

Notitie / Memo

 Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

Aan: Gemeente Hoeksche Waard
Van: RS en RR
Datum: 14 augustus 2025
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BK1377-RHD-ME-2
Classificatie: Projectgerelateerd
Gecontroleerd door RB

Onderwerp: Analyse verkeersdruk Numansdorp

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In het kader van de tracéstudie naar de westelijke ontsluitingsroute van Numansdorp heeft  diverse varianten onderzocht met het gemeentelijke verkeersmodel Hoeksche Waard. Het doel van deze memo is om te reflecteren op de bevindingen, raakvlakken en afhankelijkheden en eventuele vervolgstappen.

De nieuwe westelijke ontsluiting heeft twee primaire doelen:

- De ontsluiting van nieuwbouwlocatie Molenpolder (1.500 woningen) met de N487 / A29;
- Het ontlasten van de centrale as in Numansdorp. Door middel van een raadsbesluit is een grenswaarde vastgesteld van maximaal 6.300 mvt/etmaal.

Naast de tracéstudie laat de gemeente in beeld brengen hoe de toekomstige verkeersstructuur van Numansdorp eruit ziet en hoe de verschillende ontwikkelingen (ruimtelijk en infrastructuur) met elkaar samenhangen qua fasering. Dit onderzoek, uitgevoerd door , wordt in het najaar van 2025 afgerond. Daar waar de tracéstudie van  raakt aan het onderzoek zal dit, voor zover bekend, worden benoemd.

1.2 Overzicht varianten

De varianten in Tabel 1-1 zijn iteratief tot stand gekomen. In de eerste iteratie is de huidige en autonome situatie geanalyseerd en zijn de drie tracévarianten uit Figuur 1-1 doorgerekend. Vanuit de voorlopige inzichten blijkt dat tracé 2 en 3 het meeste bij te dragen aan de eerder genoemde doelen. Om ongewenste effecten uit deze variant te mitigeren zijn, op basis van tracévariant 3, in een 2^e en 3^e iteratie diverse subvarianten onderzocht. Deze worden in hoofdstuk 2 nader toegelicht.

Tabel 1-1: overzicht varianten verkeerskundige analyse Numansdorp

Variant / scenario	Toelichting
Huidige situatie	Basisjaar 2018
Autonome situatie (met Molenpolder)	Een situatie zonder westelijke ontsluitingsroute, maar met 1.500 woningen in Molenpolder
Autonome situatie (zonder Molenpolder)	Een situatie zonder westelijke ontsluitingsroute en zonder nieuwbouw in Molenpolder

