefonisch heb toegelicht.

Wij gaan er van uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

,
Afdeling dienstverlening,
Team VTH.

Spreekuur omgevingsloket gemeente Lopik: ma-do 9-12 uur.



Gemeente Lopik
Raadhuisplein 1
Postbus 50
3410 CB Lopik

T 0348 -
E wabo@lopik.nl
I www.lopik.nl
Volg ons op [Twitter](#) en [Facebook](#)

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 20 november 2019 10:22
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Lopikerpoort (svp voor 11:30 uur reageren)

Hi [REDACTED],

Zie hieronder in rood mijn toevoegingen en beantwoording op je vragen. Recentelijke ontwikkelingen heb ik ingevoegd.

Ik word graag op de hoogte gehouden van de uitkomsten.

Dank voor het snelle doorsturen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker/projectmanager
Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 06 [REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: woensdag 20 november 2019 09:43
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: Lopikerpoort (svp voor 11:30 uur reageren)

Hoi [REDACTED],

Wethouder Spelt heeft vorige week in een bijeenkomst over de POVI zorgen geuit over de wijze waarop de provincie in ruimtelijke ontwikkeling acteert. Naar aanleiding daarvan vindt er om 14 uur een telefoongesprek plaats tussen gedeputeerde Huib van Essen en wethouder Spelt.

Gisteren heeft [REDACTED] (bestuursadviseur) mij gevraagd hiervoor even wat op papier te zetten mbt de (relevante) lopende opgaven. Ik heb onderstaande tekstje opgesteld tav Lopikerpoort:

- Lopikerpoort

Ter hoogte van de kruising provinciale weg N210/ Lopikerweg Oost, direct ten zuiden van het bedrijventerrein De Copen bestaat het initiatief om het hiergelegen tuincentrum te vernieuwen, ruimte te bieden aan een gereedschappenhandel en ook een hovenier. Hierbij is sprake van verstedelijking in het landelijk gebied. De positie in de kernrandzone van het bedrijventerrein biedt mogelijkheden om verstedelijking toe te staan, maar de verantwoording hiervoor is ontoereikend. Daarnaast wordt met het bestemmingsplan Detailhandel toegevoegd buiten het kernwinkelgebied.

Grootste discussiepunt is de omgang met de toename van verkeer op het kruispunt met de provinciale weg. **Dit kruispunt is een groot knelpunt voor de goede werking van de N210. De maximale capaciteit is enkele jaren geleden al bereikt. Elke (kleine) aanpassing nabij het kruispunt heeft grote gevolgen voor de werking ervan. Voor de kruising dient vanuit ons mobiliteitsbeleid een oplossing gevonden te worden. Wachttijden en verkeersveiligheid zijn verre van op orde en dit heeft ook gevolgen voor de hoofdfietsroute die daar kruist.**

Vanuit mobiliteit werd al geruime tijd ambtelijke over dit kruispunt gesproken met de gemeente. De **ontwikkeling Lopikerpoort** is daar niet ingebracht. Nu is er enerzijds discussie over de toename van het verkeer als gevolg van de ontwikkeling, als ook de fysieke ruimte die nodig is om de aanpassing aan de kruising op efficiënte wijze te kunnen realiseren.

In 2018 zijn de bovenstaande drie punten ook in een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan kenbaar gemaakt. Eerder dit jaar wilde de gemeente Lopik, zonder medeweten van de provincie, het bestemmingsplan vaststellen.

Doordat, naar aanleiding van behandeling in de raadscommissie, mediavragen werden gesteld aan team mobiliteit kwam dit onder onze aandacht. Snel contact met wethouder Spelt heeft er toen toe geleid dat de vaststelling van het bestemmingsplan van raadsagenda werd gehaald en tot op heden niet is vastgesteld.

De afgelopen maanden heeft afstemming plaatsgevonden over het verkeersonderzoek en de omgang met de kruising. Dit proces verloopt moeizaam, door verschil van inzicht en de gesloten houding van de gemeente.

Recentelijk is er door ons voor gekozen om een externe partij een second opinion te laten opstellen voor onze verkeerskundige berekeningen en de juridische uitgangspunten. Dit omdat de provinciale berekeningen niet overeenkomen met de beleving en mening van de initiatiefnemers en de gemeente.

Aan jou de vraag

1. Kan je je hierin vinden?
2. Zijn er nog recente ontwikkelingen?

Ik hoor het graag zo snel mogelijk. Uiterlijk 12 uur moet ik aanleveren.

Met vriendelijke groet,


06 

Beleidsmedewerker RO | Projectcoördinator Ruimtelijke Agenda Gemeenten - Regio Oost
Team Gemeentelijke Ruimtelijke Ontwikkeling (GRO)
Afdeling Fysieke leefomgeving
Provincie Utrecht

[Ruimtelijke Agenda's](#) | [PRS/PRV viewer](#) | [Website Provincie Utrecht](#)

Bestemmingsplan Lopikerpoort

Beoordeling Verkeersscan

Datum: 22 januari 2020

Kenmerk: NOT20240101-02

Korte planomschrijving

Het plan Lopikerpoort omvat de herinrichting van het perceel Lopikerweg oost nummer 66/67 op de hoek van de Lopikerweg oost en de Provincialeweg N210 in Lopik. In de huidige situatie is hier een tuincentrum gevestigd. In de plansituatie zullen naast het tuincentrum ook het bedrijf 'De Rie IJzerwaren & Gereedschappen' en hoveniersbedrijf Wim Vroege op dit perceel worden gevestigd.

Het perceel ligt direct ten westen van het kruispunt van de Lopikerweg oost en de N201. De ontsluiting van het terrein voor het verkeer is gesitueerd op de Lopikerweg oost (zie foto figuur 1).



Figuur 1: Kruispunt Lopikerweg oost-N210 met de ontsluiting van de planlocatie Lopikerweg oost 66/67

De Rie IJzerwaren en Gereedschappen (hierna 'De Rie') is momenteel gevestigd aan de Lopikerweg oost nummer 89, op circa 1,5 kilometer ten oosten van het kruispunt. Hoveniersbedrijf Wim Vroege is nu gevestigd op een locatie ten westen van Lopik, buiten de bebouwde kom.

Met de beoogde bedrijfsverhuizing en herinrichting heeft het plan consequenties voor de verkeerssituatie. Omdat de verkeersontsluiting van het terrein zo dichtbij het, met VRI geregelde kruispunt is gelegen, is het aspect verkeer en verkeerseffecten een belangrijk onderdeel van het plan.

Voor het plan is, door de initiatiefnemer(s) zelf, in januari 2019 een verkeersscan uitgevoerd. Hierin zijn de verwachte verkeerseffecten van het plan beschreven.

In de verkeersscan zijn de verkeersaantrekkende werking van de planlocatie in de huidige situatie en beoogde plansituatie met elkaar vergeleken. Voor de huidige situatie is daarbij uitgegaan van de in theorie mogelijke verkeersgeneratie op basis van een tuincentrum met een omvang van 5.500 tot 6.500 vierkante meter bvo¹.

De verkeersgeneratie van hoveniersbedrijf Wim Vroege is beperkt en in het plan van ondergeschikt belang. De verkeersgeneratie van De Rie in de huidige situatie is bepaald aan de hand van tellingen van bezoekersaantallen. Deze tellingen zijn uitgevoerd door het bedrijf zelf. Op basis daarvan is een gemiddeld kencijfer voor de verkeersgeneratie vastgesteld. Uitgegaan is van een huidige bedrijfsomvang van 810 vierkante meter bvo.

In de plansituatie wordt op de planlocatie uitgegaan van:

- 3.175 vierkante meter bvo Tuincentrum;
- 1.360 vierkante meter bvo De Rie;
- 750 vierkante meter bvo hoveniersbedrijf Wim Vroege.

Voor het tuincentrum is (in theorie) dus het uitgangspunt dat deze op locatie zal krimpen met ten minste 42 procent. Toegevoegd worden De Rie en Wim Vroege. Het totale aantal vierkante meters bedrijven zal volgens het plan naar verwachting liggen rond de 5.285 vierkante meter bvo (circa 110 m² minder dan in de huidige situatie).

Relevante punten in het plan t.a.v. het aspect verkeer

Gelet op de ligging van het plangebied spelen bij de planbeoordeling op het aspect verkeer de volgende punten een belangrijke rol:

- de wijziging van de verkeersstromen van en naar de planlocatie en de effecten daarvan op het kruispunt van de Lopikerweg oost en de N210 (effecten op de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid);
- de gevolgen voor de verkeersveiligheid ter plaatse van de ontsluiting (entree) van het plangebied;
- de inrichting van de verkeersontsluiting van het plangebied.

Aandachtspunten uit de verkeersscan

De verkeersaspecten van het plan zijn beschreven in de Verkeersscan Bestemmingsplan Lopikerpoort van januari 2019. Het verkeersonderzoek is uitgevoerd door De Rie, de initiatiefnemer van het plan. Voor de beoordeling van dit onderzoek door de gemeente is het betreffende onderzoek tegen het licht gehouden. De uitgangspunten en bevindingen van het onderzoek zijn daarbij geanalyseerd. De bijzonderheden en aandachtspunten uit de analyse zijn hierna puntsgewijs beschreven.

Uitgangspunt(en) berekening verkeersgeneratie bestaande situatie

Bij de beoordeling van het onderzoek is het belangrijkste punt de gehanteerde uitgangspunten voor de bepaling van de verkeersgeneratie (voor de huidige situatie en plansituatie). Met name het uitgangspunt voor de bedrijfsgrootte op het perceel van de planlocatie in de bestaande situatie is sterk bepalend (geweest) voor de conclusie(s) van het verkeersonderzoek. Uitgegaan wordt van de maximale

¹ Volgens de informatie is de werkelijke (berekende) omvang van het tuincentrum in de huidige situatie circa 5 395 m² bvo. De totale perceelsgrootte is circa 10.800 m² bvo.

planologische invulling van het terrein. Daarmee is de berekende verkeersaantrekkende werking van de bestaande situatie maximaal en de kans op een verkeerstoename door het plan het kleinst. Het is de vraag of dit een juist beeld geeft van de verkeerseffecten zoals die in de praktijk op de wegen en het kruispunt van de Lopikerweg oost-N210 zullen gaan optreden. Ondanks dat dit planologisch juridisch correct zal zijn, treden de werkelijk te verwachten verkeerseffecten op als gevolg van de wijzigingen ten opzichte van de werkelijke verkeersaantrekkende werking van de planlocatie in de huidige situatie.

Volgens de beschrijving is in de bestaande situatie circa 5.395 m² bvo tuincentrum aanwezig. Bij de berekening is uitgegaan van 5.500 tot 6.500 m² bvo (dit wordt als redelijk mogelijke grootte geacht) en van een gemiddeld kencijfer voor een tuincentrum van 15,5 autoritten per etmaal per 100 m² bvo.

In de praktijk is op locatie een uitgebreide bloemenzaak aanwezig welke kan worden getypeerd als een kleinschalig tuincentrum of misschien eerder een groencentrum. De bij de winkel behorende bebouwde ruimte is niet groter dan 1.500 m² (bron: BAG en Ruimtelijkeplannen.nl). De verkeersaantrekkende werking van de winkel waarschijnlijk lager dan 15,5 autoritten per 100 m² bvo².

De in het onderzoek aangehouden (theoretische) verkeersaantrekkende werking van de planlocatie in de bestaande situatie van 853 tot 1.008 autoritten per etmaal is dan ook veel hoger dan het aantal autoritten dat momenteel in de praktijk wordt gegenereerd. Hoewel planologisch misschien mogelijk, geeft dit een vertekend beeld van in de (werkelijk) optredende verkeerseffecten door de nieuwe invulling van het perceel.

Uitgangspunt(en) berekening verkeersgeneratie De Rie in de plansituatie

Voor het bedrijf De Rie is de werkelijke verkeersaantrekkende werking in de bestaande situatie bepaald op basis van getelde bezoekersaantallen. De 562 bezoekers per week realiseren 1.124 autoritten per week en dat is gemiddeld 161 autoritten per etmaal. Volgens de berekening staat dit gelijk aan gemiddeld 19,8 mvt/etmaal per 100 m² bvo.

Bij de berekening van de verkeersgeneratie van De Rie op de nieuwe locatie (plansituatie) wordt uitgegaan van een kencijfer. Voor de huidige bedrijfsomvang (810 m² bvo) is daarbij uitgegaan van 27,5 autoritten per 100 m² bvo en voor de uitbreiding (550 m² bvo) is uitgegaan van 11,3 autoritten per etmaal. In totaal resulteert dit in een gehanteerd (gemiddeld) kencijfer van circa 21,0 autoritten per 100 m² bvo voor het bedrijf De Rie op de nieuwe locatie.

Het toegepaste lagere kencijfer voor het deel van de bedrijfsuitbreiding (de toegepaste reductiefactor) wordt onderbouwd door de stelling dat het aantal bezoekers niet lineair zal toenemen met de toename van de bedrijfsoppervlakte. Deze stelling en gehanteerde werkwijze is echter discutabel. Als deze werkwijze zou zijn toegepast op werkelijke telcijfers, dan zou de redenering goed verdedigbaar zijn. Maar in vergelijking tot het gehanteerde uitgangspunt voor de bestaande situatie (maximale invulling/benutting van het terrein) en omdat wordt uitgegaan van een berekening op basis van kencijfers, is het beter (en meer in lijn) om ook voor De Rie in de plansituatie uit te gaan van een berekening die volledig is gebaseerd op een onaangepast (gemiddeld) kencijfer. De verkeersaantrekkende werking van De Rie in de plansituatie komt daarmee uit op $(1.360 \times 27,5/100 =)$ 374 autoritten per etmaal, in plaats van de in de verkeersscan berekende 285 autoritten per etmaal.

² Het kencijfer voor bijvoorbeeld een groencentrum is volgens het CROW gemiddeld 13,2 autoritten per 100 m² bvo.

Hoveniersbedrijf Wim Vroege

De verkeersaantrekkende werking van het hoveniersbedrijf Wim Vroege is in absolute en relatieve zin beperkt. De gevolgen voor de verkeerssituatie door de vestiging van het bedrijf op de planlocatie zijn daarom zeer klein en van ondergeschikt belang.

Voertuigpassages kruispunt Lopikerweg-N210

In paragraaf 4.3 van de verkeersscan is beschreven dat door de verhuizing van De Rie dit bedrijf 10% minder verkeersbewegingen op het kruispunt genereert. In de huidige situatie rijdt 90% van het bedrijfsgebonden verkeer via het kruispunt. In de plansituatie is dit 80%. Het verkeer vanuit het dorp Lopik hoeft niet meer via het kruispunt.

Wat echter niet wordt beschreven is dat het bedrijf (theoretisch gezien) per saldo meer verkeer zal genereren. Het gaat om circa $(374-223=)$ 151 extra autoritten.

De 90% in de huidige situatie betekent circa 201 bedrijfsgebonden autoritten die rijden via het kruispunt. De 80% in de plansituatie komt neer op circa 300 bedrijfsgebonden autoritten die rijden via het kruispunt. Per saldo resulteert de verhuizing dus in een toename van circa 100 aan het bedrijf De Rie gebonden autoritten die rijden via het kruispunt.

Effect verkeersafwikkeling kruispunt

Het aantal van circa 100 autoritten per etmaal meer op het kruispunt Lopikerweg-N210 en de verschuiving van de bestemming van de oostzijde naar de westzijde van het kruispunt zal naar verwachting niet leiden tot knelpunten in de afwikkeling op het kruispunt. Het verkeer op het kruispunt wordt geregeld met de aanwezige verkeersregeling (VRI). Gelet op de verkeeraantallen van de N210 is er nog de nodige ruimte (restcapaciteit) op de weg en het kruispunt aanwezig. De te verwachten verschuiving van het verkeer en de beperkte toename van circa 10 autoritten³ over het kruispunt in het drukste uur, vormt geen aanleiding voor het moeten aanpassen of weigeren van het plan.

Veilige inrichting entree plangebied

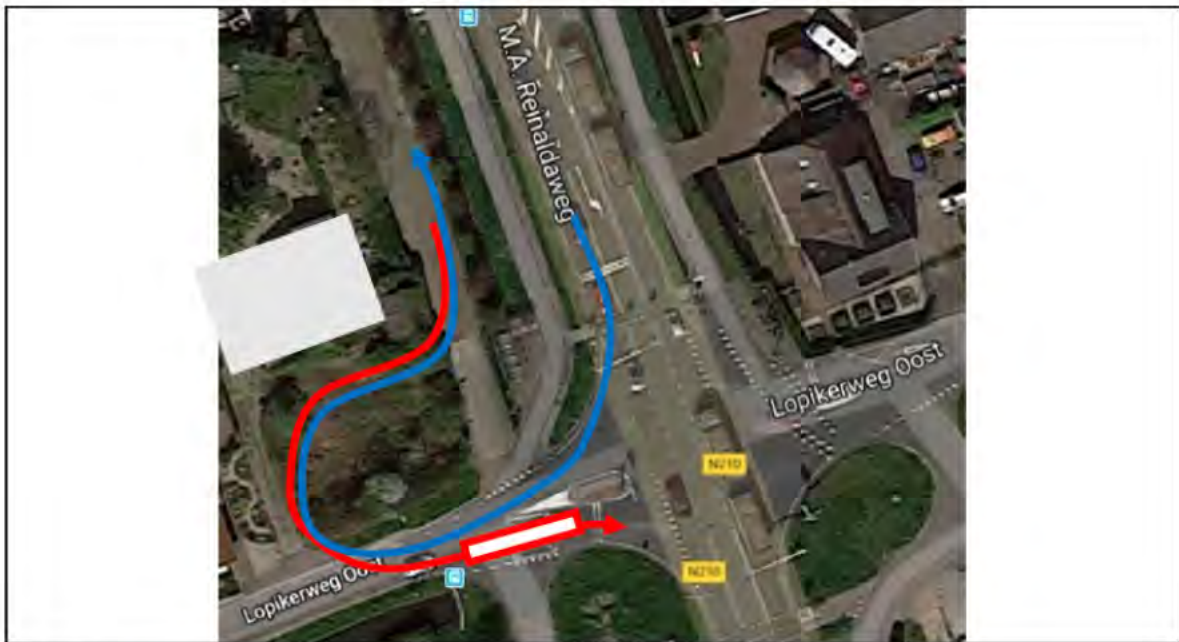
Het is niet bekend of de bestaande ontsluiting van de planlocatie aan de Lopikerweg door weggebruikers als onveilig wordt ervaren. Informatie over klachten en/of verkeersongevallen op deze locatie is niet voorhanden/beschikbaar.

Rekenkundig (in theorie) neemt de verkeersdruk op de entree van de planlocatie (de aansluiting op de Lopikerweg) enigszins af en daarmee kan worden gesteld dat er geen negatieve consequenties zullen zijn voor de veiligheid van de locatie. Echter, in werkelijkheid is sprake van intensivering van het gebruik van de locatie en van een verwachte verkeersstename ten opzichte van de werkelijke hoeveelheid verkeer die van en naar het tuincentrum rijdt.

De initiatiefnemer heeft in het plan rekening gehouden met een aangepaste entree van het terrein. De ingang is daarbij in westelijke richting verschoven met het doel de afstand tot het kruispunt en de afstand tot het langs de N210 aanwezige fietspad te vergroten.

Hoewel in theorie een goede gedachte, zijn de mogelijke consequenties van een aangepaste entree niet inzichtelijk gemaakt. Naast positieve effecten als mogelijk minder hinder voor het verkeer op de Lopikerweg en het scheiden van fiets- en autoverkeer ter plaatse van de huidige entree, zijn ook negatieve effecten denkbaar, zoals bijvoorbeeld een toename van hinder voor de burens/omwonenden en/of een mogelijke verslechtering voor het (over)zicht van en op de entree.

³ uitgaande van circa 10% van de toename op etmaalniveau in het drukste uur



Figuur 2: Aankomend en vertrekkende (vracht)verkeer plan Lopikerpoort

Een goede en veilige inrichting van de aansluiting/entree van het terrein is van groot belang. Zeker op deze locatie die zo dicht bij het kruispunt met de N210 ligt. Een verkeerskundig voorbeeldige oplossing is op de betreffende locatie niet mogelijk, maar om de veiligheid te borgen wordt sterk aanbevolen om bij uitvoering van het plan, samen met de initiatiefnemer, te zorgen voor een verkeerskundig zo optimaal mogelijke inrichting van de entree. Nu de mogelijkheid zich voordoet is dit het moment om hierover na te denken, te beslissen en te handelen.

Resumé

Hoewel in theorie het plan Lopikerpoort niet zal leiden tot een toename van de verkeersaantrekkende werking van de locatie, zal hiervan in de praktijk wel sprake zijn. Het totaal aan planologisch mogelijke bedrijfsvoering wordt nu niet volledig benut. Daardoor is de hoeveelheid verkeer van en naar de locatie in de bestaande situatie lager dan de hoeveelheid verkeer die planologisch juridisch is toegestaan. Verwacht mag worden dat door het plan in de praktijk een toename van verkeer van en naar de locatie zal optreden. De verhuizing van het bedrijf De Rie zal daarnaast ook een (beperkte) verschuiving van de verkeersstromen op het kruispunt Lopikerweg - N210 veroorzaken.

De verkeerseffecten die zullen optreden op het kruispunt zijn echter (relatief) gering en geen aanleiding om voor uitvoering van het plan te voorzien in specifieke maatregelen of aanleiding om doorgang van het plan te weigeren. Omdat de ontsluiting van de planlocatie op een, vanuit verkeer geredeneerd, ongelukkige locatie ligt, wordt aanbevolen om samen met de initiatiefnemer de entree van het terrein opnieuw en zo veilig mogelijk in te richten. Daarbij dient rekening te worden gehouden met:

- voorkomen van eventueel oponthoud van overig verkeer op korte afstand van het kruispunt met de N210 (doorstroming verkeer) door bezoekers (m.n. vrachtverkeer);
- de aanwezigheid van het fietsverkeer en de ligging/aansluiting van het fietspad;
- het zicht en de zichtbaarheid van en op de entree voor alle weggebruikers;
- een goede en veilige toegankelijkheid van het terrein voor vrachtverkeer (bevoorrading);
- mogelijk optredende (verkeers)hinder voor het naastgelegen perceel/omgeving;
- de organisatie/wijzing van de aanwezige bebording (w.o. het kombord van Lopik).



Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan: [REDACTED]
Van: [REDACTED]
Datum: Monday, 27 January 2020
Kopie:
Ons kenmerk: BH1530TPNT2001271706
Classificatie: Projectgerelateerd

Onderwerp: Discussiepunten Lopikerpoort

Dag [REDACTED]

Volgens afspraak geven wij in een korte notitie de punten weer, waar naar onze mening de discussie over moet gaan met de gemeente.

Mocht jij nog andere punten hebben, dan vernemen we dat graag.

Discussiepunten Lopikerpoort

- 1) Wijze van berekenen verkeersgeneratie
 - o Op basis van te realiseren m² BVO t.o.v. bestaand
- 2) Toepassen Reductiefactor op verkeersgeneratie de Rie IJzerwaren en Gereedschappen
- 3) Het gebruik van andere kengetallen dan het CROW: bij de verkeersgeneratie voor de Rie IJzerwaren en Gereedschappen.
- 4) Benoeming Hoveniersbedrijf als arbeidsextensief of groencentrum
- 5) Betrouwbaarheid bonnensysteem en afleiding herkomsten en verkeersbewegingen
- 6) Omrekenen weekdag naar werkdag naar spits

1) Wijze van berekenen verkeersgeneratie tuincentrum op basis van te realiseren m² BVO t.o.v. bestaand

In de verkeersparagraaf wordt voor de berekening 'verkeersgeneratie bestaande invulling Tuincentrum' de potentiële planologisch mogelijk te realiseren m² BVO van ongeveer 5500-6500 m² (inclusief buitenruimte) als uitgangspunt genomen. De verkeersgeneratie komt op basis van dit uitgangspunt op 853 – 1008 mvt per etmaal voor een gemiddelde weekdag uit. Dit aantal wordt vergeleken met de beoogde situatie van het plan Lopikerpoort, dat in de nieuwe situatie uitgaat van een tuincentrum met een BVO van ongeveer 3175 m² (inclusief buitenruimte). Dit resulteert volgens de verkeersparagraaf in 493 mvt per etmaal voor een gemiddelde weekdag. Hiermee wordt het nieuwe plan vergeleken met wat op dit moment op de huidige locatie potentieel planologisch mogelijk is. Het is hierdoor meer voor de hand liggend om bij de toekomstplannen van de gemeente/ontwikkelaar uit te gaan van datgene wat in de nieuwe situatie planologisch mogelijk is ten aanzien van het aantal potentieel te realiseren m² BVO.

2) Toepassen reductiefactor op verkeersgeneratie de Rie IJzerwaren en Gereedschappen.

In de verkeersparagraaf wordt een reductiefactor van 0.41 toegepast op de verkeersgeneratie de Rie IJzerwaren en Gereedschappen. Dit wordt als volgt in de verkeersparagraaf onderbouwd:

"In geval van uitbreiding van winkels (op dezelfde locatie en ook binnen hetzelfde verzorgingsgebied) is het echter niet realistisch te veronderstellen dat bij een forse uitbreiding van het bruto vloeroppervlakte (BVO) ook het aantal bezoekers met hetzelfde percentage zal toenemen (wat inhoudt dat de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte ook niet met hetzelfde percentage van de uitbreiding zal toenemen)."

Dit is op zich een logische aanname, aangezien het inderdaad onwaarschijnlijk is dat bij uitbreiding van een winkel op dezelfde locatie of binnen hetzelfde verzorgingsgebied een lineair verband/recht evenredig verband is tussen het aantal m² BVO en het aantal bezoekers. Een reductiefactor toepassen is dan op zich ook een redelijke benadering van het probleem. Echter is de formule: Reductiefactor op verkeersgeneratie = 1 – (bestaande m² BVO/ m² BVO na uitbreiding), geen standaard, bekende formule die één op één kan worden toegepast als reductiefactor op de verkeersgeneratie. Door het gebruik van deze, naar onze mening niet onderbouwde formule voor de verkeersreductie, wordt de verkeersgeneratie in extreme mate gereduceerd.

3) Het gebruik van andere kengetallen dan het CROW: bij de verkeersgeneratie voor de Rie IJzerwaren en Gereedschappen.

Voor de verkeersgeneratie van de Rie IJzerwaren en Gereedschappen wordt afgeweken van de CROW-kencijfers. In de verkeersparagraaf wordt uitgegaan van het gemiddelde aantal mvt/etm in de huidige situatie en het hoogste kengetal van het CROW voor een bouwmarkt. Het gemiddelde aantal mvt/etm in de huidige situatie (i.e. volgens de verkeersparagraaf 19,8 mvt/etm), wordt als een ondergrens genomen. Voor een bovengrens wordt het hoogste kengetal van het CROW voor een bouwmarkt genomen (i.e. 35,2 mvt/etm). Vervolgens wordt de gemiddelde van deze grenzen (i.e. 27.5 mvt/etm) genomen om de verkeersgeneratie te berekenen. Aangezien de ondergrens afwijkt van de CROW-kencijfers, is het wenselijk om deze ondergrens nader te onderbouwen om overeenstemming hierover te bereiken.

4) Benoeming Hoveniersbedrijf als arbeidsextensief of groencentrum

Voor het Hoveniersbedrijf Wim Vroege worden de CROW-kencijfers van de categorie werken, arbeidsextensief/bezoekers extensief (loods, opslag, transportbedrijf) gebruikt. Echter wordt een hoveniersbedrijf volgens het CROW gecategoriseerd als groencentrum.

CROW: Groencentrum (inclusief buitenruimte)

*"Het betreft kleinere tuinentra (< 2.000 m² wvo) die liggen in (perifeer) stedelijk gebied of het buitengebied. Er worden in beperkte mate aanverwante artikelen verkocht (alleen aan groen gerelateerde zaken, zoals tuingereedschap, materiaal ten behoeve van klein tuinonderhoud en groengerelateerde decoraties). Er worden geen seizoensartikelen (zoals kerstversiering) verkocht. Groencentra zijn meestal kleinere bedrijven met als achtergrond een **Hoveniersbedrijf** of plantenkwekerij, die fungeren als lokaal tuin-centrum. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk)."*

De kencijfers van deze twee categorieën zijn niet gelijk aan elkaar, waardoor het belangrijk is om voor de Hoveniersbedrijf Wim Vroege de juiste CROW-categorie te gebruiken.

5) Betrouwbaarheid bonnensysteem en afleiding herkomsten en verkeersbewegingen

Het aantal bezoekende klanten wordt in de verkeersparagraaf herleid uit het aantal uitgegeven bonnen vanuit de administratie/kassa van winkels. Echter kan ruis in deze afleiding voorkomen, aangezien dit geen empirische tellingen zijn van het aantal klanten. Het aantal uitgegeven bonnen bij winkels hoeft niet één op één gelijk te zijn aan het aantal bezoekende klanten. Ook de verdeling naar herkomst en de verdeling naar verkeersbewegingen zijn gebaseerd op/zijn herleid uit aanwezige gegevens (i.e. bonnen). Ook hier kan dus ruis in voortkomen.

6) Omrekenen weekdag naar werkdag naar spits

In de verkeersparagraaf wordt aangegeven dat de berekende en gebruikte aantallen motorvoertuigen (CROW en eigen gegevens) in de Verkeersscan en in de bijlages de gemiddelde mvt per weekdag zijn en dat de werkdag maatgevend is voor de spits. Hierdoor wordt gesproken over een omreken- (i.e. vermenigvuldigings) factor per functie voor het aantal motorvoertuigen. Echter wordt in de kruispuntanalyse van de toekomstige verkeersgeneratie op Lopikerpoort uitgegaan van de berekende mvt op een gemiddelde weekdag. Hiervoor worden in de verkeersparagraaf enkele argumenten opgesomd met betrekking tot onder andere koopavond en zondagopenstelling, de hoogte van de berekende omrekenfactoren en de berekening van “worst case” mvt per weekdag in de Verkeersscan. Hierover zal overeenstemming moeten worden bereikt of weekdag of werkdag (inclusief de omrekeningsmethode) maatgevend zijn.

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 13 februari 2020 16:55
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: BP Lopikerpoort naar de raad

Ha [REDACTED],

Inmiddels heb ik bericht van [REDACTED] voor wat betreft de verstedelijking irt de hovenier. [REDACTED] Er is sprake van verstedelijking die niet conform de uitzonderingsbepalingen wordt verantwoord. Ik ga hier volgende week met mijn collega's even over sparren en bekijken of dit alleen al reden zou zijn voor het advies richting bestuur voor een reactieve aanwijzing. [REDACTED]

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
06 [REDACTED]

Beleidsmedewerker RO | Projectcoördinator Ruimtelijke Agenda Gemeenten - Regio Oost
Team Gemeentelijke Ruimtelijke Ontwikkeling (GRO)
Afdeling Fysieke leefomgeving
Provincie Utrecht

Ik werk op ma t/m do.

[PRS/PRV viewer](#) | [Website Provincie Utrecht](#)

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: donderdag 13 februari 2020 13:07
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: RE: BP Lopikerpoort naar de raad

Hi [REDACTED],

RHDHV heeft heel wat vragen en opmerkelijkheden bevonden in het bestemmingsplan en daar zijn we nog mee bezig. Verder heeft het bureau dat voor de gemeente de onafhankelijke verkeerstoeits aangegeven dat als wij er vragen over hebben eerst toestemming aan de gemeente dienen te vragen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker/projectmanager
Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 06 [REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: dinsdag 11 februari 2020 12:26
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: RE: BP Lopikerpoort naar de raad

Hoi [REDACTED]

[REDACTED] (gemeente Lopik) heb ik nog niet te pakken kunnen krijgen. Ze was tot vandaag een paar dagen met verlof.
Mijn vraag over hun overwegingen mbt de omgang met het verstedelijkingsverbod heb ik ook per mail gestuurd, maar nog geen reactie.

Vanuit jou nog nieuws?

Met vriendelijke groet,

[Redacted]
06 [Redacted]

Beleidsmedewerker RO | Projectcoördinator Ruimtelijke Agenda Gemeenten - Regio Oost
Team Gemeentelijke Ruimtelijke Ontwikkeling (GRO)
Afdeling Fysieke leefomgeving
Provincie Utrecht

Ik werk op ma t/m do.

[PRS/PRV viewer](#) | [Website Provincie Utrecht](#)

Van: [Redacted] <[Redacted]@provincie-utrecht.nl>

Verzonden: vrijdag 7 februari 2020 13:05

Aan: [Redacted] <[Redacted]@provincie-utrecht.nl>; [Redacted]
<[Redacted]@provincie-utrecht.nl>; [Redacted] <[Redacted]@provincie-utrecht.nl>

Onderwerp: RE: BP Lopikerpoort naar de raad

<https://www.ad.nl/utrecht/ron-en-diana-denken-dat-situatie-onleefbaar-wordt-als-kruising-in-lopik-wordt-uitgebreid~a92d16b6/>

Laatste stuk in de pers.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]

Beleidsmedewerker/projectmanager
Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 06 [Redacted]

Van: [Redacted] <[Redacted]@provincie-utrecht.nl>

Verzonden: donderdag 6 februari 2020 08:17

Aan: [Redacted] <[Redacted]@provincie-utrecht.nl>; [Redacted] <[Redacted]@provincie-utrecht.nl>; [Redacted] <[Redacted]@provincie-utrecht.nl>

Onderwerp: RE: BP Lopikerpoort naar de raad

Klopt, dit was geen onderwerp van de agenda.

Wel jammer dat men dit gewoon doordrukt, dit kan samenwerking wat onder druk zetten.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]

Procescoördinator Omgevingsagenda Gemeenten – Regio West/
Projectleider inpassingsplan Spooronderdoorgang Maarsbergen
Domein Stedelijke Leefomgeving | Team Gemeentelijke Ruimtelijke Ontwikkeling

Provincie Utrecht | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht

Bezoekadres: Archimedeslaan 6, 3584 BA, Utrecht

T 030 258 [Redacted] | M 06 [Redacted] | E [Redacted]@provincie-utrecht.nl

Ik werk op maandag tot en met vrijdag

[Ruimtelijke agenda's](#) | [PRS / PRV - viewer](#) | [Samenwerkingskaart](#) | [website Provincie Utrecht](#)

Be green, leave it on the screen



Van: [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>

Verzonden: donderdag 6 februari 2020 07:48

Aan: [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>

Onderwerp: RE: BP Lopikerpoort naar de raad

Ha [redacted] en [redacted],

Voor wat betreft het gesprek met GRO. Voor zover ik me kan herinneren (maar [redacted] heeft een véél beter geheugen) hebben we het niet gehad over dit specifieke onderwerp. Ook niet in relatie tot de samenwerking.

Beleidsmedewerker Team Gemeentelijke Ruimtelijke Ontwikkeling (GRO)
Domein Leefomgeving

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
Telefoon (030) 258 [redacted] / 06 [redacted]
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht

Van: [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>

Verzonden: woensdag 5 februari 2020 16:02

Aan: [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>

Onderwerp: RE: BP Lopikerpoort naar de raad

Hi [redacted],

[redacted]

Ben wel benieuwd hoe het gesprek met GRO verlopen is.

In de bijlage opgenomen is de oude en een geüpdatet verkeersscan. Daarnaast is er een onafhankelijk advies daarover uitgebracht. Zie bijlage.

RHDHV heeft haar memo afgerond en gaat deze n.a.v. de ontwikkelingen omzetten naar een expertjudgement. Kortom stelling nemen over de inhoud van de verkeersscan. Het document van RHDHV zit ook bijgevoegd.

We hebben inmiddels van het AD al persvragen ontvangen echter nog persstuk langs zien komen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Beleidsmedewerker/projectmanager
Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 06 [redacted]

Van: [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>

Verzonden: woensdag 5 februari 2020 15:48

Aan: [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>

Onderwerp: RE: BP Lopikerpoort naar de raad

Hoi [REDACTED],

Wederom dus een staaltje slechte communicatie en gebrek aan 'samenwerking-houding' van Lopik. Weet dat er vanuit GRO een gesprek heeft plaatsgevonden met de gemeente, omdat de gemeente (wethouder Spelt) zich negatief heeft uitgelaten over de samenwerking met de provincie. Misschien kan @ [REDACTED] daar nog iets meer over zeggen?!

De als bijlage opgenomen verkeersscan is nog de 'oude' scan, toch? Ze gaan nog steeds uit van maximaal planologisch mogelijkheden en meerekenen van buitenverkoop.. Wel wordt gesteld dat het weliswaar in theorie minder verkeer oplevert, maar in de praktijk wel tot een verslechtering zal leiden.

Komende week zou jij de second opinion ontvangen toch? Is dat nog voor de raadsvergadering 11 feb? Ik ben nu helemaal benieuwd wat daar in staat.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
06 [REDACTED]

Beleidsmedewerker RO | Projectcoördinator Ruimtelijke Agenda Gemeenten - Regio Oost
Team Gemeentelijke Ruimtelijke Ontwikkeling (GRO)
Afdeling Fysieke leefomgeving
Provincie Utrecht

Ik werk op ma t/m do.

[PRS/PRV viewer](#) | [Website Provincie Utrecht](#)

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Verzonden: dinsdag 4 februari 2020 18:34
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: BP Lopikerpoort naar de raad

Hi [REDACTED],

Geheel onverwachts heeft de gemeente Lopik zonder mededeling het BP Lopikerpoort richting de raad gestuurd. Zie: <https://lopik.raadsinformatie.nl/vergadering/671768/Commissie%2011-02-2020>

Dan ben je op de hoogte.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker/projectmanager
Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 06 [REDACTED]

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 4 oktober 2018 12:07
Aan: [REDACTED] (GC)
Onderwerp: N210, kruispunt Graaf

Beste [REDACTED],

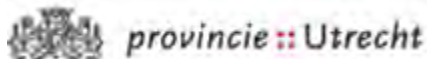
Het onderzoek betreft het kruispunt Graaf van de N210 bij Lopik. Zie onderstaande afbeelding met rode cirkel. Zoals je ziet vind er in de avondspits een behoorlijke terugslag plaats in de richting van IJsselstein. Voor je informatie wordt er komende periode ook een onderzoek gedaan naar een betere doorstroming bij IJsselstein. Bij een betere doorstroming, autonome groei, woningbouw- en bedrijventereinopgave van de gemeenten de komende jaren neemt de druk op dit kruispunt toe. Vandaar de uitvraag voor dit onderzoek. Ruimtelijk ligt het kruispunt lastig. Dit is goed te zien met Google Streetview.

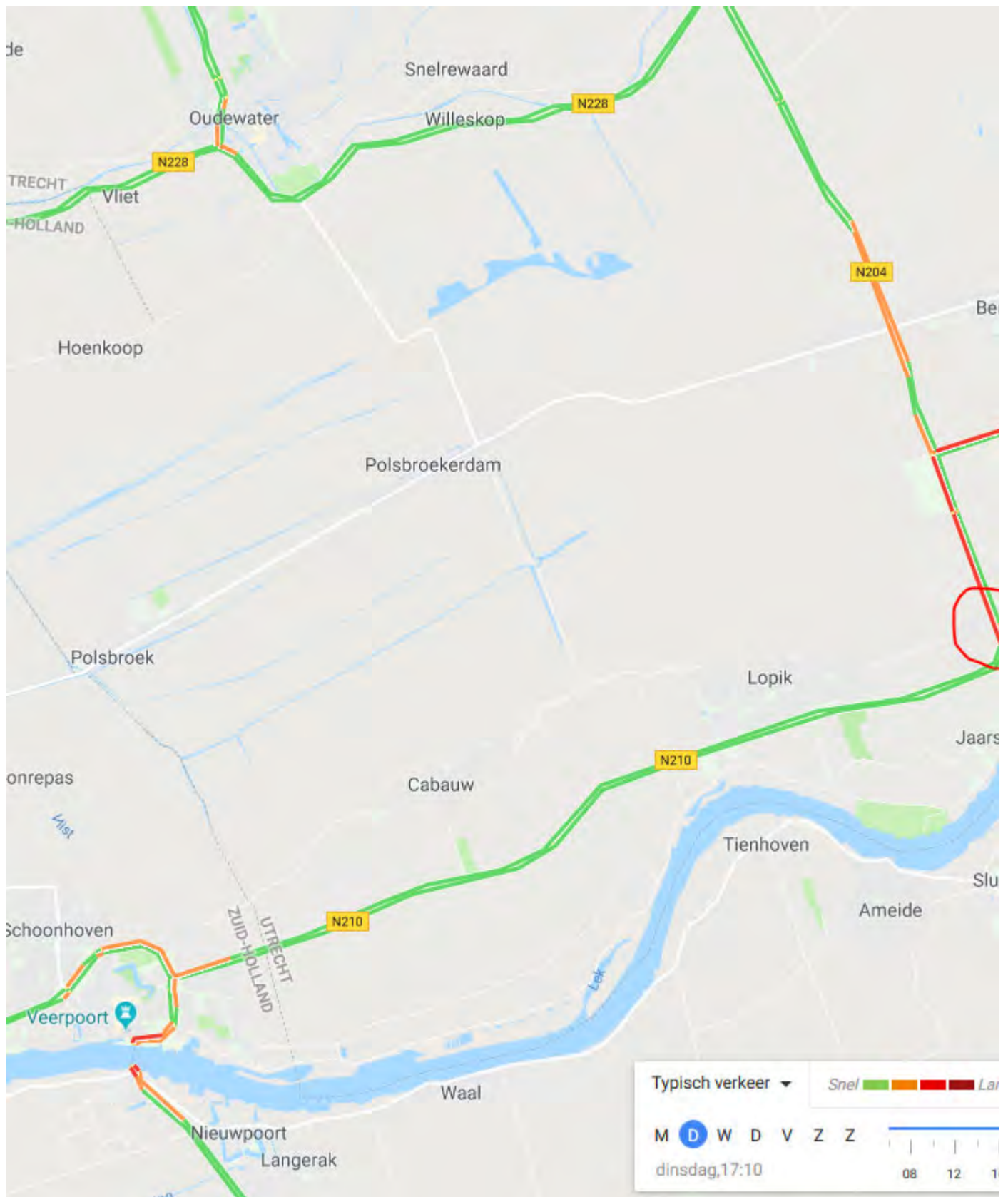
We praten er 16 oktober a.s. over verder.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06 [REDACTED] | 030 258 [REDACTED]
[REDACTED] [@provincie-utrecht.nl](mailto:[REDACTED]@provincie-utrecht.nl)
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht





[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 22 januari 2019 13:57
Aan: [REDACTED] (GC)
Onderwerp: FW: Data Fietstellingen lopik N210
Bijlagen: Metrocount.N210.Lopik.Dec2018.Fietstellingen.zip

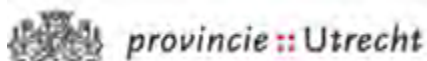
Beste [REDACTED],

Hierbij de meest recente fietstellingen rond kruispunt Graaf.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06 [REDACTED] | 030 258 [REDACTED]
[REDACTED]@provincie-utrecht.nl
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht



Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 21 januari 2019 13:32
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: Fwd: Data Fietstellingen lopik N210

Met vriendelijke groet / kind regards

[REDACTED]

Sent from outlook mobile.

