

BonoTraffics

Verkeersonderzoek ontsluiting Tiendweg

Locatie

Projectomschrijving:	Verkeersonderzoek ontsluiting Tiendweg, Krimpen aan de Lek
Projectnummer:	P-2026141
Datum:	6 maart 2026
Status:	Definitief
Auteur(s):	M. Bentum en J. Schonewille

1 Aanleiding en leeswijzer 3

2 Gehanteerde uitgangspunten 4

3 Variant 1 6

4 Variant 2 13

5 Variant 3 18

6 Oplossingsrichtingen 22

7 Advies 26

8 Bijlagen 28

1

Aanleiding en Leeswijzer

Inleiding

Ontwikkelaar Van Wijnen werkt in samenwerking met de gemeente Krimpenerwaard aan de ontwikkeling van het project Polderland in Krimpen aan de Lek. Het project betreft een nieuwbouwwijk aan de westzijde van Krimpen aan de Lek, waar circa 100 woningen zullen worden gerealiseerd. De ontsluitingswegen van de te ontwikkelen wijk worden aangesloten op de bestaande wegenstructuur van Krimpen aan de Lek. De ontwikkelaar heeft een verkeersonderzoek laten uitvoeren naar de te verwachten verkeerseffecten van de nieuwbouwwijk.

Tijdens de bespreking van de Nota van Uitgangspunten voor Het Polderland gedurende de vergaderingen van de gemeenteraad in januari 2026 was er veel aandacht voor de verkeersontsluiting van Het Polderland. De voorgestelde verkeersontsluiting via bestaande wegen in de Bloemenbuurt wordt verkeerskundig als voldoende beoordeeld, echter roept dit weerstand op bij omwonenden en anders belanghebbenden. Een ontsluiting via de Tiendweg zou een alternatief kunnen zijn. Gedurende de raadsvergaderingen van januari jl. is de toezegging gedaan om de mogelijkheden voor het gebruik van deze ontsluiting te onderzoeken. De gemeente Krimpenerwaard heeft BonoTraffics gevraagd om dit verkeersonderzoek uit te voeren.

Vraagstelling

Concreet is de volgende vraagstelling aan BonoTraffics voorgelegd:

‘Wat zijn de verkeerseffecten van ontsluitingsalternatieven voor Het Polderland via de Tiendweg, welke aandachtspunten volgen uit de alternatieven en welke variant heeft de verkeerskundige voorkeur?’

Binnen dit onderzoek zijn samen met de gemeente drie ontsluitingsvarianten vastgesteld om te onderzoeken, te weten:

1. Een ontsluiting van Het Polderland op de Boterbloemstraat en de Pinksterbloemstraat
2. Een ontsluiting van Het Polderland op alleen de Tiendweg
3. Een ontsluiting van Het Polderland op zowel de Tiendweg als de Boterbloemstraat en Pinksterbloemstraat

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van dit rapport zijn de gehanteerde uitgangspunten zijn voor dit onderzoek beschreven. Vervolgens zijn in hoofdstuk 3, 4 en 5 de drie ontsluitingsvarianten uitgewerkt. Per variant is de verkeersverdeling berekend en zijn de aandachtspunten en knelpunten in kaart gebracht. Per variant zijn daarna in hoofdstuk 6 oplossingsrichtingen geven voor de aandachtspunten en knelpunten. Afsluitend volgt in hoofdstuk 7 een advies op basis van een afweging tussen de varianten.

2

Gehanteerde uitgangspunten

In dit hoofdstuk zijn de gehanteerde gegevens en onderzoeken beschreven die ten grondslag liggen aan dit onderzoek.

Verkeersonderzoek Graafftraffic

Ontwikkelaar Van Wijnen heeft in het kader van de ontwikkeling in een eerder stadium een verkeerskundig onderzoek uit laten voeren naar de ontsluiting en de verkeerseffecten van Het Polderland op het wegennetwerk in Krimpen aan de Lek. Graafftraffic heeft dit verkeerskundig onderzoek uitgevoerd.

Dit onderzoek brengt in kaart hoeveel verkeer Het Polderland genereerd, waar dit verkeer langs rijdt, wat dit betekent voor de hoeveelheid verkeer op het wegennetwerk van Krimpen aan de Lek en waar aandachtspunten ontstaan als gevolg van de ontwikkeling van Het Polderland, zowel op korte als op langere termijn.

De verkeersgeneratie uit het rapport van Graafftraffic is als uitgangspunt gehanteerd in dit onderzoek. Ook is variant 1 (ontsluiting via Pinksterbloem- en Boterbloemstraat) uit dit onderzoek de ontsluitingsvariant die Graafftraffic onderzocht heeft.

Ook zijn de uitgangspunten van Graafftraffic met betrekking tot acceptabele intensiteiten overgenomen. Graaftraffic heeft deze bepaald op basis van de publicatie ‘Ontwerpwijzer fiets’ van het CROW (kennisinstituut voor onder andere mobiliteit) en de ‘Gereedschapskist GOW 30’ een publicatie van verkeerskundig adviesbureau Goudappel.

Acceptabel gaat in dit geval vooral om de vraag in hoeverre fietsverkeer nog samen met autoverkeer gebruik kan maken van de weg. Daarbij moet wel vermeld worden dat het CROW de laatste jaren terughoudender is geworden met het geven van richtlijnen op het gebied van acceptabele intensiteiten, omdat vooral de inrichting van een weg bepalend is voor wat op die weg acceptabel is.

Verkeersmodel gemeente Krimpenerwaard

Verkeerskundig adviesbureau Goudappel heeft in opdracht van de gemeente een verkeersmodelstudie van het gemeentelijke wegennet uitgevoerd om in kaart te brengen welke verkeersintensiteiten in de toekomst gaan ontstaan in de gemeente door de realisatie van verschillende ontwikkelingen in en rondom de gemeente.

Het verkeersmodel geeft een beeld van de verkeersintensiteiten op dit moment en berekend de intensiteiten voor het referentiejaar 2040. In die berekening voor 2040 worden nadrukkelijk alle toekomstige ontwikkelingen meegenomen die rondom de gemeente gerealiseerd, of mogelijk gerealiseerd, gaan worden. Graafftraffic heeft in haar onderzoek ook de gegevens uit dit verkeersmodel gebruikt als basis voor de intensiteiten op het wegennetwerk van Krimpen aan de Lek. In dit onderzoek is, net als in het onderzoek van Graafftraffic, uitgegaan van de intensiteiten in de huidige situatie uit het verkeersmodel en de intensiteiten voor het referentie jaar 2040, waarin alle al vaststaande plannen zijn meegenomen.

TomTom Move

TomTom Move is een tool die TomTom in samenwerking met het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) heeft ontwikkeld. Gebruikers van TomTom, of navigatiesystemen die ondersteund worden door software van TomTom vormen de onderliggende dataset van deze tool. Hoewel niet iedereen deze systemen gebruikt tijdens het rijden, geeft TomTom Move wel een betrouwbaar beeld van de routekeuzes die verkeer maakt vanaf een bepaald punt.

Beleidsinformatie

Als aanvulling op het verkeersonderzoek van Graafftraffic en de cijfermatige gegevens uit het verkeersmodel en TomTom Move, is ook gekeken naar het beleid dat van toepassing is op de wegen rondom Het Polderland. Specifiek gaat het om uitgangspunten met betrekking tot de categorisering van deze wegen.

Uitgangspunten

Op basis van de hiervoor genoemde gegevens en onderzoeken zijn in dit onderzoek de volgende uitgangspunten als basis gehanteerd:

- Het Polderland genereert 700 motorvoertuigbewegingen per etmaal.
- Het aantal van 700 motorvoertuigen wordt bijgesteld naar 750 motorvoertuigen om een rekenkundig makkelijkere verkeersverdeling te kunnen maken. Dit voorkomt afrondingen achter de komma en schijnnauwkeurigheid.
- Voor het bepalen van de verkeersverdeling wordt uitgegaan van data uit TomTom Move en het verkeersonderzoek van Graaftraffic.
- Op basis van provinciaal beleid is de Tiendweg gecategoriseerd als doorfietsroute, voor de categorisering van de overige wegen wordt uitgegaan van het (ontwerp)Omgevingsprogramma Mobiliteit van de gemeente Krimpenerwaard.
- Voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (een standaard woonstraat 30 km/uur) zijn 4.000 motorvoertuigen per etmaal acceptabel, wanneer deze straten niet aangewezen zijn als fietsroute. In dit onderzoek wordt op dit aantal een kleine marge gehanteerd.
- Door de categorisering als fietsroute zal bij een fietsintensiteit van 2.000 fietsers per etmaal, overwogen moeten worden of de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer aanleiding geeft om de Tiendweg aan te passen naar een straat die de fiets prioriteert (bijvoorbeeld een fietsstraat inrichting), of waarop de fietser gebruik kan maken van vrijliggende fietspaden. Op basis van de door Graafftraffic gebruikte bronnen wordt een intensiteit van rond de 1.500 motorvoertuigen als grens gehanteerd. Daarbij geldt echter wel een ruime marge, omdat het CROW en Goudappel uiteenlopende intensiteiten geven.