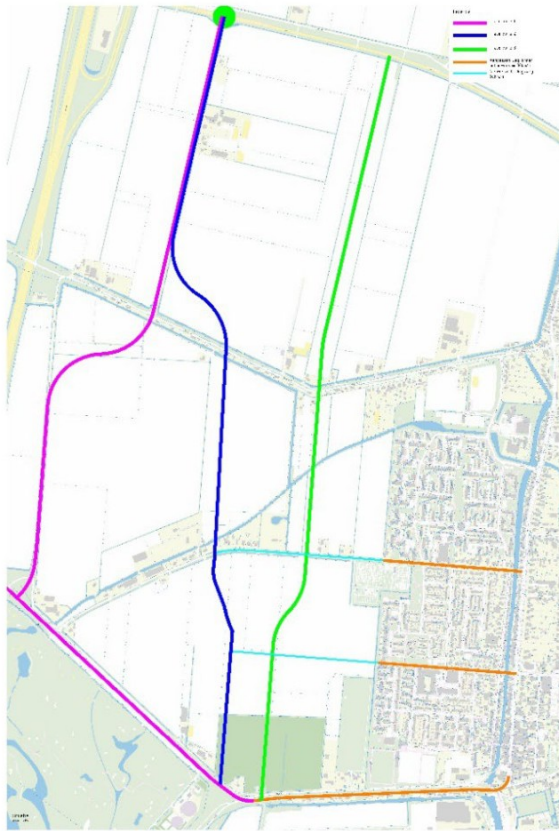


Variant / scenario	Toelichting
Tracévariant 1	Molenpolder ontsluit via bestaand tracé Molendijk, Derde Dwarsweg en Volgerlandseweg naar N487
Tracévariant 2	Molenpolder ontsluit via een nieuw tracé naar Volgerlandseweg en N487 en krijgt twee inpridders vanaf de Vlielandstraat en Hallinxweg
Tracévariant 2 met éénrichtingsverkeer	Molenpolder ontsluit via een nieuw tracé naar Volgerlandseweg en N487 en krijgt twee inpridders vanaf de Vlielandstraat en Hallinxweg. Op deze inpridders is éénrichtingsverkeer toegepast.
Tracévariant 3.1	Molenpolder ontsluit via een nieuw tracé langs Numansdorp met nieuwe (extra) aansluiting N487 en krijgt twee inpridders vanaf de Vlielandstraat en Hallinxweg.
Tracévariant 3.1 met éénrichtingsverkeer	Molenpolder ontsluit via een nieuw tracé langs Numansdorp met nieuwe (extra) aansluiting N487 en krijgt twee inpridders vanaf de Vlielandstraat en Hallinxweg. Op deze inpridders is éénrichtingsverkeer toegepast.
Tracévariant 3.2	Molenpolder ontsluit via een nieuw tracé (met twee inpridders vanaf de Vlielandstraat en Hallinxweg) langs Numansdorp met nieuwe aansluiting N487 en afsluiten bestaande aansluiting Volgerlandseweg. Daarbij wordt de parallelweg aan de noordzijde van de N487 aangesloten op de nieuwe aansluiting.
Tracévariant 3.3	Molenpolder ontsluit via een nieuw tracé (met twee inpridders vanaf de Vlielandstraat en Hallinxweg) langs Numansdorp met nieuwe aansluiting N487 en afsluiten bestaande aansluiting Volgerlandseweg. De Bomenbuurt wordt van de Vlielandstraat afgesloten door middel van een knip voor gemotoriseerd verkeer op Ribesstraat, Bernhardstraat en Groeneweg.

1.3 Leeswijzer

Deze memo is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 betreft een vergelijking van de drie tracévarianten in relatie tot de verkeersdruk op de belangrijkste ontsluitingswegen in het dorp;
- Hoofdstuk 3 gaat in op de inrichting van de twee inpridders naar de westelijke ontsluitingsroute en reflecteert middels een gevoeligheidsanalyse op een aantal ruimtelijke ontwikkelingen in het dorp.



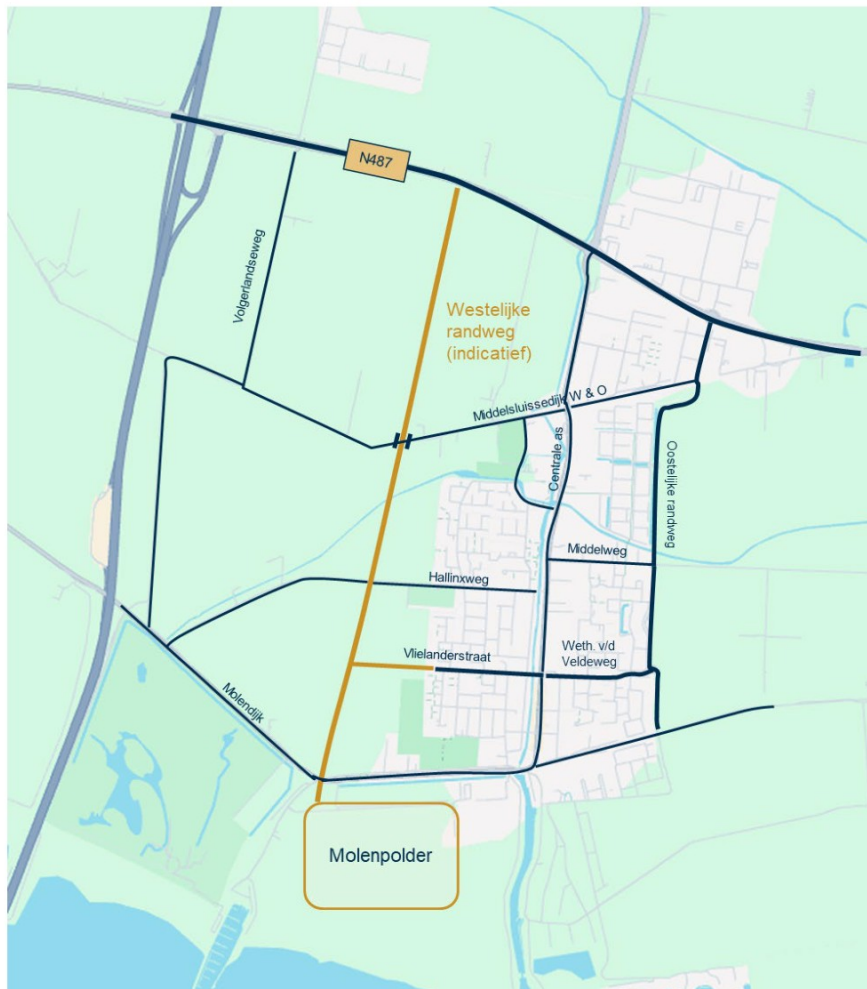
Figuur 1.1: tracévarianten westelijke ontsluitingsroute