----- Forwarded message -----

From: "[REDACTED]" <[REDACTED]@metrocount.com>
Date: Mon, Jan 21, 2019 at 12:05 PM +0100
Subject: Data Fietstellingen lopik N210
To: "[REDACTED]" <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>

Dag [REDACTED],

Hierbij de resultaten van de fietstellingen in Lopik op de N210.

Met groet,

[REDACTED]

[REDACTED]
Manager Traffic Survey

MetroCount®

T: +31 [REDACTED] | M: +31 [REDACTED]

A: Kranebittenbaan 12, 3045 AW ROTTERDAM, The Netherlands

[REDACTED] [@metrocount.com](mailto:[REDACTED]@metrocount.com) | [Web](#) | [Facebook](#) | [Twitter](#)

Om op de hoogte te blijven van onze productontwikkelingen en promotie-aanbiedingen, klik [hier](#).

To keep up to date with our product developments and promotional offers, please sign in [here](#).

This message is subject to conditions. Click [here](#) for details.

VERKEERSTELLING

Bromfietzers en fietsers

Meetlocatie

N210
Lopik
Tussen Lopikerweg Oost en Copenweg
Ri. 1 = Ri. Noord (Copenweg)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Lopikerweg Oost)

Meting

Meetperiode: 3 december t/m 29 december 2018
Methodiek: Telslangen (MetroCount)
In opdracht van: Provincie Utrecht
Uitgevoerd door: MetroCount



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

N210, LOPIK

Tussen Lopikerweg Oost en Copenweg

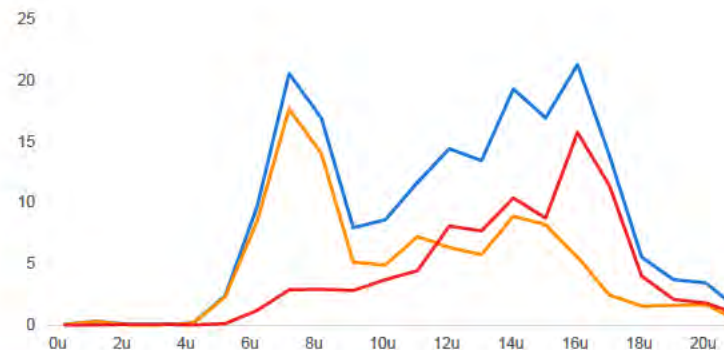
INTENSITEITEN

	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid		
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	194	100%	163	100%	103	88	91	75	
Dag (7-19u)	171	88,0%	144	88,3%	88	76	83	68	
Avond (19-23u)	10	5,0%	9	5,3%	4	3	6	5	
Nacht (23-7u)	14	7,0%	10	6,4%	11	9	2	2	
Ochtendspits (7-9u)	38	19,4%	28	17,1%	32	23	6	4	
Avondspits (16-18u)	35	18,1%	28	16,9%	8	7	27	21	

UURCIJFERS

	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid		
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	0	0,0%	0	0,1%	0	0	0	0	
01:00 - 02:00	0	0,2%	0	0,2%	0	0	0	0	
02:00 - 03:00	0	0,0%	0	0,1%	0	0	0	0	
03:00 - 04:00	0	0,0%	0	0,1%	0	0	0	0	
04:00 - 05:00	0	0,1%	0	0,1%	0	0	0	0	
05:00 - 06:00	2	1,2%	2	1,0%	2	2	0	0	
06:00 - 07:00	10	5,0%	7	4,4%	9	6	1	1	
07:00 - 08:00	21	10,6%	15	9,3%	18	13	3	2	
08:00 - 09:00	17	8,7%	13	7,7%	14	10	3	2	
09:00 - 10:00	8	4,1%	7	4,3%	5	4	3	3	
10:00 - 11:00	9	4,4%	10	6,0%	5	6	4	4	
11:00 - 12:00	12	6,0%	11	6,8%	7	7	4	4	
12:00 - 13:00	14	7,5%	13	7,8%	6	6	8	6	
13:00 - 14:00	13	6,9%	12	7,4%	6	5	8	7	
14:00 - 15:00	19	10,0%	17	10,2%	9	8	10	9	
15:00 - 16:00	17	8,7%	15	9,2%	8	8	9	7	
16:00 - 17:00	21	11,0%	17	10,2%	6	5	16	12	
17:00 - 18:00	14	7,1%	11	6,7%	2	2	11	9	
18:00 - 19:00	6	2,9%	4	2,7%	2	1	4	3	
19:00 - 20:00	4	1,9%	3	2,0%	2	1	2	2	
20:00 - 21:00	3	1,8%	3	1,9%	2	1	2	2	
21:00 - 22:00	1	0,7%	1	0,7%	0	0	1	1	
22:00 - 23:00	1	0,6%	1	0,6%	0	0	1	1	
23:00 - 24:00	1	0,4%	1	0,4%	0	0	1	1	

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
di 4-dec	310
wo 5-dec	179
do 6-dec	235
vr 7-dec	110
za 8-dec	83
zo 9-dec	65
ma 10-dec	199
di 11-dec	257
wo 12-dec	260
do 13-dec	225
vr 14-dec	190
za 15-dec	106
zo 16-dec	32
ma 17-dec	171
di 18-dec	242
wo 19-dec	247
do 20-dec	176
vr 21-dec	97
za 22-dec	118
zo 23-dec	103
ma 24-dec	203
di 25-dec	0
wo 26-dec	0
do 27-dec	147
vr 28-dec	139



Doorsnede
Ri. Noord
Ri. Zuid



VERKEERSTELLING

Bromfietzers en fietsers

Meetlocatie

N210
Lopik
Tussen Lopikerweg Oost en Copenweg
Ri. 1 = Ri. Noord (Copenweg)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Lopikerweg Oost)

Meting

Meetperiode: 3 december t/m 29 december 2018
Methodiek: Telslangen (MetroCount)
In opdracht van: Provincie Utrecht
Uitgevoerd door: MetroCount



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

N210, LOPIK

Tussen Lopikerweg Oost en Copenweg

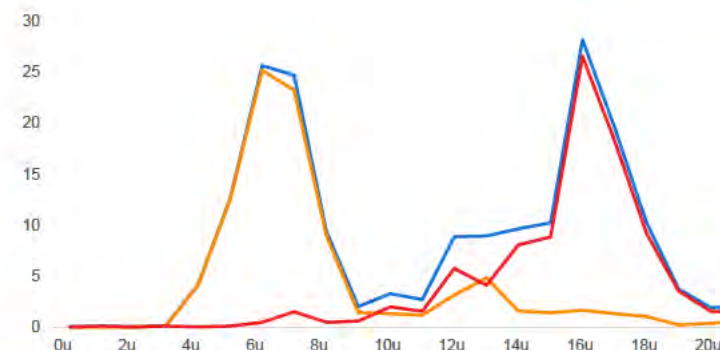
INTENSITEITEN

	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	191	100%	145	100%	95	72	97	73	
Dag (7-19u)	138	72,1%	106	72,9%	51	40	87	66	
Avond (19-23u)	8	4,4%	6	4,4%	2	2	7	5	
Nacht (23-7u)	45	23,5%	33	22,7%	42	31	3	2	
Ochtendspits (7-9u)	34	17,9%	26	18,1%	32	25	2	1	
Avondspits (16-18u)	48	25,0%	35	24,1%	3	2	45	33	

UURCIJFERS

	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	0	0,0%	0	0,1%	0	0	0	0	
01:00 - 02:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0	
02:00 - 03:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0	
03:00 - 04:00	0	0,1%	0	0,1%	0	0	0	0	
04:00 - 05:00	4	2,2%	3	2,0%	4	3	0	0	
05:00 - 06:00	13	6,6%	9	6,5%	12	9	0	0	
06:00 - 07:00	26	13,4%	19	12,8%	25	18	0	0	
07:00 - 08:00	25	12,9%	19	13,0%	23	18	2	1	
08:00 - 09:00	9	4,9%	7	5,0%	9	7	0	0	
09:00 - 10:00	2	1,0%	2	1,2%	1	1	1	0	
10:00 - 11:00	3	1,7%	3	1,8%	1	1	2	2	
11:00 - 12:00	3	1,4%	3	1,8%	1	1	2	2	
12:00 - 13:00	9	4,6%	7	4,8%	3	2	6	5	
13:00 - 14:00	9	4,7%	7	5,0%	5	4	4	4	
14:00 - 15:00	10	5,0%	8	5,3%	2	2	8	6	
15:00 - 16:00	10	5,4%	8	5,5%	1	1	9	7	
16:00 - 17:00	28	14,7%	21	14,3%	2	1	27	19	
17:00 - 18:00	20	10,3%	14	9,8%	1	1	18	13	
18:00 - 19:00	10	5,3%	8	5,4%	1	1	9	7	
19:00 - 20:00	4	2,0%	3	1,8%	0	0	4	3	
20:00 - 21:00	2	1,0%	2	1,0%	0	0	2	1	
21:00 - 22:00	2	1,0%	2	1,1%	1	1	1	1	
22:00 - 23:00	1	0,4%	1	0,4%	1	0	0	0	
23:00 - 24:00	2	1,3%	2	1,2%	0	0	2	2	

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
di 4-dec	219
wo 5-dec	188
do 6-dec	204
vr 7-dec	156
za 8-dec	48
zo 9-dec	5
ma 10-dec	200
di 11-dec	218
wo 12-dec	200
do 13-dec	201
vr 14-dec	176
za 15-dec	64
zo 16-dec	6
ma 17-dec	190
di 18-dec	208
wo 19-dec	191
do 20-dec	154
vr 21-dec	121
za 22-dec	36
zo 23-dec	4
ma 24-dec	60
di 25-dec	3
wo 26-dec	6
do 27-dec	73
vr 28-dec	65



Doorsnede
Ri. Noord
Ri. Zuid



VERKEERSTELLING

Bromfietzers en fietsers

Meetlocatie

Lopikerweg Oost

Lopik

Tussen SL van Alterenlaan en N210

Ri. 1 = Ri. Oost (N210)

Ri. 2 = Ri. West (SL van Alterenlaan)

Meting

Meetperiode: 3 december t/m 29 december 2018

Methodiek: Telslangen (MetroCount)

In opdracht van: Provincie Utrecht

Uitgevoerd door: MetroCount



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

LOPIKERWEG OOST, LOPIK

Tussen SL van Alterenlaan en N210

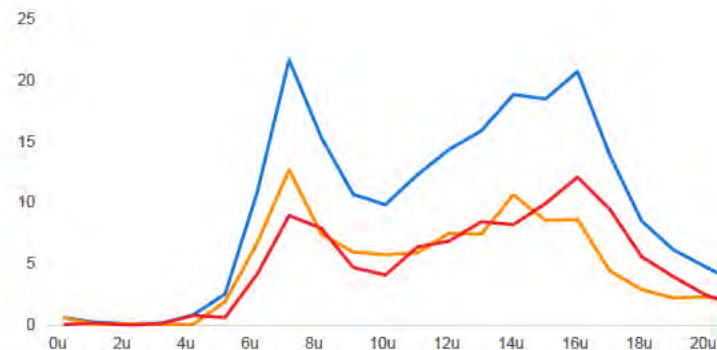
INTENSITEITEN

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	
Etmaal (0-24u)	213	100%	181	100%	105	88	108	93	
Dag (7-19u)	181	84,8%	154	84,8%	88	74	93	80	
Avond (19-23u)	16	7,4%	14	7,9%	7	6	9	8	
Nacht (23-7u)	17	7,8%	13	7,3%	10	8	6	5	
Ochtendspits (7-9u)	37	17,4%	29	15,7%	20	15	17	13	
Avondspits (16-18u)	35	16,3%	28	15,4%	13	11	22	17	

UURCIJFERS

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West		
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	
00:00 - 01:00	1	0,3%	1	0,3%	1	1	0	0	
01:00 - 02:00	0	0,1%	0	0,2%	0	0	0	0	
02:00 - 03:00	0	0,0%	0	0,2%	0	0	0	0	
03:00 - 04:00	0	0,1%	0	0,1%	0	0	0	0	
04:00 - 05:00	1	0,4%	1	0,4%	0	0	1	1	
05:00 - 06:00	3	1,2%	2	1,0%	2	1	1	0	
06:00 - 07:00	11	5,1%	8	4,5%	7	5	4	3	
07:00 - 08:00	22	10,2%	16	9,1%	13	10	9	7	
08:00 - 09:00	15	7,2%	12	6,7%	7	6	8	6	
09:00 - 10:00	11	5,0%	10	5,3%	6	5	5	5	
10:00 - 11:00	10	4,6%	9	4,8%	6	5	4	4	
11:00 - 12:00	12	5,8%	12	6,5%	6	6	6	6	
12:00 - 13:00	14	6,7%	13	7,1%	8	7	7	6	
13:00 - 14:00	16	7,5%	14	7,9%	7	7	8	8	
14:00 - 15:00	19	8,8%	17	9,1%	11	9	8	8	
15:00 - 16:00	19	8,7%	16	9,0%	9	7	10	9	
16:00 - 17:00	21	9,7%	17	9,4%	9	7	12	10	
17:00 - 18:00	14	6,5%	11	6,0%	4	4	10	7	
18:00 - 19:00	9	4,0%	7	3,9%	3	2	6	5	
19:00 - 20:00	6	2,9%	5	3,0%	2	2	4	3	
20:00 - 21:00	5	2,2%	4	2,4%	2	2	2	2	
21:00 - 22:00	3	1,6%	3	1,8%	2	2	2	2	
22:00 - 23:00	2	0,7%	1	0,7%	1	1	1	1	
23:00 - 24:00	1	0,6%	1	0,6%	1	1	0	0	

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
di 4-dec	356
wo 5-dec	203
do 6-dec	244
vr 7-dec	136
za 8-dec	118
zo 9-dec	58
ma 10-dec	218
di 11-dec	267
wo 12-dec	243
do 13-dec	270
vr 14-dec	242
za 15-dec	166
zo 16-dec	55
ma 17-dec	201
di 18-dec	299
wo 19-dec	294
do 20-dec	225
vr 21-dec	112
za 22-dec	150
zo 23-dec	51
ma 24-dec	200
di 25-dec	0
wo 26-dec	0
do 27-dec	171
vr 28-dec	139



Doorsnede
Ri. Oost
Ri. West



VERKEERSTELLING

Bromfietzers en fietsers

N210, LOPIK

Tussen SL van Alterenlaan en Lopikerweg Oost

Meetlocatie

N210

Lopik

Tussen SL van Alterenlaan en Lopikerweg Oost

Ri. 1 = Ri. Noord (Lopikerweg Oost)

Ri. 2 = Ri. Zuid (SL van Alterenlaan)

Meting

Meetperiode: 3 december t/m 29 december 2018

Methodiek: Telslangen (MetroCount)

In opdracht van: Provincie Utrecht

Uitgevoerd door: MetroCount



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

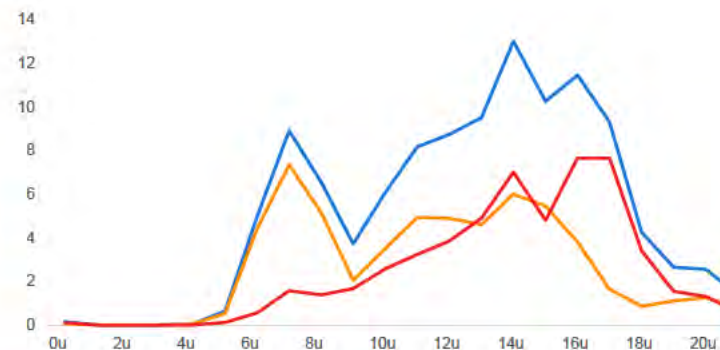
INTENSITEITEN

	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid		
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	114	100%	103	100%	59	54	54	49	
Dag (7-19u)	100	87,9%	90	87,8%	50	47	50	44	
Avond (19-23u)	7	6,4%	7	7,2%	3	3	4	4	
Nacht (23-7u)	6	5,7%	5	5,0%	5	4	1	1	
Ochtendspits (7-9u)	15	13,6%	12	11,5%	12	10	3	2	
Avondspits (16-18u)	21	18,3%	17	16,3%	5	5	15	12	

UURCIJFERS

	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid		
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	0	0,1%	0	0,3%	0	0	0	0	
01:00 - 02:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0	
02:00 - 03:00	0	0,0%	0	0,1%	0	0	0	0	
03:00 - 04:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0	
04:00 - 05:00	0	0,0%	0	0,0%	0	0	0	0	
05:00 - 06:00	1	0,6%	0	0,4%	1	0	0	0	
06:00 - 07:00	5	4,4%	4	3,5%	4	3	1	0	
07:00 - 08:00	9	7,8%	7	6,6%	7	6	2	1	
08:00 - 09:00	7	5,8%	5	4,9%	5	4	1	1	
09:00 - 10:00	4	3,3%	4	3,6%	2	2	2	2	
10:00 - 11:00	6	5,3%	7	7,3%	4	5	3	3	
11:00 - 12:00	8	7,2%	9	8,4%	5	5	3	3	
12:00 - 13:00	9	7,7%	8	8,0%	5	5	4	3	
13:00 - 14:00	10	8,4%	9	8,6%	5	4	5	4	
14:00 - 15:00	13	11,4%	12	11,7%	6	6	7	6	
15:00 - 16:00	10	9,0%	9	9,2%	5	5	5	5	
16:00 - 17:00	11	10,1%	9	9,2%	4	3	8	6	
17:00 - 18:00	9	8,2%	7	7,1%	2	1	8	6	
18:00 - 19:00	4	3,7%	3	3,3%	1	1	3	3	
19:00 - 20:00	3	2,3%	3	2,7%	1	1	2	2	
20:00 - 21:00	3	2,2%	3	2,6%	1	1	1	1	
21:00 - 22:00	1	1,2%	1	1,4%	1	1	1	1	
22:00 - 23:00	1	0,6%	1	0,5%	0	0	0	0	
23:00 - 24:00	1	0,6%	1	0,5%	0	0	0	0	

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
di 4-dec	185
wo 5-dec	101
do 6-dec	126
vr 7-dec	56
za 8-dec	80
zo 9-dec	62
ma 10-dec	84
di 11-dec	142
wo 12-dec	146
do 13-dec	125
vr 14-dec	99
za 15-dec	105
zo 16-dec	30
ma 17-dec	101
di 18-dec	133
wo 19-dec	130
do 20-dec	77
vr 21-dec	46
za 22-dec	82
zo 23-dec	94
ma 24-dec	181
di 25-dec	0
wo 26-dec	0
do 27-dec	106
vr 28-dec	116



Doorsnede
Ri. Noord
Ri. Zuid



[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 8 februari 2019 17:24
Aan: [REDACTED]; [REDACTED]
Onderwerp: RE: Verslag en presentatie expertsessie Analyse doorstroming N210
Bijlagen: Verslag expertsessie en afspraken Analyse doorstroming N210_20190208 rev [REDACTED].pdf

Hoi [REDACTED],
Dank voor het verslag. Bijgevoegd de pdf met nog enkele opmerkingen.
Goed weekend.
Gr. [REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@goudappel.nl>
Verzonden: vrijdag 8 februari 2019 17:02
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@lopik.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@lopik.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@goudappel.nl>
Onderwerp: Verslag en presentatie expertsessie Analyse doorstroming N210

Beste allemaal,

Allereerste bedankt voor de productieve expertsessie van vanmorgen.
Hierbij stuur ik jullie het verslag en presentatie van de expertsessie met bijbehorende actielijst.
Wanneer er naar aanleiding van het verslag nog op- en of aanmerkingen zijn dan hoor ik dat graag.

Alvast een fijn weekend gewenst en tot een volgende keer.

Met vriendelijke groet, with kind regards,

[REDACTED]
Adviseur verkeersmanagement
Verkeersmanagement en -prognoses
T +31 (0)570 [REDACTED] | M +31 (0)6 [REDACTED] | E [REDACTED]@goudappel.nl

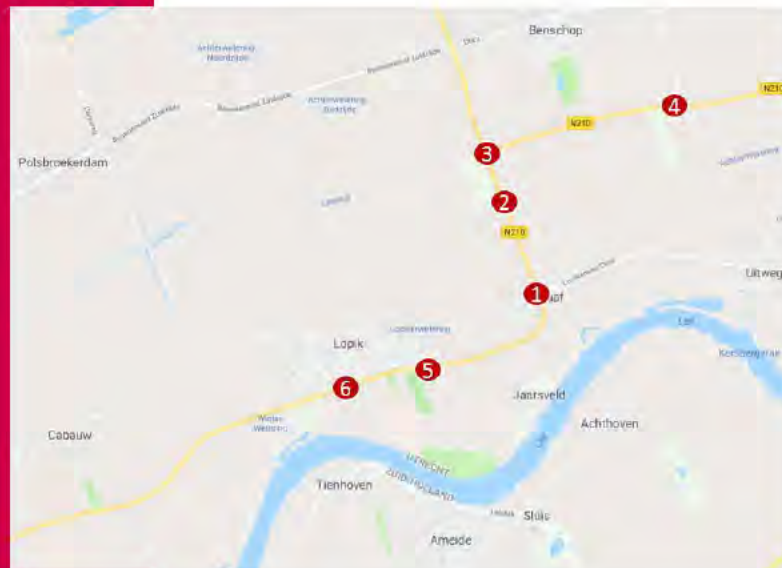


Goudappel Coffeng BV | Snipperlingsdijk 4 | 7417 BJ Deventer | Postbus 161 | 7400 AD Deventer | The Netherlands | www.goudappel.nl

Goudappel Coffeng is onderdeel van de Goudappel Groep. Wij werken vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven, Leeuwarden en via partners in het buitenland.

Analyse doorstroming N210

*Overleg
8 februari 2019*



adviseurs
mobiliteit

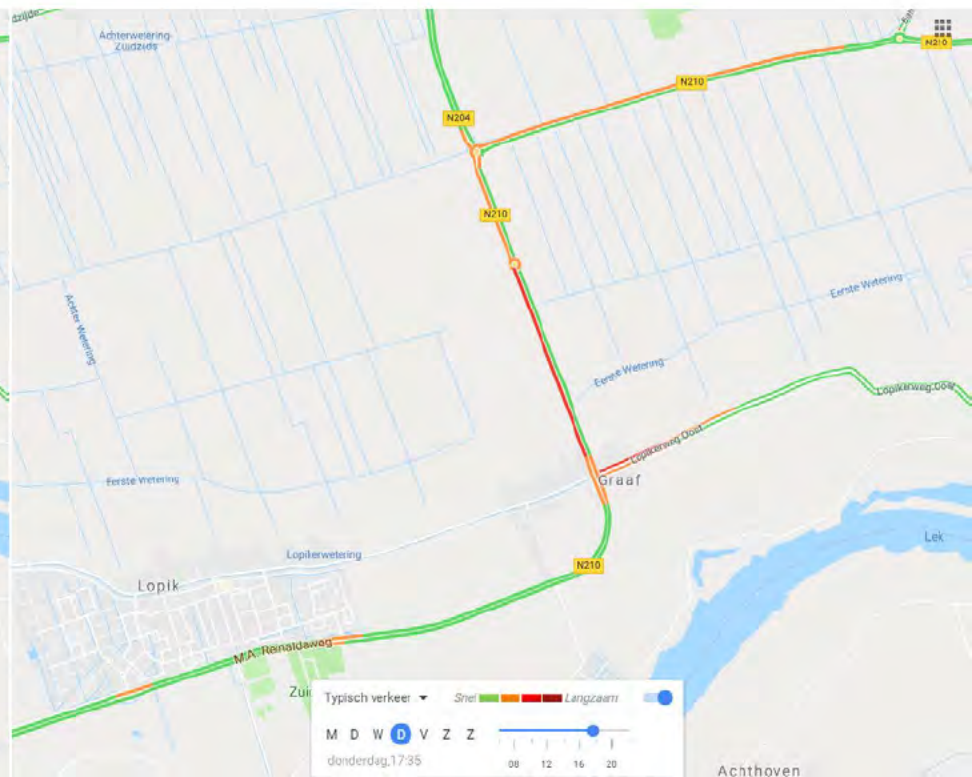
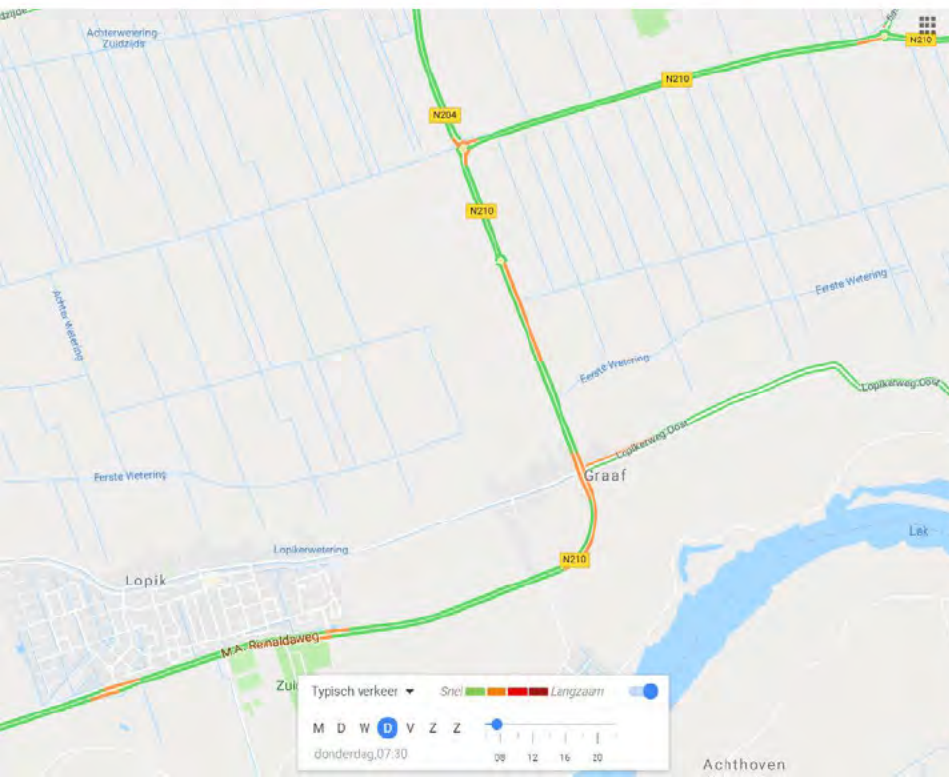
**Goudappel
Coffeng**

Agendavoorstel

- Opening/ voorstelronde
- Aanleiding/ Vraagstelling/ Scope
- Aanpak
- Verkeersintensiteiten
- Resultaten
 - Kruispuntberekeningen + voorstel maatregelen
 - Afwikkeling op streng N210
- Afspraken voor vervolg

Aanleiding

- Afwikkelingsproblemen N210
- Vooral tussen Lopik en Benschop
- Vooral in de avondspits



Vraagstelling

- **Welke kruispunten vormen nu en/ of in de toekomst een probleem m.b.t. verkeersafwikkeling**
- **Welke infrastructurele en/ of verkeersregeltechnische oplossingen kunnen dat probleem oplossen/ verlichten**

Scope



Aanpak

1. Bepalen verkeersintensiteiten huidig en toekomst.
2. Uitvoeren kruispuntanalyses.
3. Opstellen dynamisch model N210.
4. Simulatie en analyse referentiesituatie.
5. Expertsessie.
6. Simulatie en analyse maatregelvariant.
7. Rapportage en eindoverleg.

Verkeersintensiteiten

- **Uitgangspunt GUO-projectmodel 3.3 Hoog en Laag**
- **VRI-tellingen: 2015 → 2018**
- **Toekomst 2030 Hoog/ Laag**

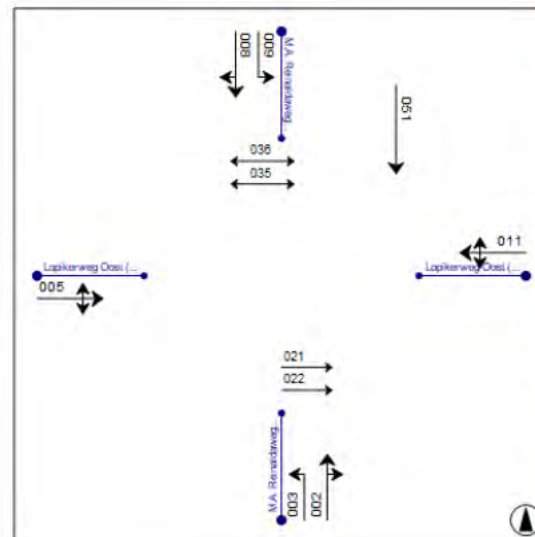
- **Groei N210 2015 → 2030 volgens GUO 3.3:**
 - Laag scenario: 0%
 - Hoog scenario: + 12%

Kp1: N210 - Lopikerweg-oost

- Doorgaand verkeer N210 is in beide spitsen maatgevend
- Capaciteit huidige vormgeving is onvoldoende
- Hoge cyclustijd in beide spitsen

	OS	AS
Huidige vormgeving 2018	145	175
Huidige vormgeving 2030 H	165	200+

	Beoordeling afwikkeling	Cyclustijd (sec)
	goed	< 90
	redelijk / matig	90 – 120
	slecht	> 120

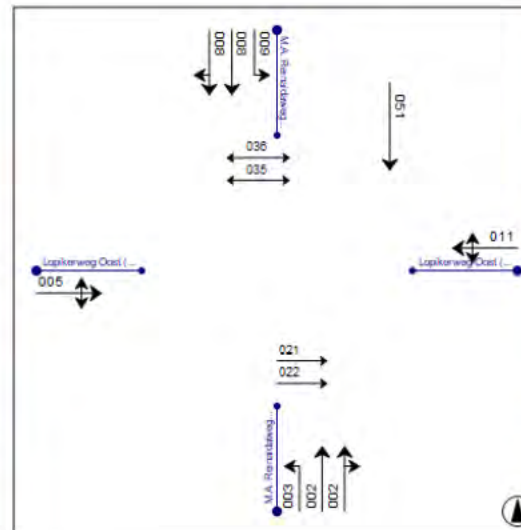


Kp1: N210 - Lopikerweg-oost

- Aparte signaalgroepen noord- en zuidtak hebben minimaal effect
- Vergroten capaciteit van de N210 is meest effectief

	Vormgevingsanalyse			
	2018 OS	2018 AS	2030 OS	2030 AS
Noordtak elke richting een aparte signaalgroep	140	120	165	160
Noord- en zuidtak alle richtingen een aparte signaalgroep	120	115	125	115
Noord- en zuidtak alle richtingen een aparte signaalgroep, minus SG51	115	90	120	115
Uitbreiding doorgaande richtingen N210	80	90	85	95

	Beoordeling afwikkeling	Cyclustijd (sec)
	goed	< 90
	redelijk / matig	90 – 120
	slecht	> 120

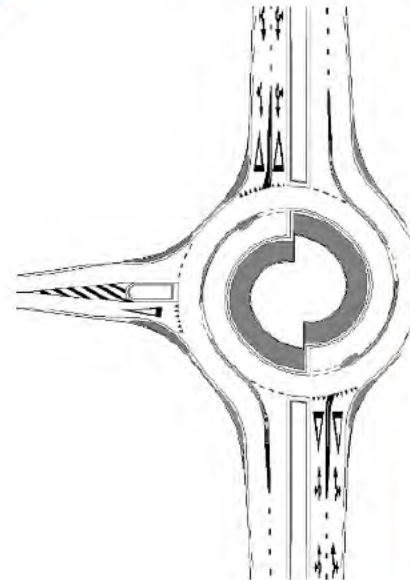


Kp2: N210 - Copenweg

- Huidig: enkelstrooksrotonde met fietsers uit de voorrang
- Capaciteit doorgaande N210 uitbreiden, van 1 naar 2 rijstroken
- Eirotonde meest geschikt

Jaar	Spitsperiode	Huidige vormgeving		Oplossing	
		Type kruispunt	VG	Type kruispunt	VG
2018	OS	1str. rotonde	0,81	Eirotonde	0,39
2018	AS	1str. rotonde	0,74	Eirotonde	0,34
2030H	OS	1str. rotonde	0,84	Eirotonde	0,41
2030H	AS	1str. rotonde	0,82	Eirotonde	0,38

Grenswaarde	Beoordeling
Verzadiging < 0,7	Geen problemen met verkeersafwikkeling
Verzadiging 0,7 – 0,8	Kans op problemen met verkeersafwikkeling met wachtrijen tot gevolg. Nadere analyse noodzakelijk
Verzadiging > 0,8	De vormgeving biedt onvoldoende capaciteit om het verkeersaanbod te verwerken. Maatregelen zijn noodzakelijk

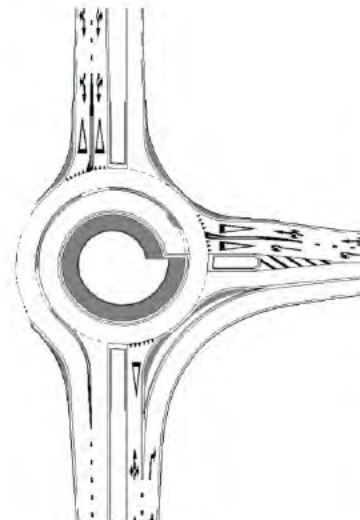


Kp3: N210 – N204

- Huidige meerstrooksrotonde functioneert als enkelstrooksrotonde
- De hoofdstroom zuid → oost en oost → zuid faciliteren qua capaciteit
- Knierotonde meest geschikt

Jaar	Spitsperiode	Huidige vormgeving		Oplossing	
		Type kruispunt	VG	Type kruispunt	VG
2018	OS	1str. rotonde	0,87	Knierotonde	0,23
2018	AS	1str. rotonde	0,86	Knierotonde	0,40
2030H	OS	1str. rotonde	0,92	Knierotonde	0,27
2030H	AS	1str. rotonde	0,94	Knierotonde	0,44

Grenswaarde	Beoordeling
Verzadiging < 0,7	Geen problemen met verkeersafwikkeling
Verzadiging 0,7 – 0,8	Kans op problemen met verkeersafwikkeling met wachtrijen tot gevolg. Nadere analyse noodzakelijk
Verzadiging > 0,8	De vormgeving biedt onvoldoende capaciteit om het verkeersaanbod te verwerken. Maatregelen zijn noodzakelijk

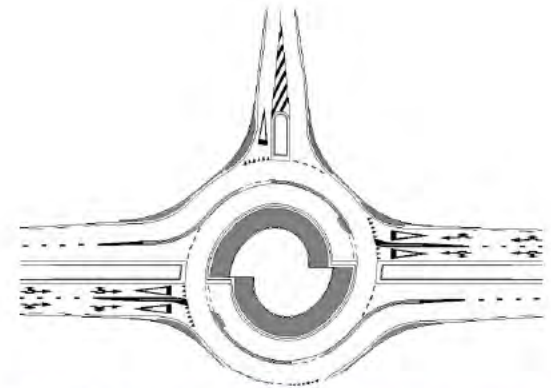


Kp4: N201 – ing. F.E.D. van Enschedeweg

- Enkelstrooksrotonde heeft te weinig capaciteit, schijnconflicten bepalend
- Doorgaande N210 faciliteren
- Eirotonde meeste geschikt

Jaar	Spitsperiode	Huidige vormgeving		Oplossing	
		Type kruispunt	VG	Type kruispunt	VG
2018	OS	1str. rotonde	0,86	Eirotonde	0,41
2018	AS	1str. rotonde	0,89	Eirotonde	0,41
2030H	OS	1str. rotonde	0,92	Eirotonde	0,43
2030H	AS	1str. rotonde	0,96	Eirotonde	0,44

Grenswaarde	Beoordeling
Verzadiging < 0,7	Geen problemen met verkeersafwikkeling
Verzadiging 0,7 – 0,8	Kans op problemen met verkeersafwikkeling met wachtrijen tot gevolg. Nadere analyse noodzakelijk
Verzadiging > 0,8	De vormgeving biedt onvoldoende capaciteit om het verkeersaanbod te verwerken. Maatregelen zijn noodzakelijk



Kp5: N210 - Europasingel

- Invloed voetgangers is groot
- Aandeel voetgangers zal beperkt zijn, alleen busreizigers van west → oost
- Na uitbreiding N210 daalt de cyclustijd tot acceptabele waarde

	Met voetgangers		Zonder voetgangers	
	OS	AS	OS	AS
Huidige vormgeving 2018	115	110	85	85
Huidige vormgeving 2030 H	125	125	100	95
Uitbreiding doorgaande richting N210 2018	75	70	55	60
Uitbreiding doorgaande richting N210 2013 H	85	75	70	60



	Beoordeling afwikkeling	Cyclustijd (sec)
	goed	< 90
	redelijk / matig	90 – 120
	slecht	> 120

Kp6: N210 - Vrijheidslaan

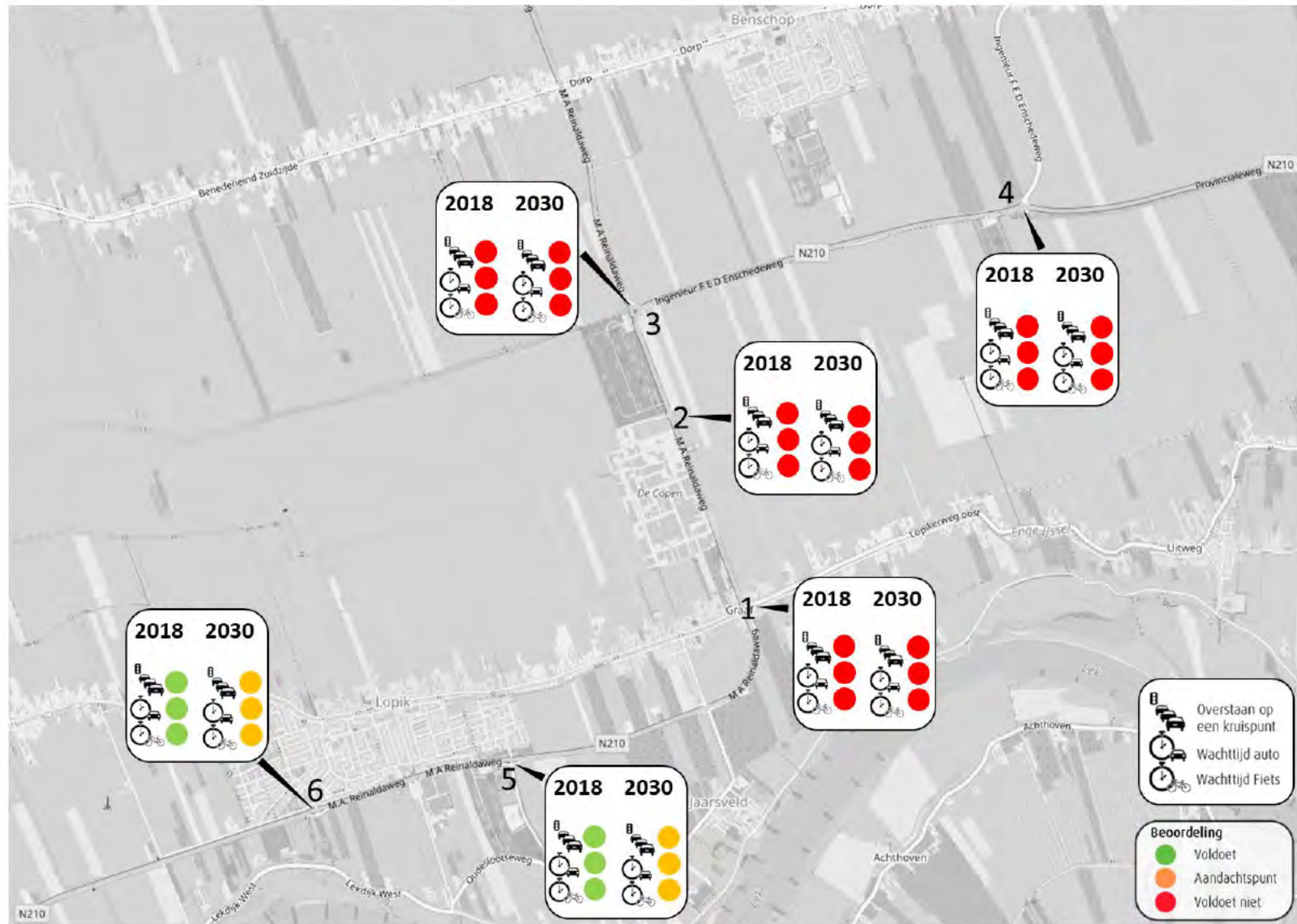
- Invloed voetgangers is groot
- Aandeel voetgangers zal relatief beperkt zijn, alleen busreizigers van west → oost
- Na uitbreiding N210 daalt de cyclustijd tot acceptabele waarde