In figuur 1 is het ontwikkelgebied van Het Polderland te zien. De routes omschreven in dit onderzoek, vetrekken vanuit dit gebied.



Figuur 1: Ontwikkelgebied Het Polderland

3

Variant 1

Ontsluiting Boterbloem- en Pinksterbloemstraat

Verkeersonderzoek Graafftraffic

In variant 1 wordt middels twee aansluitingen aangetakt op de bestaande wijk. Dit is de door Graafftraffic onderzochte variant. Om de verkeersintensiteiten te bepalen heeft Graaftraffic gebruik gemaakt van het verkeersmodel dat adviesbureau Goudappel voor de gemeente gemaakt heeft. Voor de berekening van de verkeersgeneratie heeft Graafftraffic verder gebruik gemaakt van de meest recente kencijfers van het CROW (landelijk kennisinstituut op onder andere mobiliteitsgebied), uit de CROW publicatie 744.

Omdat dit een goed verkeerskundig vertrekpunt is en om vanuit dezelfde uitgangspunten te werken, worden de uitkomsten uit het onderzoek van Graafftraffic daarom overgenomen in dit onderzoek. Variant 1 dient in dit onderzoek dan ook vooral als referentie voor de andere twee varianten.

Verkeersverdeling

De routes die in variant 1 zijn te onderscheiden zijn weergegeven in figuur 3 en de verkeersintensiteiten per werkdagetmaal voor het referentiejaar 2040 inclusief het Polderland zijn te zien in de tabel van figuur 2. In de tabel zijn de verschillende straten genummerd. Deze nummering komt overeen met de nummering in figuur 3. De intensiteiten in de tabel vormen het aantal motorvoertuigen per werkdagetmaal, op de locaties die genummerd staan op de kaart.

Het aantal verkeersbewegingen per werkdagetmaal is een gemiddelde van het aantal verkeersbewegingen dat op werkdagen gebruik maakt van een weg. Het weekend wordt niet meegenomen in dit gemiddelde, omdat in het weekend intensiteiten doorgaans lager liggen. Dat zorgt ervoor dat een vertekend beeld ontstaat wanneer het weekend ook meegenomen wordt in het gemiddelde.

Zoals onder de uitgangspunten vermeld is bij het bepalen van de intensiteiten uitgegaan van een verkeersgeneratie van 750 motorvoertuigen per etmaal voor Het Polderland, in plaats van 700. Dit is gedaan om zo min mogelijk afrondingen uit te hoeven voeren, waardoor de kans op schijnnauwkeurigheid ontstaat.

De verdeling van het verkeer in deze variant gaat ervanuit dat 1/3 van het verkeer van en naar Het Polderland richting de N477 gaat, 1/3 via de Molendijk richting het westen, 1/6 richting de veerdienst naar Kinderdijk en 1/6 richting de Ooster Lekdijk. Om deze verdeling te controleren zijn analyses gemaakt met TomTom Move. Deze analyses zijn terug te vinden in figuur 2 en 3.

In figuur 2 is te zien dat richting 2040 verreweg de grootste toename in verkeer ontstaat door autonome groei, ofwel, een groei in het aantal verkeersbewegingen door ontwikkelingen los van Het Polderland. Daar moet wel bij vermeld worden dat deze toenames uitgesmeerd over een periode vanaf het moment van schrijven tot aan 2040 zullen ontstaan.

De invloed van Het Polderland zal zich direct voordoen op het moment dat alle woningen bewoond zijn. Deze constatering is van belang om in het achterhoofd te houden, omdat aandachtspunten en knelpunten die in 2040 ontstaan, over vijf à tien jaar nog niet aanwezig hoeven zijn door deze geleidelijke stijging.

Nummer	Straat	Huidig	Referentie 2040 (zekere plannen)	Verkeer Het Polderland	Referentie met Het Polderland
1	Florastraat Noord	600	800	375	1175
2	Schepenstraat	800	800	250	1050
3	Rembrandtstraat	1100	1300	250	1550
4	Schoolstraat noord	1000	1100	125	1225
5	Tiendweg-west	800	1100	125	1225
6	Hoofdstraat noord	4400	5500	125	5625
7	Tiendweg-oost	5700	7500	250	7750
8	Florastraat-Zuid	1200	1600	375	1975
9	Klaverstraat (basisschool)	1200	1400	375	1775
10	Schoolstraat zuid	3200	3900	250	4150
11	Dorpsstraat	5700	7100	250	7350
12	Koningin	1200	1300	125	1425
13	Hoofdstraat zuid	3600	4800	125	4925
14	Adema v. Scheltemastraat	2800	3700	125	3825
15	Ooster Lekdijk	3000	3400	125	3525
16	Pinksterbloemstraat	circa 70	circa 70	375	445
17	Boterbloemstraat	circa 70	circa 70	375	445

Figuur 2: Tabel motorvoertuigen per etmaal variant 1



Figuur 3: Routes en meetpunten variant 1

In figuur 2 staan geen fietsintensiteiten. De gemeente heeft geen telgegevens van fietsintensiteiten. In het verkeersmodel zijn wel voor sommige wegen fietsintensiteiten opgenomen. Op basis van die gegevens zullen in het referentiejaar 2040 2.000 fietsers per etmaal gebruik maken van het westelijke deel van de Tiendweg.

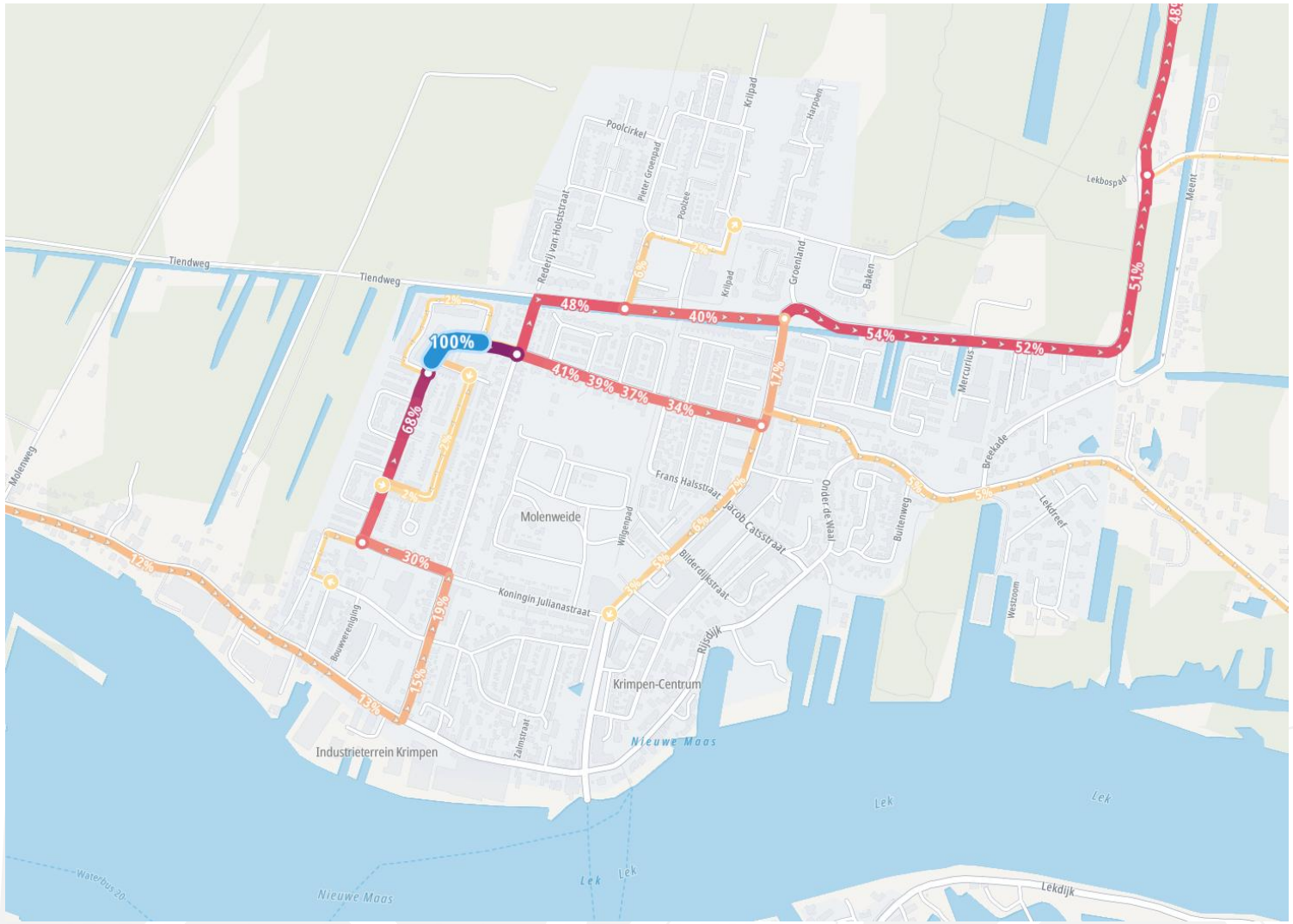
In variant 1 maken op de Tiendweg-west in het referentiejaar 2040 daarom 2.000 fietsers per etmaal, samen gebruik van de rijbaan met 1.225 motorvoertuigen per etmaal. Dat aantal is gelet op de uitgangspunten in hoofdstuk nog acceptabel.