2 Vergelijking varianten

2.1 Hoofdverkeersstructuur Numansdorp

In overleg met de gemeente Hoeksche Waard is de hoofdverkeerstructuur van Numansdorp in 2040 in het verkeersmodel verwerkt. De aanpassingen ten opzichte van het oorspronkelijke verkeersmodel hebben met name betrekking op de snelheidsregimes in het dorp. De gemeente is immers voornemens om veel wegen af te waarderen naar een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (ook wel: GOW30) en de Fortlaan te knippen voor autoverkeer. De hoofdverkeerstructuur is weergegeven in Figuur 2-1. De belangrijkste ontsluitingswegen zijn:

- De centrale as (Rijksweg en Burgemeester de Zeeuwstraat als GOW30);
- Oostelijke Randweg (blijft GOW50);
- Westelijke Ontsluitingsroute (onderwerp van voorliggende studie, GOW60);
- De inprickers:
 - Vlielandersstraat (nu nog een doodlopende GOW50);
 - Wethouder van der Veldenweg (nu nog een GOW50);
 - Hallinxweg (nu nog een ETW30);
 - Middelweg (blijft een ETW30);
 - Middelsluisdijk Westzijde tussen de centrale as en de komgrens (wordt een ETW30);
 - Middelsluisdijk Oostzijde (wordt een ETW30).

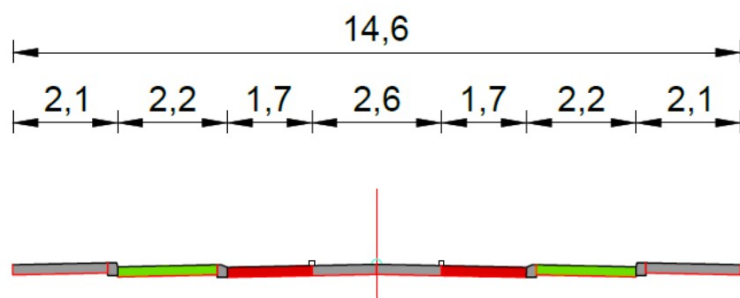


Figuur 2.1: hoofdverkeerstructuur Numansdorp in 2040

2.2 Grenswaarden per wegvak

Om de verkeersdruk op de centrale as te verminderen heeft de gemeenteraad van Hoeksche Waard een maximale grenswaarde van 6.300 mvt/etmaal middels een raadsbesluit vastgesteld. Op basis deze grenswaarde wordt beoordeeld in welke mate de varianten bijdragen aan het ontlasten van de centrale as (een van de doelstellingen van het project).

Ook voor andere wegvakken is een maximale grenswaarde ingesteld. De grenswaarden zijn een hulpmiddel om inzicht te krijgen in mogelijke knelpunten en zijn geen absolute waarheid. De maximale capaciteit van een weg hangt immers af van verschillende factoren zoals de aanliggende functies, de inrichting, het aantal zijwegen etc. De grenswaarden zijn gebaseerd op de huidige (of beoogde) wegkenmerken en verkeerskundige ontwerprichtlijnen van het CROW. Met name de positie van de fietser is hier van belang. Op locaties met vrijliggende fietsvoorzieningen worden in verband met verkeersveiligheid hogere verkeersintensiteiten geaccepteerd dan op locaties waar fietsers geen eigen infrastructuur hebben. Voor de nieuwe wegcategorie GOW30 zijn nog geen ontwerprichtlijnen vastgesteld, maar is wel een handreiking beschikbaar. De handreiking hanteert een maximale intensiteit van 6.000 mvt/etmaal op een GOW30 profiel zoals weergegeven in Figuur 2-2. Dit profiel geldt als uitgangspunt voor deze studie voor de toekomstige inrichting van GOW30 wegen in Numansdorp. De gemeente heeft aangegeven dat zij een vergelijkbaar profiel aanhoudt voor de beoogde herinrichting van de centrale as.