	Met voetgangers		Zonder voetgangers	
	OS	AS	OS	AS
Huidige vormgeving 2018	120	115	90	85
Huidige vormgeving 2030 H	130	115	95	100
Uitbreiding doorgaande richting N210 2018	90	75	65	60
Uitbreiding doorgaande richting N210 2013 H	95	75	65	65

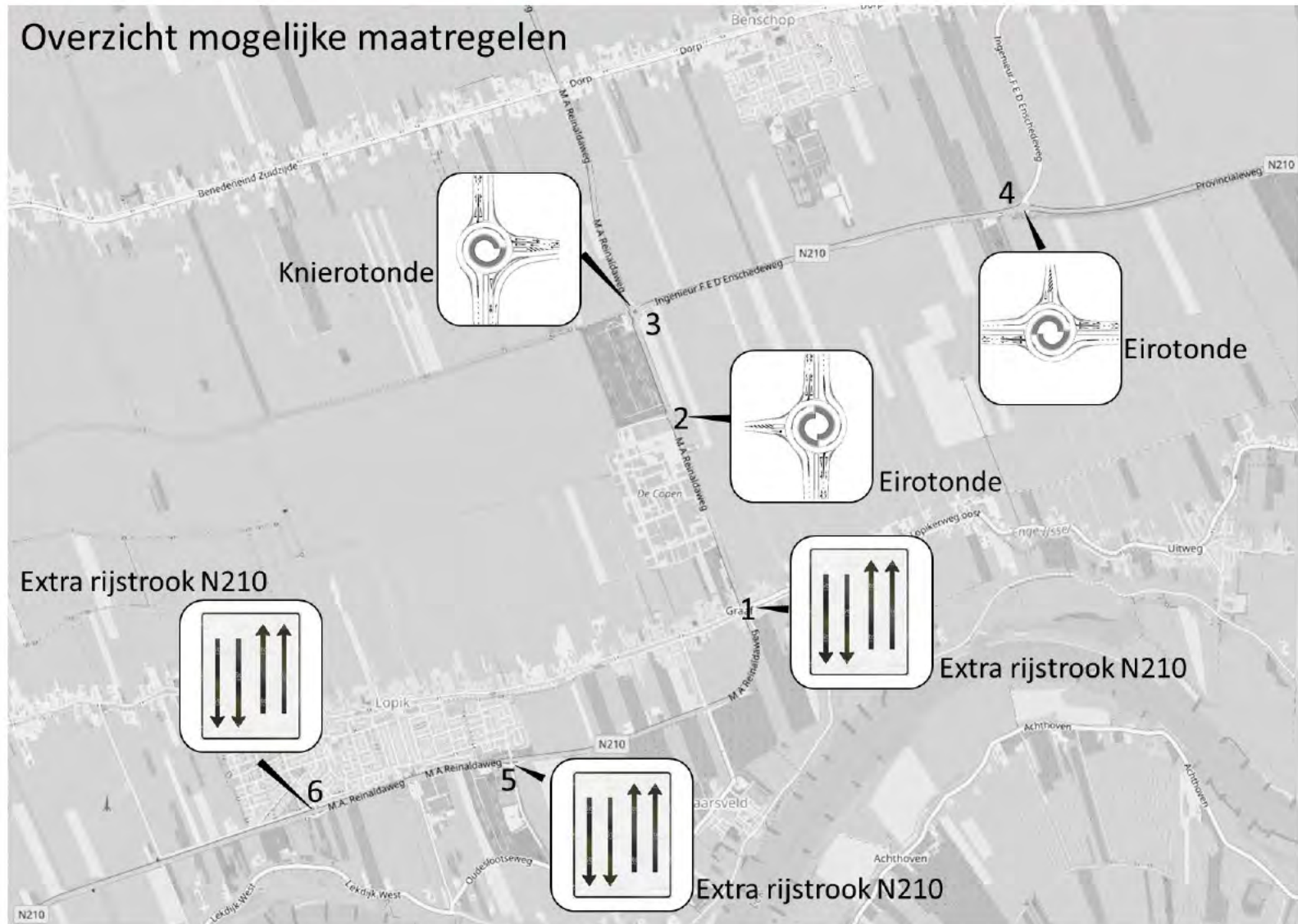


	Beoordeling afwikkeling	Cyclustijd (sec)
	goed	< 90
	redelijk / matig	90 – 120
	slecht	> 120

Samenvatting maatgevende periode



Overzicht voorgestelde maatregelen



Simulatie referentiesituatie (ochtendspits)



Simulatie referentiesituatie (avondspits)

17:20:00



Afspraken voor vervolg

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Provincie Utrecht

Afspraken expertmeeting Analyse doorstroming N210

Overleg 8 februari 2019

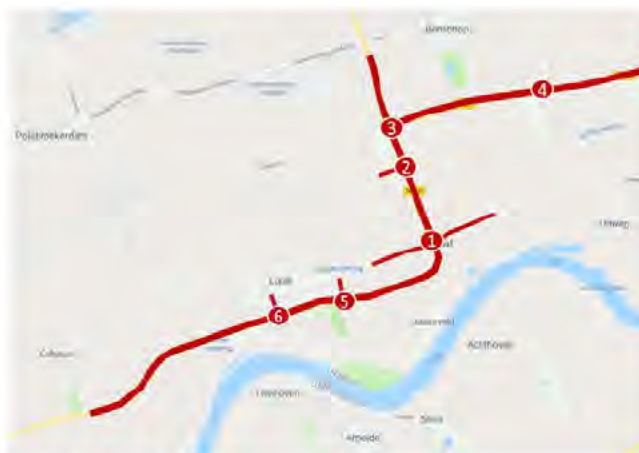
Datum
Kenmerk
Eerste versie

8 februari 2019

Deelnemers expertsessie:

- [REDACTED] (Provincie Utrecht)
- [REDACTED] (Provincie Utrecht)
- [REDACTED] (Provincie Utrecht)
- [REDACTED] (Gemeente Lopik)
- [REDACTED] (Gemeente Lopik)
- [REDACTED] (Goudappel Coffeng)
- [REDACTED] (Goudappel Coffeng)

Op 8 februari is een expertmeeting georganiseerd ten behoeve van de analyse doorstroming N210. Deze expertsessie had als doel het afwikkelingsprobleem op de N210 tussen Lopik en Benschop te bespreken. Voorafgaand aan de expertsessie heeft Goudappel Coffeng capaciteitsberekening uitgevoerd voor een zestal potentiële knelpuntlocaties, (zie figuur 1).



Figuur 1.1: Potentiële knelpuntlocaties

Op basis van deze resultaten is in de expertsessie verkend hoe deze knelpunten zijn op te lossen en welke lokale kenmerken hierin moeten worden meegenomen. De sessie heeft concrete afspraken opgeleverd over mogelijke nog niet onderzochte maatregelen. Deze maatregelen worden in het vervolg op deze sessie in solitaire kruispuntberekeningen en in een simulatie met het dynamische verkeersmodel door-gerekend.

Hieronder staan per kruispuntlocatie de belangrijkste aandachtspunten en gemaakte afspraken.

KP1, N210 – Lopikerweg oost (Graaf)

Het kruispunt kent in de referentiesituatie lange wachtrijen die mede veroorzaakt worden door sluipverkeer. Verkeer rijdt via de Lopikerweg Oost van- en naar IJsselstein om de drukte op de N210 te vermijden. Dit sluipverkeer frustreert de hoofdrichting op de N210 dermate dat er in de avondspits lange wachtrijen in noordelijke richting staan. Naast de lange wachtrijen op de N210 komt de verkeersveiligheid op het smalle wegprofiel van de Lopikerweg Oost in gevaar.

Afgesproken wordt om voor het kruispunt nog een drietal aanvullende vormgevingsvarianten te onderzoeken:

- Welke rotondevorm is benodigd om het verkeer op kruispunt Graaf te verwerken en wat zijn verkeerskundig gezien de voor- en nadelen van een rotonde op deze locatie ten opzichte van een VRI;
- Wat is het effect van een ongelijkvloerse 'koude' kruising (kruising waarbij niet afgeslagen mag worden) waarbij de N210 verdiept wordt uitgevoerd;
- Het aan weerszijden afkoppelen van de Lopikerweg oost op de N210 (m.u.v. fiets- en voetgangers)

De vormgevingsvarianten worden zonder ruimtelijke beperkingen bekeken en er wordt vanwege de toekomstbestendigheid een doorkijk naar 2040 gemaakt in de vorm van een gevoeligheidsanalyse.

Fietsers maken veelvuldig gebruik van het kruispunt waardoor een hoge cyclustijd als onwenselijk beschouwd kan worden. De fietsverbinding oost – west over het kruispunt is onderdeel van een hoofdfietsroute en zal hierdoor moeten worden meegewogen in de analyse. Thomas Schroor levert een schets met fietsstromen en verkeersstromen op de parallelwegen tussen de verschillende dorpskernen om mee te nemen in de berekeningen.

Kp2, N210 - Copenweg

De enkelstrooksrotonde zorgt in de referentiesituatie in met name de avondspits voor afwikkelingsproblemen. De N210 is in de avondspits in de richting noord → zuid druk waardoor verkeer vanaf de Copenweg lastig kan de rotonde kan oprijden. De rotonde heeft een fundering bestaande uit piepschuim; dit geeft beperkingen om de capaciteit van de rotonde in de toekomst te vergroten.

Vanwege het probleem met de oversteekbaarheid van fietsers bij een dubbelstrook toe- en afrit wordt afgesproken om de enkelstrooksrotonde aanvullend te onderzoeken met verkeerslichten.

_____ levert informatie aan over fietsintensiteiten en locaties waar fietsers in de praktijk de N210 oversteken

Kp3, N210 - N204

De aanname dat de huidige dubbelstrooksrotonde in de praktijk functioneert als enkelstrooksrotonde wordt door de gemeente Lopik beaamd. Om het verkeer goed te kunnen verwerken dient de capaciteit op de drukste rijrichtingen (van oost naar zuid en van zuid naar oost) verruimd te worden in de vorm van een knierotonde.

De oversteekbaarheid van fietsers is een belangrijk aandachtspunt en kan gewaarborgd blijven door de huidige fietsoversteek in oostelijke richting te verleggen naar het punt waar de N210 met het toepassen van een knierotonde nog uit één rijstrook bestaat.

De erfaansluiting aan de zuidwestkant van de rotonde is een belangrijk aandachtspunt bij eventuele ontwerpen, deze aansluiting moet op een verkeersveilige wijze toegankelijk blijven.

Kp4, N210 – ingenieur F.E.D. van Enschedeweg

Door de wijze waarop de wegen aantakken op deze enkelstrooksrotonde wordt het verkeer extra afgeremd. Daarnaast is het voor verkeersdeelnemers lastig in te schatten of verkeer op de rotonde afslaat of op de rotonde blijft, waardoor is de afwikkeling niet optimaal. Beide aspecten hebben een nadelig effect op de doorstroming

Afgesproken wordt om te onderzoeken of de enkelstrooksrotonde het verkeer beter verwerken wanneer de rotonde met grotere middenbermen wordt uitgevoerd. Daartoe voeren we een analyse uit waarbij het huidige schijnconflict minder zwaar wordt gewogen.

Kp5, N210 - Europasingel

De uitkomsten van de berekeningen worden herkend en akkoord bevonden. Verkeer vanuit de dorpskern Jaarsveld dat richting Schoonhoven rijdt mijdt het ongeregelde kruispunt S.L. van Alterenlaan – N210 en rijdt via de verkeerslichten de N210 op. Hierdoor maakt er meer verkeer gebruik van het kruispunt dan wenselijk is.

Het verschil in de afwikkeling met en zonder voetgangers wordt herkend; volgens de gemeente voldoet de afwikkeling in de praktijk. Aanpassing van het kruispunt wordt niet noodzakelijk bevonden.

Kp6, N210 – Vrijheidslaan

De uitkomsten van de berekeningen worden herkend en akkoord bevonden. Aanpassing van het kruispunt wordt niet noodzakelijk bevonden.

Resumé

In de expertsessie is een zestal potentiële knelpuntlocaties besproken en geïnventariseerd. Hierbij zijn verschillende afspraken voor aanvullende analyse gemaakt, onderstaande tabel geeft een samenvatting van de gemaakte afspraken en de bijbehorende actienemer:

Kruispuntlocatie	Afspraken	Actienemer
KP1, N210 – Lopikerweg oost (Graaf)	■ Welke rotondevorm is geschikt om het verkeer op kruispunt Graaf te verwerken; ■ Wat is het effect van een 'koude' kruising waarbij de N210 verdiept wordt uitgevoerd; ■ Het afkoppelen van de Lopikerweg oost van de N210	Goudappel Coffeng
KP1, N210 – Lopikerweg oost (Graaf)	Aanleveren fietsstromen vanuit de verschillende dorpskernen	
Kp2, N210 - Copenweg	Enkelstrooksrotonde aanvullend onderzoeken met verkeerslichten.	Goudappel Coffeng
Kp2, N210 - Copenweg	Fietstellingen aanleveren die aangeven waar de meeste fietsers zich bevinden en waar deze in de praktijk de N210 oversteken	
Kp4, N210 – ingenieur F.E.D. van Enschedeweg	De huidige enkelstrooksrotonde onderzoeken met een grotere middenberm	Goudappel Coffeng

Tabel 1: gemaakte afspraken expertsessie en bijbehorende actienemer

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 21 november 2018 08:13
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: RE: N210, diverse zaken

Beste [REDACTED],

Dank voor het uitzetten van de vragen. Hierbij even een update.

[REDACTED]

Bestemmingsplan

Inmiddels is er vanuit Mobiliteit een reactie gegeven aan onze coördinator voor bestemmingsplannen over jullie bestemmingsplan. Ik weet niet of deze reactie jullie al heeft bereikt. Kort samengevat. Wij zijn niet overtuigd van de in het bestemmingsplan gestelde gevolgen voor verkeer en daarmee de beïnvloeding van de werking van het kruispunt Graaf. De overige paragrafen in het bestemmingplan spreken de ontwikkelingen zoals gesteld in de verkeersparagraaf enigszins tegen. Naar onze mening dient er gedegen onderzoek gedaan te worden naar de gevolgen voor de verkeersafwikkeling.

Kruispunt Graaf

Afgelopen periode heeft onze VRI-expert gekeken naar de afstelling van de VRI op kruispunt Graaf. Hierbij zijn enkele aanpassingen doorgevoerd die de doorstroming nog enigszins kan verbeteren. Dit monitoren we. Echter is de regeling nu dusdanig geoptimaliseerd dat we in de toekomst niet verder kunnen optimaliseren.

[REDACTED]

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06 [REDACTED] | 030 258 [REDACTED]
[REDACTED]@provincie-utrecht.nl
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht



Van: [REDACTED] <[REDACTED]@Lopik.nl>
Verzonden: dinsdag 20 november 2018 14:13
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@Lopik.nl>; [redacted] <[redacted]@lopik.nl>

Onderwerp: RE: N210, diverse zaken

Beste [redacted],

Wij hebben zoveel mogelijk van de door jou gestelde vragen geprobeerd uit te zoeken/in gang te zetten.

[redacted]

Wat betreft de bedrijven is er inderdaad een bestemmingsplan in procedure gebracht. Het hoofdstuk verkeer uit het BP heb ik toegevoegd.

Samenvatting is dat het nauwelijks extra bewegingen gaat opleveren. Het is voor grootste deel bedrijfsverplaatsing van een bedrijf wat nu aan de Lopikweg Oost is gelegen tussen N210 en Uitweg.

Daarnaast verbeterd ook de aansluiting van het perceel. Het huidige tuincentrum heeft een aansluiting vrij dicht bij de kruising. In de nieuwe situatie schuift deze op en komt er meer opstelruimte.

Al met al achten wij dit dus een positieve ontwikkeling.

[redacted]

Als we dit op korte termijn willen bespreken moet dit wel voor 11 december.

In verband met mijn verhuizing ben ik tot 2 januari 2019 afwezig.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Senior medewerker infrastructuur

werkdagen: Maandag, dinsdag, woensdag in de oneven week, donderdag en vrijdag.



Gemeente Lopik
Raadhuisplein 1
Postbus 50
3410 CB Lopik

T 0348 - [redacted]
E gemeente@lopik.nl
I www.lopik.nl
Volg ons op [Twitter](#) en [Facebook](#)

Van: [redacted] [[mailto:\[redacted\]@provincie-utrecht.nl](mailto:[redacted]@provincie-utrecht.nl)]

Verzonden: woensdag 7 november 2018 13:52

Aan: [redacted]

CC: [redacted]

Onderwerp: FW: N210, diverse zaken

Beste [redacted],

Onderstaand een aantal zaken die spelen op de N210 waarbij ik graag samen met je optrek.

Onderzoek kruising Graaf

Een update naar aanleiding van het overleg wat we hebben gehad over de kruising Graaf. Inmiddels heb ik bij Goudappel een offerte uitgevraagd voor het onderzoek naar een toekomstvast kruispunt Graaf incl. KT- en LT-oplossingen. In dit onderzoek wordt het gebied beschouwd tussen de westelijke bebouwingsgrens van Lopik (Vrijheidslaan) en aan de oostelijke zijde de rotonde Benshop in de N210. De dubbelstrook rotonde N210/N204 valt dus ook binnen dit onderzoek. Zodra de offerte binnen is zal contact met je zoeken om deze telefonisch even door te spreken.

VRI kruispunt Graaf

De VRI-specialist houdt op dit moment de regeling tegen het licht. Het is wel al duidelijk dat de kruising tot het uiterste is/wordt 'uitgeperst'. We zijn nu de laatste mogelijke opties aan het doornemen. We zullen aanpassingen in de regeling monitoren op effectiviteit.

Visie Lopik

Zoals besproken in het overleg zie ik graag een visie van jullie tegemoet over de verkeersafhandeling in het gebied Zuiderpark/Salmsteke en de omgeving Lopikerweg Oost. Onder andere Salmsteke en het toenemende gebruik van de locatie Zuiderpark door commerciële instellingen maken dat de parallelweg zwaarder belast wordt.

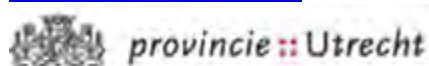
Daarnaast ben ik op de hoogte van de ontwikkeling van bedrijven op en rond de kruising Graaf. Hoe is jullie visie op deze twee ontwikkelingen?

Ik hoor graag je reactie op de verschillende onderwerpen. Alvast dank.

Met vriendelijke groet,

Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06 [redacted] | 030 258 [redacted]
[redacted]@provincie-utrecht.nl
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht



“De informatie verzonden met dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan.

Het is mogelijk dat tijdens het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist is overgekomen. Hiervoor kunnen wij geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend het door de bevoegde persoon dan wel het bevoegde bestuursorgaan ondertekende papieren document is bindend. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of volledigheid contact met ons op te nemen”.

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 26 maart 2019 13:11
Aan: [REDACTED]@lopik.nl; [REDACTED]@lopik.nl
CC: [REDACTED]
Onderwerp: Verkeersonderzoek N210

Geachte heer,

We gaan aan De Verkeerstellers een opdracht verlenen voor een verkeersonderzoek op de kruising van de N210 en de Lopikerweg Oost. Ze gaan op dinsdag 2 april en donderdag 4 april 2019 met camera's de kruispuntstromen in beeld brengen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
tel 030-258 [REDACTED]
mob 06- [REDACTED]
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht

[REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@Lopik.nl>

Verzonden: woensdag 10 april 2019 18:06

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED];

Onderwerp: Re: Behandeling BP Lopikerpoort in raadscommissie en afstemming met de provincie

Hallo [REDACTED],

Even los van feit of er wel of niet voldoende ambtelijk contact is geweest, dat kan ik niet beoordelen, wil ik wel even reageren op wat ik gezegd zou hebben.

Tijdens de behandeling van het BP in de commissie ging het uiteraard veel over verkeer. Maar de discussie beperkte zich niet tot de discussie over alleen het BP. Een partij vroeg ook nadrukkelijk of de provincie nog iets aan de kruising ging doen, helemaal los van dit plan. Men repte zelfs al over een rotonde. Toen heb ik proces van trajectstudie op hoofdlijnen uitgelegd. Verteld over camera's, uitwerking scenario's en uiteindelijke keuze door Provinciale Staten. En daarbij is ook budget ter sprake gekomen. Daar heb ik aangegeven dat wij niets kunnen eisen zoals aanleg rotonde [o.id.](#) Dat is een provinciale verantwoordelijkheid. En daar heb ik bijna gekscherend gezegd, degene die betaald bepaald.

Uiteraard zou het kunnen zijn dat we ook als gemeente moeten/kunnen/gaan investeren in bepaalde onderdelen. Maar dat zie ik minder op deze kruising maar meer bij de discussie rondom Salmsteke, Rolafweg enz. En de mogelijke oplossing doortrekken Zuiderparklaan.

Maar daar heb ik het gisteravond niet over gehad, ging toen over proces op hoofdlijnen mbt traject studie.

Inhoudelijk wil ik wel meegeven wat ik ook de commissie heb meegegeven. De huidige situatie is nu niet ideaal, de ontsluiting van het bedrijfsperceel ligt heel dicht op de kruising. In het huidige geldende bestemmingsplan heeft het volledige perceel een bedrijfsbestemming met behoorlijke bebouwingsmogelijkheden. Die zijn nog niet volledig benut.

Dus in het huidige planologische regime zou al flinke verzwaring van gebruik mogelijk zijn.

In BP wat nu voorligt maken we andere functies mogelijk en een andere inrichting van het terrein. Er wordt een dubbel woonhuis gesloopt om de ontsluiting verder van de kruising af te krijgen. Ik heb in de commissie ook gezegd dat het nog steeds niet ideaal is, maar gezien huidige planologische mogelijkheden denk ik toch dat dit een flinke verbetering is. En daarmee een echte no-regret maatregel.

En daarbij komt ook nog eens dat zo goed als alle verkeersbewegingen die de bedrijven nu veroorzaken ook al op één of andere manier via kruising Graaf worden afgewikkeld. Beide bedrijven die naar tuincentrum verhuizen zitten nu langs de Lopikerweg, dus moeten ook de kruising gebruiken.

In het licht van de omgevingswet is dit juist een prachtvoorbeeld van verbetering van de situatie waarbij misschien inderdaad de situatie voor de kruising heel klein beetje complexer wordt. Maar de situatie op het lokale wegennet verbeterd en de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse van vertrekkende bedrijf fors verbeterd. Dus in totaal voor de maatschappij een dikke plus.

Maar je hebt helemaal gelijk dat we dit goed onderling moeten afstemmen en mijn Gezonde Boerenverstand Redenering moet onderbouwd kunnen worden met meer wetenschappelijke rapporten. [REDACTED]

[REDACTED] We zijn nu al jaren in gesprek hierover, dat is lastig uitleggen aan de ondernemers die graag verder willen. Maar ik heb er alle vertrouwen in dat we hier gaan uitkomen. Wel een leuke casus overigens om eens iets hoger over te kijken hoe we in het licht van de

omgevingswet de belangen van verschillende overheden wegen en hoe we die afstemming kunnen verbeteren. Mooie uitdaging ook voor onze "nieuw" accountmanager.

Met vriendelijke groet,

Op 10 apr. 2019 om 16:35 heeft [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl> het volgende geschreven:

Beste heer [REDACTED],

Vandaag zijn wij door de pers benaderd om vragen te beantwoorden over het kruispunt N210/Lopikerweg Oost inzake het raadsvoorstel voor het bestemmingsplan Lopikerpoort (voorheen Lopikerweg oost 66/67). Naar ik begrip is dit voorstel gisteravond behandeld in de commissie.

Wij zijn onaangenaam verrast door het feit dat dit bestemmingsplan ter behandeling in de commissie ligt en volgende week ter besluitvorming wordt ingebracht. Zoals u weet hebben wij als provincie een zienswijze ingediend waarin wij aangeven bezwaren te hebben op o.a. de verkeersgeneratie en -afwikkeling ten aanzien van het kruispunt N210/Lopikerweg Oost. In de zienswijze hebben wij verzocht om met ons in contact te treden om de problematiek te bespreken en naar een oplossing te zoeken. Ondanks herhaaldelijke verzoeken, van mijn collega's van ruimtelijke ordening, op 12 en 22 november jl. is het gesprek met de provincie niet tot stand gekomen.

Zoals u mogelijk weet participeren uw collega's dhr. [REDACTED] en dhr. [REDACTED] in het provinciale onderzoek voor een lange termijnoplossing voor het kruispunt. In de werksessies van dit onderzoek is niet het verband gelegd met het bestemmingsplan, de nieuwe verkeersscan en de voortgang van de bestemmingsplanprocedure.

Wat betreft de verwoording van onze zienswijze in de Nota Zienswijzen zien wij in de tekst niet de kern van onze bezwaren terug. Over de nieuwe verkeersscan en de resultaten daarvan is niet met ons van mening gewisseld. Terwijl dit wel het verzoek is. Ik wil u erop wijzen dat wij op dit moment nog niet akkoord zijn met de uitkomsten van de nieuwe verkeersscan en de gevolgen voor het kruispunt. Dit dient nog door ons te worden beoordeeld.

Daarnaast begrip ik uit de commissievergadering dat de wethouder heeft aangegeven dat de oplossing van de problemen ten aanzien van de kruising door de provincie betaald gaan worden. Daar is op dit moment nog geen afstemming over. Het vaststellen van het bestemmingsplan kan tot gevolg hebben dat wij het veroorzakerprincipe gaan hanteren. Daarmee kunnen een deel van de kosten voor de oplossing bij de ontwikkelaar en gemeente komen te liggen.

Het is spijtig en zorgelijk dat we op deze manier moeten vernemen over de voortgang van de bestemmingsplanprocedure. Het is in het belang van beide organisaties dat dit soort zaken goed worden afgestemd en zodoende gezamenlijk en in overeenstemming tot een integrale en goede oplossing te komen. Daarom verzoek ik u met spoed contact met mij te zoeken.

In afwachting van uw reactie.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06 [REDACTED] | 030 258 [REDACTED]
[REDACTED]@provincie-utrecht.nl

www.provincie-utrecht.nl

twitter.com/ProvUtrecht

<image001.png>

“De informatie verzonden met dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan.

Het is mogelijk dat tijdens het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist is overgekomen. Hiervoor kunnen wij geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend het door de bevoegde persoon dan wel het bevoegde bestuursorgaan ondertekende papieren document is bindend. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of volledigheid contact met ons op te nemen”.

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 11 april 2019 12:51
Aan: [REDACTED]@Lopik.nl
CC: [REDACTED]
Onderwerp: graag nu nog geen raadsbesluit bestemmingsplan Lopikerpoort

Beste [REDACTED]

Als het goed is ontvang jij straks van je secretariaat het verzoek om mij te bellen.

Maar ze konden mij niet vertellen of dat vandaag ook ging lukken. Dus daarom ook deze mail.

Ik doe dit niet graag maar vanuit de positie van provincie Utrecht het volgende.

Ik begrijp van [REDACTED] dat de raad van gemeente Lopik volgende week het bestemmingsplan Lopikerpoort wil gaan vaststellen.

Ik vraag je dringend om dit enige tijd op te schuiven en wel om de volgende reden.

[REDACTED] heeft opdracht van provincie Utrecht om te onderzoeken wat er nodig is om het kruispunt Graaf toekomstvast in te richten.

De kans is groot dat we daarbij uitkomen op meer asfalt. Wij willen voorkomen dat we enkele maanden na het vaststellen van een bestemmingsplan Lopikerpoort weer met een nieuwe bestemmingsplanwijziging komen omdat kruispunt te vergroten.

[REDACTED], ik hoop dat we vanmiddag hierover nog contact kunnen hebben.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Senior Beleidsmedewerker Domein Mobiliteit

Werkdagen: maandag t/m donderdag

T: 06 [REDACTED]

Provincie Utrecht

Archimedeslaan 6 / Postbus 80300 / 3508TH Utrecht

www.provincie-utrecht.nl

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 11 april 2019 15:19
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: personen voor overleg

Hallo [REDACTED]
Ik ga het oppakken. Je hoort de resultaten wel. Dank voor de constructieve houding.
Groet,
[REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@Lopik.nl>
Verzonden: donderdag 11 april 2019 14:22
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
CC: [REDACTED] <[REDACTED]@lopik.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@lopik.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@verstoep.nl>
Onderwerp: personen voor overleg

Hallo [REDACTED],

Vanuit de gemeente graag uitnodigen voor het overleg rondom BP Lopikerpoort:

- [REDACTED]: voor bestemmingsplan
- [REDACTED], is onze verkeerskundige (sinds kort)
- [REDACTED] namens opdrachtgevers.

Groeten,

[REDACTED]



[REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@lopik.nl>
Verzonden: donderdag 11 april 2019 08:31
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Behandeling BP Lopikerpoort in raadscommissie en afstemming met de provincie

Geachte heet [REDACTED]

Dank voor uw reactie. Als er nog vragen zijn dan beantwoorden we die uiteraard graag.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsadviseur ruimtelijke ontwikkeling en cultureel erfgoed
werkdagen: maandag, dinsdag, woensdag en donderdag.



Gemeente Lopik
Raadhuisplein 1
Postbus 50
3410 CB Lopik
T 0348 - 55 99 86
E [REDACTED]@lopik.nl
I www.lopik.nl
Volg ons op [Twitter](#) en [Facebook](#)

 Denk aan het milieu voordat u besluit dit e-mailbericht te printen.

Van: [REDACTED] [mailto:[REDACTED]@provincie-utrecht.nl]
Verzonden: donderdag 11 april 2019 8:28
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Behandeling BP Lopikerpoort in raadscommissie en afstemming met de provincie

Geachte heer [REDACTED],

Ik heb uw mails gelezen en loop vanmiddag het interne proces bij ons na.
Ook zal ik de verkeersscan laten toetsen en het dossier doornemen. Hierna volgt een reactie van onze kant.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06 [REDACTED] | 030 258 [REDACTED]
[REDACTED]@provincie-utrecht.nl
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht

 provincie :: Utrecht

Van: [redacted] <[redacted]@lopik.nl>

Verzonden: donderdag 11 april 2019 08:12

Aan: [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@Lopik.nl>

Onderwerp: FW: Behandeling BP Lopikerpoort in raadscommissie en afstemming met de provincie

Geachte heer [redacted],

In navolging van mijn vorige mail:

Ik heb het nagekeken en ik ben bang dat de fout bij het verzenden inderdaad aan mijn zijde ligt. De mail is verstuurd naar een ander contactpersoon met de achternaam [redacted], niet werkzaam bij de provincie Utrecht.

Vervolgens heb ik van die zijde geen terugkoppeling ontvangen van de verkeerde toezending. Vervelend maar helaas niet iets wat is af te dwingen.

Als ik in het aanhefvak uw achternaam intik komt [redacted] (die overigens niets met deze casus van dienst heeft) ook naar voren, ik ben bang dat de selectie daar in de snelheid verkeerd is gegaan.

Nogmaals mijn welgemeende excuses hiervoor.

Hopelijk kunnen we binnen het momentum van het contact dat er nu ligt spoedig tot overeenstemming komen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Beleidsadviseur ruimtelijke ontwikkeling en cultureel erfgoed
werkdagen: maandag, dinsdag, woensdag en donderdag.



Gemeente Lopik
Raadhuisplein 1
Postbus 50
3410 CB Lopik

T 0348 - [redacted]
E [redacted]@lopik.nl
I www.lopik.nl
Volg ons op [Twitter](#) en [Facebook](#)

 Denk aan het milieu voordat u besluit dit e-mailbericht te printen.

Van: [redacted]

Verzonden: donderdag 11 april 2019 8:00

Aan: [redacted]

CC: [redacted]

Onderwerp: RE: Behandeling BP Lopikerpoort in raadscommissie en afstemming met de provincie

Geachte heer [redacted],

Dank voor uw bericht. Ik ben bang dat er sprake is van verwarring. De nieuwe verkeersscan is juist opgesteld op basis van jullie zienswijzen.

Wellicht heb ik de nieuwe verkeersscan naar een verkeerd adres toegezonden, dat moet ik even nagaan.

Nadat ik geen reactie op de verkeersscan heb gekregen ben ik uitgegaan van (het in dit geval waarschijnlijk te kort door de bocht zijnde) "geen bericht is goed bericht".

Het is uiteraard op geen enkele wijze de bedoeling om zonder inhoudelijk op de zienswijze in te gaan verder te gaan.

Nogmaals: ik ben bang dat, als de verkeersscan intern niet bij jullie terecht is gekomen ik wellicht een fout heb begaan in de verzending. Er is geen enkel intentie geweest om de provincie in deze te passeren, ik ben juist nog een aantal op het provinciehuis geweest om met [redacted] de inhoud van de zienswijze en het plan te bespreken, daarnaast is er een aantal maal telefonisch contact geweest.

Dit gezegd hebbende:

Wij zijn van mening dat, zoals in de nota zienswijzen ook is aangegeven, de verkeersscan voldoende onderbouwing geeft voor de aanvaardbaarheid van hetgeen het bestemmingsplan op de locatie mogelijk maakt. Ook in relatie tot de in een eerdere mail door de wethouder geschetste huidige planologische werkelijkheid en mogelijkheden. In de bijlage treft u de verkeersscan, ik zou het zeer op prijs stellen indien u in de gelegenheid bent om deze nog tot u te nemen.

Om de hele context te schetsen zal ik u via een wettransfer het gehele plan toesturen zoals dat nu ter vaststelling aan de gemeenteraad is gezonden, dit gaat helaas niet direct per mail.

Met vriendelijke groet,



Beleidsadviseur ruimtelijke ontwikkeling en cultureel erfgoed
werkdagen: maandag, dinsdag, woensdag en donderdag.



Gemeente Lopik
Raadhuisplein 1
Postbus 50
3410 CB Lopik

T 0348 - [redacted]
E [redacted]@lopik.nl
I www.lopik.nl
Volg ons op [Twitter](#) en [Facebook](#)



Denk aan het milieu voordat u besluit dit e-mailbericht te printen.

Van: [redacted] [[mailto:\[redacted\]@provincie-utrecht.nl](mailto:[redacted]@provincie-utrecht.nl)]

Verzonden: woensdag 10 april 2019 16:36

Aan: [redacted]

CC: [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted];

Onderwerp: Behandeling BP Lopikerpoort in raadscommissie en afstemming met de provincie

Beste heer [redacted],

Vandaag zijn wij door de pers benaderd om vragen te beantwoorden over het kruispunt N210/Lopikerweg Oost inzake het raadsvoorstel voor het bestemmingsplan Lopikerpoort (voorheen Lopikerweg oost 66/67). Naar ik begrijp is dit voorstel gisteravond behandeld in de commissie.

Wij zijn onaangenaam verrast door het feit dat dit bestemmingsplan ter behandeling in de commissie ligt en volgende week ter besluitvorming wordt ingebracht. Zoals u weet hebben wij als provincie een zienswijze ingediend waarin wij aangeven bezwaren te hebben op o.a. de verkeersgeneratie en -afwikkeling ten aanzien van het kruispunt N210/Lopikerweg Oost. In de zienswijze hebben wij verzocht om met ons in contact te treden om de problematiek te bespreken en naar een oplossing te zoeken. Ondanks herhaaldelijke verzoeken, van mijn collega's van ruimtelijke ordening, op 12 en 22 november jl. is het gesprek met de provincie niet tot stand gekomen.

Zoals u mogelijk weet participeren uw collega's [redacted] en [redacted] in het provinciale onderzoek voor een lange termijnoplossing voor het kruispunt. In de werksessies van dit onderzoek is niet het verband gelegd met het bestemmingsplan, de nieuwe verkeersscan en de voortgang van de bestemmingsplanprocedure.

Wat betreft de verwoording van onze zienswijze in de Nota Zienswijzen zien wij in de tekst niet de kern van onze bezwaren terug. Over de nieuwe verkeersscan en de resultaten daarvan is niet met ons van mening gewisseld. Terwijl dit wel het verzoek is. Ik wil u erop wijzen dat wij op dit moment nog niet akkoord zijn met de uitkomsten van de nieuwe verkeersscan en de gevolgen voor het kruispunt. Dit dient nog door ons te worden beoordeeld. Daarnaast begrijp ik uit de commissievergadering dat de wethouder heeft aangegeven dat de oplossing van de problemen ten aanzien van de kruising door de provincie betaald gaan worden. Daar is op dit moment nog geen afstemming over. Het vaststellen van het bestemmingsplan kan tot gevolg hebben dat wij het veroorzakerprincipe gaan hanteren. Daarmee kunnen een deel van de kosten voor de oplossing bij de ontwikkelaar en gemeente komen te liggen.

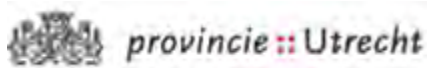
Het is spijtig en zorgelijk dat we op deze manier moeten vernemen over de voortgang van de bestemmingsplanprocedure. Het is in het belang van beide organisaties dat dit soort zaken goed worden afgestemd en zodoende gezamenlijk en in overeenstemming tot een integrale en goede oplossing te komen. Daarom verzoek ik u met spoed contact met mij te zoeken.

In afwachting van uw reactie.

Met vriendelijke groet,

■■■■■■■■■■
Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06 ■■■■■■ | 030 258 ■■■■■■
■■■■■■■■■■ ■■■■■■■■■■@provincie-utrecht.nl
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht



“De informatie verzonden met dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan.

Het is mogelijk dat tijdens het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist is overgekomen. Hiervoor kunnen wij geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend het door de bevoegde persoon dan wel het bevoegde bestuursorgaan ondertekende papieren document is bindend. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of volledigheid contact met ons op te nemen”.

“De informatie verzonden met dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan.

Het is mogelijk dat tijdens het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist is overgekomen. Hiervoor kunnen wij geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend het door de bevoegde persoon dan wel het bevoegde bestuursorgaan ondertekende papieren document is bindend. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of volledigheid contact met ons op te nemen”.

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 11 juli 2019 08:32
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED] (PU); [REDACTED] (PU); [REDACTED]
Onderwerp: conceptrapportage N210 kruispunt Graaf
Bijlagen: Notitie 'Analyse kruispunt Graaf Lopik' (003098.20190618.N1.01).pdf

Beste [REDACTED],

Bijgevoegd de conceptrapportage van Goudappel over kruispunt Graaf. De rapportage is nog niet op het niveau dat ik verwacht van Goudappel. Nadruk heeft afgelopen periode gelegen op de werkzaamheden voor de trajectstudie N210. De resultaten van de kruispuntberekeningen vanuit de trajectstudie gaan het vertrekpunt zijn voor de verdere uitwerking van het onderzoek naar kruispunt Graaf.

In het verleden hebben [REDACTED] en [REDACTED] voor dit onderzoek input gegeven. Hierbij is ook vanuit de gemeente de input gegeven om de Lopikerweg Oost onder de N210 door te brengen. Er is namelijk te weinig fysieke ruimte om kruispunt Graaf op orde te maken. Ook gezien een mogelijke ontwikkeling Lopikerpoort waarbij wij als provincie zeer kritisch blijven over de verkeersafwikkelingen van het kruispunt bij realisatie van Lopikerpoort.

