

Uitgangssituatie verkeer Wijdmeren 2011

Nadere onderbouwing van het Beleidsplan Verkeer Wijdmeren 2011 - 2020

Veilig, leefbaar en bereikbaar

Mei 2011

Ambtelijke werkgroep Beleidsplan Verkeer

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Onderbouwing van de speerpunten in het verkeersbeleid	4
a. Uitgangssituatie verkeersveiligheid	4
b. Uitgangssituatie leefbaarheid	4
c. Uitgangssituatie bereikbaarheid	5
3. Uitgangssituatie autoverkeer	6
4. Uitgangssituatie openbaar vervoer	8
5. Uitgangssituatie langzaam verkeer.....	9
Bijlage 1: Afspraken binnen Gewest m.b.t. doorgaande routes	10
Bijlage 2: verkeerstellingen 2011	11

1. Inleiding

Dit document beschrijft op hoofdlijnen de Ausgangssituatie van het verkeer in Wijdemerren in 2011, en dient ter onderbouwing van de visie en de voorgestelde maatregelen van het Beleidsplan Verkeer Wijdemerren 2011-2020.

Aanleiding tot het opstellen van het Beleidsplan verkeer is het Coalitie-akkoord 2010 – 2014 waarin is opgenomen dat: *“er een aantal verkeersbeïnvloedende maatregelen worden getroffen, met de bedoeling de verkeersdruk op een aantal wegen te beperken. Deze maatregelen worden in samenspraak met de aanwonenden genomen. De aanbevelingen van de Verkeerswerkgroep dienen daarbij als basis. De door de raad ingestelde Adviescommissie Verkeer (ACV) speelt bij elke beslissing een belangrijke rol.”*

Op advies van de Adviescommissie Verkeer heeft de wethouder Verkeer een ambtelijke werkgroep ingesteld met de volgende opdracht:

“Het opstellen van een Beleidsplan dat het kader vormt voor het gemeentelijk verkeersbeleid (alle modaliteiten) voor de periode tot 2020. Een plan dat:

- *aandacht besteedt aan knelpunten en maatregelen op wijk-, gemeentelijk en regionaal niveau;*
- *rekening houdt met bovenlokale en autonome ontwikkelingen en een basis vormt om in regionaal verband tot afspraken hierover te komen;*
- *tot stand komt op basis van verkeerskundige analyse (professionele input) én overleg met belangengroepen (maatschappelijke input).*
- *het uitgangspunt zal vormen voor het daarna op te stellen wegencategoriseringsplan.*

Het plan zal alvorens aan de raad te worden aangeboden met de betrokken belangengroepen en inwoners van de gemeente worden besproken.”

Hoofdstuk 2 van dit document geeft een nadere onderbouwing van de speerpunten die benoemd zijn in het Beleidsplan verkeer: *veiligheid, leefbaarheid, en bereikbaarheid.*

In de daarop volgende hoofdstukken wordt per modaliteit (3. auto, 4. openbaar vervoer, en 5. langzaam verkeer) ingegaan op de Ausgangssituatie in 2011 die als vertrekpunt geldt voor de visie en voorgestelde maatregelen van het Beleidsplan Verkeer Wijdemerren 2011-2020.

2. Onderbouwing van de speerpunten in het verkeersbeleid

Door de ligging op de overgang van de hogere zandgronden van het Gooi naar het lagere plassengebied en de Vecht is Wijdmeren al eeuwenlang een geliefde locatie om te wonen, te werken, en te recreëren. De hier gestichte buitenplaatsen hebben het aanzien van de dorpen bepaald. Sinds het midden van de vorige eeuw is daar de recreatieve functie van natuur bezoek en watersport bijgekomen, dat ook een verkeersaantrekkende werking heeft.

De kernkwaliteiten “rust” en “natuur” zijn in de loop der tijd schaarser geworden. Wijdmeren kent geen stiltegebieden die door de provincie als zodanig zijn aangewezen. Door de hinder van het verkeer zijn het woongenot en de leefbaarheid op diverse plaatsen in de gemeente onder druk komen te staan.