Om de routes en de verkeersverdeling die volgt uit figuur 2 en 3 en het rapport van Graafftraffic te verifiëren, is een analyse met TomTom Move uitgevoerd. Door een wegvak en rijrichting te selecteren in dit programma wordt inzichtelijk waar het verkeer op het aangegeven punt vandaan komt en waar het naartoe gaat.

Stel, er rijden op het geselecteerde punt 100 voertuigen, dan laat deze analyse zien hoeveel procent van die 100 voertuigen nog op andere wegen rijden. Daarbij moet benadrukt worden dat TomTom Move inzicht geeft in de herkomst en bestemming van het verkeer. Daar is de tool goed in. Voor het bepalen hoeveel verkeer ergens rijdt zijn de kaartjes niet te gebruiken. De percentages geven vooral aan hoe groot de kans is dat verkeer dat op het geselecteerde punt rijdt, ook over een andere weg rijdt.

Check verkeersverdeling

In figuur 4 is weergegeven waar verkeer dat op noordelijke deel van de Florastraat rijdt vandaan komt en waar het naartoe gaat. Het gaat in dit geval om de rijrichting naar het oosten. In bijlage 1 is de tegengestelde richting weergegeven, deze geeft hetzelfde beeld. In figuur 3 is duidelijk te zien dat het verkeer splitst op de Tiendweg en de Rembrandstraat en deels weer samenkomt op de Tiendweg-oost. Het overgrote deel van het verkeer dat via het noordelijke deel van de Florastraat rijdt, heeft zijn herkomst in de straten direct aansluitend op de Florstraat of in de Florastraat zelf.



Figuur 4: TomTom Move analyse vanaf Florastraat-Noord, periode 01-03-2025 t/m 28-2-2026

In figuur 5 is te zien welke routes verkeer aan de zuidkant van de Tiendweg rijdt. In bijlage 2 is voor deze route de tegengestelde richting weergegeven. Die richting geeft hetzelfde beeld.

Opvallend hier is dat verkeer dat richting de Molendijk rijdt, gebruik maakt van de Schoolstraat, terwijl deze straat vrij smal is. Ook voor dit verkeer geldt dat de herkomst van dit verkeer vooral in de wijk zelf ligt.

Wanneer figuur 4 en 5 naast elkaar gelegd worden, valt op dat er ongeveer halverwege de Florastraat een tweedeling lijkt te zijn. Verkeer dat net ten zuiden van de Boterbloemstraat ontstaat gebruikt vooral de Schoolstraat en de Molendijk om richting het westen te rijden. Verkeer dat ten noorden van de Boterbloemstraat rijdt gebruikt de Tiendweg of de Rembrandstraat om via de Provincialeweg richting het westen te gaan.

De hoeveelheid verkeer dat andere routes gebruikt om bij de bestemming te komen is beperkt. De belangrijkste overige routes gaan via de veerdienst richting Kinderdijk en via de Ooster Lekdijk.

De TomTom Move analyses laten hetzelfde beeld zien dat Graafftraffic heeft gehanteerd voor het bepalen van de verkeersverdeling van Het Polderland. Er zal midden in de nieuwe wijk een tweedeling ontstaan waardoor 1/3 van het verkeer richting de Schoolstraat naar de Molendijk rijdt en 1/3 via de Tiendweg of Rembrandstraat richting de Provincialeweg gaat. De overige 1/3 van het verkeer splits zich op tussen de route richting de veerdienst en de route richting de Ooster Lekdijk.



Figuur 5: TomTom Move analyse vanaf Florastraat-Zuid, periode 01-03-2025 t/m 28-2-2026

Aandachtspunten variant 1

Door Graaftraffic zijn verschillende aandachtspunten vastgesteld. Deels als gevolg van autonome groei en deels als gevolg van de ontwikkeling van Het Polderland. Dit rapport richt zich nadrukkelijk op aandachtspunten als gevolg van Het Polderland. Voor Het Polderland geldt dat ondanks deze aandachtspunten, de algemene conclusie is dat bij variant 1 op alle wegen nog altijd sprake is van een acceptabele intensiteit (< 4.000 motorvoertuigen per etmaal). Ook op de Tiendweg is de verhouding autoverkeer en fietsverkeer nog acceptabel.

Daarbij moet wel vermeld worden dat het CROW de laatste jaren terughoudender is geworden met het geven van richtlijnen op het gebied van acceptabele intensiteiten, omdat vooral de inrichting van een weg bepalend is voor wat op die weg acceptabel is.

Ondanks bovenstaande kanttekening wordt de lijn van Graafftraffic ook in dit onderzoek aangehouden. In figuur 6 zijn de aandachtspunten van variant 1 weergegeven. Hierna is ieder aandachtspunt toegelicht.

A. Inrichting Boterbloemstraat en Pinksterbloemstraat

De grootste impact zal de ontwikkeling van Het Polderland hebben op de Boterbloemstraat en de Pinksterbloemstraat. Zowel op de Boterbloem- als de Pinksterbloemstraat rijden op dit moment circa 70 motorvoertuigen per werkdagetmaal. Dat aantal is niet opvallend, aangezien deze straten verder geen verbinding tussen andere straten vormen, waardoor alleen de bewoners zelf gebruik maken van hun straat.



Figuur 6: Aandachtspunten variant 1

Door Het Polderland aan te sluiten op deze straten stijgt het aantal motorvoertuigen in deze straten naar zo'n 445 verkeersbewegingen per werkdagetmaal. Ondanks dat het voor de bewoners om een merkbare toename gaat, is dat aantal nog altijd ruimschoots op te vangen op dergelijke wegen. In combinatie met het vraagstuk hoe de aansluitingen van Het Polderland er daadwerkelijk uit komen te zien, vormt de inrichting van deze straten dan ook een aandachtspunt.

B. Schepenstraat en Rembrandtstraat

De Schepenstraat en Rembrandtstraat zijn wegen die meerdere straten met elkaar verbinden. De intensiteit ligt op deze hoger dan op de Pinksterbloem- en Boterbloemstraat. Als gevolg van autonome groei en de ontwikkeling van Het Polderland komt de intensiteit op deze wegen uit op 1.050 motorvoertuigen op de Schepenstraat en 1.550 op de Rembrandtstraat. Hoewel een stuk hoger dan op de vorige twee straten, zijn ook dit nog altijd acceptabele intensiteiten die ruim onder de 4.000 motorvoertuigen per etmaal blijven.

Aandachtspunt in deze straten zit hem vooral in de rijbaanbreedte in relatie tot het parkeren dat in deze straten deels op de rijbaan plaatsvindt. De Schepenstraat en Rembrandstraat hebben voor het grootste deel een rijbaanbreedte van 5,80 meter, met aangrenzend aan de zuidkant langsparkeervakken. Op sommige plekken zit een puntvernauwing in de weg om de gereden snelheid laag te houden.

Bij een breedte van 5,80 meter is parkeren op de rijbaan aan de noordkant van deze straten prima te faciliteren, maar kan het aantal plekken waar de rijbaan te smal is om elkaar te passeren toenemen. Hierdoor moet tegemoetkomend verkeer soms op elkaar wachten.

Er zijn echter voldoende plekken in het verloop van de rijbaan om elkaar te laten passeren (kruispunten, uitritten etc). Ook is het verkeer in deze straten vaak op dezelfde richting georiënteerd. Zo gaat verkeer in de ochtend richting het oosten en in de avond richting het westen. Hierdoor is de ontmoetingskans nog redelijk beperkt. Het blijft echter een aandachtspunt om ook in de toekomst te waarborgen dat verkeer elkaar hier redelijkerwijs kan passeren.

Het kruispunt van deze Schepenstraat en de Rembrandtstraat met het Wilgenpad is ook een aandachtspunt. De gemeente heeft aangeven dat dit ook in de huidige situatie het geval is. Fietsers ervaren dit punt als onveilig. Automobilisten zijn op dit punt vaak bezig met het opletten of zij tegemoetkomend verkeer voor moeten laten, waardoor zij minder bedacht zijn op overstekende fietsers.