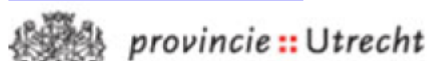
De beperkte fysieke ruimte, de hoofdfietsroute, de vroegere discussie over een extra aansluiting van Lopik op de N210, de ontwikkeling van Lopik Oost, de aansluiting van Jaarsveld op de N210 en het gehele functioneren van de N210 maken dat we als provincie breder naar dit vraagstuk kijken en daarmee dan ook onderzoeken of er alternatieve mogelijkheden zijn buiten de onderzoekslocatie. Vandaar dat het afknippen van de Lopikerweg Oost en een nieuwe kruising elders realiseren een serieuze optie kan zijn voor de provincie maar ook de toekomst van Lopik.

Ik hoop dat je de ingezette lijn van [REDACTED] en [REDACTED] blijft volgen. We zien elkaar a.s. maandag in Lopik.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06 [REDACTED] | 030 258 [REDACTED]
[REDACTED]@provincie-utrecht.nl
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht



Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Provincie Utrecht

Analyse kruispunt Graaf Lopik

Datum
Kenmerk
Auteur

18 juni 2019
003098.20190618.N1.01

1 Inleiding

Aanleiding

Op het aan de oostkant van Lopik gelegen kruispunt Graaf kruist de gemeentelijke Lopikerweg-oost met de provinciale M.A. Reinaldaweg (N210). De N210 heeft een belangrijke functie voor de regionale ontsluiting van de Lopikerwaard. De Lopikerweg-oost en een veel gebruikte fietsroute tussen Lopik en IJsselstein. Het kruispunt wordt geregeld met een verkeersregelinstallatie.



Figuur 1.1: Kruispunt Graaf

Vooraf in de avondspits doen zich op dit kruispunt afwikkelingsproblemen voor, wat zich vertaalt in wachtrijvorming op de N210 en in lange wachttijden voor het overstekende fietsverkeer.

In opdracht van de provincie Utrecht heeft Goudappel Coffeng BV een studie uitgevoerd naar de huidige en toekomstige afwikkelingskwaliteit op dit kruispunt en naar mogelijkheden om deze te verbeteren.

Eerste verkenning

Begin 2019 heeft Goudappel Coffeng een eerste verkenning uitgevoerd van kruispunt Graaf en van een aantal andere kruispunten op de N201. De resultaten daarvan zijn gepresenteerd in een expert meeting op 8 februari 2019. In deze expert meeting zijn afspraken gemaakt over extra door te rekenen varianten.

Leeswijzer

Deze notitie beschrijft de resultaten van de uitgevoerde kruispuntanalyse voor kruispunt Graaf. In hoofdstuk 2 wordt eerst beschreven wat is onderzocht en welke uitgangspunten daarbij zijn gehanteerd. De resultaten van de analyse, zowel uit de eerste verkenning als van de extra doorgerekende varianten, zijn beschreven in hoofdstuk 3. De notitie wordt afgesloten met de conclusie en aanbevelingen in hoofdstuk 4.

2 Uitgangspunten en werkwijze

Verkeersintensiteiten huidig en toekomst

De kruispuntanalyse is uitgevoerd voor de huidige (2019) en toekomstige situatie (2030). Voor de huidige situatie is gebruik gemaakt van de meest recente telcijfers uit april 2019. Voor de toekomstige situatie is uitgegaan van de groei van de verkeersvraag volgens het GUO-projectmodel 3.3 (scenario Laag en Hoog). Gebleken is dat op deze locatie in het Laag-scenario tussen 2015 en 2030 vrijwel geen sprake is van een toename van de verkeersintensiteiten. Om die reden worden de uitkomsten van het Laag-scenario niet expliciet genoemd.

De groei in het Hoog-scenario tussen 2015 en 2030 bedraagt circa 12%. Om meer inzicht te krijgen in de robuustheid van de onderzochte oplossingen is in aanvulling op het Hoog-scenario een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd, waarin de verkeersintensiteiten van het Hoog-scenario met 10% zijn opgehoogd.

Capaciteitsberekeningen

De capaciteitsberekeningen voor de het VRI-geregelde kruispunt zijn uitgevoerd met behulp van het verkeersregeltechnische rekenprogramma cocon.

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling is beoordeeld aan de hand van de berekende cyclustijd op basis van de hiernavolgende classificatie.

beoordeling afwikkeling	cyclustijd (seconden)
goed	< 90
redelijk/matig	90-120
slecht	> 120

De rotondeberekeningen zijn uitgevoerd met de Meerstrooksrotondeverkenner.

Voor de beoordeling van de rotondes wordt gekeken naar de verzadigingsgraad. Daarvoor wordt de volgende classificatie toegepast.

beoordeling afwijking	verzadigings- graad	toelichting
goed	< 0,7	geen problemen met verkeersafwijking
redelijk/matig	0,7-0,8	kans op problemen met verkeersafwijking met wachtrijen tot gevolg
slecht	> 0,8	de vormgeving biedt onvoldoende capaciteit om het verkeersaanbod te verwerken

Oplossingsrichtingen

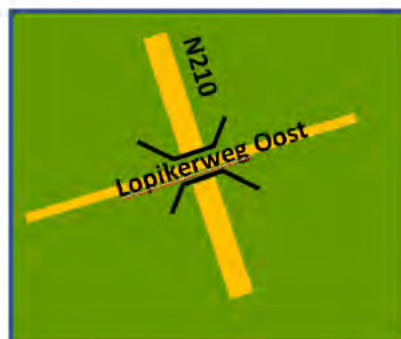
In deze verkenning is onderscheid gemaakt tussen korte- en langetermijnoplossingen. De kortetermijnmaatregelen hebben het karakter van quick wins (relatief eenvoudig op de korte termijn te realiseren met een hoge kosteneffectiviteit). Zij zijn gericht op het optimaliseren van de huidige kruispuntvorm.

Bij de langetermijnmaatregelen wordt op voorhand geen rekening gehouden met fysieke ruimtelijke beperkingen.

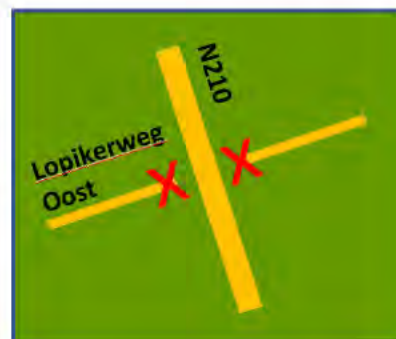
Onderzochte varianten

In het kader van deze studie zijn de volgende vormgevingsvarianten onderzocht:

- huidige vormgeving en verkeerslichtenregeling;
- kortetermijnmaatregelen:
 - geoptimaliseerde vormgeving/regeling;
- langetermijnmaatregelen:
 - ongeregelde (turbo)rotonde,
 - 'koude' ongelijkvloerse kruising met de verdiepte N210 (zie figuur 2.1),
 - Lopikeweg-oost afgekoppeld van de N210 voor gemotoriseerd verkeer (zie figuur 2.2).



Figuur 2.1: 'Koude' ongelijkvloerse kruising met de verdiepte N210

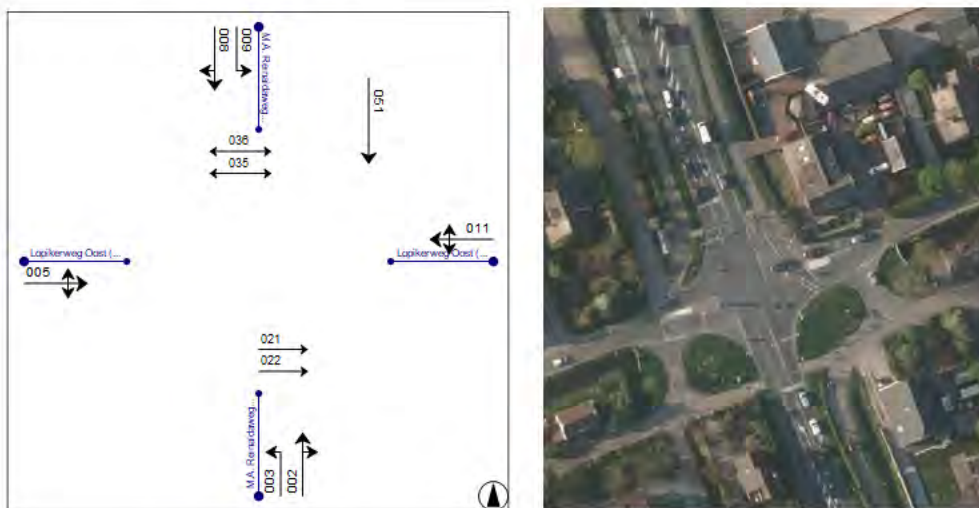


Figuur 2.2: Lopikeweg-oost afgekoppeld van de N210 voor gemotoriseerd verkeer

3 Resultaten

3.1 Huidige vormgeving

De huidige vormgeving van het kruispunt Graaf met de bijbehorende signaalgroepen is weergegeven in figuur 3.1.



Figuur 3.1: Huidige vormgeving van het kruispunt Graaf met de bijbehorende signaalgroepen

Het resultaat van de uitgevoerde kruispuntanalyse voor de huidige vormgeving van het kruispunt is weergegeven in tabel 3.1.

	2019		2030H	
	ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits
huidige vormgeving	150	180	180	200+

Tabel 3.1: Berekende cyclustijden in de huidige vormgeving

Uit de tabel kan worden afgeleid dat het kruispunt in de huidige situatie, zowel in de ochtend- als avondspits overbelast is (cyclustijd > 120 seconden). In 2030 neemt de mate van overbelasting verder toe.

3.2 Geoptimaliseerde vormgeving

Met behulp van de uitgevoerde kruispuntanalyse is nagegaan welke aanpassingen aan het kruispunt mogelijk zijn om voor de huidige en toekomstige situatie te komen tot een niet-oververzadigde situatie.

In deze analyse zijn de volgende kruispuntaanpassingen doorgerekend:

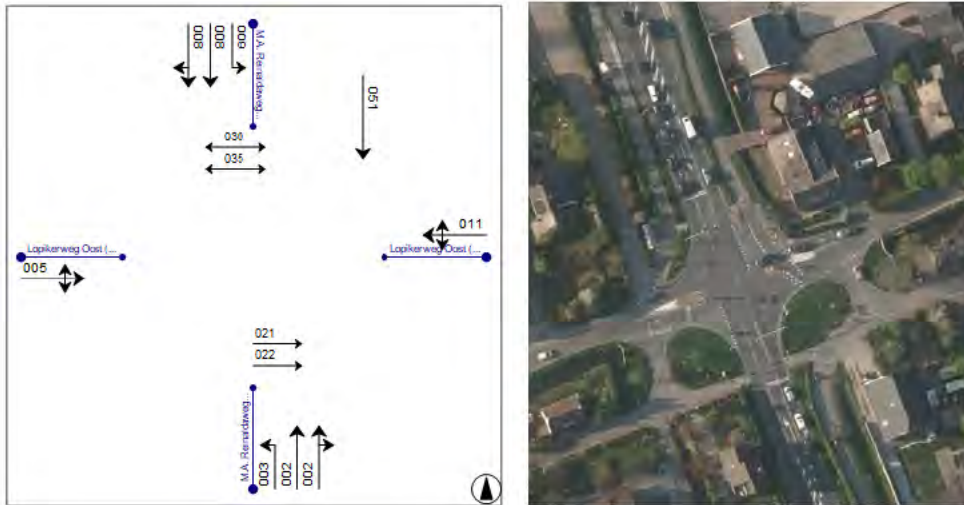
- noordtak, elke richting een aparte signaalgroep (drie opstelvakken voor rechtsaf, rechtdoor en linksaf);
- noord- en zuidtak, alle richtingen een aparte signaalgroep (drie opstelvakken voor rechtsaf, rechtdoor en linksaf);
- idem en zonder parallelweg (SG51) aan de oostkant van de N210 (fietsverkeer naar de westkant en gemotoriseerd verkeer anders ontsluiten);
- uitbreiding doorgaande rijrichting N210 (dubbele rijstrook voor rechtdoor, gecombineerd met rechtsaf).

Het resultaat van de doorrekening van deze kruispuntaanpassingen is weergegeven in tabel 3.2.

	2019		2030H	
	ochtend-splits	avond-splits	ochtend-splits	avond-splits
huidige vormgeving	150	180	180	200+
noordtak, elke richting een aparte signaalgroep	150	155	165	155
noord- en zuidtak, alle richtingen een aparte signaalgroep	130	125	140	120
noord- en zuidtak, alle richtingen een aparte signaalgroep, minus SG51	130	125	140	120
uitbreiding doorgaande richtingen N210	80	90	85	95

Tabel 3.2: Berekende cyclustijden voor doorgerekende kruispuntaanpassingen

Uit de tabel kan worden opgemaakt dat uitsluitend het uitbreiden van de capaciteit van de doorgaande rijrichting op de N210 (van noord naar zuid en van zuid naar noord) leidt tot een situatie zonder oververzadiging. In figuur 3.2 is de benodigde vormgeving in deze variant weergegeven. Met deze vormgevingsvariant dienen de noord- en zuidtak met twee rijstroken te worden uitgebreid, omdat er niet alleen een extra opstelvak voor rechtdoor bijkomt, maar ook een extra rijstrook stroomafwaarts van het kruispunt over een lengte van circa 50 meter om het verkeer weer van twee rijstroken naar één rijstrook terug te brengen.

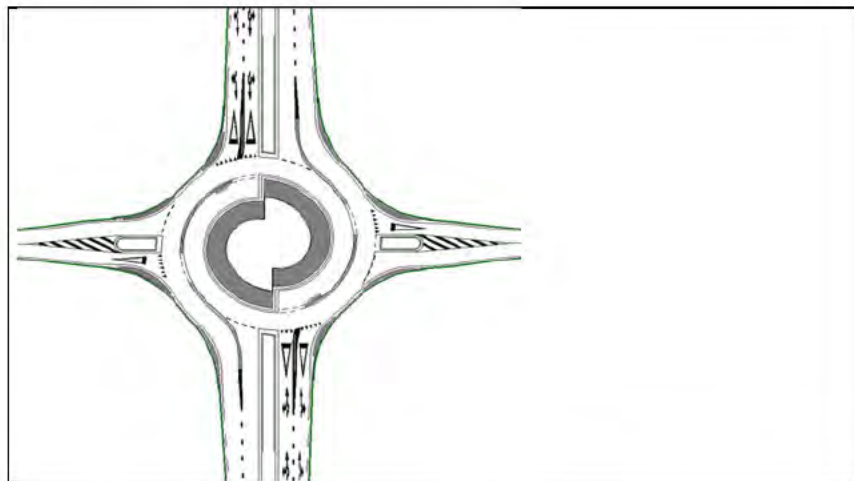


Figuur 3.2: Benodigde vormgeving van het kruispunt Graaf met de bijbehorende signaalgroepen

3.3 Ongeregelde (turbo)rotonde

Onderzocht is of kruispunt Graaf kan worden vormgegeven als (turbo)rotonde en welke vormgeving daarbij minimaal benodigd is om de verkeersstromen zonder oververzadiging te kunnen afwikkelen.

De benodigde vormgeving is die van een eirotonde (zie figuur 3.3). In deze rotondevorm heeft het doorgaande verkeer op de N210 de beschikking over twee doorgaande rijstroken.



Figuur 3.3: Benodigde vormgeving kruispunt Graaf als turborotonde

De berekende verzadigingsgraden in de onderzochte jaren/perioden zijn weergegeven in tabel 3.4. De verzadigingsgraad van de eirotonde bedraagt maximaal 0,51, waarmee de rotondevorm toekomstvast is.

Jaar	spitsperiode	type kruispunt	verzadigingsgraad
2019	OS	eirotonde	0,39
2019	AS	eirotonde	0,40
2030H	OS	eirotonde	0,40
2030H	AS	eirotonde	0,46
2030H + 10%	OS	eirotonde	0,45
2030H + 10%	AS	eirotonde	0,51

Tabel 3.4: Berekende verzadigingsgraden bij kruispunt Graaf als eirotonde

Bij de afweging om kruispunt Graaf om te bouwen naar een eirotonde dient met het volgende rekening te worden gehouden:

- Een turborotonde vraagt een groter ruimtebeslag dan een 'gewoon' kruispunt.
- Het toepassen van een gelijkvloerse fietsoversteek over een meerstrooksrotonde met een dubbelstrooks toe- en afrit wordt in de Richtlijnen Turborotondes (CROW 257) in verband met de verkeersonveiligheid sterk afgeraden. De consequentie van toepassing van een eirotonde op deze locatie is dat een ongelijkvloerse fietsoversteek zal moeten worden gerealiseerd.

3.4 'Koude' ongelijkvloerse kruising met de verdiepte N210

Gevolgen voor de verkeersafwikkeling

De variant 'koude' ongelijkvloerse kruising met de verdiepte N210 biedt maximale doorstroming voor verkeer op de N210 en maximale oversteekbaarheid van de N210.

Doordat het verkeer in deze variant niet meer van de N210 naar de Lopikerweg-oost kan en vice versa heeft dat onder meer gevolgen voor de verkeersontsluiting van Lopik. De kruispunten N201 - Europasingel en N210 - Vrijheidslaan krijgen daardoor meer verkeer te verwerken. Wat de gevolgen zijn voor beide kruispunten is beschreven in de tabellen 3.5 (N201 - Europasingel) en 3.6 (N210 - Vrijheidslaan). Vanwege het geringe aantal overstekende voetgangers zijn berekeningen uitgevoerd voor zowel een situatie met als zonder voetgangers.

	met voetgangers		zonder voetgangers	
	ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits
huidige vormgeving 2019 - kruispunt Graaf ongewijzigd	115	100	85	85
huidige vormgeving 2030H - kruispunt Graaf ongewijzigd	125	115	100	100
huidige vormgeving 2030H - variant koud ongelijkvloers	135	130	105	110

Tabel 3.5: Berekende cyclustijden kruispunt N201 - Europasingel met variant 'koud ongelijkvloers'

	met voetgangers		zonder voetgangers	
	ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits
huidige vormgeving 2019 - kruispunt Graaf ongewijzigd	120	100	90	85
huidige vormgeving 2030H - kruispunt Graaf ongewijzigd	130	120	90	100
huidige vormgeving 2030H - variant koud ongelijkvloers	130	110	95	105

Tabel 3.6: Berekende cyclustijden kruispunt N201 - Vrijheidslaan met variant 'koud ongelijkvloers'

Uit de tabellen kan worden opgemaakt dat beide kruispunten in de situatie waarin kruispunt Graaf ongewijzigd is, de verkeersvraag nu en in de toekomst nog net kunnen verwerken, ervan uitgaande dat niet in elke cyclus voetgangers aanwezig zijn.

Als kruispunt Graaf wordt omgebouwd tot een ongelijkvloerse 'koude' kruising neemt de cyclustijd op het kruispunt N210 - Europasingel met maximaal 15 seconden toe in de situatie met voetgangers.

Voor het kruispunt N201 - Vrijheidslaan zijn de effecten van de ombouw van kruispunt Graaf verwaarloosbaar.

Gevolgen voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid

Ombouw van kruispunt Graaf tot een ongelijkvloerse 'koude' kruising heeft niet alleen gevolgen voor de afwikkelingskwaliteit van het kruispunt N210 - Europalaan, maar ook voor de bereikbaarheid van en vanuit Lopik. Dat geldt vooral voor het oostelijke deel van Lopik, dat voor de relatie richting IJsselstein met circa 5 minuten extra reistijd te maken krijgt over de route via Uitweg en Lopikerkapel. Een toename van verkeer op deze route is daarnaast uit het oogpunt van leefbaarheid en verkeersveiligheid ook minder wenselijk.

3.5 Lopikerweg-oost afgekoppeld van de N210

Gevolgen voor de verkeersafwikkeling

De variant 'Lopikerweg-oost afgekoppeld van de N210' biedt net als de in de vorige paragraaf beschreven variant maximale doorstroming voor verkeer op de N210. Verkeer op de Lopikerweg-oost kan in deze variant de N210 echter in tegenstelling tot de voorgaande variant ook niet meer kruisen.

Wat de gevolgen zijn voor de kruispunten N201 - Europasingel en N210 - Vrijheidslaan is beschreven in de tabellen 3.7 (N201 - Europasingel) en 3.8 (N210 - Vrijheidslaan).

	met voetgangers		zonder voetgangers	
	ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits
huidige vormgeving 2019 - kruispunt Graaf ongewijzigd	115	100	85	85
huidige vormgeving 2030H - kruispunt Graaf ongewijzigd	125	115	100	100
huidige vormgeving 2030H - variant Lopikerweg-oost afgekoppeld	145	175	115	150

Tabel 3.7: Berekende cyclustijden kruispunt N201 - Europasingel met variant 'Lopikerweg-oost afgekoppeld'

	met voetgangers		zonder voetgangers	
	ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits
huidige vormgeving 2019 - kruispunt Graaf ongewijzigd	120	100	90	85
huidige vormgeving 2030H - kruispunt Graaf ongewijzigd	130	120	90	100
huidige vormgeving 2030H - variant Lopikerweg-oost afgekoppeld	130	120	95	110

Tabel 3.8: Berekende cyclustijden kruispunt N201 - Vrijheidslaan met variant 'Lopikerweg-oost afgekoppeld'

Als de Lopikerweg-oost wordt afgekoppeld van de N210, heeft dat veel impact op het kruispunt N201 - Europasingel. Ook in de situatie zonder voetgangers kan de toegenomen verkeersvraag niet meer verwerkt worden (cyclustijd 150 seconden).

Voor het kruispunt N201 - Vrijheidslaan zijn de effecten van de ombouw van kruispunt Graaf verwaarloosbaar.

Gevolgen voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid

Het afkoppelen van de Lopikerweg-oost heeft niet alleen gevolgen voor de afwikkelingskwaliteit van het kruispunt N210 - Europalaan, maar ook voor de bereikbaarheid van en vanuit Lopik. Dat geldt vooral voor het oostelijke deel van Lopik, dat voor de relatie richting IJsselstein met circa 4 kilometer extra omrijafstand en ruim 5 minuten extra reistijd te maken krijgt als het moet omrijden via de Europasingel.

Daarnaast krijgt gemotoriseerd verkeer vanuit herkomsten op de Lopikerweg-oost ten oosten van de N210 te maken met grote omrijafstanden in de richting van Lopik, Cabauw en Schoonhoven.

4 Conclusies en aanbevelingen

In deze notitie zijn de resultaten beschreven van een kruispuntanalyse van het kruispunt Graaf in Lopik. Verkeer op de N210 ondervindt vooral in de avondspits veel vertraging op dit kruispunt. Uit deze studie blijkt dat de verwerkingscapaciteit van dit kruispunt tekortschiet. Zonder maatregelen zullen deze afwikkelingsproblemen in de toekomst verder toenemen.

De kortetermijnmaatregelen zijn gericht op het optimaliseren van de huidige kruispuntsvorm. Om het verkeer nu en in de toekomst goed te kunnen verwerken, is het noodzakelijk om de capaciteit van de doorgaande rijrichting op de N210 (van noord naar zuid en van zuid naar noord) uit te breiden. Dat betekent een extra opstelvak voor rechtdoor op de noord- en zuidtak en een extra rijstrook stroomafwaarts van het kruispunt over een lengte van circa 50 meter om het verkeer weer van twee rijstroken naar één rijstrook terug te brengen.

Bij de langetermijnmaatregelen wordt op voorhand geen rekening gehouden met fysieke ruimtelijke beperkingen.

Ombouw van het kruispunt Graaf naar een eirotonde is alleen mogelijk als een ongelijkvloerse fietsoversteek wordt gerealiseerd.

Het toepassen van een 'koude' ongelijkvloerse kruising met de verdiepte N210 is gunstig voor de doorstroming op de N210, maar heeft een aantal negatieve gevolgen:

- het leidt tot een lichte verslechtering van de verkeersafwikkeling op het kruispunt N201 – Europasingel;
- het heeft negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van en vanuit Lopik;
- het heeft negatieve gevolgen voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Lopikerweg-oost door de kernen Uitweg en Lopierkapel.

Ook het afkoppelen van de Lopikerweg-oost van de N210 is gunstig voor de doorstroming op de N210, maar ook deze variant heeft een aantal negatieve gevolgen:

- het leidt tot een grotere verslechtering van de verkeersafwikkeling op het kruispunt N201 – Europasingel;
- het heeft grotere negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van en vanuit Lopik.

Concluderend kan worden gesteld dat het optimaliseren van de huidige vormgeving (vergroten van de capaciteit van de doorgaande rijrichting) en de eirotonde met ongelijkvloerse fietsoversteek verkeerskundig gezien de voorkeur verdienen, vanwege de kleinste negatieve effecten voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid.

Geadviseerd wordt om deze varianten nader uit te werken en tegen elkaar af te wegen.

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 18 juli 2019 13:19
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Reactie n.a.v. verzoek ontwerpen kruispuntvarianten Graaf

[REDACTED],

De mogelijke oplossingen vragen meer inpassingsruimte dan de ruimte die jullie nu aangeven. Dit ondanks dat er meer ruimte ontstaat door het verdwijnen van de twee woningen, is er voor inpassing meer lengte en breedte nodig. Dit is ook al door ons aangegeven in de gesprekken over het BP.

We gaan er nu vanuit dat we de oplossingen op de hartlijn van de provinciale weg kunnen ontwerpen. Dit vraagt ruimte evenredig veel ruimte aan west- en oostzijde. Bij vaststelling van het BP verwachten we dat we te weinig oplossingsruimte aan de westzijde hebben waardoor we genoodzaakt worden de hartlijn van de oplossing naar het oosten te verschuiven. Dit betekent dat we meer kavels aan de oostzijde dienen aan te kopen/te eigenen.

Ik heb de kwestie nogmaals intern besproken. Het is in onze ogen verstandig om met de vaststelling van het BP te wachten tot de provincie tot een besluit is gekomen over de toekomst van kruispunt Graaf.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06 [REDACTED] | 030 258 [REDACTED]
[REDACTED]@provincie-utrecht.nl
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht



Van: [REDACTED] <[REDACTED]@lopik.nl>
Verzonden: woensdag 17 juli 2019 13:08
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
CC: [REDACTED] <[REDACTED]@Lopik.nl>
Onderwerp: FW: Reactie n.a.v. verzoek ontwerpen kruispuntvarianten Graaf

[REDACTED],

Je email heb ik besproken met Wethouder Gerrit Spelt.

De volgende zin snappen we niet:

Echter bij vaststelling van het BP komt een mogelijke aanpassing van het kruispunt in westelijke richting, in onze optiek, te vervallen.

Juist bij vaststellen van BP komt er meer ruimte, omdat de huidige woonbestemming verdwijnt en daardoor de uitrit kan opschuiven.

De nieuwe uitrit sluit aan op perceel G1510 en daardoor is F656 (eigendom gemeente) volledig beschikbaar voor een oplossing. Huidige uitrit is oostelijk van dit perceeltje en daardoor bijna tegen N210 aan.

Kun je hier op reageren.

Met vriendelijke groet,

Naam: [REDACTED]
Functie: Verkeerskundige
werkdagen: maandag t/m woensdag en vrijdag



Gemeente Lopik
Raadhuisplein 1
Postbus 50
3410 CB Lopik

T 0348- [REDACTED]
E [REDACTED]@lopik.nl
I www.lopik.nl
Volg ons op [Twitter](#) en [Facebook](#)





Van: [redacted] [mailto:[redacted]@provincie-utrecht.nl]

Verzonden: woensdag 17 juli 2019 9:41

Aan: [redacted]

CC: [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]

Onderwerp: Reactie n.a.v. verzoek ontwerpen kruispuntvarianten Graaf

Beste [redacted],

Naar aanleiding van ons telefoongesprek stuur ik je deze mail na.

Ik heb jullie verzoek voor het vroegtijdig ontwerpen van kruispuntvarianten voor kruispunt Graaf inzake het bestemmingsplan Lopikerpoort voorgelegd aan de ambtelijk opdrachtgevers.

Wij zijn van mening dat met het vroegtijdig ontwerpen van kruispuntvarianten op basis van de analyse van Goudappel (conceptrapportage is nog niet gereed) de schetsontwerpen een zware status krijgen als deze mogelijk in de openbaarheid komen. (Lees: waarheid worden.) Wij zijn zelf in de verkennende fase en mening aan het vormen over wat een goede oplossing is.

De problematiek rond BP Lopikerpoort begrijpen wij. Echter bij vaststelling van het BP komt een mogelijke aanpassing van het kruispunt in westelijke richting, in onze optiek, te vervallen. Gezien de besproken oplossingen die Goudappel aandraagt betekent dit dat de kruising enkel nog in oostelijke richting kan worden uitgebreid. Met als gevolg dat er meerdere eigenaren van kavels aan de oostzijde van de kruising onteigend dienen te worden. Dit alles nog losstaand van het feit of wij de mobiliteitstoets voor het BP positief zullen beoordelen.

Kruispunt Graaf, met alle samenhangende zaken, betreft een complex ruimtelijk vraagstuk vandaar dat er in het verleden niet voor niets door de gemeente is aangegeven om als oplossingsrichting het afkoppelen of onder de N210 doorbrengen van de Lopikerweg Oost en de hoofdfietsroute te onderzoeken. Voor de bereikbaarheid van Lopik en de doorstroming op de N210 kan dit een goede maar ook prijzige oplossing zijn. Echter zijn alle oplossingen voor kruispunt Graaf kostbaar en ingrijpend.

Vandaar dat we aangegeven hebben om na te willen denken en te willen praten over een nieuwe kruising ten westen van de Van Alterenlaan. Hiermee wordt Graaf ontzien, de ontsluiting van de Lopikerweg Oost wordt wel minder, de ontsluiting van Jaarsveld verbeterd/wordt veiliger maar vooral voor Lopik zelf kan de gevraagde 3^e ontsluiting op de N210 worden gerealiseerd. Dit kan een positieve uitwerking hebben voor de woningbouwopgave en economische ontwikkeling van Lopik.

Wij zijn van mening dat dit een te onderzoeken en uit te werken oplossing is. Vraag die we hierbij hebben is of Lopik bereid is een nieuwe kruising ten westen van de Van Alterenlaan mede te financieren.

Met vriendelijke groet,

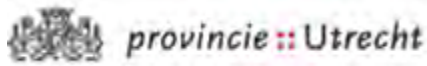
[redacted]
Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06 [redacted] | 030 258 [redacted]

 [@provincie-utrecht.nl](mailto: @provincie-utrecht.nl)

www.provincie-utrecht.nl

twitter.com/ProvUtrecht



“De informatie verzonden met dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan.

Het is mogelijk dat tijdens het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist is overgekomen. Hiervoor kunnen wij geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend het door de bevoegde persoon dan wel het bevoegde bestuursorgaan ondertekende papieren document is bindend. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of volledigheid contact met ons op te nemen”.

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 25 september 2019 09:38
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: N210, rapport kruispunt Graaf
Bijlagen: par. 3.6. rapport N201.pdf

Hierbij. Gr. [REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@lopik.nl>
Verzonden: woensdag 25 september 2019 09:07
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: RE: N210, rapport kruispunt Graaf

[REDACTED],

[Bedankt, heb je ook paragraaf 3.6?](#)

Met vriendelijke groet,

Naam: [REDACTED]
Functie: Verkeerskundige
werkdagen: maandag t/m woensdag en vrijdag



Gemeente Lopik
Raadhuisplein 1
Postbus 50
3410 CB Lopik
T 0348-559955
E [REDACTED]@lopik.nl
I www.lopik.nl
Volg ons op [Twitter](#) en [Facebook](#)

Van: [REDACTED] [[mailto:\[REDACTED\]@provincie-utrecht.nl](mailto:[REDACTED]@provincie-utrecht.nl)]
Verzonden: woensdag 25 september 2019 8:34
Aan: [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]
Onderwerp: N210, rapport kruispunt Graaf

Beste allen,
Beter laat dan nooit. Ik heb een uitsnede gemaakt van kruispunt Graaf uit het rapport over de N210. Zie bijlage.
Handig voor het overleg straks.
Gr. [REDACTED]

“De informatie verzonden met dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan.

Het is mogelijk dat tijdens het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist is overgekomen. Hiervoor kunnen wij geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend het door de bevoegde persoon dan wel het bevoegde bestuursorgaan ondertekende papieren document is bindend. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of volledigheid contact met ons op te nemen”.

Uit de resultaten kan worden opgemaakt dat het kruispunt de verkeersvraag in zijn huidige vormgeving nu en in de toekomst probleemloos kan verwerken.

Het kruispunt is behalve op verkeersafwikkeling ook beoordeeld op basis van de vormgeving. De vormgeving van dit kruispunt komt in grote lijnen overeen met de twee andere ongeregelde voorrangskruispunten op het beschouwde deel van de N210 (N210 - Nicolaas van Catsweg en N210 - Zijdweg Zuid). Dat geldt ook voor de intensiteit op de hoofdrichting, waarmee ook voor dit kruispunt geldt dat op basis van de intensiteiten op de hoofdrichting een voorrangskruispunt met middengeleider wenselijk is. Het middeneiland dat nu aanwezig is, is gedimensioneerd op de linksafstrook voor verkeer vanuit de richting Graaf, maar is te smal voor voertuigen komende vanaf de S.L. van Alterenlaan om zich halverwege op te stellen.

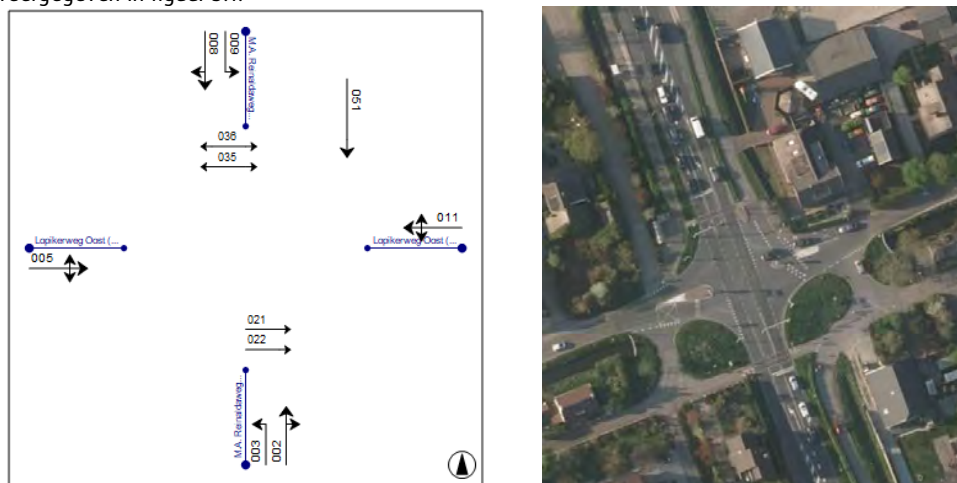
Om de oversteekbaarheid van verkeer vanaf de S.L. van Alterenlaan te vergroten bevelen we aan om het middensteunpunt te verbreden, zodat voertuigen zich daar veilig kunnen opstellen. Om het risico van afdekongevallen te beperken (zichtbeperking van verkeer dat halverwege staat op doorgaand verkeer van rechts door verkeer dat op het linksafvak staat) bevelen we aan om de aparte linksafstrook te laten vervallen.

3.6 Kruispunt Graaf

Op het kruispunt Graaf kruist de gemeentelijke Lopikerweg-oost met de provinciale M.A. Reinaldaweg (N210). De N210 heeft een belangrijke functie voor de regionale ontsluiting van de Lopikerwaard. De Lopikerweg-oost is een veel gebruikte fietsroute tussen Lopik en IJsselstein. Het kruispunt wordt geregeld met een verkeersregelininstallatie.

Huidige situatie

De huidige vormgeving van het kruispunt Graaf met de bijbehorende signaalgroepen is weergegeven in figuur 3.1.



Figuur 3.1: Huidige vormgeving van het kruispunt Graaf met de bijbehorende signaalgroepen

Het resultaat van de uitgevoerde kruispuntanalyse voor de huidige vormgeving van het kruispunt is weergegeven in tabel 3.6.

	ochtendspits	avondspits
huidige vormgeving 2019	150+	150+

Tabel 3.6: Berekende cyclustijden huidige vormgeving kruispunt Graaf

Uit de tabel kan worden afgeleid dat het kruispunt in de huidige situatie, zowel in de ochtend- als in de avondspits zwaar overbelast is (cyclustijd > 150 seconden).

Geoptimaliseerde vormgeving 2030L en 2030H

Aan de hand van kruispuntanalyses is nagegaan welke aanpassingen aan het kruispunt mogelijk zijn om voor de huidige en toekomstige situatie te komen tot een niet-oververzadigde situatie. In bijlage 3 is per variant een schematisch overzicht opgenomen van de doorgerekende aanpassingen.

	2030L		2030H	
	ochtendspits	avondspits	ochtendspits	avondspits
huidige vormgeving	150+	150+	150+	150+
noordtak elke richting een aparte signaalgroep	150+	150+	150+	150+
noord- en zuidtak alle richtingen een aparte signaalgroep	130	125	140	125
noord- en zuidtak alle richtingen een aparte signaalgroep, minus SG51 (autoverkeer vanaf parallelweg)	130	125	140	125
huidige vormgeving met fietsers- en voetgangers ongelijkvloers	120	140	140	150+
extra rijstrook doorgaande richtingen (SG02 en 08) N210	80	80	85	95
extra rijstrook doorgaande richtingen (SG02 en 08) N210 + met fietsers- en voetgangers ongelijkvloers	75	70	75	85

Tabel 3.7: Berekende cyclustijden voor doorgerekende kruispuntaanpassingen

Uit de tabel kan worden opgemaakt dat alleen door de capaciteit van de beide doorgaande rijrichtingen op de N210 te verruimen (van noord naar zuid en van zuid naar noord) het verkeer goed verwerkt kan worden. Met deze vormgevingsvariant dienen de noord- en zuidtak met twee rijstroken te worden uitgebreid. Dat betekent niet alleen een extra opstelvak voor de doorgaande richting maar ook een extra rijstrook stroomafwaarts van het kruispunt over een lengte van circa 100 meter, om het verkeer weer van twee naar één rijstrook terug te brengen. Wanneer de fietsers- en voetgangers ongelijkvloers onder de N210 worden geleid kan er circa 10 seconden aan gemiddelde cyclustijd gewonnen worden.

Het uitbreiden van het kruispunt met extra rijstroken op de hoofdrichting is zonder het toepassen van grootschalige ruimtelijke ingrepen niet mogelijk en is daarmee niet realiseerbaar als kleinschalige maatregel die eventueel in het kader van het Groot Onderhoud kan worden meegenomen.

Er zijn grootschalige aanpassingen noodzakelijk om het toekomstige verkeersaanbod goed te kunnen verwerken. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op deze grootschalige maatregelen voor kruispunt Graaf.

3.7 N210 - Copenweg

Het kruispunt N210 - Copenweg is momenteel een enkelstrooksrotonde met drie takken. Twee van de drie takken (noord- en zuidtak) betreffen de hoofdrichting op de N210. De derde tak (westtak) geeft toegang tot het bedrijventerrein De Copen.



Het resultaat van de kruispuntanalyse voor het kruispunt N210 - Copenweg staat weergegeven in tabel 3.8.

Jaar	spitsperiode	huidige vormgeving		oplossing		VG +10% extra verkeer +10%
		type kruispunt	VG	type kruispunt	VG	
2019	OS	enkelstrooksrotonde	0,84	eirotonde	0,41	-
2019	AS	enkelstrooksrotonde	0,74	eirotonde	0,46	-
2030L	OS	enkelstrooksrotonde	0,76	eirotonde	0,37	0,41
2030L	AS	enkelstrooksrotonde	0,70	eirotonde	0,37	0,44
2030H	OS	enkelstrooksrotonde	0,87	eirotonde	0,42	0,47
2030H	AS	enkelstrooksrotonde	0,82	eirotonde	0,55	0,69

Tabel 3.8: Resultaat kruispuntanalyse kruispunt N210 – Copenweg

[REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@Lopik.nl>
Verzonden: dinsdag 8 oktober 2019 16:49
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Lopikerweg oost 66 inzage provincie verleende omgevingsvergunning tuincentrum

Geachte heer [REDACTED],

Het klopt dat er twee aanvragen zijn ingediend. Eén voor de bouw van een kas en één voor de aanleg van de buitenruimte. Deze laatste aanvraag is niet vergunningplichtig, omdat het bestemmingsplan deze inrichting toe staat.

De aanvragen zijn dus in feite samengevoegd, waarbij één aanvraag niet vergunningplichtig was.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Afdeling Dienstverlening
Team Vergunningverlening, toezicht en handhaving
werkdagen: maandag t/m woensdag



Gemeente Lopik
Raadhuisplein 1
Postbus 50
3410 CB Lopik

T 0348 - [REDACTED]
E [REDACTED]@lopik.nl
I www.lopi.nl
Volg ons op [Twitter](#) en [Facebook](#)

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 8 oktober 2019 16:03
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Lopikerweg oost 66 inzage provincie verleende omgevingsvergunning tuincentrum

[REDACTED] wil jij de vraag hieronder direct beantwoorden?

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Afdeling dienstverlening,
Team VTH.