Figuur 2.2: smal GOW30 profiel van 6 meter met smalle rijloper en fietsstroken, excl. groen (of parkeren) en voetgangersvoorzieningen

Op basis van Figuur 2-3 kan een inschatting worden gemaakt wat een acceptabele intensiteit is in een situatie met gemengd verkeer, fietsstroken of fietspaden per snelheidsregime. Bij het instellen van de maximale grenswaarde is per wegvak rekening gehouden met de (beoogde) inrichting van de weg en de plek van de weg in het fietsnetwerk. De grenswaarden per wegvak worden in de volgende paragraaf gepresenteerd.

Weg- categorie	Maximumsnelheid gemotoriseerd verkeer (km/h)	Intensiteit gemotoriseerd verkeer (mvt/etm)	Fietsnetwerkcategorie		
			Basisstructuur (I _{fiets} < 750/etm)	Hoofd fietsnetwerk (I _{fiets} 500-2.500/etm)	Snelle fietsroute (I _{fiets} > 2.000/etm)
Erf- toegangsweg	stapvoets of 30	< 2.500	gemengd verkeer	gemengd verkeer of fietsstraat	fietsstraat (met voorrang)
		2.000-5.000		gemengd verkeer of fietsstrook	fietspad of fietsstrook (met voorrang)
		> 4.000		fietsstrook of fietspad	
Gebieds- ontsluitingsweg	50	2x1 rijstrook		fietspad	
		2x2 rijstroken			
	70	niet relevant			
				fiets-/bromfietspad	

Wegcategorie	Maximumsnelheid gemotoriseerd verkeer (km/h)	Intensiteit gemotoriseerd verkeer (mvt/etm)	Fietsnetwerkcategorie	
			Basisstructuur	Hoofd fietsnetwerk of snelle fietsroute (I _{fiets} > 500/etm)
Erf- toegangsweg	60 (of 30)	< 2.500	gemengd verkeer	fietsstraat als I _{auto} < I _{fiets} ; fietspad of gemengd als I _{auto} > I _{fiets}
		2.000-3.000		fietspad, eventueel fietsstroken
		> 3000		fietspad
Gebieds- ontsluitingsweg	80	niet relevant		fiets-/bromfietspad

Figuur 2.3: richtlijnen CROW voor fietsvoorzieningen binnen de bebouwde kom (boven) en buiten de bebouwde kom (onder) (Ontwerpwijzer Fietsverkeer)

2.3 Vergelijking tracévarianten

In Tabel 2-1 staan de intensiteiten per etmaal per situatie gepresenteerd. Uit de tabel kan het volgende worden opgemaakt:

- Er is sprake van een grote toename van het autoverkeer tussen 2040 en de huidige situatie. Bij ontwikkeling van Molenpolder zonder westelijke ontsluitingsroute neemt de verkeersdruk op de Volgerlandseweg en Molendijk significant toe;
- Alle tracévarianten zorgen voor een goede ontsluiting van de nieuwbouwwontwikkeling Molenpolder;
- Tracévariant 1 onttrekt in beperkte mate verkeer van de centrale as en draagt hiermee onvoldoende bij aan de projectdoelstelling om de verkeersdruk op de centrale as te verminderen. De analyse hierna gaat daarom alleen in op de verschillen tussen variant 2 en 3;