C. Klaverstraat

De bevindingen in de Klaverstraat zijn vergelijkbaar met de bevindingen in de Schepenstraat en Rembrandtstraat. In deze straat wordt aan de zuidkant geparkeerd in langsparkeervakken en aan de noordkant wordt op de rijbaan geparkeerd. De rijbaan is over het algemeen circa 7 meter breed, met op verschillende plekken een puntvernauwing in het wegprofiel. Door het deels parkeren op de rijbaan is passeren ook hier soms een uitdaging.

Met een intensiteit van 1.775 motorvoertuigen per werkdagetmaal in de toekomst geldt ook hier dat sprake is van een intensiteit die valt binnen de acceptabele waarden voor wat betreft een erftoegangsweg.

Voornaamste aandachtspunt zit in deze straat in de aanwezigheid van een basisschool. Tijdens de haal- en brengmomenten van de school kan de combinatie van geparkeerde voertuigen, veel auto's van ouders die hun kinderen naar school brengen en lopende en fietsende kinderen, ervoor zorgen dat onvoorspelbaar verkeersgedrag ontstaat. Hoewel dit ook zonder Het Polderland een aandachtspunt is, wordt dit in de toekomst wel versterkt door de toename in verkeer vanuit Het Polderland.

D. Schoolstraat

Laatste aandachtspunt bij variant 1 is de Schoolstraat. Zoals aangetoond met de TomTom Move analyses gaat veel doorgaand verkeer richting de Molendijk door het deel van de Schoolstraat ten zuiden van de Klaverstraat. Vooral op het laatste deel richting de Dorpstraat levert dit mogelijk problemen op.

Hoewel de Schoolstraat op dit stuk in twee richtingen te gebruiken is door verkeer, is de rijbaanbreedte passend bij een eenrichtingsweg. Ook ligt de hoeveelheid verkeer hier met 4.125 motorvoertuigen per werkdagetmaal rond het maximum. In combinatie met het feit dat deze intensiteit over een smal profiel moet, vraagt deze locatie zeker om aandacht.

4

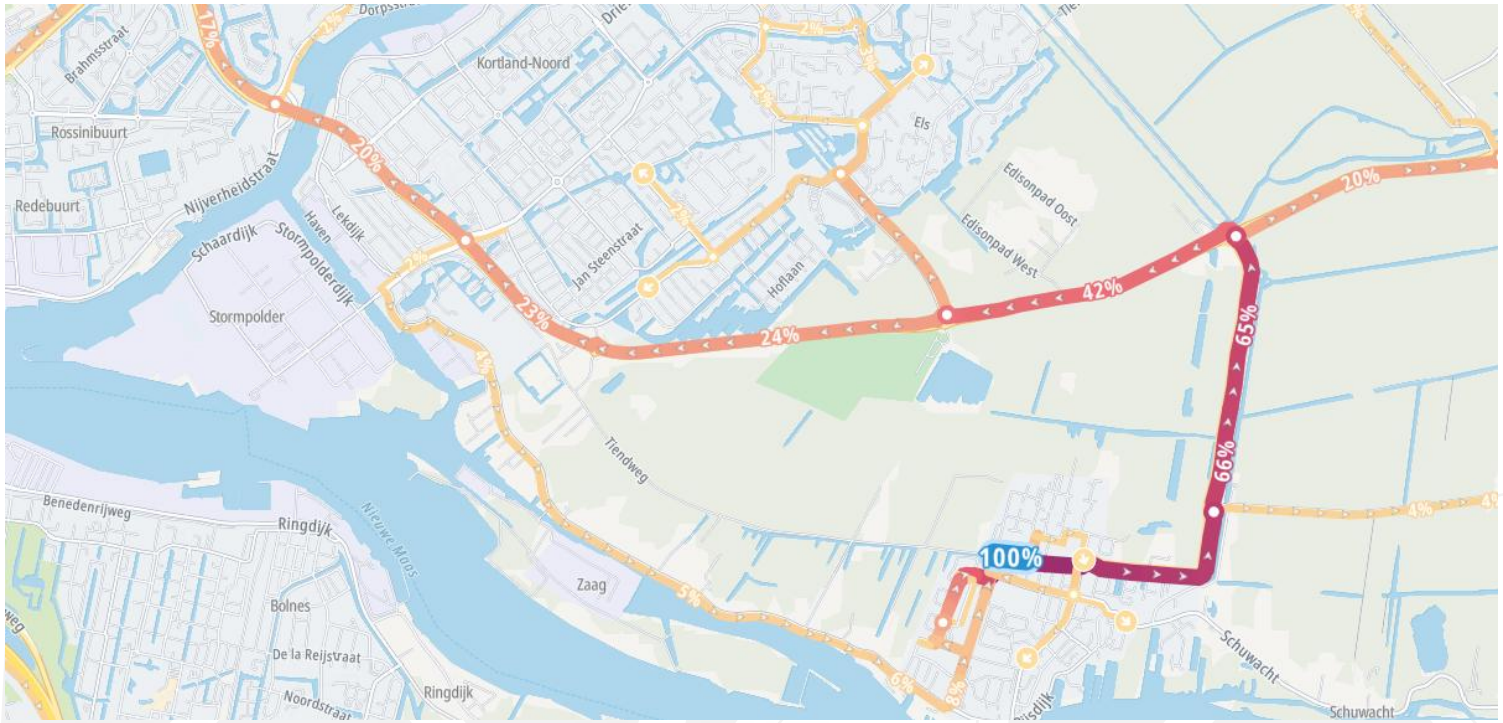
Variant 2

Ontsluiting via alleen de Tiendweg

TomTom Move analyse

Variant 2 gaat uit van alleen een ontsluiting van Het Polderland op de Tiendweg. Hierdoor zullen de verkeersstromen die bij variant 1 geconstateerd zijn behoorlijk veranderen. Om deze verkeersstromen te bepalen is wederom met TomTom Move gekeken hoe de verdeling uit variant 1 wijzigt.

Deels geven de analyses weergegeven in figuur 4 en 5 al een eerste beeld van de verwachte verdeling van het verkeer. Omdat bij variant 2 al het verkeer vanuit Het Polderland gebruik maakt van de Tiendweg, is ook een analyse gemaakt van de herkomst en bestemming van verkeer dat nu op de Tiendweg rijdt. In figuur 7 en 8 is voor zowel de ingaande als de uitgaande verkeersbewegingen weergegeven waar verkeer vandaan komt en waar het heen gaat.