Verkeer vormt echter een noodzakelijke voorwaarde voor de ruimtelijke, economische en sociale relaties binnen de gemeente en met de bredere omgeving. Inwoners verplaatsen zich meerdere malen per dag binnen en tussen de kernen. Kinderen gaan naar school, werknemers naar hun werk, consumenten naar het winkelapparaat, bedrijven naar hun klanten, hulpdiensten naar ongelukken en toeristen naar de attracties in de gemeente. En dat zowel lopend, per fiets, auto of openbaar vervoer.

Het verkeersbeleid van Wijdmeren zal in de periode tot 2020 gericht zijn op het bewaken en waar mogelijk verbeteren van de drie speerpunten: **verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid**.

a. *Uitgangssituatie verkeersveiligheid*

Het merendeel van de woonkernen kent een 30 km regime, maar veel wegen in deze woonkernen zijn nog niet op passende wijze ingericht. Hierdoor en door vaak gebrekkige bebording zijn de overgangen van 50 naar 30 km/uur onduidelijk. Autoverkeer heeft daardoor vaak een te hoge snelheid.

In de kern van Nieuw Loosdrecht is de 30 km/uur zone versnipperd doordat de Nootweg en de wegen waarop bussen rijden op 50 km/uur zijn gehouden, met als gevolg veel onduidelijke overgangen van de twee snelheidsregimes. In Nederhorst den Berg, Ankeveen, Kortenhoef en 's-Graveland zijn vergelijkbare situaties te vinden. Bewoners van Herenweg (Ankeveen) hebben de wens geuit om de 30km/u zone op de Klapbrug uit te laten breiden tot de komgrens, omdat hun huizen dicht op de weg staan. Zo'n maatregel zal bijdragen aan een veiliger situatie op de Klapbrug.

Uit de statistiek van ongevallen¹) blijkt dat de gemeente geen echte probleemlocaties of wegvakken heeft.

Uit nadere analyse komen wel enkele locaties met een verhoogd ongevallencijfer naar boven.

De Advies Commissie Verkeer Wijdmeren (ACV) heeft een inventarisatie gedaan van locaties in de gemeente die als onveilig worden ervaren². Vaak komen deze situaties voor als gevolg van het ontbreken van een fietspad en/of voetpad, of doordat de inrichting van de weg mogelijk maakt dat er met te hoge snelheid gereden kan worden. Enkele voorbeelden: veel 30 km/uur wegen, oversteek fietsers Klapbrug Noordereinde, ontbreken van fietspad op o.a. de Kortenhoefsedijk en Moleneind, te smalle fietssuggestiestroken op de Oud- en de Nieuw Loosdrechtsedijk.

De overzichtelijkheid van het wegbeeld kan op veel plaatsen beter. Op verschillende routes in de gemeente wisselt het snelheidsregime frequent. Ook zijn de wegen binnen de gemeente niet op uniforme wijze en volgens moderne inzichten ingericht. Dit alles leidt tot een verwarrend wegbeeld voor de weggebruikers en komt de verkeersveiligheid niet ten goede.

Ongewenst verkeersgedrag, zoals te hard rijden en gebrek aan hoffelijkheid richting fietsers en voetgangers leidt regelmatig tot bijna-ongelukken en irritaties.

b. *Uitgangssituatie leefbaarheid*

Onder leefbaarheid wordt in het beleidsplan verstaan hoe aantrekkelijk het is om in Wijdmeren te wonen, werken en recreëren. Waarneembaar zijn de visuele kwaliteiten van het (historisch dorpsgezicht, landschapsschoon), stilte, rust en schone lucht.

Om die reden zullen bij te nemen maatregelen en verkeersbesluiten altijd de visuele kwaliteiten prevaleren en waar mogelijk verbeterd worden. Vooral monumentale beplanting zal gespaard worden, dan wel verplaatst of na herinrichting hersteld.

¹ Database van ViaStat: *Ongevallen over de periode 2005 t/m 2009*

² Zie website gemeente Wijdmeren > Bestuur en organisatie > Gemeenteraad > Adviescommissie Verkeer

Geluidshinder dat door verkeer wordt veroorzaakt, vormt op diverse plaatsen een bron van overlast voor bewoners van woningen die direct aan wegen met een hoge verkeersintensiteit zijn gelegen.