Spreekuur omgevingsloket gemeente Lopik: ma-do 9-12 uur.



Gemeente Lopik
Raadhuisplein 1
Postbus 50
3410 CB Lopik

T 0348 - [REDACTED]
E wabo@lopik.nl
I www.lopi.nl
Volg ons op [Twitter](#) en [Facebook](#)

Van: [REDACTED] [mailto:[REDACTED]@provincie-utrecht.nl]
Verzonden: dinsdag 8 oktober 2019 15:49
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Lopikerweg oost 66 inzage provincie verleende omgevingsvergunning tuincentrum

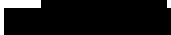
Geachte mevrouw [REDACTED]

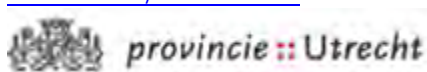
Dank voor het toesturen. Vraag die open blijft staan is dat er twee aanvragen zijn ingediend en er uiteindelijk één verleend is. Zijn de twee aanvragen samengevoegd?

Ik hoor het graag. Alvast dank.

Met vriendelijke groet,

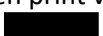

Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06  | 030 258 
@provincie-utrecht.nl
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht



Van:  <@lopik.nl>
Verzonden: dinsdag 8 oktober 2019 13:22
Aan:  <@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: Lopikerweg oost 66 inzage provincie verleende omgevingsvergunning tuincentrum

Geachte heer ,

Naar aanleiding van uw telefonisch verzoek, stuur ik u een print van de verleende vergunning inclusief de bijlagen. Ik heb nog overlegd met de vergunningverlener, de heer . De argumentatie bij het verlenen van de vergunning is niet anders dan ik u telefonisch heb toegelicht.

Wij gaan er van uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,


Afdeling dienstverlening,
Team VTH.

Spreekuur omgevingsloket gemeente Lopik: ma-do 9-12 uur.



Gemeente Lopik
Raadhuisplein 1
Postbus 50
3410 CB Lopik

T 0348 - 
E wabo@lopik.nl
I www.lopik.nl
Volg ons op [Twitter](#) en [Facebook](#)

“De informatie verzonden met dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan.

Het is mogelijk dat tijdens het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist is overgekomen. Hiervoor kunnen wij geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend het door de bevoegde

persoon dan wel het bevoegde bestuursorgaan ondertekende papieren document is bindend. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of volledigheid contact met ons op te nemen”.

Vlaggenmast voorbeeld



MONTAGE INSTRUCTIES

Grondbuis

Voor mastlengtes 3 t/m 8 meter:

B = 40 cm

D = 80 cm

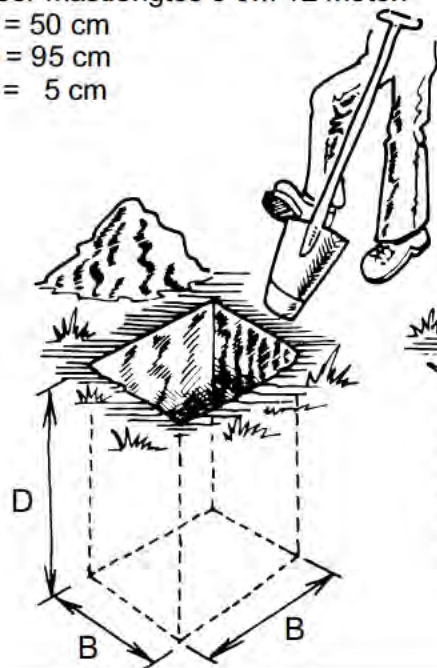
F = 5 cm

Voor mastlengtes 9 t/m 12 meter:

B = 50 cm

D = 95 cm

F = 5 cm



Grondbuis

Overschuifkoker

Voor mastlengtes 3 t/m 8 meter:

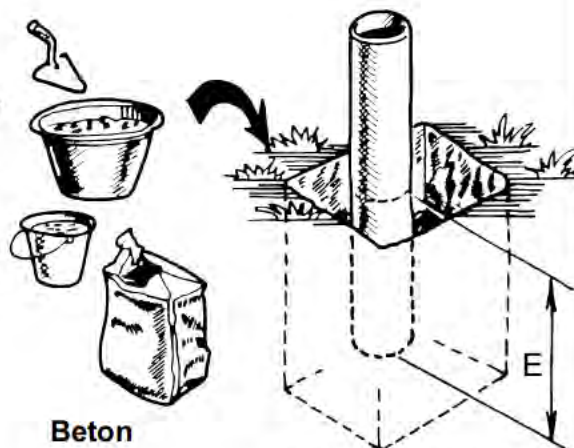
B = 40 cm

E = 80 cm

Voor mastlengtes 9 t/m 12 meter:

B = 50 cm

E = 95 cm



Overschuifkoker

Kantelvoet

Voor mastlengtes 3 t/m 8 meter:

B = 40 cm

D = 80 cm

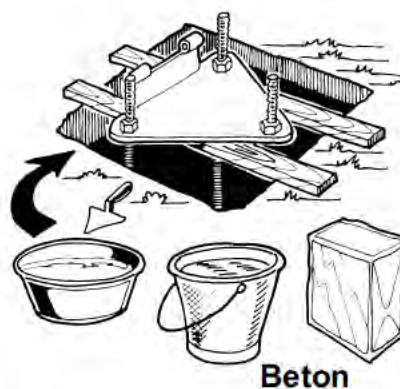
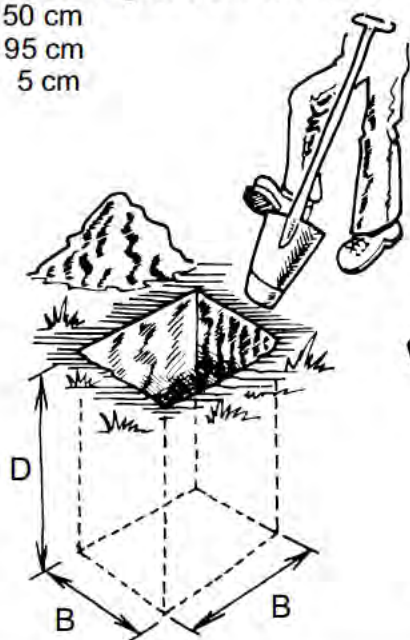
F = 5 cm

Voor mastlengtes 9 t/m 12 meter:

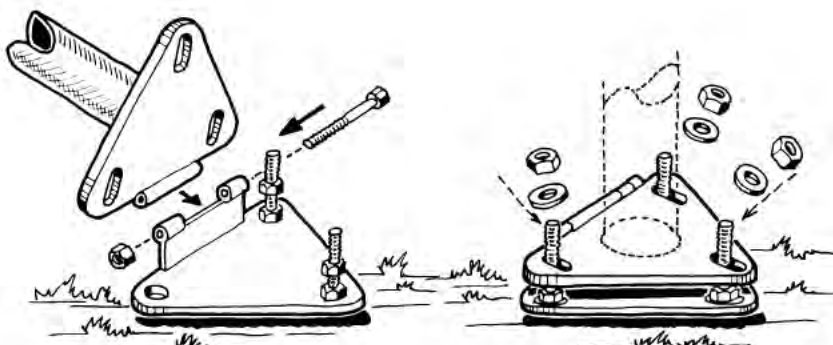
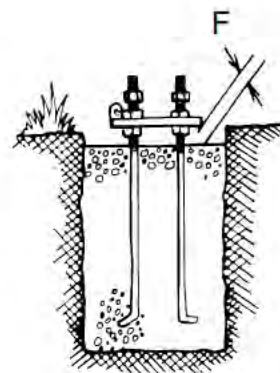
B = 50 cm

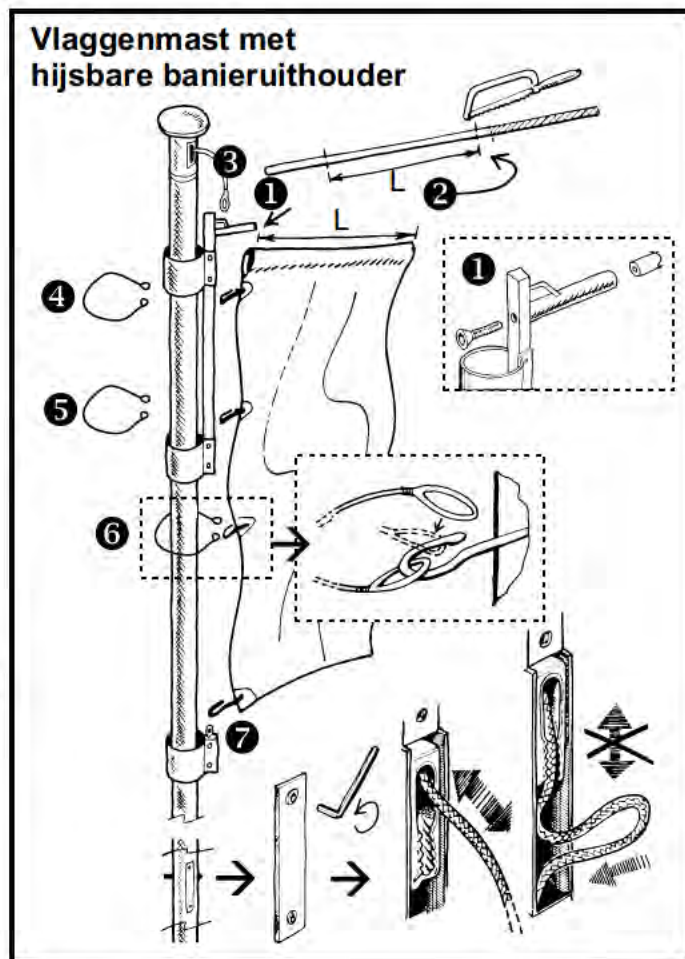
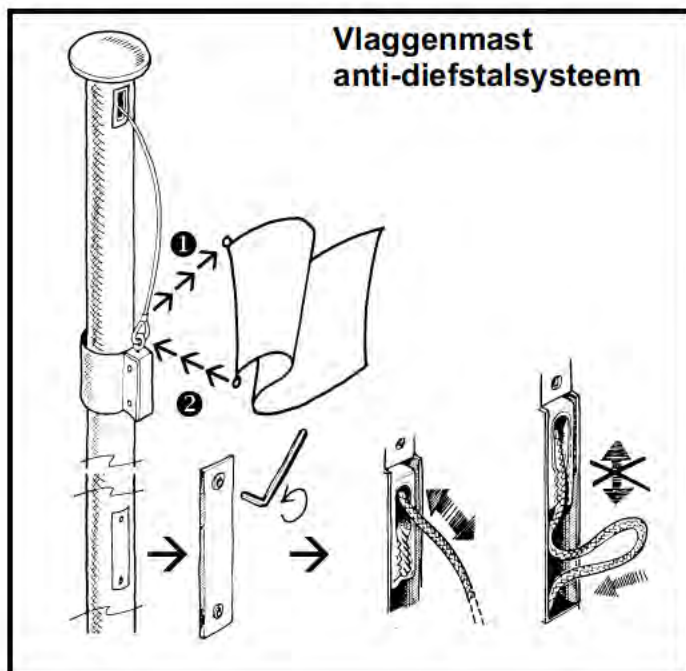
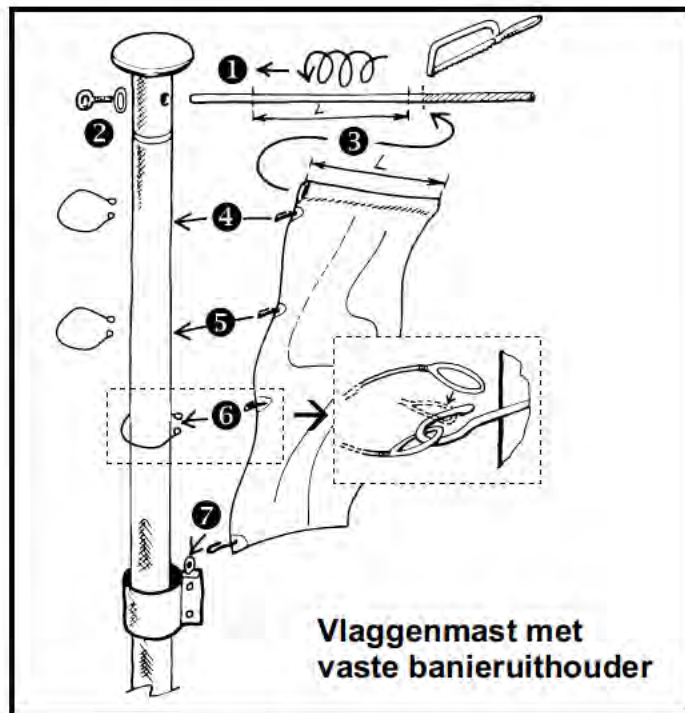
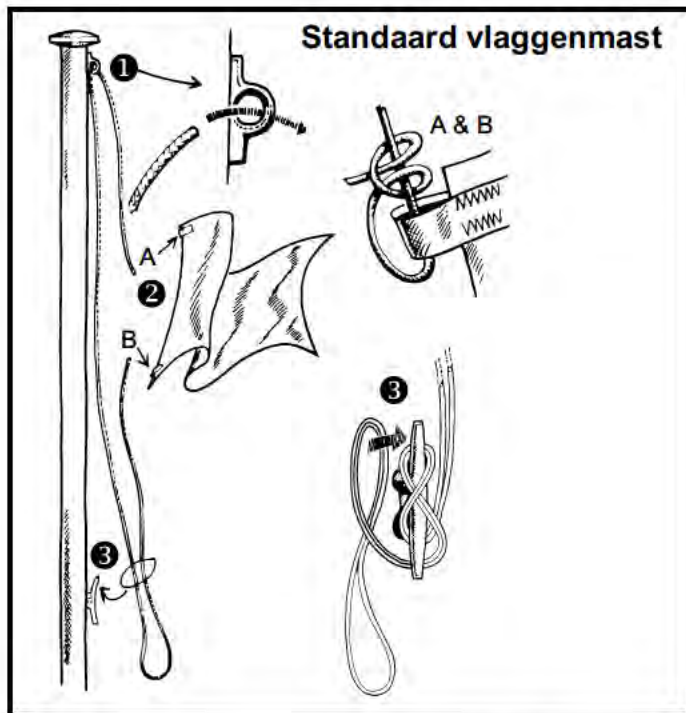
D = 95 cm

F = 5 cm



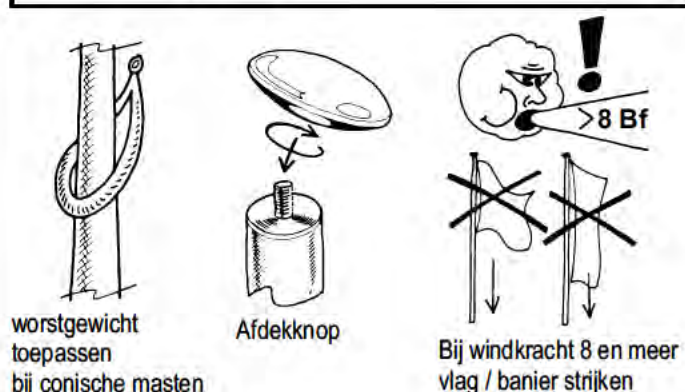
Beton





Advies Vlag- en Banierformaten

mast L (m)	vlag HxB (cm)	banier HxB (cm)
4	120 x 180	250 x 100
5	120 x 180	250 x 100
6	150 x 225	300 x 120
7	150 x 225	350 x 120
8	200 x 300	400 x 150
9	300 x 450	450 x 150
10	300 x 500	500 x 150
12	300 x 600	600 x 150



Formulierversie
2019.01

Aanvraaggegevens

Ingediende aanvraag/melding

Aanvraagnummer	4513617
Aanvraagnaam	960-Aanvraag uitbreiding TC, Lopikerweg oost
Uw referentiecode	-
Ingediend op	12-07-2019
Soort procedure	Reguliere procedure
Projectomschrijving	Uitbreiding Tuincentrum, nieuwbouw verkoopruimte, aanleg verkoopruimte openlucht
Opmerking	-
Gefaseerd	Nee
Blokkerende onderdelen weglaten	Ja
Persoonsgegevens openbaar maken	Nee
Kosten openbaar maken	Nee
Bijlagen die later komen	Constructieve gegevens
Bijlagen n.v.t. of al bekend	Bestemmingsplan, beheersverordening en bouwverordening complexere bouwwerken Constructieve veiligheid complexere bouwwerken Bruikbaarheid bouwwerk Energiezuinigheid en milieu Kwaliteitsverklaringen Brandveiligheid Overige gegevens veiligheid Installaties complexere bouwwerken Plattegronden, doorsneden en detailtekeningen bouwen complexere bouwwerken Gelijkwaardigheid Gegevens tunnelveiligheid Gegevens en bescheiden over veiligheid en het voorkomen van hinder t.b.v. bouwwerkzaamheden Gezondheid complexere bouwwerken

Bevoegd gezag

Naam:	Gemeente Lopik
Bezoekadres:	Raadhuisplein 1 3411 CH LOPIK
Postadres:	Postbus 50 3410 CB LOPIK
Telefoonnummer:	0348-559966

Faxnummer: 0348-551588
E-mailadres: wabo@lopik.nl
Website: www.lopik.nl
Contactpersoon: medewerker Wabo
Bereikbaar op: ma. t/m do. 09.00 - 12.00 uur

Overzicht bijgevoegde modulebladen

Aanvraaggegevens

Aanvragergegevens

Locatie van de werkzaamheden

Werkzaamheden en onderdelen

Werk of werkzaamheden uitvoeren

- Werk of werkzaamheden uitvoeren

Overig bouwwerk bouwen

- Bouwen

Reclame plaatsen

- Reclame

Vlaggenmast plaatsen 2

- Bouwen

Bijlagen

Kosten

Aanvrager

1 Persoonsgegevens aanvrager/melder

Geslacht ☐ Man
☐ Vrouw
☐ Niet bekend

Voorletters

Voorvoegsels -

Achternaam

2 Verblijfsadres

Postcode 3411JH

Huisnummer 66

Huisletter -

Huisnummertoevoeging -

Straatnaam Lopikerweg oost

Woonplaats Lopik

3 Correspondentieadres

Adres Lopikerweg oost 66
3411JH Lopik

4 Contactgegevens

Telefoonnummer 0348

E-mailadres @gmail.com

5 Akkoordverklaring

Akkoordverklaring ☒ Hierbij verklaar ik dat ik de aanvraag/melding naar waarheid heb ingevuld, dat ik correspondentie over mijn aanvraag/melding wil ontvangen op het door mij opgegeven e-mailadres of op het door mij opgegeven adres van de berichtenbox en dat ik weet dat er kosten verbonden kunnen zijn aan het indienen van een aanvraag.

Locatie

1 Kadastraal perceelnummer

Burgerlijke gemeente	Lopik
Kadastrale gemeente	Lopik
Kadastrale sectie	G
Kadastraal perceelnummer	2350
Bouwplannaam	Uitbreiding verkoopruimte Tuincentrum
Bouwnummer	TC-verkoop-BK960
Gelden de werkzaamheden in deze aanvraag/melding voor meerdere adressen of percelen?	☐ Ja ☒ Nee

2 Eigendomssituatie

Eigendomssituatie van het perceel	☒ U bent eigenaar van het perceel ☐ U bent erfpachter van het perceel ☐ U bent huurder van het perceel ☐ Anders
-----------------------------------	---

Werk of werkzaamheden uitvoeren

1 Werk of werkzaamheden uitvoeren

Binnen welk bestemmingsplan zullen de werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden worden uitgevoerd?

Landelijk gebied Lopik

Welke werken, geen bouwwerken zijnde, of welke werkzaamheden zullen worden uitgevoerd?

Aanleg verkoopruimte Tuincentrum in open lucht met open verharding (grind-houtsnippers)

Wordt grond afgevoerd naar een andere locatie?

☐ Ja
☐ Nee

Zijn er obstakels aanwezig die in de weg staan voor het uitvoeren van het werk of de werkzaamheid?

☐ Ja
☐ Nee

Staat in het bestemmingsplan dat een rapport moet worden overlegd waarin de archeologische waarde is vastgelegd van het terrein dat zal worden verstoord?

☐ Ja
☐ Nee

Bouwen

Overig bouwwerk bouwen

1 De bouwwerkzaamheden

Wat is er op het bouwwerk van toepassing?

- ☐ Het wordt geheel vervangen
- ☐ Het wordt gedeeltelijk vervangen
- ☐ Het wordt nieuw geplaatst

Eventuele toelichting

Plaatsen verkoopruimte tuincentrum
Kas type breed kapper 960

Hebt u voor deze bouwwerkzaamheden al eerder een vergunning aangevraagd?

- ☐ Ja
- ☐ Nee

2 Plaats van het bouwwerk

Waar gaat u bouwen?

Terrein

3 Bruto vloeroppervlakte bouwwerk

Verandert de bruto vloeroppervlakte van het bouwwerk door de bouwwerkzaamheden?

- ☐ Ja
- ☐ Nee

Wat is de bruto vloeroppervlakte van het bouwwerk in m2 voor uitvoering van de bouwwerkzaamheden?

0

Wat is de bruto vloeroppervlakte van het bouwwerk in m2 na uitvoering van de bouwwerkzaamheden?

233

4 Bruto inhoud bouwwerk

Verandert de bruto inhoud van het bouwwerk door de bouwwerkzaamheden?

- ☐ Ja
- ☐ Nee

Wat is de bruto inhoud van het bouwwerk in m3 voor uitvoering van de bouwwerkzaamheden?

0

Wat is de bruto inhoud van het bouwwerk in m3 na uitvoering van de bouwwerkzaamheden?

1292

5 Oppervlakte bebouwd terrein

Verandert de bebouwde oppervlakte van het terrein na uitvoering van de bouwwerkzaamheden?

- ☐ Ja
- ☐ Nee

Wat is de bebouwde oppervlakte van het terrein in m2 voor uitvoering van de bouwwerkzaamheden? 742

Wat is de bebouwde oppervlakte van het terrein in m2 na uitvoering van de bouwwerkzaamheden? 975

6 Seizoensgebonden en tijdelijke bouwwerken

Gaat het om een seizoengebonden bouwwerk? ☐ Ja ☐ Nee

Gaat het om een tijdelijk bouwwerk? ☐ Ja ☐ Nee

7 Gebruik

Waar gebruikt u het bouwwerk en/of terrein momenteel voor? ☐ Wonen ☐ Overige gebruiksfuncties

Geef aan waar u het bouwwerk en/of terrein momenteel voor gebruikt. tuincentrum bestemming

Waar gaat u het bouwwerk voor gebruiken? ☐ Wonen ☐ Overige gebruiksfuncties

Geef aan waar u het bouwwerk voor gaat gebruiken. Verkoopruimte t.b.v. tuincentrum

8 Gebruiksfuncties

In onderstaande tabel staan in de eerste kolom mogelijke gebruiksfuncties die in een bouwwerk kunnen voorkomen. Vul voor alle gebruiksfuncties die voor u van toepassing zijn het aantal personen, de totale gebruiksoppervlakte en de totale vloeroppervlakte van het verblijfsgebied in m2 in hele getallen in.

Gebruiksfunctie	Aantal personen	Gebruiksoppervlakte (m2)	Verblijfsoppervlakte (m2)
Bijeenkomst	0	0	0
Cel	0	0	0
Gezondheidszorg	0	0	0
Industrie	0	0	0
Kantoor	0	0	0
Logies	0	0	0
Onderwijs	0	0	0
Sport	0	0	0
Winkel	10	233	233
Overige gebruiksfuncties	0	0	0

9 Uiterlijk bouwwerk/welstand

Beschrijf van de onderstaande onderdelen de materialen en kleuren die u voor het bouwwerk gebruikt. U mag het veld leeg laten als u materialen en kleuren in de bijlagen vermeldt

Onderdelen	Materiaal	Kleur
Gevels	Glas/polycarbonaat	doorzichtig
- Plint gebouw	beton	gr js
- Gevelbekleding	-	-
- Borstweringen	-	-
- Voegwerk	-	-
Kozijnen	-	-
- Ramen	glas/polycarbonaat	doorzichtig
- Deuren	glas/alum/metaal	doorzichtig/gr js
- Luiken	-	-
Dakgoten en boeidelen	staal/aluminium	gr js
Dakbedekking	glas/polycarbonaat	doorzichtig

Vul hier overige onderdelen en
bijbehorende materialen en kleuren
in.

Gevels gedeeltelijk potdeksel profielplaat, antraciet

10 Mondeling toelichten

Ik wil mijn bouwplan
mondeling toelichten voor
de welstandscommissie/
stadsbouwmeester.

- ☐ Ja
☐ Nee

Reclame

Reclame plaatsen

1 Reclame plaatsen

Wat wilt u precies gaan doen?

- ☐ Een nieuwe handelsreclame plaatsen
- ☐ Een bestaande handelsreclame wijzigen
- ☐ Een bestaande handelsreclame vervangen
- ☐ Anders

Waar gaat u de reclame plaatsen?

Bijgebouw

Is de reclame tijdelijk of permanent?

- ☐ Permanent
- ☐ Tijdelijk

Geef eventueel een toelichting op uw werkzaamheden

Plaatsen reclame op gebouw

2 Details reclame

Hoeveel reclameobjecten betreft het?

4

Wat is de afmeting van de reclame?

85 cm x 350 cm
85 cm x 350 cm
85 cm x 350 cm
175 cm x 350 cm

Wat is de hoogte van de reclame gemeten vanaf het maaiveld tot aan de onderkant van de reclame?

275 cm

Geef een omschrijving van het uiterlijk, materiaalgebruik en verlichting.

spandoek in alu frame
geen verlichting

Wat is de tekst van de reclame?

N.T.B.
PLANTENMARKT.NL
Tuinplanten
Zomerbloeiërs
Potgrond en Tuinaarde
Vuurwerk
Kerstbomen

Wie maakt of voert reclame op of bij de onroerende zaak?

- ☐ Eigenaar
- ☐ Beperkt zakelijk gerechtigde
- ☐ Gebruiker
- ☐ Anders

Bouwen

Vlaggenmast plaatsen 2

1 De bouwwerkzaamheden

Wat is er op het bouwwerk van toepassing?

- ☐ Het wordt geheel vervangen
- ☐ Het wordt gedeeltelijk vervangen
- ☐ Het wordt nieuw geplaatst

Eventuele toelichting

plaatsen 3 vlaggemasten

Hebt u voor deze bouwwerkzaamheden al eerder een vergunning aangevraagd?

- ☐ Ja
- ☐ Nee

2 Plaats van het bouwwerk

Waar gaat u bouwen?

Terrein

3 Seizoensgebonden en tijdelijke bouwwerken

Gaat het om een seizoensgebonden bouwwerk?

- ☐ Ja
- ☐ Nee

Gaat het om een tijdelijk bouwwerk?

- ☐ Ja
- ☐ Nee

4 Uiterlijk bouwwerk/welstand

5 Mondeling toelichten

Ik wil mijn bouwplan mondeling toelichten voor de welstandscommissie/stadsbouwmeester.

- ☐ Ja
- ☐ Nee

Bijlagen

Formele bijlagen

Naam bijlage	Bestandsnaam	Type	Datum ingediend	Status document
2019012_Schmieman-B-01_definitief_pdf	2019012 Schmieman-B-01 definitief.pdf	Situatietekening Werk of werkzaamheden uitvoeren	2019-07-12	In behandeling
2019012_Schmieman-B-02_definitief_pdf	2019012 Schmieman-B-02 definitief.pdf	Plattegronden en doorsneden bouwen eenvoudige bouwwerken	2019-07-12	In behandeling
2019012_Schmieman-B-03_definitief_pdf	2019012 Schmieman-B-03 definitief.pdf	Plattegronden en doorsneden bouwen eenvoudige bouwwerken	2019-07-12	In behandeling
2019012_Schmieman-B-04_definitief_pdf	2019012 Schmieman-B-04 definitief.pdf	Plattegronden en doorsneden bouwen eenvoudige bouwwerken	2019-07-12	In behandeling
Perceel_Lopikerweg_oost_66-1_pdf	Perceel Lopikerweg oost 66-1.pdf	Welstand	2019-07-12	In behandeling
Vlaggenmast_voorbeeld_pdf	Vlaggenmast voorbeeld.pdf	Anders	2019-07-12	In behandeling
Reclame_voorbeeld_pdf	Reclame voorbeeld.pdf	Kleurenfotos reclame	2019-07-12	In behandeling
constructie_vlaggemast_pdf	constructie vlaggemast.pdf	Constructieve veiligheid eenvoudige bouwwerken	2019-07-12	In behandeling

Kosten

Bouwen

Overig bouwwerk bouwen

Wat zijn de geschatte kosten in
euro's (exclusief BTW)? 8500

Bouwen

Vlaggenmast plaatsen 2

Wat zijn de geschatte kosten in
euro's (exclusief BTW)? 1200

Projectkosten

Wat zijn de geschatte kosten
voor het totale project in euro's
(exclusief BTW)? 10750

Onderwerp: Beslissing op aanvraag omgevingsvergunning (regulier)

Nr.: 033114166/20190147

Burgemeester en wethouders van Lopik hebben op 12 juli 2019 van [REDACTED], Lopikerweg oost 66 te Lopik, een aanvraag voor een omgevingsvergunning ontvangen voor de uitbreiding van een tuincentrum en het plaatsen van 4 vlaggenmasten. De aanvraag heeft betrekking op het perceel Lopikerweg oost 66 te Lopik.

De aanvraag is geregistreerd onder zaaknummer 20190147.

Op grond van het bepaalde in artikel 2.4 lid 1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en bovenstaande projectomschrijving zijn burgemeester en wethouders van Lopik het bevoegde gezag om de omgevingsvergunning te verlenen.

Besluit

Burgemeester en wethouders besluiten, gelet op artikel 2.1, lid 1, onder a, en c, in combinatie met artikel 2.12, lid 1, onder a, sub 2, van de Wabo, de omgevingsvergunning te verlenen. De omgevingsvergunning wordt verleend onder de bepaling dat de gewaarmerkte stukken deel uitmaken van de vergunning. De omgevingsvergunning wordt verleend voor de volgende activiteiten:

- Bouwen (art. 2.1 lid 1a Wabo);
- Reclame (art. 2.2 lid 1h en 1i Wabo).

Procedure

De besluitvormingsprocedure is uitgevoerd overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.7 van de Wabo met een standaard beslistermijn van 8 weken na ontvangst van de aanvraag. De beslistermijn is onderbroken, omdat de aanvraag bij ontvangst op 12 juli 2019 niet volledig was. In verband hiermee hebben wij op 5 augustus 2019 verzocht om de ontbrekende gegevens in te dienen. Deze gegevens zijn op 15 augustus 2019 ingediend. De beslistermijn is opgeschoven met het aantal dagen dat nodig was om de aanvullende gegevens aan te leveren.

De aanvraag is beoordeeld voor de activiteit bouwen aan artikel 2.1, lid 1, onder a, en voor de activiteit reclame aan artikel 2.1, lid 1, onder c, in combinatie met artikel 2.12, lid 1, onder a, sub 2, van de Wabo.

In de aanvraag was ook de activiteit uitvoeren werkzaamheden aangevraagd voor de aanleg van de buiten verkoopruimte. Op grond van het bestemmingsplan is het uitvoeren van deze werkzaamheden binnen het bouwperceel niet aan een omgevingsvergunning gebonden. Voorts is de aanvraag getoetst aan het Besluit omgevingsrecht, de Regeling omgevingsrecht, het bestemmingsplan Landelijk Gebied en de Nota Ruimtelijke Kwaliteit van de gemeente Lopik. Gebleken is, dat uw aanvraag voldoet en daarom verlenen wij u de gevraagde omgevingsvergunning.

Overige bijgevoegde documenten

De volgende documenten worden meegezonden met het besluit en zijn als gewaarmerkt stuk bijgevoegd:

1. aanvraagformulier omgevingsvergunning d.d. 12 juli 2019;
2. tekening vlaggenmasten;
3. situatietekening d.d. 13 augustus 2018, nr. B-01;
4. tekening gevels en plattegrond d.d. 13 augustus 2019, nr. B-02;
5. tekening fundering, kapplan en doorsnede d.d. 13 augustus 2019, nr. B-03;
6. tekening details d.d. 13 augustus 2019, nr. B-04.

Nog in te dienen gegevens en bescheiden

Uiterlijk drie weken voor aanvang van de betreffende werkzaamheden moeten de bescheiden, zoals genoemd in de hierna genoemde voorschriften, worden ingediend.

Betaling leges

Overeenkomstig de legesverordening bent u voor het in behandeling nemen van uw aanvraag voor een omgevingsvergunning leges verschuldigd tot een bedrag van **€ 436,50**. Voor betaling van dit bedrag ontvangt u bijgaand een brief. In deze brief wordt vermeld op welke wijze u eventueel bezwaar kunt aantekenen tegen de hoogte van het legesbedrag en de gehanteerde grondslagen.

Bezwaarclausule

De vergunning treedt in werking met ingang van de dag na bekendmaking (verzending). Tegen het besluit kan binnen zes weken na bekendmaking bezwaar worden aangetekend. Het indienen van een bezwaarschrift schorst de werking van het besluit niet. Hebben u of derde belanghebbenden er veel belang bij dat dit besluit niet in werking treedt, dan kan een voorlopige voorziening worden gevraagd. Wanneer een voorlopige voorziening wordt aangevraagd treedt de beschikking pas in werking nadat hierover een beslissing is genomen.

Lopik, 2 september 2019

Het college van burgemeester en wethouders van Lopik;
namens deze,
afdeling Dienstverlening,
team Vergunningverlening, toezicht en handhaving,



Legesberekening

Bouwactiviteiten (art 2.3.1.1 en art 2.3.1.2)	€ 436,50
TOTAAL	€ 436,50 ⁺

Voorschriften

Aan de omgevingsvergunning zijn de volgende voorschriften verbonden:

Voorwaarde bij grondverstorende activiteit

Degene die anders dan bij het verrichten van opgravingen een vondst doet waarvan hij weet dan wel redelijkerwijs moet vermoeden dat het een archeologische vondst betreft, meldt dit zo spoedig mogelijk bij Onze Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. De gerechtigde tot een archeologische vondst is gehouden de vondst gedurende zes maanden, te rekenen van de dag van de in het eerste lid bedoelde melding, ter beschikking te houden of te stellen voor wetenschappelijk onderzoek.

Constructieve veiligheid

Nader in te dienen gegevens

Ten minste drie weken voor aanvang van de uitvoering van ieder bouwonderdeel dienen constructieve (controle) berekeningen bij de gemeente Lopik ter goedkeuring te worden ingediend (artikel 2.7 Mor).

Na beoordeling en goedkeuring van de berekeningen mogen desbetreffende onderdelen uitgevoerd worden.

De berekeningen kunnen onder vermelding van het zaaknummer 20190147 gestuurd worden naar:

Gemeente Lopik
t.a.v. afdeling Dienstverlening,
team Vergunningverlening, toezicht en handhaving,
Postbus 50
3410 CB Lopik

of naar wabo@lopik.nl

Op grond van artikel 4.7 Bor en artikel 2.7 Mor, dienen de volgende onderdelen nog ter goedkeuring ingediend te worden:

- Constructieve berekeningen en tekeningen m.b.t. belastingen en belastingcombinaties (sterkte en stabiliteit) van alle (te wijzigen) constructieve delen van het bouwwerk, alsmede van het bouwwerk als geheel;
- Constructieve berekeningen en tekeningen m.b.t. de uiterste grenstoestand van de bouwconstructie en onderdelen van de bouwconstructie (bij wijziging of uitbreiding aangeven opbouw bestaande constructie en aangeven toegepaste materialen);
- Berekeningen en tekeningen fundering;
- Berekeningen en tekeningen begane grondvloer;
- Berekeningen en tekeningen lateien;
- Berekeningen en tekeningen dakconstructie;
- Berekeningen en tekeningen staalconstructie

Het overleggen van genoemde bescheiden vindt plaats onder vermelding van de naam en het adres van degene, die jegens de aanvrager verantwoordelijk is voor de inhoud van die bescheiden.

De later ingediende bescheiden en gegevens zullen moeten voldoen aan het toetsingskader gesteld in de Bouwverordening gemeente Lopik en het Bouwbesluit en nadere voorwaarden t.b.v. brandveilig bouwen gesteld door de gemeente Lopik.

Het uiterlijk aanzien van het bouwwerk

Materiaal- en kleurmonster(s) van de gevelstenen dienen, twee weken voor de uitvoering, in tweevoud ter goedkeuring aan Bouw- en Woningtoezicht overlegt te worden.

De schuifdeuren en overheaddeur dienen in de kleur antraciet (idem als gevelbekleding) te worden afgewerkt.

ALGEMENE VOORWAARDEN

Bouwbesluit 2012

Hoofdstuk 1 Algemene Bepalingen

Art. 1.23 Aanwezigheid bescheiden

Tijdens het bouwen zijn, voor zover van toepassing, de volgende bescheiden of een afschrift daarvan op het terrein aanwezig:

- a. vergunning voor het bouwen;
- b. bouwveiligheidsplan als bedoeld in artikel 8.7;
- c. afschrift van een besluit ingevolge artikel 13, 13a, of 14 van de wet, dan wel een besluit tot oplegging van een last onder bestuursdwang dan wel last onder dwangsom, en
- d. overige voor het bouwen van belang zijnde vergunningen en documenten met nadere voorwaarden en ontheffingen.

Art. 1.24 Het uitzetten van de bebouwingsgrenzen

Met het bouwen van een bouwwerk waarvoor vergunning is verleend wordt, onverminderd de voorwaarden bij de vergunning, niet begonnen voordat voor zover nodig door of namens het bevoegd gezag:

- a. de rooilijnen of bebouwingsgrenzen op het bouwterrein zijn uitgezet, en
- b. het straatpeil is uitgezet.

Art. 1.25 Mededeling aanvang en beëindiging bouwwerkzaamheden

- Lid 1. Het bevoegd gezag wordt ten minste twee werkdagen voor de feitelijke aanvang van bouwwerkzaamheden waarvoor een vergunning voor het bouwen is verleend door de houder van die vergunning schriftelijk van de aanvang van die werkzaamheden, met inbegrip van ontgravingswerkzaamheden, in kennis gesteld.
- Lid 2. Het bevoegd gezag wordt uiterlijk op de eerste werkdag na de dag van beëindiging van de bouwwerkzaamheden waarvoor een vergunning voor het bouwen is verleend, door de houder van die vergunning schriftelijk van de beëindiging van die werkzaamheden in kennis gesteld.
- Lid 3. Een bouwwerk voor het bouwen waarvan een vergunning voor het bouwen is verleend, wordt niet in gebruik gegeven of genomen indien niet voldaan is aan het bepaalde in het tweede lid.

Hoofdstuk 8 Bouw- en sloopwerkzaamheden

Afdeling 8.1 Het voorkomen van onveilige situaties en het beperken van hinder tijdens het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden

Art. 8.1 Aansturingsartikel

- Lid 1. De uitvoering van bouw- en sloopwerkzaamheden is zodanig dat voor de omgeving een onveilige situatie of voor de gezondheid of bruikbaarheid nadelige hinder zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Lid 2. Aan de in het eerste lid gestelde eis wordt voldaan door toepassing van de voorschriften in deze afdeling.

Art. 8.2 Veiligheid in de omgeving

Bij het uitvoeren van bouw- of sloopwerkzaamheden worden maatregelen getroffen ter voorkoming van:

- a. letsel van personen op een aangrenzend perceel of een aan het bouw- of sloopterrein grenzende openbare weg, openbaar water of openbaar groen;
- b. letsel van personen die het bouw- of sloopterrein onbevoegd betreden, en
- c. beschadiging of belemmering van wegen, van in de weg gelegen werken en van andere al dan niet roerende zaken op een aangrenzend perceel of op

een aan het bouw- of sloopterrein grenzende openbare weg, openbaar water of openbaar groen.

Artikel 8.3. Geluidhinder

- Lid 1. Bedrijfsmatige bouw- of sloopwerkzaamheden worden op werkdagen en op zaterdag tussen 7.00 uur en 19.00 uur uitgevoerd.
- Lid 2. Bij het uitvoeren van de werkzaamheden als bedoeld in het eerste lid worden de in tabel 8.3 aangegeven dagwaarden en de daarbij behorende maximale blootstellingsduur niet overschreden.

Tabel 8.3

Dagwaarde	≤ 60 dB(A)	> 60 dB(A)	> 65 dB(A)	> 70 dB(A)	> 75 - ≤ 80 dB(A)
Maximale blootstellingsduur	onbeperkt	50 dagen	30 dagen	15 dagen	5 dagen

- Lid 3. Het bevoegd gezag kan ontheffing verlenen van het eerste en tweede lid. Onverkort het gestelde in de ontheffing, wordt bij het uitvoeren van bouw- of sloopwerkzaamheden gebruik gemaakt van de best beschikbare stille technieken.
- Lid 4. Indien het bevoegd gezag met betrekking tot het uitvoeren van bouw- of sloopwerkzaamheden beleidsregels als bedoeld in titel 4.3 van de Algemene wet bestuursrecht heeft vastgesteld, is in afwijking van het derde lid geen ontheffing vereist indien het uitvoeren van de werkzaamheden voldoet aan die beleidsregels en het bevoegd gezag ten minste twee werkdagen voor de feitelijke aanvang van die werkzaamheden in kennis is gesteld van de aanvang van de werkzaamheden.