Figuur 7: TomTom Move analyse vanaf Tiendweg, periode 01-03-2025 t/m 28-2-2026

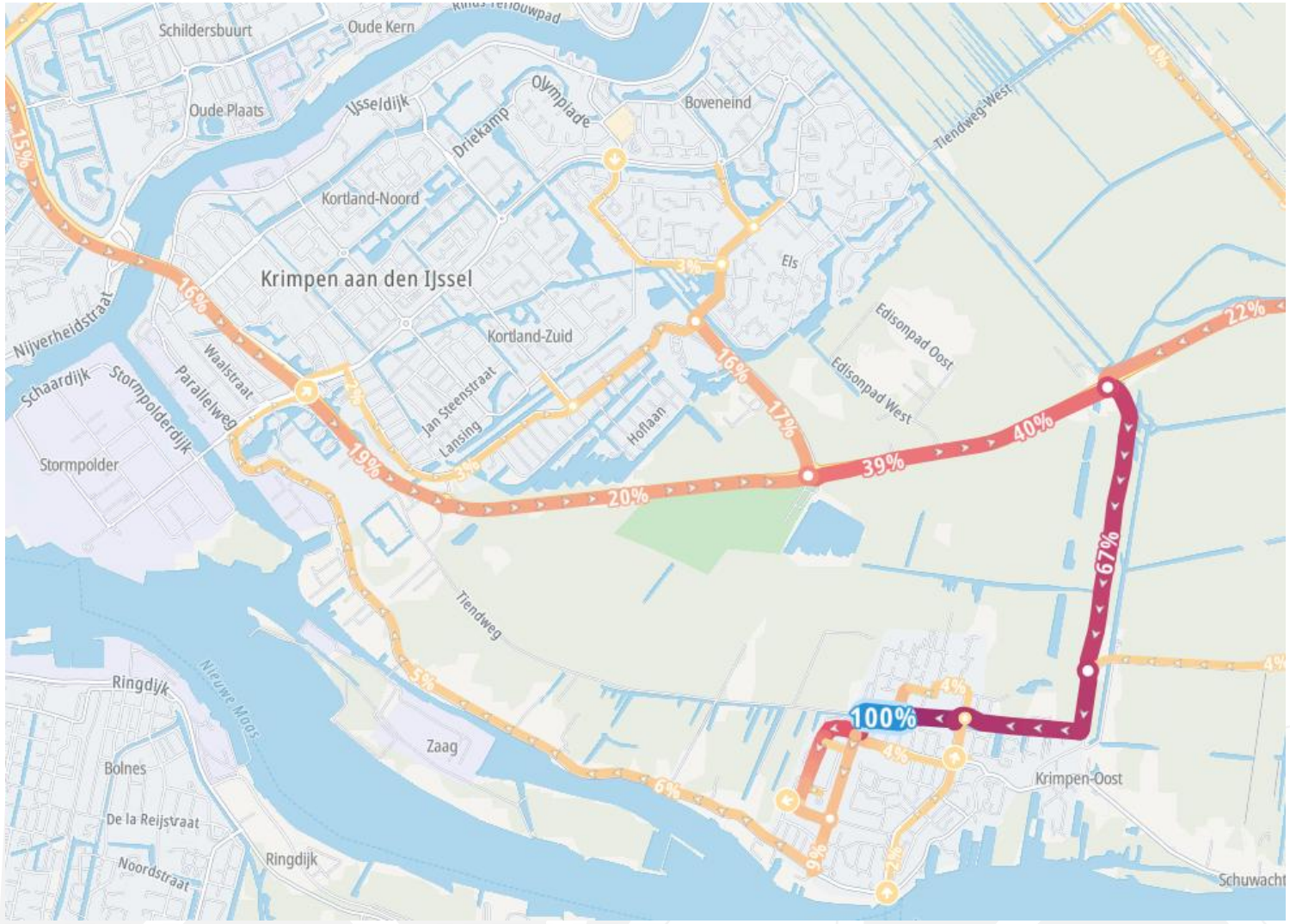
Wat opvalt is dat verkeer dat op de Tiendweg rijdt tussen de aansluiting van de Schepenstraat en de aansluiting van de Straat Davis bijna volledig georiënteerd is op het kruispunt met de Hoofdstraat. Slechts een verwaarloosbaar deel maakt vanaf hier gebruik van de route door de wijk om bij de Molenweg te komen. Daarbij valt op dat het verkeer dat nog richting de Molenweg rijdt door de wijk, ook vooral een bestemming heeft aan de dijk. Op basis van deze analyse wordt bij de verkeersverdeling in variant 2 daarom ervanuit gegaan dat alle verkeer via de Tiendweg richting de hoofdstraat rijdt. Op het kruispunt met de Hoofdstraat splits dit verkeer zich vervolgens uit in drie routes: een route richting de Provincialeweg, een route richting de Ooster Lekdijk en een route richting de veerdienst naar Kinderdijk.

Verkeersverdeling

Gelet op de verkeersverdeling van variant 1 wijzigt de verkeersverdeling als volgt:

- Al het verkeer gaat via de Tiendweg richting de Hoofdstraat;
- Op het kruispunt met de hoofdstraat gaat nog altijd 1/6 van het verkeer richting de veerdienst en 1/6 richting de Ooster Lekdijk;
- De overige 2/3 van het verkeer gaat via de Breekade richting de Provincialeweg.

In figuur 9 zijn de verkeersintensiteiten van variant 2 weergegeven. In figuur 10 zijn vervolgens de routes weergegeven en de locaties waar de intensiteiten uit figuur 9 zich voordoen.



Figuur 8: TomTom Move analyse richting Tiendweg 01-03-2025 t/m 28-02-2026

In figuur 9 staan wederom geen fietsintensiteiten. Op basis van het verkeersmodel zullen ook bij variant 2 in het referentiejaar 2040 2.000 fietsers per etmaal gebruik maken van het westelijke deel van de Tiendweg, samen met 1.850 motorvoertuigen. Op overige wegen wordt de fietsintensiteit verder buitenbeschouwing gelaten, omdat op die wegen de aantallen veel lager liggen, of omdat er voor deze wegen geen gegevens zijn.

Nummer	Straat	Huidig	Referentie 2040 (zekere plannen)	Verkeer Het Polderland	Referentie met Het Polderland
1	Florastraat Noord	600	800	0	800
2	Schepenstraat	800	800	0	800
3	Rembrandtstraat	1100	1300	0	1300
4	Schoolstraat noord	1000	1100	0	1100
5	Tiendweg-west	800	1100	750	1850
6	Hoofdstraat noord	4400	5500	250	5750
7	Tiendweg-oost	5700	7500	500	8000
8	Florastraat-Zuid	1200	1600	0	1600
9	Klaverstraat (basisschool)	1200	1400	0	1400
10	Schoolstraat zuid	3200	3900	0	3900
11	Dorpsstraat	5700	7100	0	7100
12	Koningin Julianastraat	1200	1300	0	1300
13	Hoofdstraat zuid	3600	4800	125	4925
14	Adema v. Scheltemastraat	2800	3700	125	3825
15	Ooster Lekdijk	3000	3400	125	3525
16	Pinksterbloemstraat	circa 70	circa 70	0	circa 70
17	Boterbloemstraat	circa 70	circa 70	0	circa 70

Figuur 9: Tabel motorvoertuigen per etmaal variant 2



Figuur 10: Routes en meetpunten variant 2

Aandachtspunten variant 2

In figuur 11 zijn de aandachtspunten voor variant 2 weergegeven. Omdat het verkeer door de wijk zo goed als wegvalt, heeft de ontwikkeling van Het Polderland geringe invloed op dit gebied. In variant 1 gebruikte slechts een beperkt deel van het verkeer de Tiendweg. Het rapport van Graafftraffic geeft dan ook geen aandachtspunten op de routes die ontstaan in variant 2.

Om vast te stellen of deze aandachtspunten er wel zijn is allereerst naar de hoeveelheid verkeer gekeken in verhouding tot de categorisering van de wegen op deze routes. Omdat de Tiendweg vanuit provinciaal beleid, in overeenstemming met de gemeente, gecategoriseerd is als doorfietsroute in het regionale fietsnetwerk, is specifiek aandacht voor de positie van de fietser.

A. Inrichting Tiendweg

In deze variant ontstaat er op termijn een situatie op de Tiendweg die ervoor zorgt dat de hoeveelheid fietsverkeer (2.000 fietser per etmaal in 2040) bijna net zo hoog is als het aantal motorvoertuigen per etmaal (1.850). Met 1.850 motorvoertuigen ligt het aantal motorvoertuigen boven het acceptabele.

Het deel van de Tiendweg tussen de mogelijke aansluiting van Het Polderland en de Hoofdstraat (ca. 600 meter) bestaat uit een smal profiel (ca. 3,30 meter) met een aantal passeerhavens. Op dit moment maken circa 800 motorvoertuigen per werkdagetmaal gebruik van dit deel van de Tiendweg. Bij deze intensiteiten voldoet de huidige inrichting nog wel voor fietsers.



Figuur 11: Aandachtspunten variant 2

De voorspelde toename zorgt er alleen voor dat autoverkeer straks de overhand gaat krijgen op de Tiendweg. Door het smalle profiel van de Tiendweg zullen auto's op elkaar wachten, waardoor de kans bestaat dat ze de weg blokkeren voor fietsers en waardoor fietsers geregeld in de verdrukking kunnen komen.

Bij een ontsluiting van Het Polderland uitsluitend via de Tiendweg moet het westelijke deel van de Tiendweg heringericht worden om een verantwoorde situatie te creëren voor het fietsverkeer op de doorfietsroute.

B. Aansluiting Tiendweg – Hoofdstraat

Het kruispunt Tiendweg – Hoofdstraat is op dit moment al een aandachtspunt. Op het kruispunt komt het westelijke deel van de Tiendweg als een in-/uitritconstructie uit op de Hoofdstraat. Fietsers moeten hier in een keer de weg oversteken richting het fietspad aan de overzijde.

Door het toevoegen van een aanzienlijke hoeveelheid gemotoriseerd verkeer zal deze aansluiting ook drukker worden met gemotoriseerd verkeer. De huidige inrichting van het kruispunt zorgt ervoor dat deze toename betekent dat overstekende fietsers hier vaker in conflict zullen komen met autoverkeer.

C. Participatie

De Tiendweg is tot nog toe niet meegenomen binnen Het Polderland als ontsluiting. Het is dan ook nog niet bekend hoe bewoners van de Tiendweg aankijken tegen een ontsluitingsvariant via de Tiendweg. Weerstand die zich nu voordoet bij bewoners tegen een ontsluiting via de bestaande wijk, kan zich dan ook verplaatsen naar weerstand bij bewoners van de Tiendweg, voor een ontsluiting via deze weg. Mocht een ontsluiting via de Tiendweg een optie worden, dan zal daarvoor ook nog de nodige participatie nodig zijn.

5

Variant 3

Ontsluiting via Boterbloemstraat, Pinksterbloemstraat en Tiendweg

Deze variant gaat uit van twee aansluitingen op de bestaande wijk, zoals deze bedacht zijn in variant 1, plus een ontsluiting via de Tiendweg zoals deze bedacht is in variant 2.