Op basis van verkeerstellingen op deze wegen wordt periodiek berekend of geluidsbelasting binnen acceptabele waarden blijft (max. 63 dB). Daar waar deze normen overschreden worden, kunnen verkeersbeperkende maatregelen een positief effect hebben, waarbij de mogelijkheid van het invoeren van een 30 km-regime tot de mogelijkheden behoort.

Uit verkeerstellingen (voorjaar 2011) blijkt dat een aantal wegvakken zeer intensief gebruik worden en, met name in situaties waarbij de woningen op korte afstand van de rijweg zijn gesitueerd, wellicht in aanmerking komen voor verkeersbeperkende maatregelen. Tot deze maatregelen kan pas besloten worden na een zorgvuldige afweging van belangen ten aanzien van veiligheid en bereikbaarheid.

Ten aanzien van *luchtkwaliteit* komen er in Wijdmeren géén knelpunten voor³). Om hier alert op te blijven wordt elke vier jaar op basis van verkeersgegevens een luchtkwaliteitrapport opgesteld.

c. *Uitgangssituatie bereikbaarheid*

De gemeente Wijdmeren is economisch welvarend en kent ondanks het dorps karakter een hoog voorzieningenniveau. Door de toeristische functies zoals de natuur en de watersport vervult de gemeente een belangrijke positie in het noordelijk deel van de Randstad en vormt als zodanig een onlosmakelijk geheel met de regio. Dit vereist dat de huidige bereikbaarheid gegarandeerd moet blijven en dat voldoende doorstroming van verkeer gewaarborgd blijft.

Op basis van modelberekeningen⁴ in het verleden bestaat de verwachting dat het wegenstelsel in Wijdmeren de groei tot 2020 aan kan. Of dit ook werkelijk het geval is, zal op basis van periodieke tellingen moeten worden gecheckt.

De Oud- en de Nieuw Loosdrechtsedijk, de Molenmeent, de route N523 door Nederhorst den Berg, de Middenweg, de Rading/Noodweg, het Noordereinde, de Leeuwenlaan, het Zuidereinde, de Kortenhoefsedijk, de Kerklaan, de Herenweg (Ankeveen) en de Hollands End zijn belangrijke in- en uitvalswegen naar de kernen. Ze zijn belangrijk voor de inwoners, voor de ondernemers en voor de bezoekers van buiten de gemeente. Doorgaand 'sluipverkeer'⁵ zorgt voor extra drukte op deze wegen.

Het wegenpatroon in de gemeente vormt een belangrijke schakel in het regionale verkeersnetwerk. Maatregelen in de gemeente Wijdmeren kunnen elders in de regio effecten geven. In regionaal verband zijn wegen aangewezen⁶ die het doorgaande verkeer moeten faciliteren. (Zie overzichtskaart in bijlage 1 op pagina 10). Bij verkeersmaatregelen binnen de gemeente moet dus ook naar mogelijke effecten op de wegen van de buurgemeenten worden gekeken.

Zo is in het regionale netwerk ook de verbinding via Noordereinde - Zuidereinde en de Rading – Noodweg opgenomen als belangrijke schakel in de noord-zuidverbinding tussen N236, N201 en A27. Voor deze verbinding geldt dat eventuele verkeersbeperkende maatregelen (vanwege omgevingsaspecten zoals woonomgeving en natuur) acceptabel zijn mits het doorgaande verkeer niet onmogelijk wordt gemaakt. Het past in de visie om maatregelen te laten treffen binnen de afspraken die in 2003 in regionaal verband zijn gemaakt. Daarom is in het Beleidsplan Verkeer opgenomen dat met de regio in overleg getreden wordt indien de voorgestelde maatregelen grensoverschrijdende effecten kunnen hebben.

³ Aangetoond op basis van modelmatig verkeersonderzoek, Regionaal Saneringsprogramma Luchtkwaliteit (prov. N-Holland, 2007)

⁴ Buro GoudappelCoffeng nov. 2006: Analyse regionale verkeerseffecten van gemeentelijke verkeersplannen

⁵ Sluipverkeer is de benaming voor (ongewenste) verkeersstromen op het onderliggende wegennet.

⁶ In 2003 zijn door de colleges van BenW in Gooi en Vechtstreek afspraken gemaakt over het doorgaand verkeer in de regio

3. Uitgangssituatie autoverkeer

Dit hoofdstuk gaat in op de huidige situatie ten aanzien van *autoverkeer*, *vrachtverkeer* en *parkeren*.