Art. 8.4 Trillingshinder

- Lid 1. Trillingen veroorzaakt door het uitvoeren van bouw- of sloopwerkzaamheden bedragen in geluidsgevoelige ruimten als bedoeld in artikel 1 van de Wet geluidhinder en in verblijfsruimten als bedoeld in artikel 1.1, onderdeel e, van het Besluit geluidhinder niet meer dan de trillingsterkte, genoemd in tabel 4 van de Meet- en beoordelingsrichtlijn deel B «Hinder voor personen in gebouwen» 2006.
- Lid 2.** Het bevoegd gezag kan ontheffing verlenen van de trillingsterkte, bedoeld in het eerste lid.

Art. 8.5 Stofhinder

Tijdens het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden worden maatregelen getroffen om visueel waarneembare stofverspreiding buiten het bouw- of sloopterrein te voorkomen.

Art. 8.6 Grondwaterstand

Het bemaalen van bouwputten, leidingsleuven en andere tijdelijke ontgravingen ten behoeve van bouwwerkzaamheden leidt niet tot een zodanige wijziging van de grondwaterstand dat gevaar kan ontstaan voor de veiligheid van belendingen.

Art. 8.7 Veiligheidsplan

De op grond van de artikelen 8.2 tot en met 8.6 te treffen maatregelen worden op aanwijzing van het bevoegd gezag vastgelegd in een veiligheidsplan. Het plan bevat ter beoordeling door het bevoegd gezag:

- a. ten minste een tekening waaruit de bouw- of sloopplaatsinrichting blijkt met: 1° de toegang tot de bouw- of sloopplaats inclusief begrenzing, afscheiding en afsluiting van de bouw- of sloopplaats; 2° de ligging van het perceel waarop gebouwd of gesloopt wordt en de omliggende wegen en bouwwerken;

- 3° de situering van het te bouwen of te slopen bouwwerk;
- 4° de aan- en afvoerwegen;
- 5° de laad-, los- en hijszones;
- 6° de plaats van bouwketen;
- 7° de in of op de bodem van het perceel aanwezige leidingen;
- 8° de plaats van machines, werktuigen en ander hulpmaterieel en opslag van materialen;
- 9° de bereikbaarheid van bluswater- en andere veiligheidsvoorzieningen;

- b. gegevens en bescheiden over de toe te passen bouw- of sloopmethodiek en de toe te passen materialen, materieel, hulp- en beveiligingsmiddelen bij de bouw- of sloopwerkzaamheden;
- c. indien een bouwput wordt gemaakt:
 - 1° de hoofdropzet van de verticale bouwputafscheiding en de bouwputbodem;
 - 2° de uitgangspunten voor een bemalingsplan;
 - 3° de uitgangspunten voor een monitoringsplan ter voorkoming van schade aan naburige bouwwerken;
- d. een rapport van een akoestisch onderzoek, indien aannemelijk is dat de dagwaarde vanwege het uitvoeren van bouw- of sloopwerkzaamheden meer bedraagt of de maximale blootstellingsduur in dagen langer duurt dan de waarden, bedoeld in artikel 8.3, tweede en derde lid, of indien aannemelijk is dat niet wordt voldaan aan de beleidsregels als bedoeld in artikel 8.3, vierde lid;
- e. een rapport van een trillingenonderzoek, indien aannemelijk is dat het uitvoeren van de bouw- of sloopwerkzaamheden een grotere trillingsterkte veroorzaakt dan de trillingsterkte bedoeld in artikel 8.4, eerste lid.

Afdeling 8.2 Afvalscheiding, nieuwbouw en bestaande bouw

Art. 8.8 Aansturingsartikel

Lid 1. Bouw- en sloopwerkzaamheden worden zodanig uitgevoerd dat tijdens de uitvoering vrijkomend bouw- en sloopafval deugdelijk wordt gescheiden.

Lid 2. Aan de in het eerste lid gestelde eis wordt voldaan door toepassing van de voorschriften in deze afdeling en de krachtens die bepalingen gegeven voorschriften.

Art. 8.9 Scheiden bouw- en sloopafval

Bij ministeriële regeling kunnen voorschriften worden gegeven over de te scheiden categorieën bouw- en sloopafval en de opslag en afvoer daarvan op en van het terrein bij het uitvoeren van bouw- of sloopwerkzaamheden.

Regeling Bouwbesluit 2012

Hoofdstuk 4 Scheiden bouw- en sloopafval

Art. 4.1

Lid 1. Onverminderd artikel 1.29, tweede lid, van het besluit worden de categorieën bouw- en sloopafval als bedoeld in artikel 8.9, van het besluit ten minste gescheiden in de volgende fracties:

- a. als gevaarlijk aangeduide afvalstoffen als bedoeld in hoofdstuk 17 van de afvalstoffenlijst bedoeld in de Regeling Europese afvalstoffenlijst, voor zover deze stoffen niet in de onderdelen b tot en met j van dit lid zijn opgenomen;

- b. teerhoudende dakbedekking, al dan niet met dakbeschot;
- c. teerhoudend asfalt;
- d. bitumineuze dakbedekking, al dan niet met dakbeschot;
- e. niet-teerhoudend asfalt;
- f. vlakglas, al dan niet met kozijn;
- g. gipsblokken en gipsplaatmateriaal;
- h. dakgrind;
- i. armaturen;
- j. gasontladingslampen.

- Lid 2. Gevaarlijke stoffen als bedoeld in het eerste lid, onder a, worden niet gemengd of gescheiden.
- Lid 3. De fracties, bedoeld in het eerste lid, worden op het bouw- of sloofterrein gescheiden gehouden en gescheiden afgevoerd.
- Lid 4. Het eerste lid, onder d tot en met j, en het derde lid zijn niet van toepassing voor zover de hoeveelheid afval van de betreffende fractie minder dan 1 m³ bedraagt.
- Lid 5. In afwijking van het derde lid kunnen de fracties op een andere locatie worden gescheiden voor zover scheiding op het bouw- of sloofterrein naar oordeel van het bevoegd gezag redelijkerwijs niet mogelijk is.

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)

De ambtenaren met toezichthoudende of opsporingsbevoegdheden

Het bouwwerk dient te voldoen aan de technische bepalingen van het Bouwbesluit. De ambtenaren met toezichthoudende of opsporingsbevoegdheden kunnen en mogen deze bepalingen controleren (§ 5.3 Wabo). Gecontroleerd kan worden op de technische bepalingen uit het Bouwbesluit uit oogpunt van veiligheid, gezondheid, bruikbaarheid, energiezuinigheid en milieu.

De aanwijzingen van de ambtenaren met toezichthoudende of opsporingsbevoegdheden dient u onverwijld uit te voeren.

Start van de bouwwerkzaamheden en de voortgang

Met het bouwen van een vergunningplichtig bouwwerk moet zijn begonnen binnen 26 weken na ontvangst van de vergunning. De bouwwerkzaamheden mogen niet langer dan 26 weken worden gestaakt (artikel 2.33 lid 2 Wabo).

Stilleggen van de bouw

De door burgemeester en wethouders aangewezen ambtenaar met toezichthoudende of opsporingsbevoegdheden, die belast is met het toezicht op de naleving van de bij of krachtens de Wabo gegeven voorschriften, is bevoegd de bouw feitelijk stil te leggen, indien er wordt gebouwd:

- a. zonder omgevingsvergunning, indien deze wel verplicht is;
- b. in afwijking van de omgevingsvergunning;
- c. in afwijking van het Bouwbesluit;
- d. in afwijking van de voorschriften van de Bouwverordening.
(artikel 5.17 Wabo)

Algemene wet bestuursrecht

Titel 5.2 Toezicht op de naleving

Artikel 5:15

Een toezichthouder is bevoegd, met medeneming van de benodigde apparatuur, elke plaats te betreden met uitzondering van een woning zonder toestemming van de bewoner. Zo nodig verschaft hij zich toegang met behulp van de sterke arm (politie).

Hij is bevoegd zich te doen vergezellen door personen die daartoe door hem zijn aangewezen.

Gemeente Lopik

De toezicht houdende ambtenaren zijn ma. t/m vr. te bereiken van 09.00 tot 12.00 uur op het kantoor van de Afdeling Dienstverlening, Raadhuisplein 1 te Lopik, telefonisch via (0348) 55 99 55 of via wabo@lopik.nl.

De website van de gemeente Lopik kunt u raadplegen via www.lopik.nl.

Overwegingen

Aan het besluit liggen de volgende inhoudelijke overwegingen ten grondslag:

Juridisch kader

Op grond van artikel 2.1 lid 1 onder a van de Wabo is het verboden om zonder omgevingsvergunning van burgemeester en wethouders een project uit te voeren voor zover dat geheel of gedeeltelijk bestaat uit het bouwen van bouwwerken. Een aanvraag tot omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen wordt getoetst aan artikel 2.10 lid 1 van de Wabo. Hierin staan de weigeringsgronden voor het verlenen van de omgevingsvergunning opgesomd. Er mag geen strijd zijn met het bestemmingsplan, het Bouwbesluit 2012, de bouwverordening en de redelijke eisen van welstand. Indien geen van deze weigeringsgronden van toepassing is, moeten wij de gevraagde omgevingsvergunning verlenen.

Planologisch kader

Het perceel Lopikerweg oost 66 te Lopik is gelegen in het bestemmingsplan Landelijk Gebied en heeft daarin de bestemming Tuincentrum TC met de aanduiding zonder woning.

Op grond van de regels zijn deze gronden aangewezen voor de teelt van siergewassen, de verkoop van siergewassen en tuinbenodigdheden.

Op deze gronden mogen uitsluitend gebouwen ten dienste van de bestemming worden gebouwd, waarbij de maximale oppervlakte niet meer mag bedragen dan 1115 m² en de goot- en bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 10 meter, resp. 10 meter.

Op grond van artikel 34 van genoemd bestemmingsplan dient de afstand van de gebouwen tot de zijerfgrens minimaal 2 meter te bedragen. Op grond van de 2^e herziening van genoemd bestemmingsplan dient de afstand tot de zijerfgrens, indien deze gevormd wordt door een sloot, minimaal 2 meter te bedragen tot de boveninsteek van de sloot.

Aan bestaande bebouwing is aanwezig:

	op luchtfoto gemeten	
• Bestaande verkoopruimte 18 x 16 =	288 m ²	297 m ²
• Bestaande verkoopruimte (bloemkiosk) 14.96 x 12.77	191 m ²	236 m ²
• Bestaande verkoopruimte 6.75 x 19.30	68,175 m ²	71 m ²
• Bestaande kas 10.10 x 19.30	194,93 m ²	200 m ²
Totaal bestaande bebouwing	742,105 m ²	804 m ²
Binnen de bestemming TC zit ook nog een		
deel van de schuur bij de woning	33,273 m ²	33,273 m ²
Werkelijke bebouwing	775,378 m ²	837,273 m ²
Oppervlakte te bouwen verkoopruimte		
en opslag tuincentrum 23.55 x 9.80	223,725 m ²	223,725 m ²
Totale bedrijfsbebouwing na realisatie	999,103 m²	1.060,998 m²

De goothoogte van de nieuw te bouwen verkoopruimte en opslag tuincentrum bedraagt 4.5 meter en de bouwhoogte bedraagt 6.59 m2.

De afstand tot de zijdelingse perceelsgrens is meer dan 2 meter.

De bebouwing wordt opgericht binnen het op de verbeelding aangegeven bouwperceel.

De aanleg van de buitenruimte is op grond van de regels van genoemd bestemmingsplan, omdat daarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit uitvoeren werkzaamheden (voorheen aanlegvergunning) nodig is, als recht toegestaan, omdat deze is gelegen binnen het bouwperceel.

Voor het plaatsen van 4 vlaggenmasten met een hoogte van $(2.75 + 3.50)$ 6,5 meter is ook een omgevingsvergunning voor het plaatsen nodig. Op grond van artikel 2, lid 14, van Bijlage II van het Besluit omgevingsrecht zou het plaatsen van 1 vlaggenmast per erf vergunningvrij zijn, mits de hoogte niet meer bedraagt dan 6 meter.

De te plaatsen vlaggenmasten zijn hoger dan 6 meter en het zijn er meer dan één.

Het bestemmingsplan Landelijk Gebied staat de bouw van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toe met een hoogte van 3 meter.

De vlaggenmasten voldoen daar niet aan vanwege de hogere hoogte.

In genoemd bestemmingsplan zijn geen binnenplanse ontheffingen opgenomen om de plaatsing van deze vlaggenmasten mogelijk te maken.

Op grond van artikel 4, lid 3, van Bijlage II van het Besluit omgevingsrecht zou een buitenplanse ontheffing kunnen worden verleend voor de plaatsing van deze vier vlaggenmasten, omdat deze vallen onder een bouwwerk, geen gebouw zijnde, dat niet hoger is dan 10 meter en de oppervlakte niet meer is dan 50 m2.

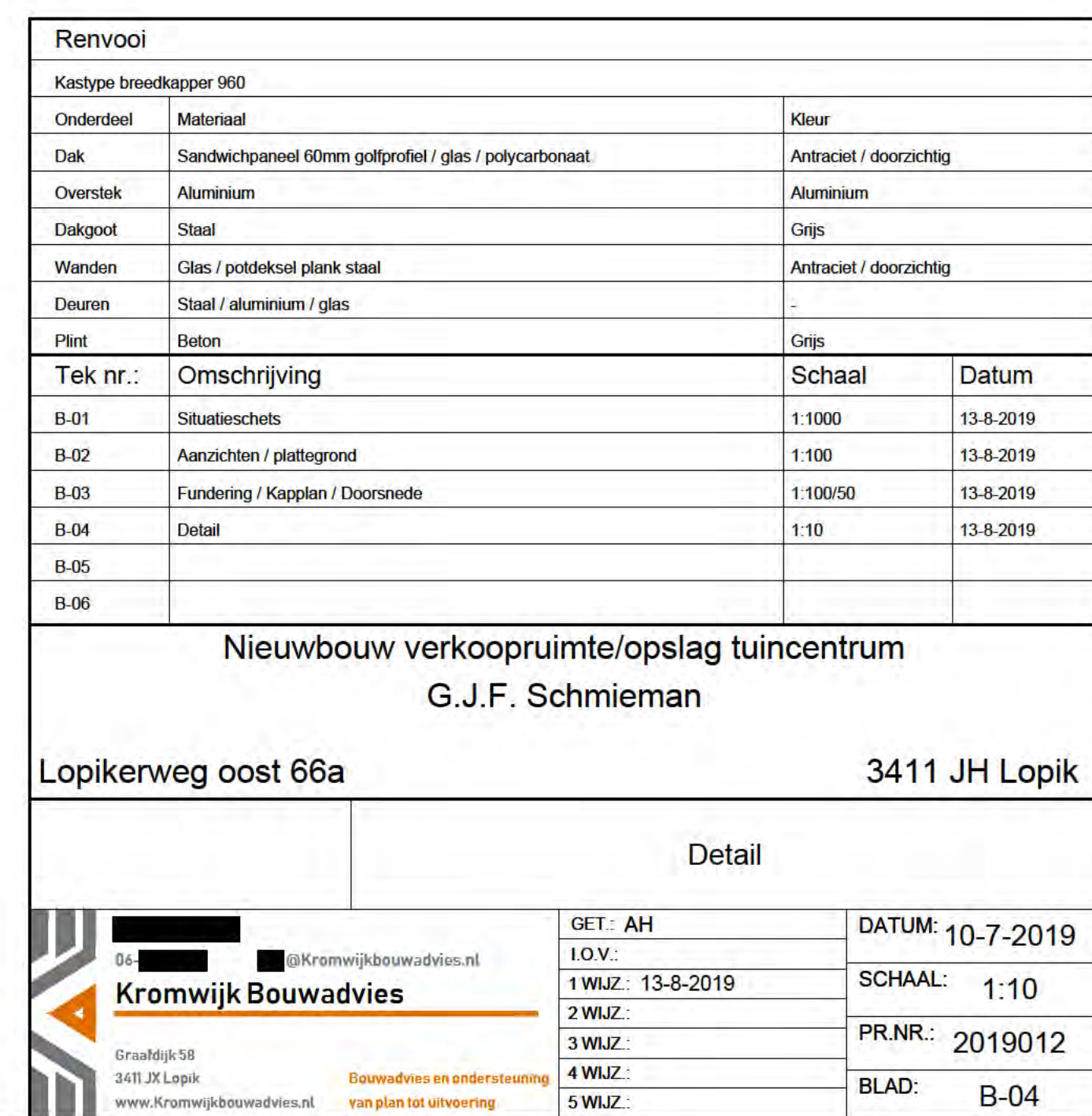
Het perceel is ook gelegen in het ontwerpbestemmingsplan Lopikerpoort, dat vanaf 24 oktober 2018 tot en met 4 december 2018 ter inzage heeft gelegen. Op grond van artikel 3.3, lid 2, onder 3, van de Wabo vervalt de aanhoudingsplicht, indien de termijn genoemd in artikel 4.1, lid 5, of artikel 4.3, lid 4, van de Wet ruimtelijke ordening is overschreden. De aangehaalde termijn is twaalf weken na het einde van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan. Dit is het geval, zodat het bouwplan enkel getoetst dient te worden aan het nu vigerende bestemmingsplan Landelijk Gebied.

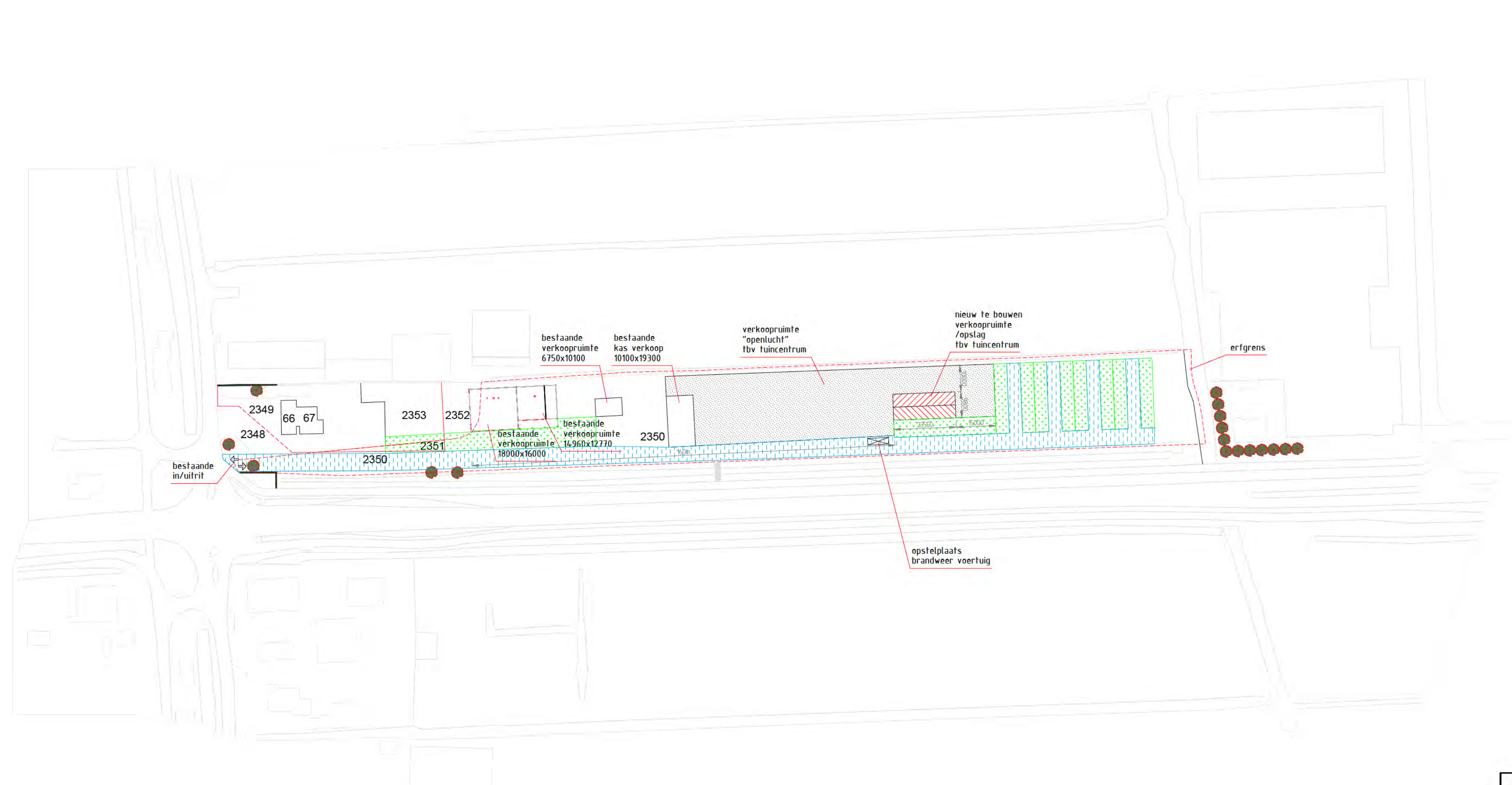
Geconcludeerd moet dan ook worden, dat het plan voor de bouw van de verkoopruimte/kas niet in strijd is met het geldende bestemmingsplan Landelijk Gebied voor wat oppervlakte, goot- en bouwhoogte en afstand tot de perceelsgrens. De plaatsing van de vier vlaggenmasten is wel in strijd met het geldende bestemmingsplan, maar daarvoor kan genoemde buitenplanse ontheffing verleend worden. Gezien de impact van deze vlaggenmasten op het totale plan lijkt toepassing van genoemde buitenplanse ontheffing mogelijk.

Welstandseisen

Om te bepalen of het bouwplan voldoet aan de redelijke eisen van welstand, is de aanvraag voorgelegd aan de Commissie voor Ruimtelijke Kwaliteit van Lopik. Deze commissie heeft op 21 augustus 2019 een positief advies gegeven mits de schuifdeuren en overheaddeur in de kleur antraciet worden afgewerkt, idem als de gevelbekleding. Dit is in de voorwaarden opgenomen.

Gelet op het bovenstaande kan de gevraagde omgevingsvergunning verleend worden met genoemde ontheffing en onder het stellen van voorwaarden.

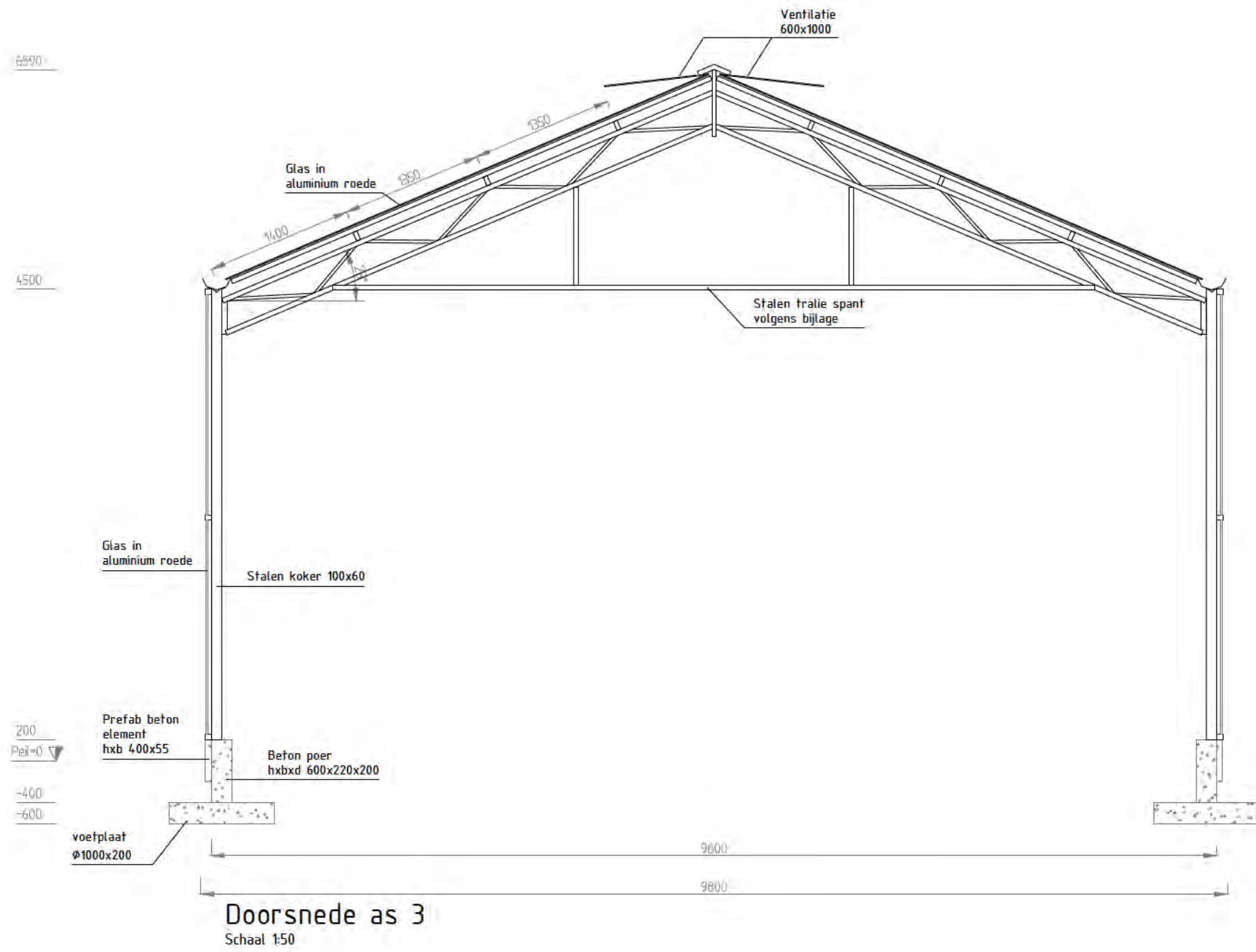




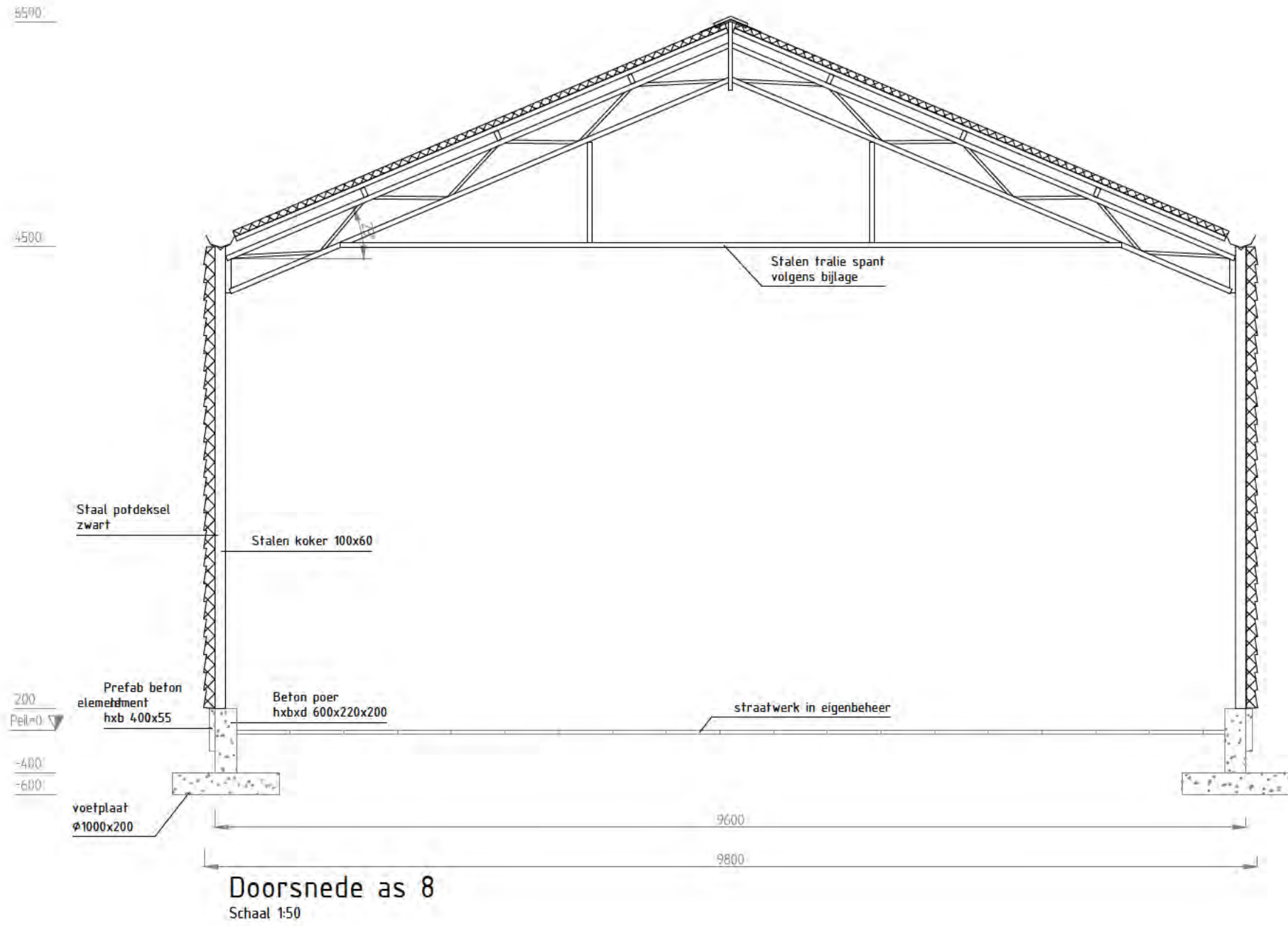
Situatieschets
Schaal 1:1000
Lopikerweg oost 66a
3411 JC Lopik
Kadastraal bekend gemeente Lopik
LPK00
Sectie G
Perceel 2350

- Legenda**
- Nieuw te bouwen verkoopruimte
 - Verkoopruimte "openlucht"
 - Parkeer gelegenheid
 - Toegangsweeg
 - Opstelplaats brandweer voertuig

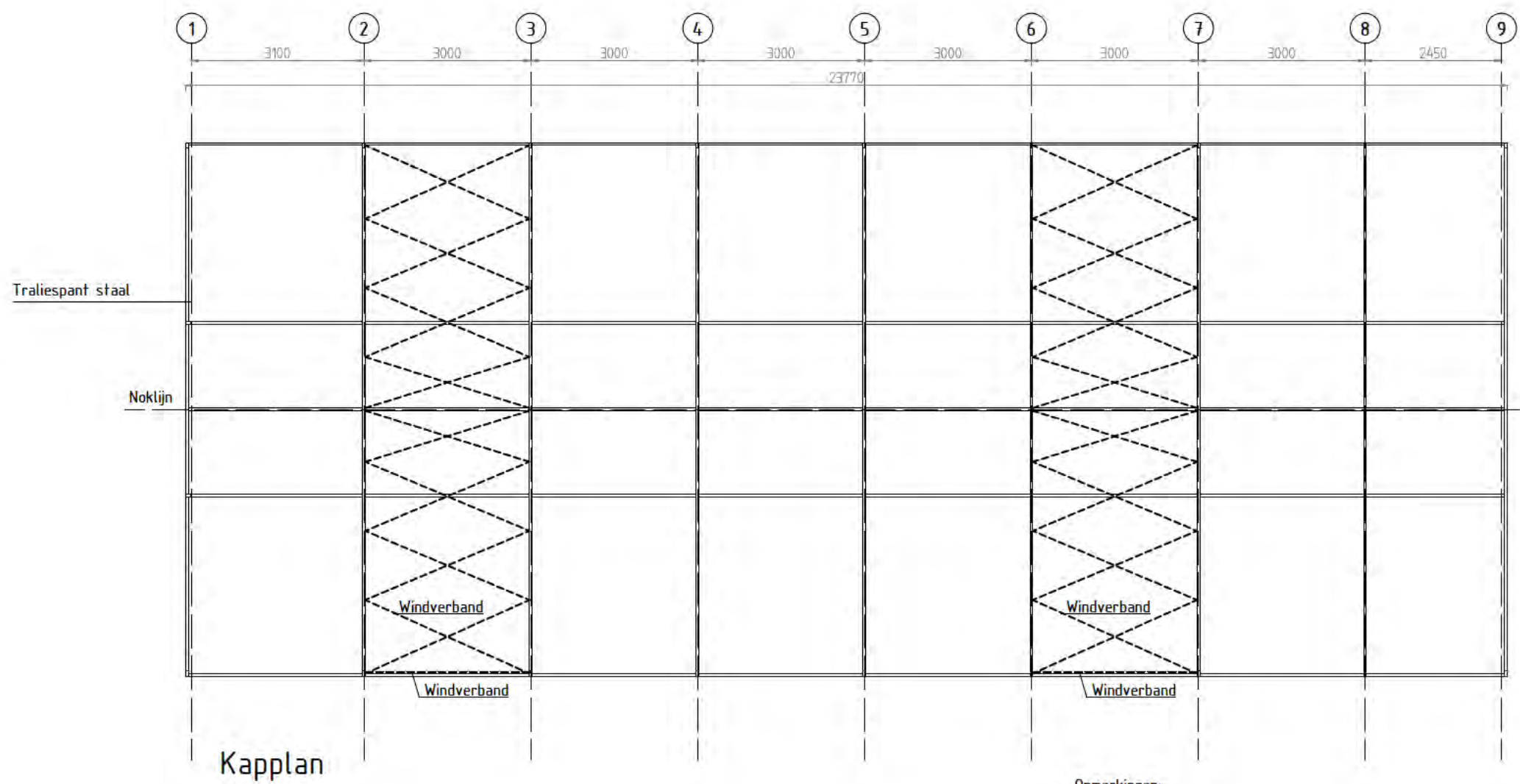
Renvooi			
Kas type breedkapper 960			
Onderdeel	Materiaal	Kleur	
Dak	Sandwichpaneel 60mm golfprofiel / glas / polycarbonaat	Antraciet / doorzichtig	
Overstek	Aluminium	Aluminium	
Dakgoot	Staal	Gr js	
Wanden	Glas / potdeksel plank staal	Antraciet / doorzichtig	
Deuren	Staal / aluminium / glas	-	
Plint	Beton	Gr js	
Tek nr.:	Omschrijving	Schaal	Datum
B-01	Situatieschets	1:1000	13-8-2019
B-02	Aanzichten / plattegrond	1:100	13-8-2019
B-03	Fundering / Kapplan / Doorsnede	1:100/50	13-8-2019
B-04	Detail	1:10	13-8-2019
B-05			
B-06			
Nieuwbouw verkoopruimte/opslag tuincentrum			
G.J.F. Schmieman			
Lopikerweg oost 66a		3411 JH Lopik	
		Situatieschets	
	04	GET.: AH	DATUM: 10-7-2019
	3411 JX Lopik	1.O.V.:	SCHAAL: 1:1000
	Graafdijk 58	1 WLJZ.: 13-8-2019	PR.NR.: 2019012
	3411 JX Lopik	2 WLJZ.:	BLAD: B-01
	www.kromwijkbouwadvies.nl	3 WLJZ.:	
Bouwadvies en ondersteuning van plan tot uitvoering		4 WLJZ.:	
		5 WLJZ.:	



Doorsnede as 3
Schaal 150

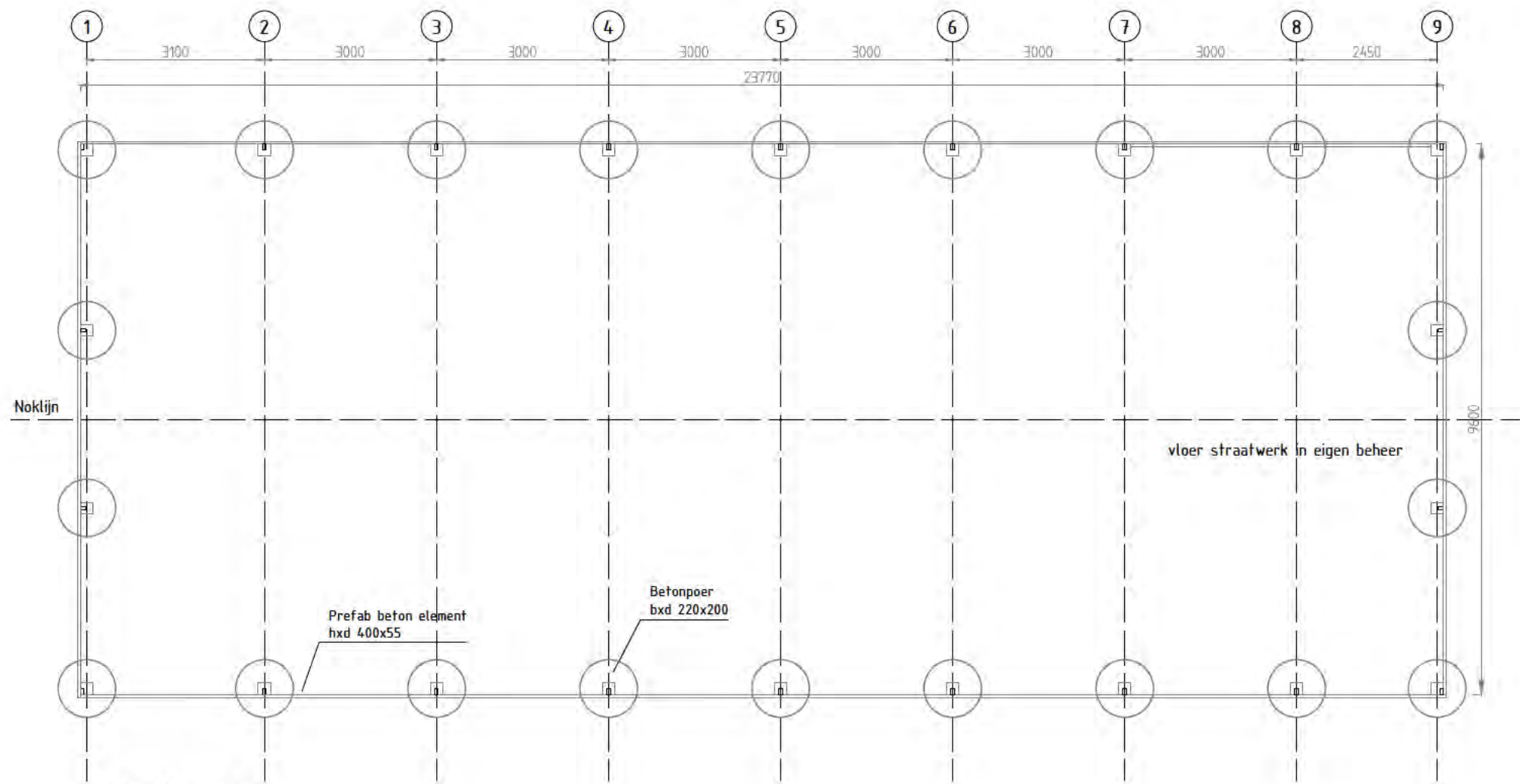


Doorsnede as 8
Schaal 150



Kapplan

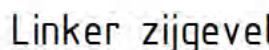
Opmerkingen:
Constructie volgens levering bovenbouw
Kastype Breedkapper 960



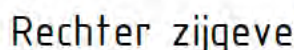
Fundering

Renvooi			
Kastype breedkapper 960			
Onderdeel	Materiaal	Kleur	
Dak	Sandwichpaneel 60mm gollprofiel / glas / polycarbonaat	Antraciet / doorzichtig	
Overstek	Aluminium	Aluminium	
Dakgoot	Staal	Grijs	
Wanden	Glas / poldeksel plank staal	Antraciet / doorzichtig	
Deuren	Staal / aluminium / glas	-	
Plint	Beton	Grijs	
Tek nr.:	Omschrijving	Schaal	Datum
B-01	Situatieschets	1:1000	13-8-2019
B-02	Aanzichten / plattegrond	1:100	13-8-2019
B-03	Fundering / Kapplan / Doorsnede	1:100/50	13-8-2019
B-04	Detail	1:10	13-8-2019
B-05			
B-06			

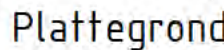
Nieuwbouw verkoopruimte/opslag tuincentrum G.J.F. Schmieman			
Lopikerweg oost 66a		3411 JH Lopik	
		Fundering / Kapplan / Doorsnede	
04 Kromwijk Bouwadvies		GET: AH	DATUM: 10-7-2019
Geraadlijck 58 3411 JH Lopik www.kromwijkbouwadvies.nl		I.O.V.: 13-8-2019	SCHAAL: 1:100
Bouwadvies en ondersteuning van plan tot uitvoering		2 WLJZ.: 13-8-2019	PR.NR.: 2019012
		3 WLJZ.: 13-8-2019	BLAD: B-03
		4 WLJZ.: 13-8-2019	
		5 WLJZ.: 13-8-2019	



Voorgevel



Achtergevel

Renvooi

Kastype breedkapper 960

Onderdeel	Material	Kleur
Dak	Sandwichpaneel 60mm golfprofiel / glas / polycarbonaat	Antraciet / doorzichtig
Overstek	Aluminium	Aluminium
Daakgoot	Staal	Gr js
Wanden	Glas / poldekseel plank staal	Antraciet / doorzichtig
Deuren	Staal / aluminium / glas	-
Plint	Beton	Gr js

Tek nr.:	Omschrijving	Schaal	Datum
B-01	Situatieschets	1:1000	13-8-2019
B-02	Aanzichten / plattegrond	1:100	13-8-2019
B-03	Fundering / Kapplan / Doorsnede	1:100/50	13-8-2019
B-04	Detail	1:10	13-8-2019
B-05			
B-06			

Nieuwbouw verkoopruimte/opslag tuincentrum

G.J.F. Schmieman

Lopikerweg oost 66a

3411 JH Lopik

Aanzichten / plattegrond



GET.: AH

Kromwijk Bouwadvies

Graafdijk 58

3411 JX Lopi

www.Kromwijkbouwadvies.nl

Bouwadvies en ondersteuning

van plan tot uitvoering

GET.: AH

I.O.V.:

1 WJZ: 13-8-2019

2 WJZ:

3 WIJZ.:

4 WIJZ.:

DATUM: 10.7.2019

10-7-20

SCHAAL: 1:100

RR NR : _____

FR.NR.. 201901

BLAD: D 02

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 8 oktober 2019 22:05
Aan: [REDACTED]; [REDACTED]
Onderwerp: RE: Lopikerweg oost 66 inzage provincie verleende omgevingsvergunning tuincentrum

Geachte heer [REDACTED], mevrouw [REDACTED]

Dank voor uw toelichting en snelle levering.