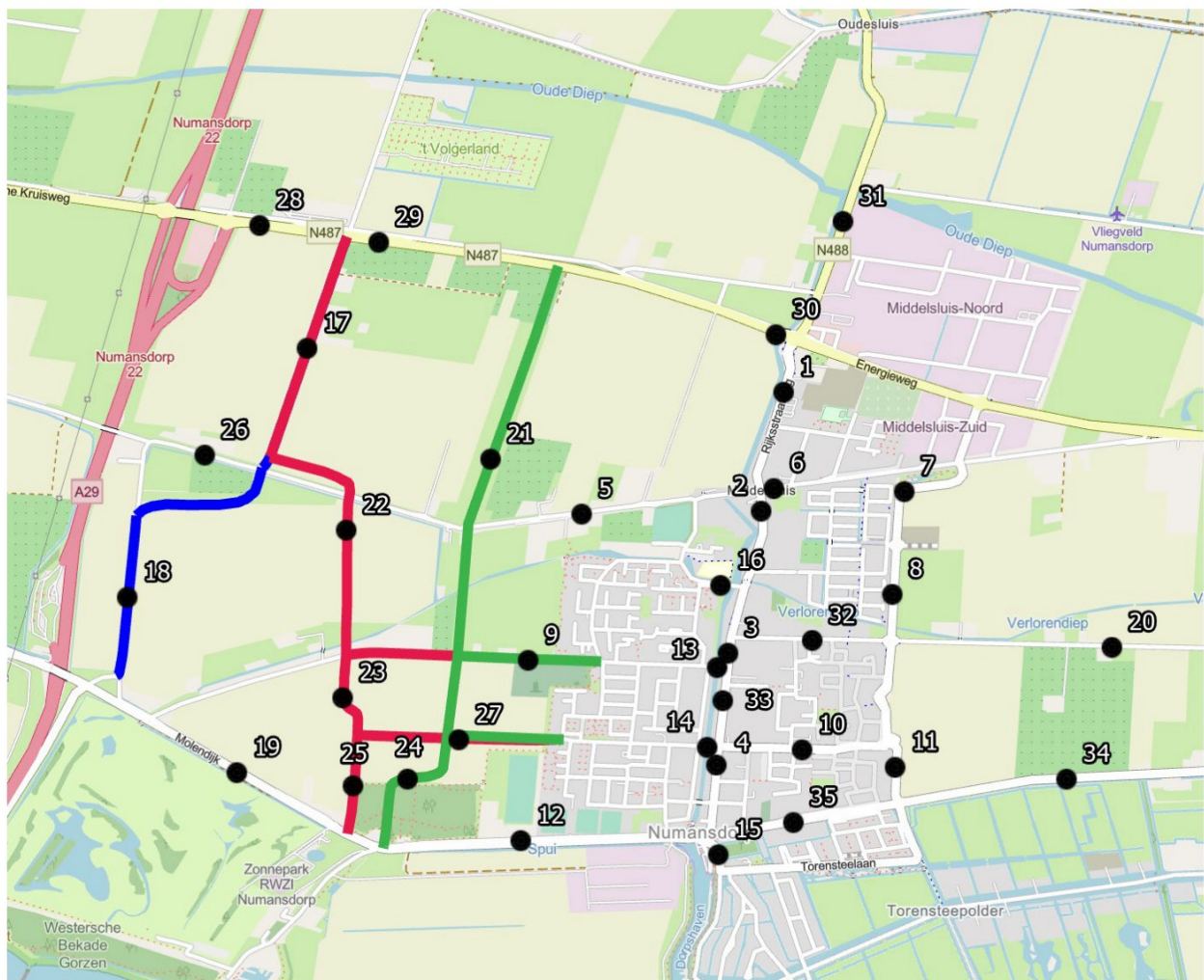
- Tracévariant 2 en 3 hebben een groot positief effect op de verkeersdruk op de centrale as. De intensiteiten zijn lager dan de gestelde grenswaarde van 6.300 mvt/etmaal. Tracévariant 3 trekt iets meer verkeer weg van de centrale as dan variant 2, maar het verschil is relatief beperkt;
- Bij tracévariant 2 en 3 neemt de verkeersdruk op de Vlielandstraat en Wethouder van der Veldenweg toe tot meer dan 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij tracévariant 3 ter hoogte van de Plus bedraagt de etmaalintensiteit bijna 7.000 mvt/etmaal. Hiermee lijkt de opgave te zijn verplaatst van de centrale as naar de inpridders: bij beide varianten worden dit de drukste wegen binnen het dorp. Beide wegen zijn hier niet op ingericht;
- Bij tracévariant 2 neemt de verkeersdruk op de Volgerlandseweg sterk toe. De combinatie gemotoriseerd verkeer (60 km/uur) met fietsers op de rijbaan is een autonoom knelpunt dat in variant 2 toeneemt. Aanvullende maatregelen zoals een vrijliggend fietspad zijn nodig om de capaciteit van de weg te vergroten en verkeersveiligheid te borgen;
- De oostelijke randweg wordt relatief weinig benut. Op deze weg zit restcapaciteit. Ook op de Hallinxweg zit restcapaciteit. In navolgende analyse wordt ingegaan wat er mogelijk is om de verkeersdruk in het dorp te verdelen.