Bezien vanuit regionaal niveau zijn voor de aansluitingen van Wijdemeren op het hoofdwegennet de twee provinciale wegen van belang: de N201 en N236. Beide wegen vormen onderdeel van het Regionaal Verkeersnetwerk 2010⁷. Dat betekent dat deze wegen vanuit een bovenregionaal netwerkbeheer en verkeersmanagement een essentiële rol zullen spelen, zowel voor het verkeer van en naar bestemmingen in de regio als voor doorgaand verkeer van en naar het hoofdwegennet (A1, A2 en A27). Een goede noord-zuid verbinding tussen beide provinciale wegen ontbreekt, waardoor dorpswegen deze functie moeten vervullen. Voor de N201 zijn de nodige infrastructurele verbeteringen gerealiseerd. In Wijdemeren betreft dat de aanleg van de rotonde bij de Gabriëlweg.

Volgens het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2011-2015 (PMI 2011) zal het bij de N236 in de komende jaren gaan om de reconstructies van de kruispunten Hollands End en Dammerweg, de aanleg van een faunapassage tussen Naardermeer en Ankeveense Plassen en de vervanging en verbreding van de Vechtbrug.

In april 2011 zijn verkeerstellingen gehouden die ten grondslag liggen aan het Beleidsplan Verkeer. Hierbij zijn de intensiteiten gedurende 2 weken in 2 richtingen gemeten (per uur en met onderscheid tussen werkdagen en weekeinddagen). De resultaten zijn weergegeven in de bijlage op pagina 10 en op de website van de gemeente Wijdemeren.

Uit deze gegevens blijkt dat vooral de route Hilversum – Molenmeent - Oud-Loosdrechtsedijk - Driesprong een belangrijke doorgaande route is. Waarschijnlijk is een deel van dit verkeer 'sluipverkeer' dat tijdens de ochtendspits de N201 mijdt en via Loenen alsnog de N201 bereikt. Dit blijkt ook uit de modelberekeningen⁸. Specifieke telgegevens van herkomst en bestemming zijn echter niet bekend.

Het aandeel "doorgaand verkeer" is in het gebied tussen de provinciale wegen N201 en N236 onderzocht⁹). Daaruit blijkt dat sprake is van 17% doorgaand verkeer, maar op Noordereinde, Zuidereinde en Leeuwenlaan is het aandeel doorgaand verkeer aanzienlijk groter (45% resp. 29% en 24%). Dit bevestigt de gevoelens van de omwonenden dat er veel doorgaand verkeer is. Een deel van het doorgaande verkeer betreft inwoners van de andere kernen van Wijdemeren, die niet altijd zijn aan te merken als 'sluipverkeer'⁷. Deze automobilisten nemen in het algemeen de meest voor de hand liggende korte route naar het hoofdwegennet óf bestemmingen elders in de gemeente. Het Noordereinde is een wegvak dat voor veel inwoners van Wijdemeren van belang is:

- van Loosdrecht en Kortenhoef naar Bussum (resp. de A1) en Weesp;
- van Nederhorst den Berg en deel Kortenhoef naar Hilversum via Leeuwenlaan.

Voor het *vrachtverkeer* zijn de intensiteiten afzonderlijk onderzocht.

Hieruit blijkt dat in woongebieden 's avonds en 's nachts¹⁰ vooral het Noordereinde (153), Zuidereinde (85) en Kerklaan (76) belast worden met vrachtverkeer. Voor zwaar vrachtverkeer, dat het meeste hinder veroorzaakt (vooral trillingen) zijn de cijfers: Noordereinde 49, Zuidereinde 32 en Kerklaan 19. Zwaar vrachtverkeer doet zich vooral voor in de 'randen' van de nacht met extra overlast als gevolg. Lichter vrachtverkeer is verspreid over de hele nacht. Veel wegen in Wijdemeren zijn niet gedimensioneerd voor zwaar vrachtverkeer (zoals bijv. Kortehoefsedijk), waardoor gevaarlijke situaties optreden en schade aan wegdek, trottoirs en berm wordt veroorzaakt. (Zie bijlage 2 pagina 11).