Deze variant is qua verkeersverdeling wat complexer. In de basis geldt in deze variant nog altijd de verdeling die Graafftraffic als uitgangspunt gehanteerd heeft. De verschillen ontstaan vooral doordat verkeer meer opties heeft om Het Polderland te bereiken door de aanwezigheid van drie aansluitingen. Om een inschatting te maken van de verkeersverdeling in deze variant worden op basis van de Tomtom Move analyses in figuur 3, 4, 6 en 7 een aantal aannames gedaan.

Verdeling route Tiendweg en route Schoolstraat

Voor de routekeuze richting het westen (richting Rotterdam) geldt dat de wijk ook in variant 3 opgedeeld kan worden in twee gedeelten. Het zuidelijke deel zal in deze variant gebruik maken van de Schoolstraat en de Molendijk, omdat variant 1 laat zien dat dit voor deze mensen de meest gekozen route is. Verkeer uit het noordelijke deel zal in deze variant via de Tiendweg rijden, omdat deze een directere route vormt richting de Breestraat dan de route via de Rembrandtstraat. Daarom wordt aangenomen dat van het verkeer dat gegenereerd wordt door Het Polderland 1/3 via de Tiendweg richting de Provincialeweg rijdt en 1/3 via de Schoolstraat richting de Molendijk gaat.

Verdeling route Ooster Lekdijk

Om de routekeuze richting de Ooster Lekdijk te bepalen wordt Het Polderland in drie delen opgedeeld. Een noordelijk deel, net boven de Boterbloemstraat, een zuidelijk deel ter hoogte van de Pinksterbloemstraat en het stuk daar tussen.

Vanaf de Ooster Lekdijk is voor verkeer uit het middelste en zuidelijke deel van Het Polderland de route via de Rembrandtstraat het meest direct. Voor verkeer in het noordelijke deel is de Tiendweg het directst. Daarom wordt voor verkeer in deze richting aangenomen dat 2/3 van dit verkeer via de Boterbloemstraat en de Rembrandtstraat rijdt en 1/3 via de Tiendweg.

Verdeling route veerdienst

Voor de route richting de veerdienst wordt dezelfde opdeling van Het Polderland gehanteerd. In dit geval wordt ervanuit gegaan dat van het verkeer richting de veerdienst 2/3 via de Pinksterbloemstraat over de Koning Julianastraat rijdt en 1/3 van dit verkeer via de Tiendweg rijdt. Voor verkeer dat in het midden of zuiden van Het Polderland moet zijn, is de route via de Koningin Julianastraat het meest direct. Verkeer dat in het noorden moet zijn kan de Rembrandtstraat ontwijken door via de Tiendweg te rijden.

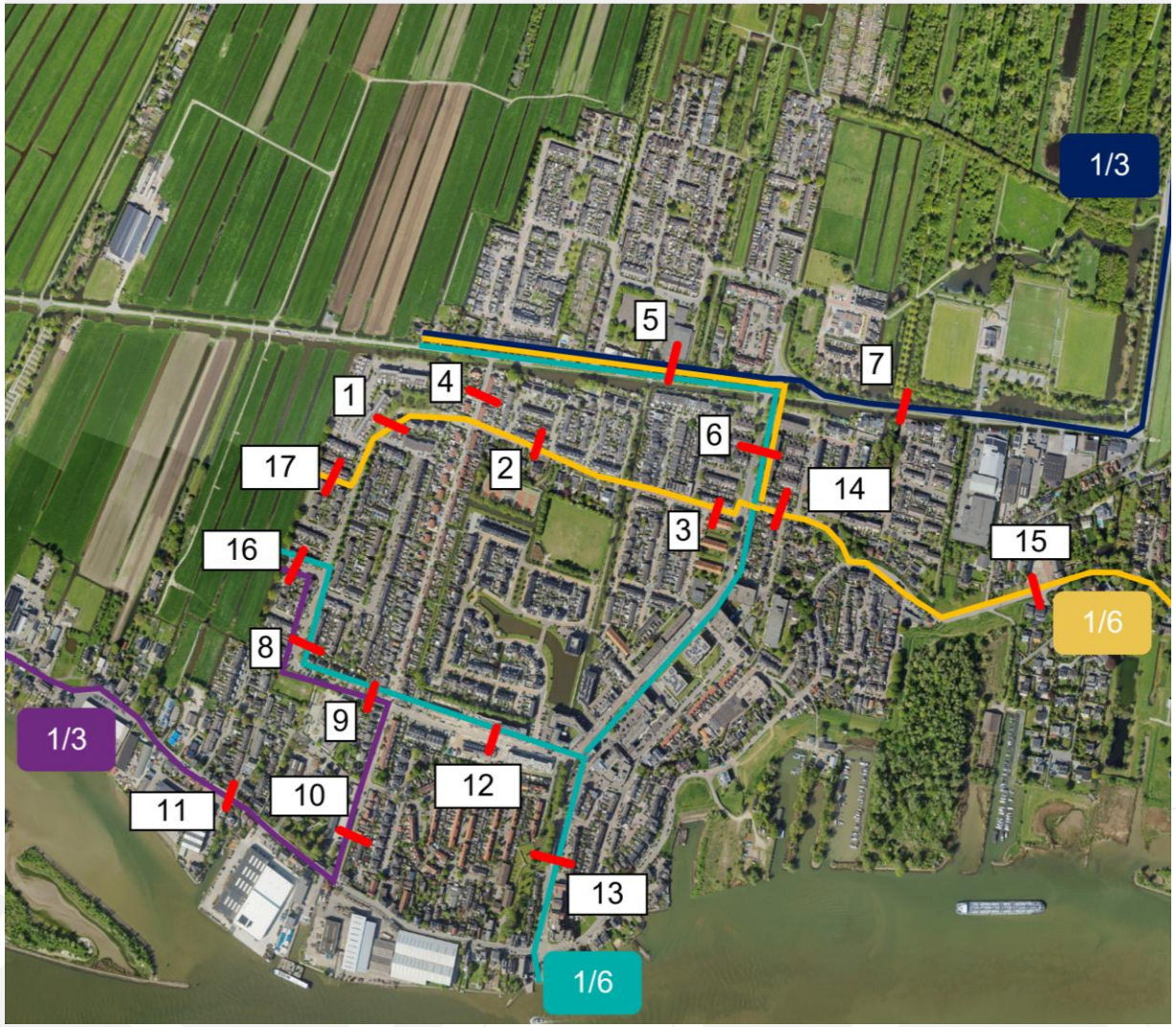
Verkeersverdeling

In figuur 12 is de tabel opgenomen die de verkeersintensiteiten per werkdagetmaal laat zien voor variant 3.

In figuur 13 zijn de meetlocaties te zien, wederom met een nummering die overeenkomst met die in figuur 12. In figuur 12 is te zien dat vooral op de Rembrandtstraat een veel lagere verkeerstoename is ten opzichte van variant 1. Hoewel de intensiteit op de Tiendweg in deze variant iets minder toeneemt dan in variant 2, is de toename hier nog wel aanzienlijk. Op de routes via de Klaverstraat is hetzelfde beeld te zien als in variant 1.

Nummer	Straat	Huidig	Referentie 2040 (zekere plannen)	Verkeer Het Polderland	Referentie met Het Polderland
1	Florastraat Noord	600	800	84	884
2	Schepenstraat	800	800	84	884
3	Rembrandtstraat	1100	1300	84	1384
4	Schoolstraat noord	1000	1100	0	1100
5	Tiendweg-west	800	1100	334	1434
6	Hoofdstraat noord	4400	5500	84	5584
7	Tiendweg-oost	5700	7500	250	7750
8	Florastraat-Zuid	1200	1600	334	1934
9	Klaverstraat (basisschool)	1200	1400	334	1734
10	Schoolstraat zuid	3200	3900	250	4150
11	Dorpsstraat	5700	7100	250	7350
12	Koningin Julianastraat	1200	1300	84	1384
13	Hoofdstraat zuid	3600	4800	125	4925
14	Adema v. Scheltemastraat	2800	3700	125	3825
15	Ooster Lekdijk	3000	3400	125	3525
16	Pinksterbloemstraat	circa 70	circa 70	334	404
17	Boterbloemstraat	circa 70	circa 70	84	154

Figuur 12: Tabel motorvoertuigen per etmaal variant 3



Figuur 13: Routes en meetpunten variant 3

Aandachtspunten variant 3

Figuur 13 geeft de aandachtspunten van variant 3 weer. In variant 3 ontstaat een combinatie van de aandachtspunten uit variant 1 en 2. Verschil is de route over de Schepenstraat en Rembrandtstraat. Op deze route is de toename van het verkeer door Het Polderland zo beperkt, dat de ontwikkeling van Het Polderland geen aanleiding geeft om deze in variant 3 als aandachtspunt mee te nemen.