Tabel 2-1: motorvoertuigen per etmaal per situatie

Nr.	Straatnaam	Streefwaarde	2018	2040 REF	2040 variant 1	2040 variant 2	2040 variant 3.1
1	Rijksstraatweg	6.300	9.400	9.000	9.500	6.000	5.400
2	Burg De Zeeuwstraat	6.300	8.100	7.100	7.100	4.600	4.100
3	Burg De Zeeuwstraat	6.300	7.100	6.100	6.300	3.700	3.400
4	Burg De Zeeuwstraat	6.300	2.700	2.400	2.600	1.900	1.900
5	Middelsluissedijk Wz	4.000	1.400	1.100	400	1.100	1.100
6	Middelsluissedijk Oz	4.000	1.200	600	600	600	600
7	Oostelijke Randweg	10.000	3.900	8.200	8.100	7.800	7.600
8	Oostelijke Randweg	10.000	1.200	5.400	5.400	5.100	4.900
9	Hallinxweg bubeko	6.000	900	2.500	3.300	2.600	3.100
10	Weth. Van Der Veldenweg	6.000	4.300	5.400	5.400	5.900	6.300
11	Torensteelaan	10.000	400	5.800	5.900	6.000	6.300
12	Molendijk	6.000	1.300	3.100	2.300	900	400
13	Hallinxweg bibeko	4.000	1.200	2.100	2.400	1.900	2.300
14	Vlielandstraat	6.000	4.300	5.100	5.000	6.100	6.600
15	Fortlaan	0	1.000	0	0	0	0
16	Burg Henrylaan	4.000	1.000	1.100	1.000	1.000	800
17a	Volgerlandseweg (huidige situatie en tracé 3)	2.500	2.000	6.400			1.300
17b	Volgerlandseweg (onderdeel tracé 1 en 2)	15.000	2.000	6.400	6.900	10.600	
18a	Derde Dwarsweg (huidige situatie, tracé 2 en 3)	2.500	1.300	6.500		700	1.100
18b	Derde Dwarsweg (onderdeel tracé 1)	15.000	1.300	6.500	6.900		
19a	Molendijk (huidige situatie, tracé 2 en 3)	6.000	2.300	9.500		3.300	3.800
19b	Molendijk (onderdeel tracé 1)	15.000	2.300	9.500	9.400		
20	Middelweg bubeko	2.500	1.100	900	900	1.000	900
21	Tracé 3	15.000	0	0	0	0	10.400
22	Tracé 2	15.000	0	0	0	10.300	0



Nr.	Straatnaam	Streefwaarde	2018	2040 REF	2040 variant 1	2040 variant 2	2040 variant 3.1
23	Tracé 2	15.000	0	0	0	9.600	0
24	Tracé 3	15.000	0	0	0	0	8.600
25	Tracé 2	15.000	0	0	0	8.600	0
26	Middelsluissedijk Wz bubeko	4.000	1.900	5.700	400	700	500
27	Verlengde Vlielandersstraat	8.000	0	0	0	5.200	5.800
28	N487 bij A29	35.000	16.500	24.600	25.100	25.200	25.100
29	N487 bij Volgerlandseweg	35.000	12.700	17.200	17.400	14.000	22.200
30	N487 bij Rijksstraatweg	35.000	12.700	17.100	17.400	13.900	13.500
31	N488 ten noorden van N487	8.000	7.700	8.300	8.400	8.200	8.500
32	Middelweg bibeko	4.000	1.400	1.600	1.600	1.500	1.500
33	Burg. De Zeeuwstraat tussen Hallinxweg en Vlielandersstraat	6.300	6.300	5.600	5.700	3.000	2.900
34	Schuringsedijk bubeko	2.500	600	2.100	1.900	1.700	1.600
35	Schuringsedijk bibeko	2.500	600	1.200	900	800	400