Met deze vergunningen kunnen wij de beoordeling van de verkeersparagraaf van het bestemmingsplan Lopikerpoort op de juiste manier uitvoeren. De rest van het proces zullen we vervolgen met de betrokken contacten bij de gemeente Lopik.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06 [REDACTED] | 030 258 [REDACTED]
[REDACTED]@provincie-utrecht.nl
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht



Van: [REDACTED] <[REDACTED]@Lopik.nl>
Verzonden: dinsdag 8 oktober 2019 16:49
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: FW: Lopikerweg oost 66 inzage provincie verleende omgevingsvergunning tuincentrum

Geachte heer [REDACTED],

Het klopt dat er twee aanvragen zijn ingediend. Eén voor de bouw van een kas en één voor de aanleg van de buitenruimte. Deze laatste aanvraag is niet vergunningplichtig, omdat het bestemmingsplan deze inrichting toe staat.

De aanvragen zijn dus in feite samengevoegd, waarbij één aanvraag niet vergunningplichtig was.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Afdeling Dienstverlening
Team Vergunningverlening, toezicht en handhaving
werkdagen: maandag t/m woensdag



Gemeente Lopik
Raadhuisplein 1
Postbus 50
3410 CB Lopik

T 0348 - [REDACTED]
E [REDACTED]@lopik.nl
I www.lopik.nl
Volg ons op [Twitter](#) en [Facebook](#)

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 8 oktober 2019 16:03
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Lopikerweg oost 66 inzage provincie verleende omgevingsvergunning tuincentrum

[REDACTED], wil jij de vraag hieronder direct beantwoorden?

Met vriendelijke groet,

[REDACTED],
Afdeling dienstverlening,
Team VTH.

Spreekuur omgevingsloket gemeente Lopik: ma-do 9-12 uur.



Gemeente Lopik
Raadhuisplein 1
Postbus 50
3410 CB Lopik

T 0348 - [REDACTED]
E wabo@lopik.nl
I www.lopik.nl
Volg ons op [Twitter](#) en [Facebook](#)

Van: [REDACTED] [[mailto:\[REDACTED\]@provincie-utrecht.nl](mailto:[REDACTED]@provincie-utrecht.nl)]
Verzonden: dinsdag 8 oktober 2019 15:49
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Lopikerweg oost 66 inzage provincie verleende omgevingsvergunning tuincentrum

Geachte mevrouw [REDACTED],

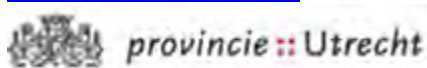
Dank voor het toesturen. Vraag die open blijft staan is dat er twee aanvragen zijn ingediend en er uiteindelijk één verleend is. Zijn de twee aanvragen samengevoegd?

Ik hoor het graag. Alvast dank.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06 [REDACTED] | 030 258 [REDACTED]
[\[REDACTED\]@provincie-utrecht.nl](mailto:[REDACTED]@provincie-utrecht.nl)
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht



Van: [REDACTED] <[\[REDACTED\]@lopik.nl](mailto:[REDACTED]@lopik.nl)>
Verzonden: dinsdag 8 oktober 2019 13:22
Aan: [REDACTED] <[\[REDACTED\]@provincie-utrecht.nl](mailto:[REDACTED]@provincie-utrecht.nl)>
Onderwerp: Lopikerweg oost 66 inzage provincie verleende omgevingsvergunning tuincentrum

Geachte heer [REDACTED],

Naar aanleiding van uw telefonisch verzoek, stuur ik u een print van de verleende vergunning inclusief de bijlagen. Ik heb nog overlegd met de vergunningverlener, de heer [REDACTED]. De argumentatie bij het verlenen van de vergunning is niet anders dan ik u telefonisch heb toegelicht.

Wij gaan er van uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED],
Afdeling dienstverlening,
Team VTH.

Spreekuur omgevingsloket gemeente Lopik: ma-do 9-12 uur.



Gemeente Lopik
Raadhuisplein 1
Postbus 50
3410 CB Lopik

T 0348 - [REDACTED]
E wabo@lopik.nl
I www.lopik.nl
Volg ons op [Twitter](#) en [Facebook](#)

“De informatie verzonden met dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan.

Het is mogelijk dat tijdens het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist is overgekomen. Hiervoor kunnen wij geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend het door de bevoegde persoon dan wel het bevoegde bestuursorgaan ondertekende papieren document is bindend. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of volledigheid contact met ons op te nemen”.

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 25 november 2019 13:55
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED] (PU)
Onderwerp: RE: Verkeersparagraaf ontwerpbestemmingsplan Lopikerpoort

Beste [REDACTED],

Dank voor je reactie en goed om te vernemen dat het BP Lopikerpoort belegd is. Inmiddels zijn de omgevingsvergunningen een andere weg al in ons bezit.

Wij zijn op de hoogte van de hoeveelheid bebouwing die gerealiseerd mag worden. Echter wordt in de berekeningen voor de verkeersgeneratie ook de beschikbare buitenruimte meegerekend en een dempingsfactor toegepast die wij niet kunnen staven. De verkeerscijfers blijven voor ons dus nog niet akkoord.

Ik hou je op de hoogte van de voortgang. Mocht je op de tussentijd nog vragen hebben, dan hoor ik het graag.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker/projectmanager
Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 06 [REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@Lopik.nl>
Verzonden: donderdag 21 november 2019 18:15
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: FW: Verkeersparagraaf ontwerpbestemmingsplan Lopikerpoort

Beste [REDACTED],

Het project Lopikerpoort is na het vertrek van [REDACTED] bij mij belegd. Ik heb je onderstaande mail gelezen en mij ingelezen in dit onderwerp. Ik stuur je, zoals gevraagd, de verleende omgevingsvergunning toe.

Overigens is mijn bevinding dat conform het geldende bestemmingsplan er 1115 m2 bebouwing (bij recht) op het perceel kan worden gerealiseerd. Echter voor de berekening van de verkeersgeneratie wordt altijd uitgegaan van de m2 bruto-vloer-oppervlak (Bvo). Dat ligt ook voor de hand denk ik want het maakt veel uit voor de verkeersintensiteit of er sprake is van een gebouw van bijvoorbeeld 150 m2 met 1 verdieping of een gebouw van 150 m2 met drie verdiepingen.

Ik hoor graag je reactie en mochten er nog vragen of onduidelijkheden dan hoor ik graag.

Overigens zit er enige tijd tussen vraag en beantwoording. Mijn excuus daarvoor, gelet op onze beschikbare inzet lopen de behandeltermijnen helaas op.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED] ([REDACTED])
Projectleider
Afdeling Strategie, Beleid & Projecten

Werkdagen: maandag t/m donderdag



Gemeente Lopik
Raadhuisplein 1
Postbus 50
3410 CB Lopik

T 0348 [redacted]
@ [redacted] [lopik.nl](mailto:[redacted]@lopik.nl)
I www.lopik.nl
Volg ons op [Twitter](#) en [Facebook](#)

Van: [redacted] [[mailto:\[redacted\]@provincie-utrecht.nl](mailto:[redacted]@provincie-utrecht.nl)]

Verzonden: dinsdag 8 oktober 2019 12:13

Aan: [redacted]

CC: [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]

Onderwerp: Verkeersparagraaf ontwerpbestemmingsplan Lopikerpoort

Beste [redacted],

Zoals net telefonisch besproken.

Wij hebben van [redacted] de verkeersparagraaf van het oBP Lopikerpoort doorgestuurd gekregen. Wij hebben dit getoetst en zijn op dit moment nog niet akkoord. Dit zit hem vooral in de berekende verkeersgeneratie waarbij er sprake is van een vergunde situatie die in onze ogen niet overeenkomt met wat er vanuit het huidige BP nu mogelijk is. Er wordt gerefereerd naar een vergunde situatie voor uitbreiding in september 2019 (aanvraag juli 2019).

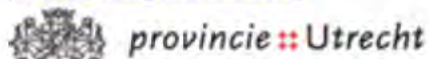
Om de berekening goed te kunnen toetsen verzoeken wij je om deze verleende vergunning met ons te delen.

Aan de hand van deze vergunning zullen wij ons definitieve oordeel over de verkeersparagraaf sturen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht
06 [redacted] | 030 258 [redacted]
[redacted] [@provincie-utrecht.nl](mailto:[redacted]@provincie-utrecht.nl)
www.provincie-utrecht.nl
twitter.com/ProvUtrecht



“De informatie verzonden met dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan.

Het is mogelijk dat tijdens het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist is overgekomen. Hiervoor kunnen wij geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend het door de bevoegde persoon dan wel het bevoegde bestuursorgaan ondertekende papieren document is bindend. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of volledigheid contact met ons op te nemen”.

[REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@Lopik.nl>
Verzonden: donderdag 5 december 2019 17:54
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Bestemmingsplan Lopikerpoort

Beste [REDACTED],

Dank voor de informatie. Ik heb de initiatiefnemers inmiddels geïnformeerd.
Ik zie jullie reactie tegemoet.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED] ([REDACTED])
Projectleider
Afdeling Strategie, Beleid & Projecten

Werkdagen: maandag t/m donderdag



Gemeente Lopik
Raadhuisplein 1
Postbus 50
3410 CB Lopik

T 0348 [REDACTED]
@ [REDACTED]@lopik.nl
I www.lopik.nl
Volg ons op [Twitter](#) en [Facebook](#)

Van: [REDACTED] [mailto:[REDACTED]@provincie-utrecht.nl]
Verzonden: donderdag 5 december 2019 13:27
Aan: [REDACTED]; [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: Bestemmingsplan Lopikerpoort

Beste [REDACTED], [REDACTED],

Zojuist heb ik RHDHV opdracht verstrekt om een second opinion uit te voeren op de verkeerskundige berekeningen voor het bestemmingsplan Lopikerpoort. Dit betreft de toetsing van de berekeningen van de initiatiefnemers als wel de provinciale. Dit om de discussie over de rechtmatigheid van de berekeningen op te lossen. Onderdeel van deze second opinion is tevens om op basis van wetgeving en jurisprudentie te bepalen met welke cijfers (BVO, verkeersgeneratie) er gerekend dient te worden.

Ik ga er vanuit dat we hiermee de duidelijkheid verschaffen over de inhoud en rechtmatigheid van verkeerskundige paragraaf zodat besluitvorming van beide zijden op basis van correcte cijfers en aannames gebeurt.

Wil je zo vriendelijk zijn dit ook mede te delen aan de initiatiefnemers?

Mochten er vragen zijn dan hoor ik dat graag.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker/projectmanager
Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 06 [REDACTED]

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 25 november 2019 14:11
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Uitvraag juridische expertise bestemmingsplan en second opinion berekening verkeersgeneratie

Beste [REDACTED],

Naar aanleiding van ons telefoongesprek deze mail.

Het betreft het bestemmingsplan Lopikerpoort. Wij verschillen hier met de gemeente Lopik en de initiatiefnemers van mening over de verkeersparagraaf van dit BP. Wij zitten hier scherp op omdat de ontwikkeling direct aan een doorstromingsknelpunt is gepland.

Op dit moment is er een tuincentrum gevestigd met de planologische ruimte om 1115m2 bedrijfsruimte te bouwen en gebruiken. Echter is de huidige situatie zo dat er bijna geen klandizie is maar dat er voor de toekomstige situatie uitgegaan wordt van een huidige situatie de 5500m2 bedrijfsruimte (binnen plus buiten). Daarnaast wordt er nog een dempingsfactor toegepast. De verkeersgeneratie en de gevolgen voor het kruispunt zijn door ons berekend en door de tegenpartij. Zij zeggen dat het past en wij zien een grote verstoring.

Basis van het probleem is het vertrekpunt van de berekening. Met welke cijfers wordt er gerekend. Hierover dient een jurist een ei te leggen. Wat is de correcte basis voor de berekeningen (jurisprudentie) en daarnaast willen we graag een second opinion op de berekeningen van de provincie plus een oordeel over de berekeningen van de initiatiefnemers/gemeente.

Ik hoor graag:

- Of je een verkeerskundige en een jurist beschikbaar hebt
- hoe snel deze ingezet kunnen worden
- wat de benodigde uren zijn
- de kosten van deze opdracht.

Je mag meteen een offerte opstellen als dat je goed uitkomt.
Alvast dank.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker/projectmanager
Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 06 [REDACTED]

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan: [REDACTED]
Van: [REDACTED]
Datum: Monday, 27 January 2020
Kopie:
Ons kenmerk: BH1530TPNT2001271706
Classificatie: Projectgerelateerd

Onderwerp: Discussiepunten Lopikerpoort

Dag [REDACTED],

Volgens afspraak geven wij in een korte notitie de punten weer, waar naar onze mening de discussie over moet gaan met de gemeente.

Mocht jij nog andere punten hebben, dan vernemen we dat graag.

Discussiepunten Lopikerpoort

- 1) Wijze van berekenen verkeersgeneratie
 - o Op basis van te realiseren m² BVO t.o.v. bestaand
- 2) Toepassen Reductiefactor op verkeersgeneratie de Rie IJzerwaren en Gereedschappen
- 3) Het gebruik van andere kengetallen dan het CROW: bij de verkeersgeneratie voor de Rie IJzerwaren en Gereedschappen.
- 4) Benoeming Hoveniersbedrijf als arbeidsextensief of groencentrum
- 5) Betrouwbaarheid bonnensysteem en afleiding herkomsten en verkeersbewegingen
- 6) Omrekenen weekdag naar werkdag naar spits

1) Wijze van berekenen verkeersgeneratie tuincentrum op basis van te realiseren m² BVO t.o.v. bestaand

In de verkeersparagraaf wordt voor de berekening 'verkeersgeneratie bestaande invulling Tuincentrum' de potentiële planologisch mogelijk te realiseren m² BVO van ongeveer 5500-6500 m² (inclusief buitenruimte) als uitgangspunt genomen. De verkeersgeneratie komt op basis van dit uitgangspunt op 853 – 1008 mvt per etmaal voor een gemiddelde weekdag uit. Dit aantal wordt vergeleken met de beoogde situatie van het plan Lopikerpoort, dat in de nieuwe situatie uitgaat van een tuincentrum met een BVO van ongeveer 3175 m² (inclusief buitenruimte). Dit resulteert volgens de verkeersparagraaf in 493 mvt per etmaal voor een gemiddelde weekdag. Hiermee wordt het nieuwe plan vergeleken met wat op dit moment op de huidige locatie potentieel planologisch mogelijk is. Het is hierdoor meer voor de hand liggend om bij de toekomstplannen van de gemeente/ontwikkelaar uit te gaan van datgene wat in de nieuwe situatie planologisch mogelijk is ten aanzien van het aantal potentieel te realiseren m² BVO.

2) Toepassen reductiefactor op verkeersgeneratie de Rie IJzerwaren en Gereedschappen.

In de verkeersparagraaf wordt een reductiefactor van 0.41 toegepast op de verkeersgeneratie de Rie IJzerwaren en Gereedschappen. Dit wordt als volgt in de verkeersparagraaf onderbouwd:

"In geval van uitbreiding van winkels (op dezelfde locatie en ook binnen hetzelfde verzorgingsgebied) is het echter niet realistisch te veronderstellen dat bij een forse uitbreiding van het bruto vloeroppervlakte (BVO) ook het aantal bezoekers met hetzelfde percentage zal toenemen (wat inhoudt dat de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte ook niet met hetzelfde percentage van de uitbreiding zal toenemen)."

Dit is op zich een logische aanname, aangezien het inderdaad onwaarschijnlijk is dat bij uitbreiding van een winkel op dezelfde locatie of binnen hetzelfde verzorgingsgebied een lineair verband/recht evenredig verband is tussen het aantal m² BVO en het aantal bezoekers. Een reductiefactor toepassen is dan op zich ook een redelijke benadering van het probleem. Echter is de formule: Reductiefactor op verkeersgeneratie = 1 – (bestaande m² BVO/ m² BVO na uitbreiding), geen standaard, bekende formule die één op één kan worden toegepast als reductiefactor op de verkeersgeneratie. Door het gebruik van deze, naar onze mening niet onderbouwde formule voor de verkeersreductie, wordt de verkeersgeneratie in extreme mate gereduceerd.

3) Het gebruik van andere kengetallen dan het CROW: bij de verkeersgeneratie voor de Rie IJzerwaren en Gereedschappen.

Voor de verkeersgeneratie van de Rie IJzerwaren en Gereedschappen wordt afgeweken van de CROW-kencijfers. In de verkeersparagraaf wordt uitgegaan van het gemiddelde aantal mvt/etm in de huidige situatie en het hoogste kengetal van het CROW voor een bouwmarkt. Het gemiddelde aantal mvt/etm in de huidige situatie (i.e. volgens de verkeersparagraaf 19,8 mvt/etm), wordt als een ondergrens genomen. Voor een bovengrens wordt het hoogste kengetal van het CROW voor een bouwmarkt genomen (i.e. 35,2 mvt/etm). Vervolgens wordt de gemiddelde van deze grenzen (i.e. 27.5 mvt/etm) genomen om de verkeersgeneratie te berekenen. Aangezien de ondergrens afwijkt van de CROW-kencijfers, is het wenselijk om deze ondergrens nader te onderbouwen om overeenstemming hierover te bereiken.

4) Benoeming Hoveniersbedrijf als arbeidsextensief of groencentrum

Voor het Hoveniersbedrijf Wim Vroege worden de CROW-kencijfers van de categorie werken, arbeidsextensief/bezoekers extensief (loods, opslag, transportbedrijf) gebruikt. Echter wordt een hoveniersbedrijf volgens het CROW gecategoriseerd als groencentrum.

CROW: Groencentrum (inclusief buitenruimte)

*"Het betreft kleinere tuincentra (< 2.000 m² wvo) die liggen in (perifeer) stedelijk gebied of het buitengebied. Er worden in beperkte mate aanverwante artikelen verkocht (alleen aan groen gerelateerde zaken, zoals tuingereedschap, materiaal ten behoeve van klein tuinonderhoud en groengerelateerde decoraties). Er worden geen seizoensartikelen (zoals kerstversiering) verkocht. Groencentra zijn meestal kleinere bedrijven met als achtergrond een **Hoveniersbedrijf** of plantenkwekerij, die fungeren als lokaal tuin-centrum. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk)."*

De kencijfers van deze twee categorieën zijn niet gelijk aan elkaar, waardoor het belangrijk is om voor de Hoveniersbedrijf Wim Vroege de juiste CROW-categorie te gebruiken.

5) Betrouwbaarheid bonnensysteem en afleiding herkomsten en verkeersbewegingen

Het aantal bezoekende klanten wordt in de verkeersparagraaf herleid uit het aantal uitgegeven bonnen vanuit de administratie/kassa van winkels. Echter kan ruis in deze afleiding voorkomen, aangezien dit geen empirische tellingen zijn van het aantal klanten. Het aantal uitgegeven bonnen bij winkels hoeft niet één op één gelijk te zijn aan het aantal bezoekende klanten. Ook de verdeling naar herkomst en de verdeling naar verkeersbewegingen zijn gebaseerd op/zijn herleid uit aanwezige gegevens (i.e. bonnen). Ook hier kan dus ruis in voortkomen.

6) Omrekenen weekdag naar werkdag naar spits

In de verkeersparagraaf wordt aangegeven dat de berekende en gebruikte aantallen motorvoertuigen (CROW en eigen gegevens) in de Verkeersscan en in de bijlages de gemiddelde mvt per weekdag zijn en dat de werkdag maatgevend is voor de spits. Hierdoor wordt gesproken over een omreken- (i.e. vermenigvuldigings) factor per functie voor het aantal motorvoertuigen. Echter wordt in de kruispuntanalyse van de toekomstige verkeersgeneratie op Lopikerpoort uitgegaan van de berekende mvt op een gemiddelde weekdag. Hiervoor worden in de verkeersparagraaf enkele argumenten opgesomd met betrekking tot onder andere koopavond en zondagopenstelling, de hoogte van de berekende omrekenfactoren en de berekening van “worst case” mvt per weekdag in de Verkeersscan. Hierover zal overeenstemming moeten worden bereikt of weekdag of werkdag (inclusief de omrekeningsmethode) maatgevend zijn.

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 4 februari 2020 09:14
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]; [REDACTED]
Onderwerp: RE: Offerte bestemmingsplan Lopikerpoort: second opinion verkeersgeneratie

Beste [REDACTED] en [REDACTED],

Dank voor het stuk. Ik heb twee opmerkingen erbij.

1. De leesbaarheid van het stuk is voor een 'leek' lastig maar hoeft wat mij betreft niet aangepast te worden.
2. Bij punt 1 merk ik dat er ten opzichte van de overige punten er niet specifiek wordt ingegaan op waar de verschillen liggen. Kan er beter toegelicht worden met m2 voor de toekomstige situatie?

Voor de rest akkoord. Kunnen jullie aangeven wanneer een aangepaste versie retour komt dan kan ik deze delen met Lopik. Ik hoor het graag. Alvast dank.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker/projectmanager
Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 06 [REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@rhdhv.com>
Verzonden: maandag 27 januari 2020 16:22
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
CC: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@rhdhv.com>
Onderwerp: RE: Offerte bestemmingsplan Lopikerpoort: second opinion verkeersgeneratie

Dag [REDACTED],

Hierbij zenden wij je een concept met die punten waarover naar onze mening met de gemeente van gedachten zou moeten worden gewisseld.
Graag je reactie hierop.

Vriendelijke groeten

[REDACTED] en [REDACTED]

From: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Sent: Tuesday, December 31, 2019 08:30
To: [REDACTED] <[REDACTED]@rhdhv.com>
Cc: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
Subject: RE: Offerte bestemmingsplan Lopikerpoort: second opinion verkeersgeneratie

Beste [REDACTED],

Zoals gemeld ben ik tot 20 januari met vakantie. Mocht je in de tussentijd vragen hebben, dan kan je [REDACTED] benaderen (zie cc). Zij kan werkt als ondersteuner voor de N210 en kan goed inschatten of ze je verder kan helpen. Zo niet, dan graag je vragen op de mail.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@rhdhv.com>

Verzonden: maandag 30 december 2019 14:29

Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Offerte bestemmingsplan Lopikerpoort: second opinion verkeersgeneratie

Dag [REDACTED],

Dank voor het toesturen.

Ik heb de stukken gedownload.

Volgende week gaan we er naar kijken.

Ook jij een goede jaarwisseling en een gezond en voorspoedig 2020.

Vriendelijke groeten

[REDACTED]

From: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>

Sent: Monday, December 30, 2019 14:23

To: [REDACTED] <[REDACTED]@rhdhv.com>

Cc: [REDACTED] <[REDACTED]@rhdhv.com>

Subject: RE: Offerte bestemmingsplan Lopikerpoort: second opinion verkeersgeneratie

Dag [REDACTED],

Via de link kan je de stukken downloaden: <https://we.tl/t-wv7mXV7qBp>

Dit zijn de gesorteerde en op essentie ingedeelde stukken.

Wat nog mist zijn de prognoses voor 2030. Deze heb ik opgevraagd en volgen later.

Een goede jaarwisseling gewenst.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Beleidsmedewerker/projectmanager

Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 06 [REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@rhdhv.com>

Verzonden: donderdag 12 december 2019 14:59

Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>

CC: [REDACTED] <[REDACTED]@rhdhv.com>

Onderwerp: RE: Offerte bestemmingsplan Lopikerpoort: second opinion verkeersgeneratie

Dag [REDACTED],

Zoals afgesproken hierbij een korte weergave van het startoverleg van gistermiddag.

De volgende drie punten/vragen zijn belangrijk voor de provincie/3 punten die centraal staan:

- 1) Wat zijn de juiste uitgangspunten om de berekeningen te doen: m.n. tellingen, normen/kengetallen e.d.?
- 2) Wat is het juiste BVO om vanuit te gaan bij de berekeningen, behorende bij de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt?
- 3) In het verlengde daarvan: wat zijn juridisch gezien de juiste uitgangspunten en berekeningswijzen die gedaan moeten worden om tot de beoogde resultaten te komen?

Het beoogde proces:

- 1) Het afgeven van een eerste signaal aan de gemeente/initiatiefnemers dat RHDHV de verkeersparagraaf heeft bestudeerd en de constatering hierbij meegeven.
- 2) Deze constatering (e.g. uitgangspunten van en de berekeningen zelf) naast de visie, c.q. de berekeningen van de provincie zetten.
- 3) In overleg met de gemeente bepalen wat het gezamenlijke vertrekpunt moet zijn voor de berekeningen. En in principe hierover consensus bereiken.
- 4) Vervolgens de berekeningen uitvoeren op basis van de gedeelde uitgangspunten.
- 5) Korte rapportage van de berekeningen en resultaten

Nog aan te leveren stukken vanuit de provincie

- a) Concreet de essentiële mails die relevant zijn.
- b) De (tegen)berekeningen van de provincie.
- c) De verkeersprognose 2030 voor de N210 en specifiek voor het kruispunt Graaf.
- d) Meer informatie over de (Cocon-)berekeningen en overige: welke en door wie zijn deze uitgevoerd?, wat waren/zijn de bijbehorende intensiteiten e.d.?
- e) Relevante telcijfers.

Wij gaan ervan uit je hiermee een goed overzicht te geven van de afspraken en resultaten van het overleg van gistermiddag.

Vriendelijke groeten

Projectmanager mobiliteit en verkeer

T +31 [redacted] | M +31 6 [redacted] | E [redacted]@rhdhv.com | W www.royalhaskoningdhv.com | HaskoningDHV Nederland B.V., onderdeel van Royal HaskoningDHV | KvK-nr. 56515154 | Postbus 1132, 3800 BC Amersfoort, Laan 1914 no 35, 3818 EX Amersfoort, Nederland

🌱 Denk duurzaam. Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print.



From: [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>

Sent: Friday, December 6, 2019 12:54

To: [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>

Cc: [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>

Subject: RE: Offerte bestemmingsplan Lopikerpoort: second opinion verkeersgeneratie

Beste heer [redacted],

Via bijgevoegde link kunt u de informatie downloaden die ik tot nu toe verzameld heb. In de mails kunt u onze standpunten, documenten etc. vinden. Voor de aanlevering van berekeningen van de initiatiefnemers verwijs ik u naar de verkeersparagraaf van het bestemmingsplan. Mocht er meer informatie benodigd zijn dan zullen we contact opnemen met de initiatiefnemers.

Wat betreft de belafsprak kan ik helaas niet op di 10 december 11.00u. Alternatieven zijn:

Ma 9 dec 11.00-12.00u of 13.00-14.30u

Wo 11 dec 9.00-15.00u

Do 12 dec 9.00-10.30u, 11.00-12.00u

Vr 13 dec 9.00-12.00u

Ik verneem graag van u.

Met vriendelijke groet,

Beleidsmedewerker/projectmanager

Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 06 [REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@rhdhv.com>

Verzonden: donderdag 5 december 2019 15:47

Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>

CC: [REDACTED] <[REDACTED]@rhdhv.com>

Onderwerp: RE: Offerte bestemmingsplan Lopikerpoort: second opinion verkeersgeneratie

Beste heer [REDACTED],

Met genoegen hebben wij uw mail ontvangen over de opdrachtbevestiging. Wij zijn blij dat wij deze opdracht voor u kunnen uitvoeren.

Wij stellen voor het telefonische startoverleg komende dinsdag 10 december 11:00am met u te houden. Hier zal ook mijn collega [REDACTED] aanwezig zijn.

Op uw vraag welke gegevens wij nodig hebben:

Wij hebben i.i.g. de gebruikte cijfers en berekeningen van de verkeersgeneratie en de door u en de gemeente opgestelde gevolgen voor het desbetreffende kruispunt nodig, waarover u en de gemeente/initiatiefnemers van mening verschillen.

Kortom de input van de berekeningen (cijfers en uitgangspunten), berekeningen zelf incl. de gehanteerde methode, en output (gevolgen voor het desbetreffende kruispunt/verkeerssituatie), waarover u een oordeel wilt.

Hierbij gaat het om zowel uw berekeningen/gegevens als die van de gemeente/initiatiefnemers.

Wij stellen voor de overige benodigdheden tijdens het startoverleg met u te delen, waarna deze ook via de mail worden vastgelegd.

Graag hoor ik van u of de voorgestelde datum/tijdstip voor het startoverleg u schikt.

Yours sincerely | Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Advisor Transport and Smart & Sustainable Mobility | Young Representative Amersfoort BL Transport & Planning

T +31 [REDACTED] | M +31 6 [REDACTED] | E [REDACTED]@rhdhv.com | W www.royalhaskoningdhv.com



From: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>

Sent: donderdag 5 december 2019 13:12

To: [REDACTED] <[REDACTED]@rhdhv.com>

Cc: [REDACTED] <[REDACTED]@rhdhv.com>; [REDACTED] <[REDACTED]@rhdhv.com>; [REDACTED] <[REDACTED]@rhdhv.com>

Subject: RE: Offerte bestemmingsplan Lopikerpoort: second opinion verkeersgeneratie

Geachte heer [REDACTED],

Dank voor het aanleveren van uw offerte.

Ik heb een kleine opmerking in de offerte geplaatst welke verderop in de offerte verduidelijkt wordt maar de kern van de vraag behelst.

Voor de rest ben ik akkoord met de offerte en zal ik de financiële afhandeling in werking zetten.

Graag verneem ik van u wanneer wij telefonisch contact kunnen hebben en welke extra gegevens, buiten de reeds beschikbare, u nog nodig heeft.

Ter informatie. Naar aanleiding van deze opdrachtverstrekking licht ik de gemeente in dat wij een second opinion door RHDHV laten uitvoeren. Dit om het geheel van onze zijde open en transparant te houden.

Ik zie u reactie graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Beleidsmedewerker/projectmanager

Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 06 [redacted]

Van: [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>

Verzonden: vrijdag 29 november 2019 15:43

Aan: [redacted] <[redacted]@provincie-utrecht.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>; [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>; [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>

Onderwerp: Offerte bestemmingsplan Lopikerpoort: second opinion verkeersgeneratie

Geachte heer [redacted],

Hierbij doen wij u onze offerte betreffende bestemmingsplan Lopikerpoort: second opinion verkeersgeneratie. Graag vertrouwen wij erop u hiermee een passende aanbieding te doen. Wij zien uw reactie dan ook met belangstelling tegemoet.

Wilt u de goede ontvangst van onze mail bevestigen?

Ook namens [redacted]

Yours sincerely | Met vriendelijke groet,

ir. Marson Jesus

Advisor Transport and Smart & Sustainable Mobility

T +31 [redacted] | M +31 6 [redacted] | E [redacted]@rhdhv.com | W www.royalhaskoningdhv.com

HaskoningDHV Nederland B.V., a company of Royal HaskoningDHV | Reg. no 56515154 | Postbus 1132, 3800 BC Amersfoort, Laan 1914 no 35, 3818 EX Amersfoort, The Netherlands



This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 14 februari 2020 14:04
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Duidelijkheid Kavels en BVO Bestemmingsplan Lopikerpoort
Bijlagen: Re: Analyse verkeersscan BP Lopikerpoort

Hi [REDACTED],

Naar aanleiding van ons telefoongesprek het volgende.

1. Op je onderstaande vragen heb ik geen antwoord kunnen vinden, net als jullie. Dit betekent dat het in mijn optiek niet duidelijk genoeg in het BP is verwerkt om een correct besluit erover te kunnen nemen en/of tot een juiste berekening te komen van de verkeerscijfers.
2. In de commissievergadering van afgelopen dinsdag heeft één van de initiatiefnemers het erover dat er geen 3 maar 7 bedrijven plaats krijgen op het terrein. Misschien dat dit onderliggende BV's zijn van de 3 hoofdbedrijven maar dit kan, mijns inziens, toch betekenen dat er ook met andere kengetallen gerekend dient te worden. De commissievergadering kan teruggeluisterd worden via:
<https://lopik.raadsinformatie.nl/vergadering/671768/Commissie%2011-02-2020>
[REDACTED]
3. Er is een analyse van de verkeersscan gemaakt door het bureau DB. Ik heb contact gezocht met deze partij maar hij geeft aan het netter te vinden dat ik eerst toestemming heb van Lopik voor hij mijn vragen beantwoord. Bijgevoegd de mail met vragen. Ik neem aan dat jullie het eens zijn met mijn vragen en misschien nog meer vragen hebben om de correctheid van de analyse te betwifelen.

Aankomende dinsdag ligt het bestemmingsplan in de raad. Misschien is het mogelijk om dan jullie bevindingen al te delen met de gemeente.

Alvast dank en een goed weekend.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Beleidsmedewerker/projectmanager
Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 06 [REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@rhdhv.com>
Verzonden: dinsdag 11 februari 2020 10:58
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>
CC: [REDACTED] <[REDACTED]@rhdhv.com>
Onderwerp: Duidelijkheid Kavels en BVO Bestemmingsplan Lopikerpoort
Urgentie: Hoog

Beste [REDACTED],

Wij hebben de volgende drie vragen. Kan jij ons hierover duidelijkheid verschaffen?

- 1) Duidelijkheid over kavelomvang van alle drie de bedrijven: welk deel van de kavels kopen de bedrijven?
- 2) Duidelijkheid over het aantal m2 BVO van die kavels: hoeveel m2 BVO mogen de bedrijven bebouwen?
- 3) En wat blijft er dus aan m2 kavels over en m2 BVO over?

Graag ASAP reactie. Bedankt alvast.

Yours sincerely | Met vriendelijke groet,

[Redacted]

Advisor Transport and Smart & Sustainable Mobility | Young Representative Amersfoort BL Transport & Planning

T +31 [Redacted] | M +31 6 [Redacted] | E [Redacted]@rhdhv.com | W www.royalhaskoningdhv.com

HaskoningDHV Nederland B.V., a company of Royal HaskoningDHV | Reg. no 56515154 | Postbus 1132, 3800 BC Amersfoort, Laan 1914 no 35, 3818 EX Amersfoort, The Netherlands



This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

[REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@burodb.nl>
Verzonden: donderdag 6 februari 2020 16:32
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Re: Analyse verkeersscan BP Lopikerpoort

Geachte heer [REDACTED],

Bedankt voor uw bericht.

Voor reactie op uw vragen verwijs ik u in eerste instantie naar de gemeente Lopik.
Het lijkt mij niet de juiste manier om zonder hun medeweten hier overleg over te voeren.

Als de gemeente dan op de hoogte is en hiermee akkoord is kunnen wij dan onderling inhoudelijk verder op de zaken ingaan.

Met vriendelijke groet,

BURO | DB

[REDACTED]
06 [REDACTED]

www.burodb.nl

De informatie in dit bericht is vertrouwelijk en uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Ben je niet de geadresseerde? Neem dan contact op met de afzender per kerende e-mail en vernietig alle kopieën van het originele bericht.
Gebruik, verspreiding of reproductie is ten strengste verboden. Wij gaan zorgvuldig om met persoonsgegevens. Ga voor ons privacy statement naar www.burodb.nl/privacy.

The information in this message is confidential and only intended for the addressee(s). Are not you the addressee? Then contact the sender by return e-mail and destroy all copies of the original message.
Use, distribution or reproduction is strictly prohibited. We handle personal data with care. For our privacy statement go to www.burodb.nl/privacy.

Op do 6 feb. 2020 om 10:03 schreef [REDACTED] <[REDACTED]@provincie-utrecht.nl>:

Beste heer [REDACTED],

Voor het bestemmingsplan Lopikerpoort heeft u een analyse van de verkeersscan uitgevoerd. (NOT20240101-02).

Op pagina 4 van uw rapport in de paragraaf 'Effect verkeersafwikkeling kruispunt' stelt u dat de toename van verkeersbewegingen niet zal leiden tot knelpunten op de kruising. Dit gelet op de verkeersaantallen en de restcapaciteit.

Ik ben benieuwd naar de onderbouwing van uw stellingname:

- welke verkeersaantallen u heeft gehanteerd (en welk jaar)
- hoe u de restcapaciteit van het kruispunt heeft bepaald
- wat het drukste uur betreft

- de verhouding tussen week- en werkdag intensiteiten heeft afgewogen
- de verandering van de verkeersstromen op de kruising door de verandering van de bestemming van oost naar west en daarmee de effecten op de kruispuntregeling heeft meegewogen

Ik hoor graag van u.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]

Beleidsmedewerker/projectmanager

Domein Mobiliteit | Provincie Utrecht | 06 [Redacted]

Aantekeningen overleg N210 kruispunt Graaf d.d. 15 juli 2019

Aanwezig: [REDACTED], [REDACTED] : Goudappel Coffeng
[REDACTED], [REDACTED], [REDACTED] : Gemeente Lopik
[REDACTED] : Provincie Utrecht

Goudappel heeft een eerste analyse gereed.

Kruispunt Graaf is een belast punt. Het haakje van deze opdracht is veranderd; wij kunnen vanuit de trajectstudie op de hele lijn zien wat kruispunt Graaf voor belang heeft. Stap 2 en 3 om verder te gaan voor kruispunt-ontwerp zonder rekening te houden met de ruimtelijke aspecten.

Er dient in het rapport opgenomen te worden welke stappen zijn doorlopen zodat we het proces voor de oplossing kunnen afpellen.

[REDACTED]: koude ongelijkvloerse kruising: onder- of bovenlangs maakt weinig uit.

Cyclustijd boven de 150 sec. (2,5 minuut). Toevoegen: 125 sec. daarnaast 150 sec.

(onregelbaar). Behouden van VRI: extra rijstrook: nog niet bekend of dit past.

[REDACTED] is benieuwd naar het beter inzichtelijk maken van de spits en de vertragingstijd die over deze periode wordt opgelopen. Vertraging versus duuur van de problematiek.

Ongeregelde turborotonde (eierotonde). Combi turborotonde en oversteek fietsers no go. Bezien of het fietsverkeer omgeleid kan worden of ongelijkvloerse kruising aanleggen.

[REDACTED] geeft de suggestie om wachttijd en wachtresultaat toe te voegen aan het onderzoek. Alle uitkomsten toevoegen.

Indien de wachttijd overschreden wordt kan dat effect hebben op het totaal.

Lopikerweg afkoppelen van de N210: er moet wel iets geregeld worden voor fietsers en voetgangers. Zal een enorme verbetering zijn voor beiden.

[REDACTED]: conclusies: breng ook te treffen maatregelen voor de andere kruisingen in.

[REDACTED]: mist nog variant op vraag 1: gewone aansluiting maar nog iets voor langzaam verkeer.

Dat lijkt [REDACTED] echt toekomstbestendig.

[REDACTED] wil dit wel meenemen doch twijfelt naar de inpasbaarheid. Bushalte dient naar andere kant te worden verplaatst.

12% groei: er komt ook verkeer vanuit provincie ZH: [REDACTED] wil hier nog over nadenken. Wij zijn als provincie ook verantwoordelijk voor óver de provinciegrens.

[REDACTED]: wat komt van Lopik en wat niet? [REDACTED] actie: groei t.b.v. politiek aangeven.

[REDACTED]: van welke situatie gaan we uit? Komen we op twee rapporten of één?

[REDACTED]: uitkomst trajectstudie is aanleiding voor onderzoek naar aanpassing kruispunt Graaf. Heeft het oplossen een invloed op de rest van de kruispunten? Op andere wegen ontstaat meer sluipverkeer.

[REDACTED]: Lopik wil het liefst alles zo snel mogelijk op de N210. Dat hebben we hier niet in meegenomen. Dat betekent dat er een extra druk op de N210 komt.