A en B. Traject Tiendweg

Hoewel de hoeveelheid verkeer op de Tiendweg in variant 3 lager is dan in variant 2, betekent de toename nog altijd dat het gebruik als doorfietsroute onder druk komt te staan. Met 1.434 motorvoertuigen ten opzichte van 2.000 fietsers wordt het aantal van 1.500 motorvoertuigen al benaderd. Daarbij een marge in acht nemend en uitgaande van de categorisering als doorfietsroute blijft dit een aandachtspunt.

In het verlengde van de Tiendweg geldt hetzelfde voor het kruispunt Tiendweg – Hoofdstraat. Ook geldt in deze variant dat de Tiendweg in het huidige ontwikkelproces niet meegenomen is in de participatie.



Figuur 13: Aandachtspunten variant 3

C. Aansluiting Pinksterbloemstraat

De hoeveelheid verkeer op de aansluiting met de Pinksterbloemstraat neemt in deze variant het meest toe. Vooral deze aansluiting zal daarom in variant 3 aandacht vragen. Het is echter wel een afweging of niet ook de aansluiting op de Boterbloemstraat aandacht vraagt.

D en E. Klaverstraat en Schoolstraat

De aandachtspunten op de Klaverstraat en Schoolstraat komen in deze variant overeen met variant 1.

6

Oplossingsrichtingen

Om een beeld te geven bij het soort maatregelen die getroffen kunnen worden ten behoeve van het verbeteren van de aandachtspunten zijn in dit hoofdstuk oplossingsrichtingen uiteengezet. Per variant wordt ingegaan op mogelijke oplossingen. Dit rapport geeft geen uitwerking van die oplossingen, maar geeft slechts denkrichting.

Variant 1

Inrichting Boterbloemstraat en Pinksterbloemstraat

Wanneer in variant 1 Het Polderland ontsloten wordt via de Boterbloem- en Pinksterbloemstraat, zal de inrichting van deze aansluitingen opnieuw vormgegeven moeten worden. In figuur 15 is een goed ingerichte woonstraat weergegeven met een minimale profielbreedte. Hoewel beide straten over beperkte ruimte beschikken, is het de uitdaging om zoveel mogelijk aspecten van een goed ingerichte woonstraat mee te nemen in de inrichting.

Om ruimte te creëren kan in deze straten gedacht worden aan het instellen van eenrichtingsverkeer. Parkeren kan dan in vakken gefaciliteerd worden. Hierdoor blijft er ruimte voor een voetpad. Eenrichtingsverkeer is mogelijk omdat beide straten kort zijn, maar tegelijkertijd wel twee aansluitinggen hebben. Hierdoor zal eenrichtingsverkeer geen invloed hebben op routekeuzes in de wijk. Anderzijds kan de ruimte voor voetpaden ook ingeperkt worden, waardoor het in twee richtingen passeren verbeterd.

De gemeente heeft aangegeven in 2028 in het kader van het onderhoudsprogramma (IBOR) aan de slag te gaan met de Bloemenbuurt waar deze straten onderdeel van maken. De voorgestelde aanpassingen kunnen prima landen binnen onderhoudswerkzaamheden, waardoor een deel van de kosten mogelijk al gedekt zijn. Daarnaast is er binnen de ontwikkeling van Het Polderland de verantwoordelijkheid om te zorgen voor goede aansluitingen op deze straten, waardoor ook binnen het project financieringsmogelijkheden liggen.



Figuur 15: Maatregelen Pinksterbloem- en Boterbloemstraat

Schepenstraat en Rembrandtstraat

Voor de Schepenstraat en Rembrandtstraat geldt dat voor de geconstateerde aandachtspunten op korte termijn geen maatregelen nodig zijn. Er zijn voldoende plekken om verkeer te laten passeren. Wel is het zaak om te waarborgen dat deze mogelijkheden er blijven. Het is mogelijk om in het kader van het IBOR ook in deze straten te kijken of parkeren anders gefaciliteerd kan worden, waardoor voorkomen wordt dat mogelijke passeerplekken in de toekomst verloren gaan.

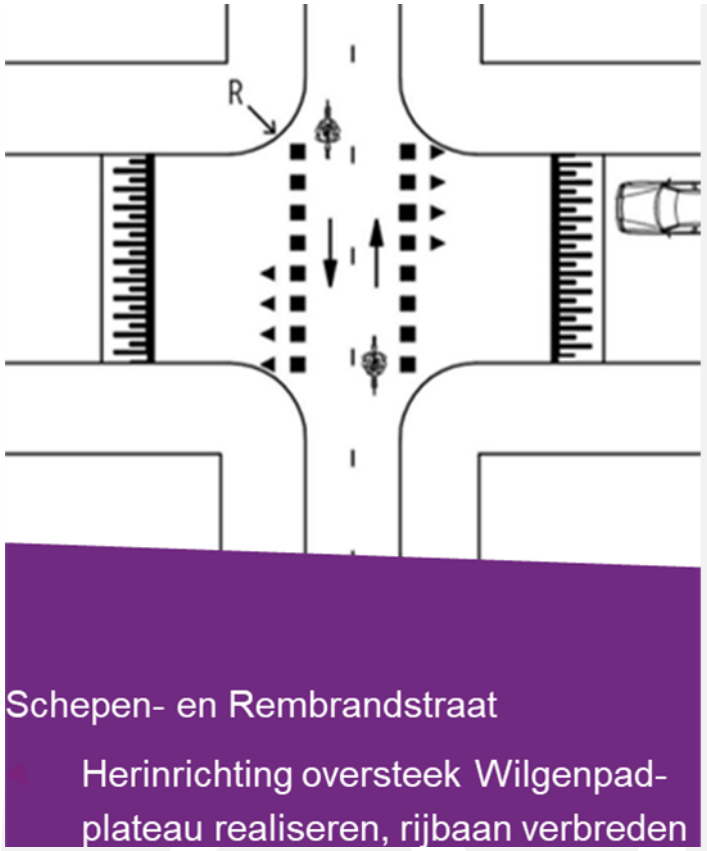
Op het kruispunt met het Wilgenpad kan een dubbelslag geslagen worden. Deze oversteek ligt bij een versmalling. Gedacht kan worden aan een oplossing zoals in figuur 16. Door deze oversteek op een verbeterd plateau te leggen en de versmallingen te verwijderen, ontstaat meer overzicht, blijft de snelheid van gemotoriseerd verkeer laag en ontstaat een extra punt waar verkeer elkaar kan passeren.

Klaverstraat

De Klaverstraat kent vooral gedurende haal- en brengtijden van de bassischool onvoorspelbaar verkeersgedrag. Om op deze momenten de verkeersveiligheid te verbeteren kan gedacht worden aan het verbeteren van de oversteekbaarheid door goed ingerichte oversteekpunten te creëren, of door een voetgangersoversteekplaats aan te wijzen (zebrapad). De rijbaan is in de Klaverstraat met 7 meter vrij breed. Door deze breedte is er voldoende rijbaanbreedte om het gebied voor de school anders in te richten. Ook dit kan in het kader van het IBOR opgepakt worden, waardoor eventuele kosten mogelijk al gedekt zijn.

Schoolstraat

Het zuidelijke deel van de Schoolstraat tussen de Klaverstraat en de Dorpsstraat is op het laatste deel ingericht als eenrichtingsweg. Gelet op de verdeling van het verkeer, maakt een aanzienlijk aantal motorvoertuigen gebruik van dit deel van de Schoolstraat.



Figuur 16: Maatregelen Schepenstraat en Rembrandtstraat

Om dit verkeer te kunnen faciliteren zou de rijbaan verbreed moeten worden. Hier is echter geen ruimte voor. Een oplossing kan het instellen van eenrichtingsverkeer zijn. Dit vraagt echter wel om onderzoek naar de effecten hiervan, omdat verkeer daardoor via andere routes gaat rijden.



Figuur 17: Maatregelen Klaverstraat en Schoolstraat

Variant 2

Tiendweg

Zoals bij de aandachtspunten aangegeven zal de Tiendweg in variant 2 zodanig aangepast moeten worden dat fietsverkeer gemengd met autoverkeer gebruik kan maken van de rijbaan, zonder dat daarbij de categorisering als doorfietsroute verloren gaat. Hoe dit exact vormgegeven moet worden, vraagt om een ontwerpstudie. Wel dient de Tiendweg verbreed te worden, zodat voldoende ruimte ontstaat om een nieuw wegprofiel in te richten. Deze herinrichting gaat gepaard met een aanzienlijke investering. Deze kosten kunnen niet of slechts in zeer beperkte mate vanuit Het Polderland kunnen worden gedekt.

Daarnaast zal bij het gebruik van de Tiendweg als ontsluiting met het Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard (HHSK) afgestemd moeten worden. Het HHSK is buiten de bebouwde kom de eigenaar en beheerder van de Tiendweg. Omdat de aansluiting van Het Polderland buiten de kom ligt, zal een deel van de Tiendweg overgenomen moeten worden.