Figuur 2.4: locatie thermometerpunten bij Tabel 2-1

3 Verdeling verkeersdruk Numansdorp

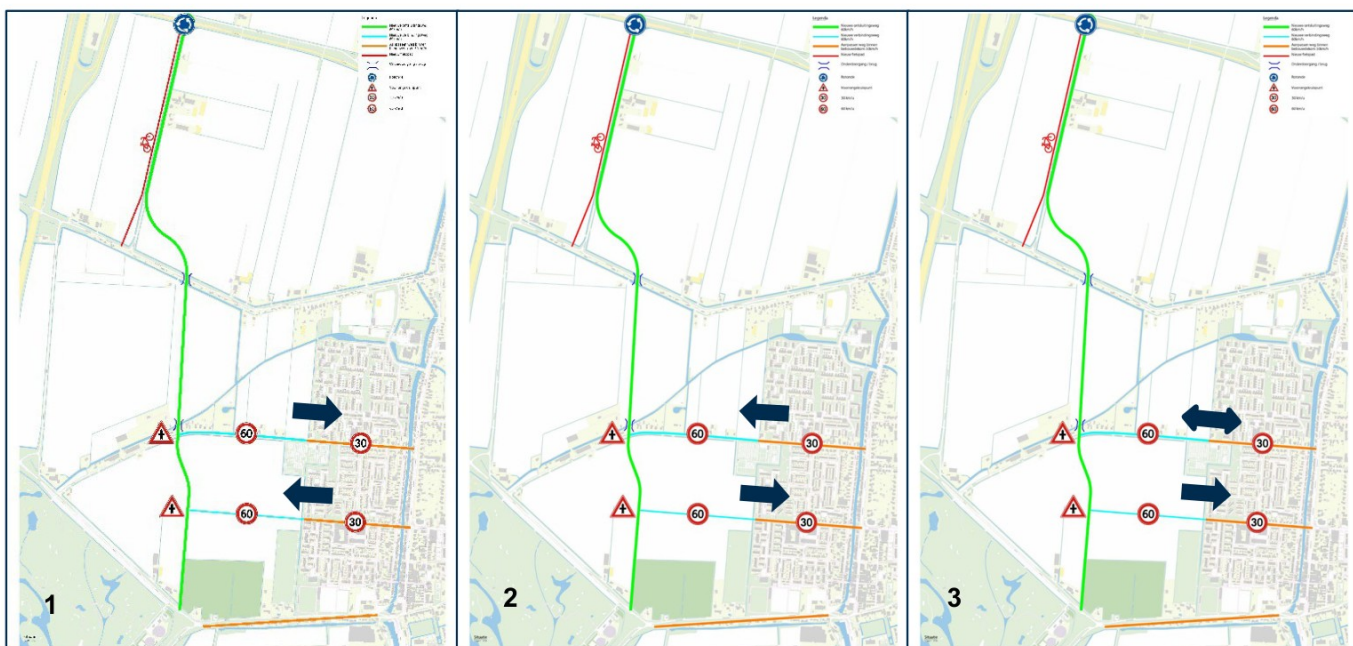
Uit de analyse blijkt dat de verkeersdruk op de inpridders naar de te realiseren westelijke ontsluitingsroute sterk toeneemt. De twee inpridders (Vlielandersstraat en in mindere mate Hallinxweg) trekken verkeer vanaf de centrale as naar de westelijke ontsluitingsroute en worden hiermee zelf (veel) drukker. De Vlielandersstraat wordt in beide varianten de drukste weg van het dorp. In overleg met de gemeente is daarom een nadere analyse uitgevoerd van oorzaken en mogelijke oplossingsrichtingen.