Het *parkeren* op de rijbaan kan gevaarlijke situaties opleveren. Dit is met name het geval op het Noorder- en Zuidereinde en de Loosdrechtse dijken. Voor vrachtwagens is het parkeren geregeld door middel van de Algemene Plaatselijke Verordening¹¹. Specifieke parkeerplaatsen zijn hiervoor aangewezen in Loosdrecht (Rading), Nederhorst den Berg (Nieuw-Walden) en Kortenhoef (De Slenk). Voor parkeren nabij de toeristische

⁷ Provinciaal Verkeers- en vervoerplan 2007

⁸ Tellingen en modelberekeningen zijn in opdracht van gemeente Wijdemeren uitgevoerd door bureau Goudappel Coffeng

⁹ Rapport RBOI 2007

¹⁰ Tellingen april 2011, vrachtverkeer tussen 19:00 en 07:00 uur

¹¹ APV Wijdemeren, vastgesteld in juli 2010

attracties zoals Loosdrechtse Plassen ontbreekt het aan parkeerplaatsen met name ook voor touringcars, vooral in de zomermaanden en tijdens schaatsperioden. In Oud Loosdrecht zijn een aantal parkeerterreinen, maar op de dijk zijn geen borden die automobilisten naar die parkeerterreinen wijzen.

4. Uitgangssituatie openbaar vervoer

Dit hoofdstuk gaat in op de uitgangssituatie ten aanzien van openbaar vervoer: *spoor, bus en taxi*.

Voor *reizen per spoor* zijn binnen een afstand van circa 5 km diverse NS-stations te bereiken: Weesp, Bussum (2x), Hilversum (3x) en Hollandse Rading. De stations van Weesp, Bussum en Hilversum zijn rechtstreeks bereikbaar met het streekvervoer. NS Stations Weesp, Bussum-zuid en Hollandse Rading beschikken over een P+R-faciliteit.

Voor *busvervoer* wordt Wijdmeren bediend door 3 concessieverleners voor streekvervoer: de provincies Noord-Holland en Utrecht en de Stadsregio Utrecht. In juli 2011 zal de nieuwe OV dienstregeling voor het streekvervoer in Gooi en Vechtstreek (concessie Noord-Holland) in werking treden. Het huidige niveau van openbaar vervoer zal dan fors verminderen.

De frequentie van lijn 106 tussen Hilversum en Nederhorst den Berg wordt dan teruggebracht tot een spitslijn (slechts op werkdagen 's morgens 2 ritten naar Hilversum en 's middags 3 ritten terug). Op zondagen zal ook geen verbinding met Weesp worden onderhouden.

Daarnaast wordt lijn 105 (Bussum - Hilversumse Meent – Kortenhoef – Hilversum) over het Noordereinde in frequentie enigszins teruggebracht.

De lijn 104 (Hilversum - Nw-Loosdrecht) blijft gehandhaafd op het huidige niveau. De route verloopt grotendeels door woonbuurten en langs scholen. Ook diverse maatschappelijke voorzieningen worden aangedaan (gemeentehuis, artsencentrum, verzorgingstehuizen en bibliotheek). Van overlast is geen sprake, maar de veiligheid verdient wel aandacht, vooral rond de drie scholen.

Loosdrecht wordt ook bediend door de lijnen 121 (Loenen – Oud-Loosdrecht – Hilversum) en 122 (Utrecht – Westbroek – Hilversum) vanuit de provincie Utrecht. Lijn 121 (niet op zondagen) valt onder de concessie van de provincie Utrecht die tot december 2016 van kracht is. Lijn 122 (werkdagen, overdag) is weer opgenomen in de nieuwe concessie van de Stadsregio Utrecht en blijft operationeel tot eind 2018.

De *OV-taxi* (vervoer van adres-naar-adres) zal eind 2011 beëindigd worden. Daarmee vervalt het 'vangnet' voor een verslechterd lijnennet en dus de mobiliteit van burgers zonder auto.

De taxi zal overigens wel als WMO-vervoer alleen voor gehandicapten voortgezet worden.

5. Uitgangssituatie langzaam verkeer

Dit hoofdstuk gaat in op de uitgangssituatie ten aanzien langzaam verkeer: *voetgangers, fietsers, bromfietsers, en ruiters*.