Kruispunt Tiendweg – Hoofdstraat

Het kruispunt Tiendweg – Hoofdstraat vraagt ook om een andere inrichting wanneer Het Polderland via de Tiendweg ontsloten wordt. Het belangrijkste daarbij is dat er een oversteek in twee fasen gerealiseerd wordt voor fietsverkeer over de Hoofdstraat. Op die manier kan het fietsverkeer beter gescheiden worden van het autoverkeer en kan ook veiliger overgestoken worden.

Het is echter de vraag of hiervoor voldoende ruimte beschikbaar is. Mogelijk vraagt het realiseren van deze oversteek een complete herziening van het kruispunt, waardoor een nog veel complexere opgave ontstaat. Ook deze oplossing vraagt om een ontwerpstudie.

De gemeente heeft aangegeven dat in het verleden al eens met de provincie gekeken is naar het verbeteren van deze oversteek voor fietsers en dat deze studie is stopgezet vanwege ruimte gebrek in combinatie met zeer hoge kosten.



Figuur 18: Maatregelen Schepenstraat en Rembrandtstraat



Figuur 19: Maatregelen Klaverstraat en Schoolstraat

Variant 3

Doordat bij variant 3 een combinatie ontstaat van aandachtspunten uit variant 1 en 2, wordt verwezen naar de oplossingen die hiervoor zijn aangedragen. De intensiteiten op de Tiendweg en het kruispunt Tiendweg – Hoofdstraat nemen in deze variant nog altijd dusdanig toe, dat de Tiendweg en het kruispunt om een ander ontwerp vragen.

Hoewel de toename op de aansluiting met de Boterbloemstraat beperkt is, blijft de Pinksterbloemstraat een aandachtspunt. Daarbij moet afgewogen worden in hoeverre het logisch is om, wanneer de Pinksterbloemstraat aangepakt wordt, toch ook de Boterbloemstraat aan te passen.

Voor de Klaverstraat en de Schoolstraat gelden dezelfde oplossingsrichtingen als bij variant 1. Alleen de route via de Schepenstraat en de Rembrandtstraat vallen in deze variant weg als aandachtspunt.

7

Advies

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste bevindingen van voorliggend onderzoek weergegeven. Verder is het eindadvies in dit hoofdstuk opgenomen.

Weging varianten

Variant 1

Variant 1 heeft door het aansluiten van het ontwikkelgebied op de bestaande wijk op de meeste impact. Desondanks kan de huidige infrastructuur deze toenames aan. De aandachtspunten die er zijn bij variant 1, zijn over het algemeen op te lossen met maatregelen die niet vragen om een complete herinrichting, of zelfs op korte termijn al uitgevoerd kunnen worden. Daarnaast kan voor het optimaliseren van deze aandachtspunten aangesloten worden bij het IBOR, waardoor mogelijk een deel van de benodigde investering al gedekt is.

Variant 2

Het ontsluiten over de Tiendweg zorgt ervoor dat het effect van Het Polderland op de bestaande wijk vrijwel volledig wegvalt. In aantal heeft deze variant daarom ook de minste aandachtspunten. Deze variant raakt uiteraard de bewoners van de Tiendweg, maar ook de grote stroom fietsverkeer die gebruik maakt van de doorfietsroute over de Tiendweg.

Randvoorwaardelijk voor deze variant is een herinrichting van de Tiendweg tussen de aansluiting van Het Polderland en het kruispunt met de Hoofdstraat, inclusief het verbeteren van de oversteekbaarheid voor fietsers op datzelfde kruispunt.

Deze variant gaat daarom naar verwachting gepaard met een hoge investering en vraagt om nadere ontwerpstudies, waarin ook nieuwe participatietrajecten opgezet moeten worden.

Wanneer de Tiendweg en het kruispunt met de Hoofstraat passend ingericht worden, is een ontsluiting over de Tiendweg mogelijk. Het is daarbij wel belangrijk om te vermelden dat bij deze variant hoe dan ook het aantal conflicten tussen autoverkeer en fietsverkeer toe zal nemen, waardoor deze variant altijd deels afbreuk zal doen aan de categorisering van de Tiendweg als doorfietsroute.

Variant 3

Variant 3 is een combinatie van variant 1 en 2 en dat geldt ook voor de aandachtspunten in deze variant. Ondanks een afname in intensiteit ten opzichte van variant 2, blijven de aandachtspunten op de Tiendweg staan. Ook in deze variant zullen dus aanzienlijke kosten gemaakt moeten worden om de Tiendweg goed in te richten. Dat terwijl aanvullend ook op de Pinksterbloemstraat, Klaverstraat en Schoolstraat aandachtpunten zijn in deze variant.

Advies

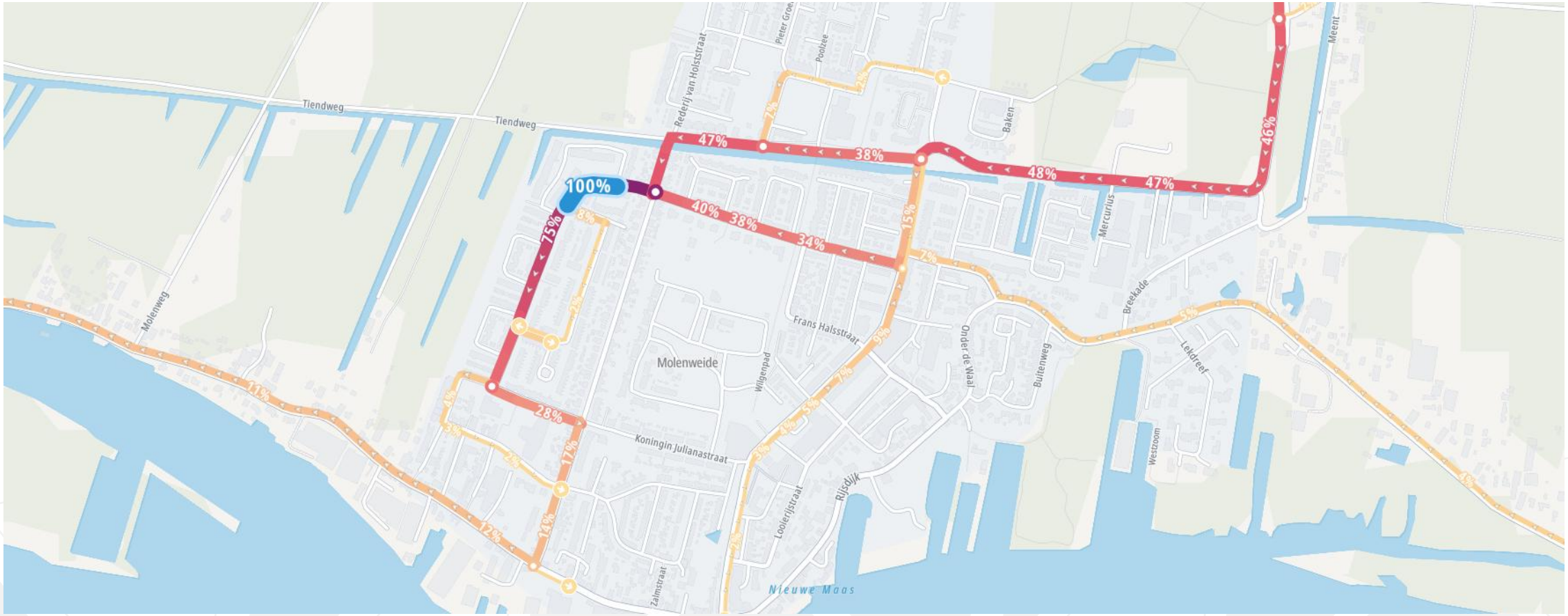
Gelet op de weging van de drie varianten is het advies om voor de ontsluiting van Het Polderland vast te houden aan variant 1, door Het Polderland te ontsluiten via de Boterbloem- en de Pinksterbloemstraat.

Het ontsluiten via de Tiendweg brengt dusdanige opgaven met zich mee die qua kosten niet opwegen tegen de kosten die bij variant 1 gemaakt zouden worden. Ook qua verkeersveiligheid geldt bij een ontsluiting via de Tiendweg dat de fietser op de Tiendweg onder druk komt te staan. Dat kan met een herinrichting opgevangen worden, maar nooit volledig weggenomen worden.

Verder heeft een ontsluiting via de Tiendweg het meeste effect wanneer alleen via de Tiendweg ontsloten wordt. Variant 3 wordt daarom afgeraden. In deze variant ontstaan de meeste aandachtspunten.

8
Bijlagen

Bijlage 1: TomTom Move analyse naar Florastraat-Noord, periode 01-03-2025 t/m 28-2-2026



Bijlage 2: TomTom Move analyse naar Florastraat-Zuid, periode 01-03-2025 t/m 28-2-2026