[REDACTED]: er is niet te veel belasting, het gaat om de verkeersveiligheid. Dat dient verwoord te worden in het rapport. Lopik dient een inhaalslag te maken. [REDACTED] gaat akkoord met alle varianten. Alles noteren voor de politiek (wat als?).

Doorlooptijd: nadruk ligt nu op het hele traject. Na de vakantie (12-08) zal [REDACTED] dit nader bezien. 90% versie op 31-07 gereed. Eind augustus rapport gereed.

Dank aan [REDACTED] die op zijn eerste vakantiedag deze presentatie verzorgde.

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan: Provincie Utrecht: [REDACTED]
Van: [REDACTED]
Datum: Wednesday, 11 March 2020
Kopie:
Ons kenmerk: BH1530TPNT2002192230
Classificatie: Projectgerelateerd

Onderwerp: Verkeersgeneratie bestemmingsplan Lopikerpoort te Lopik

1. Inleiding

De gemeente Lopik heeft het bestemmingsplan Lopikerpoort vastgesteld, waarmee het onder meer mogelijk wordt gemaakt op de Lopikerweg Oost 66 / 67 een aantal bedrijven te vestigen. Het plan is erop gericht een drietal bestaande bedrijven naar deze locatie te verplaatsen.

In concreto gaat het om een bedrijf in ijzerwaren en gereedschappen, een tuincentrum en een hovenier. Het plan is inmiddels in de gemeenteraad van Lopik aan de orde geweest en vastgesteld.

De provincie Utrecht heeft als wegbeheerder van de N210, die de Lopikerweg Oost kruist, belang bij de ontsluiting van de onderhavige terreinen. In dat kader heeft zij vragen aan de gemeente gesteld over de te verwachten verkeersgeneratie vanwege de te ontwikkelen bedrijfsactiviteiten binnen dit plan. In het bijzonder is van belang of het toekomstige verkeersaanbod op de kruising N210 – Lopikerweg Oost verwerkt kan worden. En of het terrein fysiek en verkeersveilig ontsloten kan worden.

Dit heeft tot discussie geleid over de uitgangspunten die moeten worden gehanteerd.

Reden waarom de provincie aan HaskoningDHV Nederland BV, verder te noemen Royal Haskoning-DHV, heeft gevraagd hierover te adviseren.

In het volgende gaan wij hierop in.

2. Het bestemmingsplan en de bestaande situatie

2.1 Informatie vanuit het bestemmingsplan schiet tekort

Teneinde vast te kunnen stellen, welke consequenties het bestemmingsplan heeft op de verkeersgeneratie als gevolg van het plan op de Lopikerweg Oost en het kruispunt daarvan met de N210, is het noodzakelijk zicht te hebben op de aard van de bedrijvigheid, die de bestemmingen mogelijk maken.

Ook is het van belang de omvang van de verschillende bestemmingen te kunnen bepalen.

Wij stellen vast dat op de Verbeelding de bestemmingen weliswaar zijn aangegeven, maar dat niet duidelijk is, op welk formaat de kaart moet worden afgedrukt teneinde de omvang te kunnen opmeten. Immers nergens in de toelichting noch op de kaart wordt dit aangegeven.

Op ons verzoek om informatie werd in eerste instantie geen antwoord gegeven; uiteindelijk kregen wij het bericht dat het formaat A-3 moet zijn. Gelet op de op de kaart aangegeven schaal (1:1.500) konden de verschillende bestemmingen -globaal- worden opgemeten; exacte cijfers komen wij niet tegen in de op het plan betrokken stukken.

Waar wij in het volgende op de verkeersgeneratie ingaan, is dat gebaseerd op de globale metingen vanaf de Verbeelding/plankaart. In onze veeljarige praktijk hebben wij dit niet eerder meegemaakt.

2.2 Informatie over de verkeersgeneratie van de bedrijven op de bestaande locatie is onvolledig

Teneinde een goede inschatting te kunnen maken van het uiteindelijke effect op het verkeersaanbod op de kruising van de Lopikerweg Oost met de N210 is het noodzakelijk te beschikken over informatie met betrekking tot de huidige -actuele- verkeersgeneratie van de drie bedrijven op de bestaande locatie.

Hierbij hebben wij een drietal documenten betrokken:

- Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort¹
- Aanvullende bijlages verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort²
- Bestemmingsplan Lopikerpoort, beoordeling Verkeersscan³

Allereerst dient te worden opgemerkt, dat de drie documenten sterk focussen op welke potentie de bestaande locaties bieden, maar dat is voor de actuele verkeersgeneratie niet aan de orde. Het gaat immers om de saldering van het huidige verkeersaanbod als gevolg van de actuele bedrijfsvoering met de verkeersgeneratie die de bestemmingen in het plan Lopikerpoort mogelijk maken. Merkwaardig is dus, dat in alle drie rapporten slechts indirect aandacht wordt besteed aan het door de drie bedrijven werkelijk veroorzaakte/gegenereerde verkeer.

Wel merkt Buro BD op dat de Verkeersscan uitgaat van de maximale planologische invulling van het terrein. En stelt dat het de vraag is of dit een juist beeld geeft van de verkeerseffecten zoals die in de praktijk op de wegen en het kruispunt van de Lopikerweg oost-N210 zullen gaan optreden.

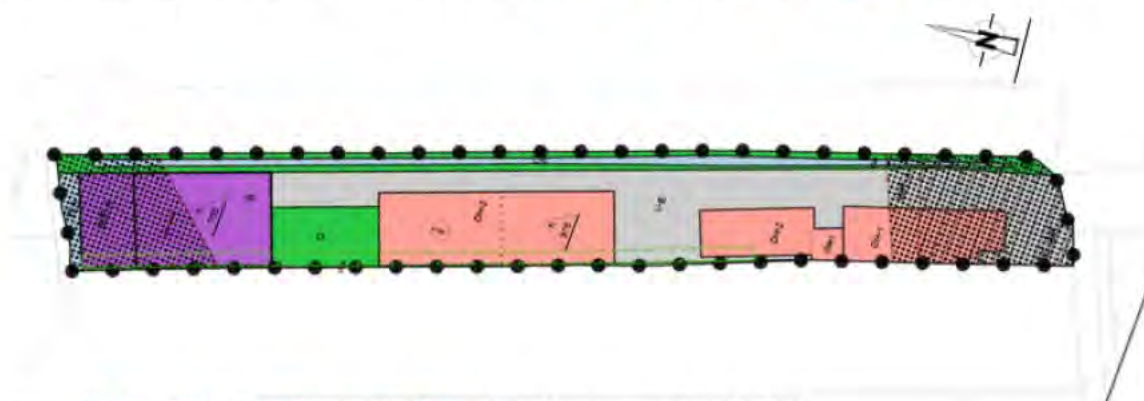
Dat dit een terechte, retorische, vraag is, zullen wij in het volgende uitwerken.

De door Buro BD weergegeven verkeersintensiteiten komen niet overeen met die welke zich op de nieuwe locatie kunnen gaan voordoen. Wel onderkent Buro BD dat er meer verkeer gegenereerd zal worden dan op de huidige locatie.

Wij hebben uiteindelijk onze eigen interpretatie moeten geven aan de verkeersgeneratie.

2.3 Uitgangspunten van het bestemmingsplan

Het plan onderscheidt een drietal bestemmingen waar activiteiten kunnen worden ontwikkeld en bebouwing mogelijk is. Onderstaand is de verbeelding van het plan weergegeven:



Figuur: Verbeelding bestemmingsplan Lopikerpoort, deel Lopikerweg Oost 66A / 67

Opmerkelijk is dat op de Verbeelding wordt gesproken over Lopikerweg Oost 66A / 67, terwijl in het Bestemmingsplan en de Regels wordt gesproken over 66 / 67. Niet duidelijk is wat het verschil is.

Op dit moment bevinden zich hier al een of meer bedrijven. De opzet is om een tweetal andere bedrijven hiernaartoe te verplaatsen. Het gaat om een ijzervaren- en gereedschappenbedrijf en een hoveniersbedrijf.

Deze bedrijven kunnen zich, afhankelijk van de soort bedrijf, vestigen op de bestemmingen Bedrijf (paars aangeduid) en Detailhandel 1, respectievelijk Detailhandel 2 (zalm aangeduid).

Voor wat betreft de bestemming 'Bedrijf' geldt dat zich hier een hoveniersbedrijf mag vestigen met enige faciliteiten. Op de Verbeelding is aangegeven dat maximaal 700 m² bebouwd mag worden, maar de

¹ Verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort, De Rie BV, januari 2019

² Aanvullende bijlages verkeersscan bestemmingsplan Lopikerpoort, De Rie BV, september 2019

³ Bestemmingsplan Lopikerpoort, beoordeling Verkeersscan, Kenmerk: NOT20240101-02, Buro BD, 22 januari 2020

toegestane hoogte is niet uit de Verbeelding af te leiden; de Regels bij het bestemmingsplan geven aan dat de maximaal toegelaten bouwhoogte voor gebouwen en overkappingen 10 meter; bedraagt en de maximaal toegelaten goot- of boeibordhoogte voor gebouwen en overkappingen bedraagt in dit geval 6 meter, maar mag nimmer meer bedragen dan de bouwhoogte. In concreto kan redelijkerwijs dus een totaal bebouwd oppervlak van 1400 m² gerealiseerd worden.

Ten aanzien van het middelste bouwvlak geldt de bestemming 'Detailhandel 2'. Volgens de Regels mag zich hier een tuincentrum vestigen met een aantal bijbehorende activiteiten. Bijzonder is dat hier ook horeca mag worden geëxploiteerd met een maximum bedrijfsvloeroppervlak van 225 m² (categorie 1a en 1b). Het maximaal bebouwd oppervlak is 975 m²; volgens de Verbeelding is hier de maximale bouwhoogte 5 m; volgens de Regels bedraagt de maximaal toegelaten bouwhoogte voor gebouwen en overkappingen 10 meter, tenzij in de Verbeelding een andere maximale toegelaten bouwhoogte is aangegeven; de maximaal toegelaten goot- of boeibordhoogte voor gebouwen en overkappingen bedraagt 6 meter, maar mag nimmer meer bedragen dan de bouwhoogte. Ergo geldt hier een bouwhoogte van 5 m.

Per saldo kan hier dus 1950 m² bvo 'Detailhandel 2' gevestigd worden, waarvan 225 m² horeca volgens bovenbeschreven bestemming.

Volgens de Regels geldt voor de horecabestemming

1a: Aan de detailhandelsfunctie verwante horeca: horecabedrijven die wat betreft exploitatievorm aansluiten bij winkelveorzieningen en daarmee qua openingstijden nagenoeg sporen en waar naast kleinere etenswaren alsmede alcoholvrije dranken wordt verstrekt, zoals:

- broodjeszaak, crêperie, croissanterie; - cafetaria, koffiebar, theehuis; - lunchroom; - ijssalon; - snackbar;

1b. Overige lichte horeca: horecabedrijven zoals:

- bistro, eetcafé; - kookstudio; - poffertjeszaak/pannenkoekenhuis; - restaurant (zonder bezorg- en/of afhaalservice); - wijn- of whiskyproeverij; - feestzaal voor kleinschalige (< 80 pers.) en besloten feesten en partijen.

Het zuidelijke vlak bestaat uit twee gedeelten, gescheiden door een bedrijfswoning.

Het noordelijke gedeelte kent de bestemming 'Detailhandel 2', waarvoor de hiervoor beschreven regels gelden: hier is echter geen bouwvlak aangegeven. Dat betekent dus dat het volledige oppervlak mag worden bebouwd. Uit een globale meting vanaf de plankaart blijkt dat de kavel zo'n 668 m² is. Aangezien geen bouwhoogte is aangegeven, geldt een bouwhoogte van 10 m met een goot-/boeiboordhoogte van 6 m. Dit betekent dat hier ten minste $2 \times 668 = 1336$ m² bvo bebouwd mag worden.

Ook hier geldt dat horeca mag worden geëxploiteerd met een maximum bedrijfsvloeroppervlak van 225 m².

Het zuidelijke gedeelte kent de bestemming 'Detailhandel 1'; deze gronden zijn bestemd voor een aantal activiteiten, waarvan de belangrijkste zijn: groot- en detailhandel in metaalwaren en gereedschappen, garage- en werkplaatsinrichting, machines, bouwmarktartikelen en volumineuze goederen. De maximaal toegelaten bouwhoogte voor gebouwen en overkappingen bedraagt 10 meter; de maximaal toegelaten goothoogte voor gebouwen en overkappingen bedraagt 5,50 meter, waarbij de maximaal toegelaten goothoogte mag worden overschreden door vanuit de gevel in een kap doorlopende raampartijen (inclusief omlijsting), waarvan de gezamenlijke breedte per dakvlak niet meer bedraagt dan 50% van de breedte van de gevel en waarvan de hoogte niet meer bedraagt dan 8 meter;

Op de aldus bestemde gronden is echter eveneens geen bouwvlak aangegeven. Hetgeen betekent dat dit vlak volledig mag worden bebouwd. Het gaat derhalve om ca. 1.100 m² in twee lagen, ergo 2.200 m² bvo totaal.

3. Bevindingen

3.1 Algemeen

Wanneer het erom gaat de verkeersgeneratie van dit plan te berekenen, moet men uitgaan van de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. En niet van de bedrijven die zich er thans willen vestigen. Immers ieder ander bedrijf dat voldoet aan de mogelijkheden die de bestemming biedt, kan zich hier in de toekomst vestigen, wanneer de grond en gebouwen om een of andere reden beschikbaar komen. Voorts is van belang waar de locatie zich bevindt: we gaan in dit geval uit van 'rest bebouwde kom' en van een 'weinig stedelijk gebied'⁴. Verder baseren wij ons op de kengetallen uit CROW-publicatie 317 uit 2012.⁵

Daarop gaan wij hier per type bestemming in.

3.2 Bestemming 'Bedrijf'

In concreto geldt voor het meest noordelijk gelegen terrein de bestemming 'Bedrijf', die in de Regels dus is ingeperkt tot hoveniersbedrijf.

Gelet op de gevestigde situatie, zou dit te beschouwen zijn als een gegeven. Er is evenwel nergens in het plan terug te vinden, hoeveel verkeer dit bedrijf momenteel genereert.

Daarom maken wij hier een berekening op basis van de kencijfers van CROW voor een hoveniersbedrijf. Bij het CROW wordt 'hoveniersbedrijf' weergegeven met de aanduiding 'Groencentrum'.

CROW werkt met bandbreedtes in de kencijfers; indien er geen bekende redenen zijn om hiervan af te wijken, hanteren wij de gemiddeld waarde.

Zoals hierboven aangegeven is sprake van 1.400 m² bvo.

Volgens CROW ligt de bandbreedte in de kencijfers voor Groencentrum voor wat betreft de verkeersgeneratie per 100 m² bvo tussen 12.0 en 14.5: wij hanteren daarom 13.25 verplaatsingen per 100 m² bvo. Voor 1.400 m² betekent dat dus 186 verplaatsingen per dag.

3.3 Bestemming Detailhandel 1

Voor Detailhandel 1 gaan wij volgens CROW uit van de omschrijving 'Bouwmarkt'. De bandbreedte in de kencijfers voor de verkeersgeneratie ligt tussen 28.6 en 35.2 verplaatsingen per 100 m² bvo. Wanneer wij uitgaan van de gemiddelde waarde van 31.9, dan komen wij bij 2.200 m² bvo op een aantal van 702 verplaatsingen per etmaal.

3.4 Bestemming Detailhandel 2

Voor de bestemming in het zuiden van het plan met de omschrijving Detailhandel 2 gaan wij uit van de CROW-omschrijving 'Tuincentrum' voor 1725 m² bvo, en voor een gedeelte van 225 m² voor horeca-restaurant. De bandbreedte voor de verkeersgeneratie voor tuincentrum is tussen 14,1 en 17,0, ergo gemiddeld 15.6. Per saldo genereert dit gedeelte 269 verplaatsingen per dag.

Voor de horecabestemming wordt uitgegaan van één aankomst en vertrek per parkeerplaats, waar CROW een kencijfer geeft dat gemiddeld uitkomt op 9 parkeerplaatsen per 100 m² bvo (restaurant), ergo 18 verplaatsingen per 100 m² bvo; dit levert 41 verplaatsingen per dag. Dat levert totaal 310 verplaatsingen per dag voor deze kavel.

Voor de zuidelijke kavel met de bestemming Detailhandel 2 komen wij uit op 1.111 m² bvo maal 15.6 verplaatsingen per 100 m² bvo, ergo 173 verplaatsingen per dag; en voor de bestemming horeca op 225 m² bvo maal 18 verplaatsingen is 41 verplaatsingen per dag.

Voor deze kavel komt daarmee de verkeersgeneratie totaal op 214 verplaatsingen per dag.

⁴ CBS: adressendichtheid tussen 500 en 1.000 per km². Lopik valt in deze categorie.

⁵ CROW: kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid; De nieuwe Publicatie 381 van december 2018 hanteert in deze gevallen dezelfde kencijfers

3.5 Verkeersgeneratie Lopikerpoort

Voor het totale plan komt de verkeersgeneratie op 1.370 verplaatsingen per dag. Dit is exclusief (bedrijfs)woningen.

Wij hebben de berekening in onderstaande tabel samengevat.

Overzicht verkeersgeneratie bedrijven Lopikerpoort			
Bestemming	aantal m ²	kencijfer per 100 m ²	generatie
Bedrijf	1400	13.25	186
Detailhandel-1	2200	31.9	702
Detailhandel-2 midden ex horeca	1725	15.6	269
Horeca	225	18	41
Detailhandel-2 zuiden-noord ex horeca	1111	15.6	173
Horeca	225	18	41
Totaal verkeersgeneratie			1370

Tabel: Overzicht verkeersgeneratie bedrijven Lopikerpoort

3.6 Verkeersgeneratie bestaande situatie Lopikerweg Oost 66, 89 en Lopikerweg West 33.

Op de bestaande locatie aan de Lopikerweg Oost 89 is het bedrijf in Bouwmaterialen gevestigd. De te verplaatsen hovenier is op dit moment gevestigd op de Lopikerweg West 33, terwijl er reeds een tuincentrum is gevestigd aan de Lopikerweg Oost 66.

3.6.1 Bedrijf in bouwmaterialen

Volgens de Verkeersscan heeft dit bedrijf thans een bruto vloeroppervlak van 810 m². Volgens opgaaf van het bedrijf genereert het **160 autoverplaatsingen** per etmaal.

Opnieuw opmerkelijk is dat men geen feitelijke informatie verstrekt: immers het bedrijf is dagelijks operationeel en men kan dus simpel tellen, hoeveel motorvoertuigen er per etmaal het bedrijf bezoeken. Maar in plaats daarvan rekent men met een omgerekend kencijfer per 100 m² bvo.

3.6.2 Tuincentrum

Volgens de Aanvullende bijlages bij de Verkeersscan heeft dit bedrijf thans 1.225 m² bvo en 4.170 m² "bedrijfsruimte in de open lucht". Aangezien geen concrete, althans plausibele verkeersgeneratie wordt gegeven, baseren wij ons op de CROW-kencijfers.

CROW Publicatie 381 zegt hierover:

"Tuincentrum (inclusief buitenruimte):

Het betreft de middelgrote en grootschalige detailhandelsvestigingen (> 1.000 m² wvo) in (perifeer) stedelijk gebied of het buitengebied. Er worden in deze centra ook aanverwante artikelen verkocht, zoals sierartikelen, seizoensartikelen (zoals kerstversiering), accessoires en decoratiemateriaal voor in huis. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk).

Het mag duidelijk zijn dat CROW spreekt over de verkeersgeneratie per 100 m² bvo in zijn overzichtstabellen en niet over wvo: deze wordt slechts aangeduid om de totale omvang van een bedrijf aan te duiden.

Wanneer wij ons baseren op de gemiddelde verkeersgeneratie per 100 m² bvo, dan leidt dit tot een verkeersgeneratie van 15,55 verplaatsingen per 100 m² bvo, ergo **190 motorvoertuigen** per dag.

3.6.3 Hoveniersbedrijf

Opnieuw is in de Verkeersscan noch in de Aanvullende bijlage aangegeven, wat de huidige omvang van het hoveniersbedrijf in m² bvo is en ook niet, wat de huidige verkeersgeneratie van het huidige hoveniersbedrijf op de bestaande locatie is.

Uit de toelichting op de toekomstige situatie maken wij op dat dan sprake zou zijn van 750 m² bvo. Zoals eerder aangegeven, wordt in dit geval gesproken van een 'Groencentrum'. Hiervoor hanteren wij conform de eerder genoemde CROW-kencijfers een verkeersgeneratie van 13,25 verplaatsingen per 100 m² bvo. Dit leidt dus tot een verkeersgeneratie van 113 motorvoertuigen per dag.

Per saldo leidt dit in de bestaande situatie tot 463 motorvoertuigen per dag, verdeeld over drie locaties. In onderstaande tabel is een en ander samengevat.

Overzicht verkeersgeneratie bestaande bedrijven Lopik			
Bestemming	aantal m ²	kencijfer per 100 m ²	Generatie
Bedrijf in bouwmaterialen, Lopikerweg Oost 89	810	opgave	160
Tuincentrum, Lopikerweg Oost 66	1225	15.55	190
Hoveniersbedrijf / groencentrum, Lopikerweg West 33	750	13.25	99
Totaal verkeersgeneratie			450

Tabel: Overzicht verkeersgeneratie bedrijven huidige locaties Lopik

4. Verkeersgeneratie maatgevend uur.

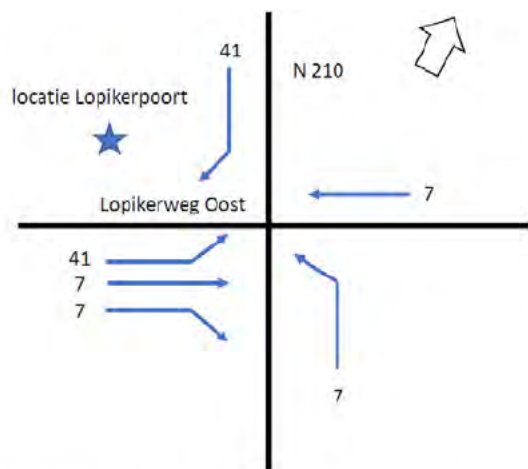
Bovenstaande verkeersgeneratie betreft het aantal verplaatsingen op een gemiddelde dag. Hoewel er overwegingen zijn om deze cijfers om te rekenen naar een gemiddelde werkdag, gaan wij hier uit van de berekende cijfers.

Voor de verkeersafwikkeling is het spitsuur van belang. Daarbij gaan wij ervan uit dat 10% van het verkeer wordt afgewikkeld in het avondspitsuur.

In onderhavig geval betekent dat 137 verplaatsingen in een uur.

Wanneer wij uitgaan van een evenwicht in aankomsten en vertrekken in het spitsuur, dan komen wij dus uit op 68 aankomsten en 68 vertrekken van/naar de locaties in het bestemmingsplan.

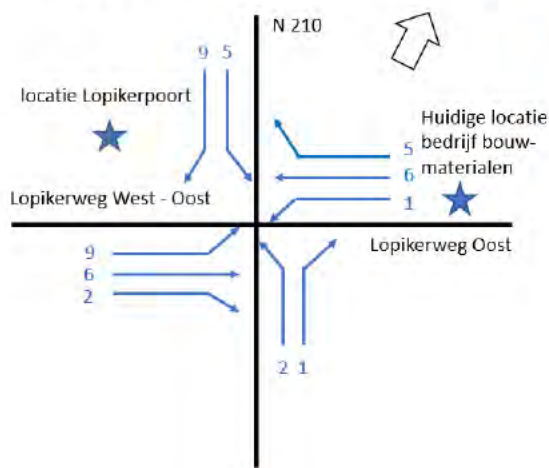
Op basis van omvang van de verschillende herkomstgebieden is een reële inschatting dat van de bezoekers 60% vanuit het noorden over de N210 komt, 10% vanuit het zuiden over de N210, 10% vanuit het oosten over de Lopikerweg Oost en 20% vanuit het westen. Uiteraard is sprake van vice versa. Dit leidt tot het volgende extra verkeersaanbod op het kruispunt Lopikerweg – N210.



Figuur: extra verkeersbelasting kruispunt Lopikerweg Oost N210

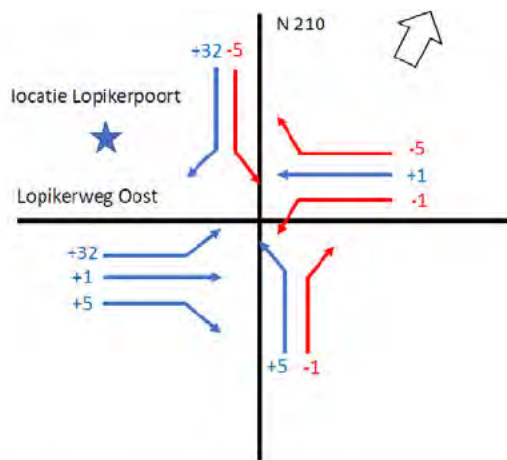
Van deze extra verkeersbelasting kan het huidige verkeer van/naar de bestaande vestiging van het bedrijf in ijzerwaren en gereedschappen geheel worden afgetrokken. Voor het hoveniersbedrijf en het tuincentrum geldt dit eveneens, aangezien verondersteld wordt dat de herkomst van de bezoekers niet verandert en voor de nieuwe situatie met de volledige potentie van de locatie wordt gerekend. Wel De huidige verkeersbelasting is als volgt.

Op basis van omvang van de verschillende herkomstgebieden is evenals voor de toekomstige situatie, een reële inschatting dat van de bezoekers 60% vanuit het noorden over de N210 komt, 10% vanuit het zuiden over de N210, 10% vanuit het oosten over de Lopikerweg Oost en 20% vanuit het westen. Uiteraard is ook nu sprake van vice versa.



Figuur: huidige verkeersbelasting kruispunt Lopikerweg Oost N210 vanwege de bestaande bedrijven

Per saldo leidt een en ander tot de volgende veranderingen in verkeersbelasting op het kruispunt. In blauw zijn de toenames weergegeven, in rood afnames.



Figuur: verandering in verkeersbelasting kruispunt Lopikerweg Oost N210

5. Consequenties voor de kruispuntbelasting en verkeersregeling

Aan de hand van de bovenomschreven verandering van de verkeersstromen op het kruispunt N210 - Lopikerweg Oost zijn berekeningen uitgevoerd met betrekking tot de verkeersregeling op dit kruispunt. Daarbij is gebruik gemaakt van het regelsoftwarepakket Cocon.

Dit leidt tot de volgende constatering.

Voor de goede orde merken wij vooraf op dat de start van de berekeningen geschiedt op basis van de actuele tellingen van het verkeersaanbod. Aangezien het kruispunt nu al overbelast is, zijn de spitsuurtellingen per definitie te laag. Dit werkt uiteraard door in de Cocon-berekeningen.

De berekeningen met de nieuwe intensiteiten geven het volgende beeld.

Zowel gedurende de ochtendspits als de avondspits blijkt het kruispunt overbelast. Voor de situatie 2019 worden cyclustijden berekend van 141 en 155 seconden, terwijl algemeen aanvaard is, dat 120 seconden als maximum wordt gesteld: ergo het kruispunt is overbelast.

Voor 2030 is de situatie nog ernstiger: de overbelasting is zodanig dat Cocon geen plausibel resultaten meer kan leveren.

In bijlage zijn de gegevens van de berekeningen weergegeven.

6. Vormgeving toegang en veiligheid ontsluiting plan Lopikerpoort

De aansluiting van het plan op de Lopikerweg Oost vergt aanzienlijke ruimte om vrachtverkeer van/naar de Lopikerweg Oost te kunnen afwikkelen.

In onderstaande figuren zijn de rijcurves geprojecteerd op de bestaande situatie⁶.

Duidelijk mag zijn dat de toegang veel ruimte vergt en strak langs de aanliggende kavel komt te liggen.

⁶ Uitgangspunt is als maatgevend voertuig een trekker met oplegger zonder meesturende assen conform CROW 2012 voertuigen



Figuur: Rijcurves voor in- en uitrijdend vrachtverkeer Lopikerpoort

Daarbij dient te worden aangetekend, dat de ligging vlakbij het kruispunt verre van gunstig is. Een vanuit het oosten, vanaf het kruispunt aanrijdende vrachtwagen komt ruim op het weggedeelte van het tegemoetkomende verkeer. Een vanaf het terrein wegrijdende vrachtwagen blokkeert het weggedeelte voor het tegemoetkomende verkeer, wanneer hij voor het verkeerslicht moet wachten. Ook blokkeert hij de toegang tot de parallelweg, indien hij doorrijdt tot de stopstreep.

Bovendien kan de toegang van verkeer vanuit de richting kom Lopik naar Lopikerpoort geblokkeerd worden wanneer 4 à 5 personenauto's voor het verkeerslicht moeten wachten: de afstand tussen stopstreep en toegang bedraagt zo'n 35 m, en wanneer rekening wordt gehouden met het afgestreepte vak, slechts circa 25 m.

7. Samenvatting en conclusies

Wij hebben aan de hand van de diverse documenten betreffende het bestemmingsplan Lopikerpoort onderzocht, welke consequenties dit bestemmingsplan heeft op het verkeersaanbod op het kruispunt Lopikeweg Oost – N210. Daarbij is de verplaatsing van twee bedrijven en herinrichting van een derde bedrijf mede van invloed op de verkeersintensiteiten.

Opmerkelijk is, dat niet eenvoudigweg is vast te stellen, hoeveel verkeer de drie bedrijven in de huidige situatie genereren. Dit is toch een ernstige tekortkoming.

Merkwaardig is voorts dat niet uit de documenten is af te leiden op welke formaat de Verbeelding moet worden afgedrukt ten einde de omvang van de diverse percelen te kunnen vaststellen. Ook in de toelichting is deze niet aangegeven. In onze adviespraktijk zijn wij dit niet eerder tegengekomen.

Voorts zijn de berekeningen voor de toekomstige verkeersgeneratie niet gebaseerd op wat het bestemmingsplan mogelijk maakt, maar deels op een theoretische berekening van de potentie op de huidige locatie. Hierdoor ontstaat een sterk vertekend beeld van zowel de huidige als van de toekomstige verkeersgeneratie. Ook dit is verwonderlijk te noemen.

Het bestemmingsplan Lopikerpoort genereert zonder meer extra verkeer op het kruispunt van de Lopikeweg Oost en de N210. Aangezien de huidige verkeersregeling reeds meer dan volbelast is, leidt een en ander tot verdere overbelasting van het kruispunt in een gemiddeld uur in de ochtend- en avondspits. Voorts dient rekening te worden gehouden met een fors brede toegang tot het plan vanwege aan-/afrijmogelijkheden voor vrachtverkeer.

Tenslotte is aandacht nodig voor de veiligheid van de ontsluiting van het plan, gezien de ligging nabij het -overbelaste- kruispunt.

CONCEPT

BIJLAGE: Berekening verkeersregeling kruispunt N210 – Lopikerweg Oost

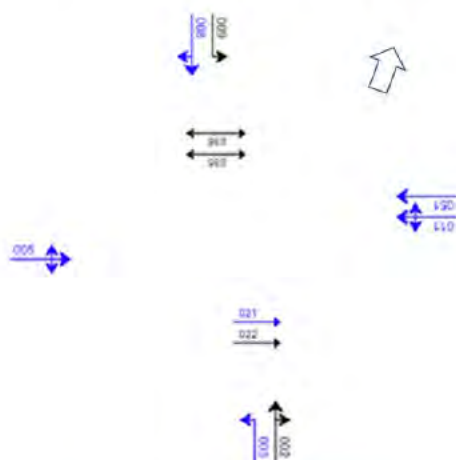
De volgende verkeersintensiteiten zijn ingevoerd:

Gehanteerde intensiteiten 2019					Gehanteerde intensiteiten 2030				
richting	ochtend-spits	extra	totaal	PAE	richting	tend- spits	extra	totaal	PAE
2	939	-1	938	1004	2	1562	-1	1561	1670
3	6	4	10	11	3	3	4	7	7
5	156	30	186	199	5	349	30	379	406
8	353	26	379	405	8	850	26	876	937
9	17	-4	13	14	9	58	-4	54	58
11	90	-4	86	92	11	273	-4	269	288
richting	avond-spits	extra	totaal	PAE	richting	avond-spits	extra	totaal	PAE
2	430	-1	429	459	2	1007	-1	1006	1076
3	17	5	22	24	3	4	5	9	10
5	108	38	146	156	5	266	38	304	325
8	861	32	893	956	8	1477	32	1509	1615
9	38	-5	33	35	9	91	-5	86	92
11	192	-5	187	200	11	600	-5	595	637

Tabel: verkeersintensiteiten 2019

Tabel: verkeersintensiteiten 2030

Hierbij is de volgende configuratie van het kruispunt gehanteerd:



Figuur: gehanteerde rijstrookindeling bij de berekeningen

De resultaten van de berekeningen zijn als volgt:

Ochtendspits 2019:

Graphium Klassieke methode

Parameters

$$\frac{F_1 * T_v + F_2}{1 - Y / F_3}$$

Coëfficiënt F1: 1,5
Coëfficiënt F2: 5
Coëfficiënt F3: 1,00

Max. conflictbelasting: 0,45

In uitvoer opnemen

☐ matrices
☐ conflictgroepen met groentijden
☐ conflictgroepen met verzadigingsgraden

Toelaatbaar verschil maatg. conf.gr.: 2

Resultaten

Cyclustijd 141,1 [sec]

Maatgevende conflictgroep met groentijden

Conflictgroep	002	005	005	006	011
Groentijden	04,3	16,0	4,0	7,0	6,0
Verzadigingsgraden	0,87	0,87	0,21	0,18	0,88
Conflictbelasting	0,698				

Avondspits 2019:

Graphium Klassieke methode

Parameters

$$\frac{F_1 * T_v + F_2}{1 - Y / F_3}$$

Coëfficiënt F1: 1,5
Coëfficiënt F2: 5
Coëfficiënt F3: 1,00

Max. conflictbelasting: 0,85

In uitvoer opnemen

☐ matrices
☐ conflictgroepen met groentijden
☐ conflictgroepen met verzadigingsgraden

Toelaatbaar verschil maatg. conf.gr.: 2

Resultaten

Cyclustijd 154,8 [sec]

Maatgevende conflictgroep met groentijden

Conflictgroep	003	021	005	008	011	051
Groentijden	4,0	6,0	13,2	06,4	17,2	6,0
Verzadigingsgraden	0,33	0,09	0,85	0,85	0,89	0,18
Conflictbelasting	0,720					

Conflictgroepen waarvan de cyclustijd minder dan 2 sec verschilt van de maatgevende cyclustijd.

Conflictgroep	Cyclustijd
003 022 005 008 011 051	154,8
003 022 008 011 051 005	154,8
003 022 011 008 051 005	154,8

Een en ander resulteert dus in een cyclustijd van 141 seconden in de ochtendspits en 155 seconden in de avondspits. Daarbij dient men zicht te realiseren dat de tellingen en vertekend beeld geven, omdat richtingen overbelast zijn.

Voor de situatie 2030 geeft dit de volgende resultaten:

Graphium Klassieke methode

Parameters

$$\frac{F_1 * T_v + F_2}{1 - Y / F_3}$$

Coëfficiënt F1: 1,5
Coëfficiënt F2: 5
Coëfficiënt F3: 1,00

Max. conflictbelasting: 0,65

In uitvoer opnemen

☐ matrices
☐ conflictgroepen met groentijden
☐ conflictgroepen met verzadigingsgraden

Toelaatbaar verschil maatg. conf.gr.: 2

Resultaten

Cyclustijd 999,9 [sec]

Maatgevende conflictgroep met groentijden

Conflictgroep	003	021	005	008	011	051
Groentijden	4,0	6,0	13,2	06,4	17,2	6,0
Verzadigingsgraden	0,33	0,09	0,85	0,85	0,89	0,18
Conflictbelasting	0,889					

Conflictgroepen waarvan de cyclustijd minder dan 2 sec verschilt van de maatgevende cyclustijd.

Conflictgroep	Cyclustijd
003 022 005 008 011 051	999,9
003 022 008 011 051 005	999,9
003 022 011 008 051 005	999,9

De berekeningen leveren geen cyclustijden meer op.

Ik wil/ zal opdrachtgevers vertegenwoordigen maar zal [REDACTED] van ons bureau dan ook meenemen omdat hij inmiddels nog meer kennis heeft van het dossier dan ik.

Met vriendelijke groet,
Verstoep bouwadvies | architectuur

[REDACTED]

Vrouwenmantel 3 | 2871 NJ Schoonhoven
t 0182 32 01 11 | f 0182 [REDACTED] | www.verstoep.nl

Deze bestanden zijn door Verstoep bouwkundigen geproduceerd en worden op uw verzoek aan u ter beschikking gesteld als onderlegger voor de door u te verrichten (teken) werkzaamheden en uitsluitend ten behoeve van het in het begeleidend schrijven genoemd project. Bij het vervaardigen van nieuwe tekeningen op basis van deze bestanden, dient u de tekenhoofden van Verstoep bouwkundigen te verwijderen en te vervangen door uw eigen bedrijfskenmerken.

- Wij maken u er op attent dat de digitale gegevens auteursrechtelijk zijn beschermd.
- Verstoep bouwkundigen is niet verantwoordelijk voor de juiste, actuele en volledige overbrenging van de inhoud van de digitale gegevens.
- Het werken met voorlopige tekeningen en digitale gegevens is voor eigen risico.
- De u toegezonden digitale gegevens behoren door u gecontroleerd te worden aan de hand van de (nagezonden) tekening(en).

De informatie van de digitale gegevens is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan. Voor de onderlinge rechtsverhouding zijn de voorwaarden van toepassing zoals genoemd in de DNR2011. Deze DNR2011 is [hier](#) te downloaden.

Op 11 apr. 2019, om 15:25 heeft [REDACTED] <[REDACTED]@lopik.nl> het volgende geschreven:

Geachte heer [REDACTED]

Voor het bestemmingsplan heb ik contact gehad met [REDACTED] en later [REDACTED].
[REDACTED] heeft het plan destijds intern besproken met [REDACTED] voor wat betreft de landschappelijke componenten.

Bij het inplannen van een afspraak wil ik vragen rekening te houden met het feit dat ik vrijdagen niet werk.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Beleidsadviseur ruimtelijke ontwikkeling en cultureel erfgoed

werkdagen: maandag, dinsdag, woensdag en donderdag.

 Gemeente Lopik T 0348 - [redacted]
Raadhuisplein 1 E [redacted] [@lopik.nl](mailto:[redacted]@lopik.nl)
Postbus 50 I www.lopik.nl
3410 CB Lopik Volg ons op [Twitter](#) en [Facebook](#)



Denk aan het milieu voordat u besluit dit e-mailbericht te printen.

Van: [redacted] [\[mailto:\[redacted\]@provincie-utrecht.nl\]](mailto:[redacted]@provincie-utrecht.nl)

Verzonden: donderdag 11 april 2019 15:22

Aan: [redacted]; [redacted]; [redacted]

Onderwerp: RE: personen voor overleg

Heren,

Om iedereen aan tafel te krijgen, hoor ik graag van jullie met wie van de provincie jullie contact hebben.

Ik heb deze vraag ook intern uitstaan maar dan krijg ik van twee kanten de informatie.

Mochten jullie vragen hebben, dan hoor ik het graag.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Beleidsmedewerker/projectleider
Domein Mobiliteit

Provincie Utrecht

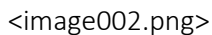
Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht

06 [redacted] | 030 258 [redacted]

[\[redacted\]@provincie-utrecht.nl](mailto:[redacted]@provincie-utrecht.nl)

www.provincie-utrecht.nl

twitter.com/ProvUtrecht



Van: Gerrit Spelt <[\[redacted\]@Lopik.nl](mailto:[redacted]@Lopik.nl)>

Verzonden: donderdag 11 april 2019 14:22

Aan: [redacted] <[\[redacted\]@provincie-utrecht.nl](mailto:[redacted]@provincie-utrecht.nl)>

CC: [redacted] <[\[redacted\]@lopik.nl](mailto:[redacted]@lopik.nl)>; [redacted]

<[\[redacted\]@lopik.nl](mailto:[redacted]@lopik.nl)>; [redacted] <[\[redacted\]@verstoep.nl](mailto:[redacted]@verstoep.nl)>

Onderwerp: personen voor overleg

Hallo [redacted]

Vanuit de gemeente graag uitnodigen voor het overleg rondom BP Lopikerpoort:

- [redacted]: voor bestemmingsplan
- [redacted], is onze verkeerskundige (sinds kort)

- [REDACTED] namens opdrachtgevers.

Groeten,

Gerrit

<image003.jpg>

“De informatie verzonden met dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan.

Het is mogelijk dat tijdens het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist is overgekomen. Hiervoor kunnen wij geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend het door de bevoegde persoon dan wel het bevoegde bestuursorgaan ondertekende papieren document is bindend. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of volledigheid contact met ons op te nemen”.