Voor *fietsers* zijn langs de meeste doorgaande wegen vrijliggende fietspaden. Een uitzondering is de drukke Oud- en Nieuw Loosdrechtsedijk, waar fietsers gebruik kunnen maken van fiets-suggestiestroken. Alhoewel de max. snelheid 50 km/uur bedraagt, is deze situatie niet ideaal uit oogpunt van verkeersveiligheid. Dit geldt o.a. ook voor de Kwakel (genoemd in het coalitieakkoord), Kortenhoefsedijk, Emmaweg, Koninginnenweg, Cannenburgerweg en Moleneind. Op de Dammerweg ontbreken fietspaden tussen de Eilandseweg/Reeweg en de Hinderdam en ter hoogte van de Zanderijsluis, zodat fietsers steeds opnieuw de drukke Dammerweg moeten oversteken.

In het verleden is al meerdere malen de mogelijkheid onderzocht van gescheiden fietspaden langs de dijken. Helaas is dat door gebrek aan ruimte niet haalbaar gebleken, zoals recentelijk bij het laatste deel van de Nieuw Loosdrechtsedijk

Op veel plaatsen in de gemeente ontbreken voetpaden of zijn ze te smal.

Bromfietsers dienen evenals in de buurgemeenten binnen de bebouwde kom gebruik te maken van de hoofdrijbaan, en buiten de kom van de fietspaden indien aanwezig. Alleen op de Rading maken de bromfietsers nog gebruik van het fietspad. Dit is een ongewenste situatie die verwarrend en daardoor gevaarlijk is. Door het grillig verloop van de komgrens (door de provincie bepaald) leidt dit soms tot onoverzichtelijke situaties, zoals bijvoorbeeld op de Molenmeent.

Ruiters rijden in het algemeen over de weg, op fietspaden of - waar mogelijk - in de bermen van wegen. In de kom van Nieuw-Loosdrecht is een speciale ruiterroute aangewezen ¹²⁾ en zijn ruiters verplicht de mest op te ruimen. Dit laatste is in de praktijk erg onhandig en dus ineffectief. Het betreft hier echter de openbare orde (handhaving APV), die niet in het kader van het verkeersbeleid opgelost kan worden.

¹² <http://www.wijdmeren.nl/Docs/Internet/03%20Bewonersloket/08-formulieren-ow/routekaartje-paardrijroute-loosdrecht.pdf>

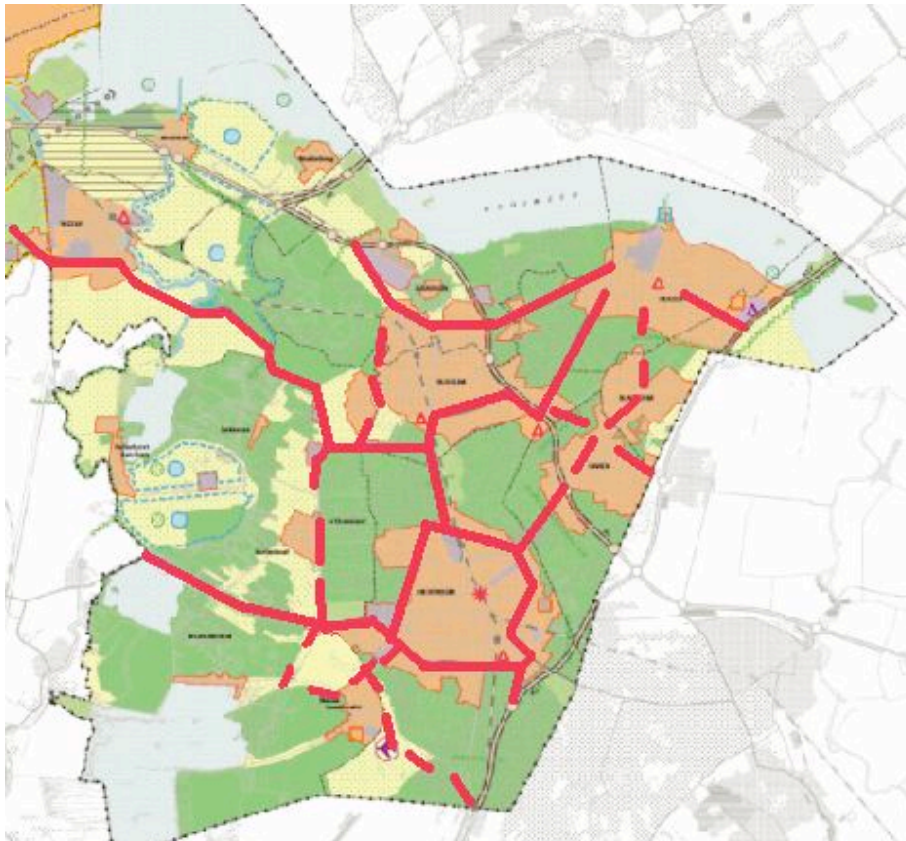
Bijlage 1: Afspraken binnen Gewest m.b.t. doorgaande routes

Regionaal beleid



De portefeuillehouders Verkeer en Vervoer zijn op 29 januari 2003 overeengekomen¹³ dat de gemeenten in Gooi en Vechtstreek zich onderling verbinden voor wat betreft:

- a. het garanderen van de beschikbaarheid van deze wegen (dus niet afsluiten zonder regionaal overleg en het aanwijzen van acceptabele alternatieven),
- b. beperkende maatregelen op een deel van deze hoofdwegen (zoals snelheidsbeperkende maatregelen, dosering, positionele handhaving),
- c. voorlichting hierover naar de weggebruikers.

Deze afspraken zijn als besluit van het portefeuillehoudersoverleg Verkeer en Vervoer bestuurlijk bindend. Belangrijkste element is dat wijzigingen in de afgesproken routestructuur slechts in overleg met de regio kunnen worden aangebracht, waarbij het gezamenlijk vinden en aanwijzen van alternatieven essentieel is (op basis van consensus dus).



Figuur 1: Gewestelijke afspraken in 2003:

- | | |
|---|--|
|  | Doorgaande routes |
|  | Doorgaande routes met eventuele verkeersbeperkende maatregelen |

De volgende routes (gemarkeerd met stippellijn) kennen beperkingen vanuit de omgeving (woonmilieu, natuur e.d.):

Het **Noorder- en Zuidereinde** ('s-Graveland) is een doorgaande route, maar zal vanwege diverse beperkingen (woonmilieu, winkels, cultuurhistorische omgeving, smal profiel) van bescheiden aard zijn en blijven, waarbij verkeersremmende maatregelen mogelijk en wenselijk kunnen zijn. Doorstroming zal echter gegarandeerd dienen te zijn vanwege het ontbreken van een reëel alternatief en de bereikbaarheid van de aanliggende bedrijventerreinen De Slenk en Loodijk.

¹³ Besluit vastgelegd in brief namens portefeuillehouders Verkeer en Vervoer van Gewest Gooi en Vechtstreek met kenmerk IB/03/138

Bijlage 2: verkeerstellingen 2011

In april 2011 zijn verkeerstellingen gehouden die ten grondslag liggen aan het beleidsplan.

Hierbij zijn de hoogste intensiteiten op werkdagen per etmaal in 2 richtingen gemeten.

De top-10 resultaten zijn weergegeven in onderstaande tabel:

10 hoogste intensiteiten	2011
18. Molenmeent	10.816
17. Oud-Loosdrechtsedijk-oost	10.728
23. Noordereinde	9.637
19. Rading	8.503
16. Oud Loosdrechtsedijk west	8.373
11. Leeuwenlaan	7.962
08. Kerklaan	6.872
12. Zuidereinde	6.677
14. 's-Gravelandsevaartweg	6.301
20. Rading / Tjalk	5.240

Voor vrachtverkeer zijn de intensiteiten afzonderlijk onderzocht. De top-5 resultaten van nachtelijk vrachtverkeer zijn weergegeven in onderstaande tabel:

5 hoogste intensiteiten vrachtauto's tussen 19:00 en 07:00 uur	licht	zwaar	totaal
16. Oud Loosdrechtsedijk west	150	26	176
02. Middenweg	98	73	171
23. Noordereinde	104	49	153
14. 's-Gravelandsevaartweg	72	50	122
18. Molenmeent	79	42	121