3.1 Éénrichtingsverkeer inpridders

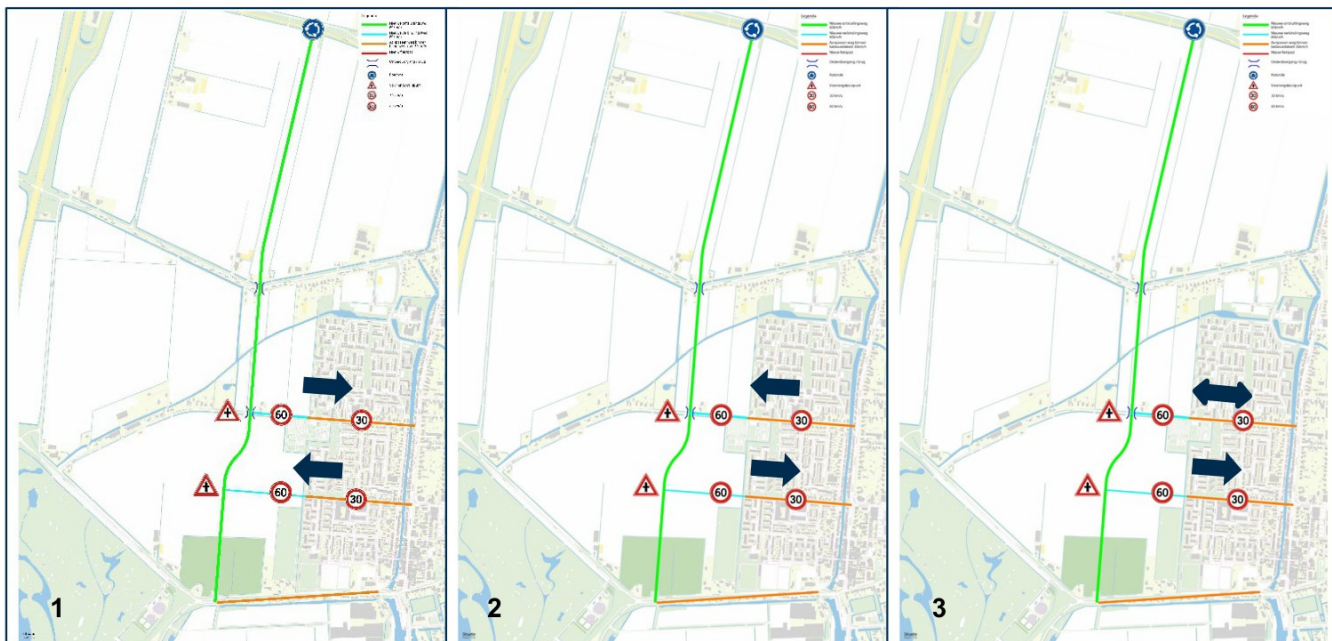
Op verzoek van de gemeente zijn de effecten van éénrichtingsverkeer op beide inpridders onderzocht. Voor zowel tracévariant 2 als 3.1 zijn verschillende varianten onderzocht met éénrichtingsverkeer op de Hallinxweg en Vlielandersstraat tussen de centrale as en de westelijke ontsluitingsroute. Per tracé zijn drie varianten onderzocht:

1. Vlielandersstraat éénrichtingsweg richting Numansdorp en Hallinxweg één richting het dorp uit;
2. Bovenstaande andersom; Vlielandersstraat éénrichtingsweg het dorp uit, Hallinxweg het dorp in;
3. Vlielandersstraat éénrichtingsverkeer richting Numansdorp en de Hallinxweg twee richtingen.

Onderstaande kaarten geven de verschillende varianten weer.



Figuur 3.1 Varianten éénrichtingsverkeer tracé 2



Figuur 3.2 Varianten éénrichtingsverkeer tracé 3.1

Tracé 2 met éénrichtingsverkeer

Uit de onderzoeksresultaten blijkt het volgende:

- Alle drie de varianten leveren extra verkeer op de Rijksstraatweg – Burgemeester de Zeeuwstraat op en conflicteren daarmee met de projectdoelstelling;
- Bij variant 2 en 3 nemen de intensiteiten op de Hallinxweg toe;
- Op de oost-west verbinding binnen de bebouwde kom (Vlielandersstraat en Wethouder van der Veldenweg) nemen de intensiteiten in alle drie de varianten af, waarbij de intensiteiten op Vlielandersstraat in hogere mate afnemen.
- Dit aandeel verkeer lijkt zich te verplaatsen naar de Hallinxweg en Molendijk (binnen de bebouwde kom), want deze wegvakken krijgen meer verkeer te verwerken in alle drie de varianten. Deze wegen zijn hier minder goed op ingericht;
- Op de westelijke ontsluitingsroute zelf nemen de verkeersintensiteiten af.

Tracé 3 met éénrichtingsverkeer

Uit de onderzoeksresultaten blijkt het volgende:

- Alle drie de varianten leveren extra verkeer op de Rijksstraatweg – Burgemeester de Zeeuwstraat op en conflicteren daarmee met de projectdoelstelling;
- De oostelijke randweg (Wethouder van der Veldenweg) krijgt meer verkeer te verwerken.
- Op de oost-west verbinding binnen de bebouwde kom (Vlielandersstraat en Wethouder van der Veldenweg) nemen de intensiteiten in alle drie de varianten af, waarbij de intensiteiten op Vlielandersstraat in hogere mate afnemen.
- Dit aandeel verkeer lijkt zich te verplaatsen naar de Hallinxweg en Molendijk (binnen de bebouwde kom), want deze wegvakken krijgen meer verkeer te verwerken in alle drie de varianten.
- Op de westelijke ontsluitingsroute zelf nemen de verkeersintensiteiten af.

De conclusie is dat de eenrichtingsvarianten geen bijdrage leveren aan het ontlasten van de centrale as.

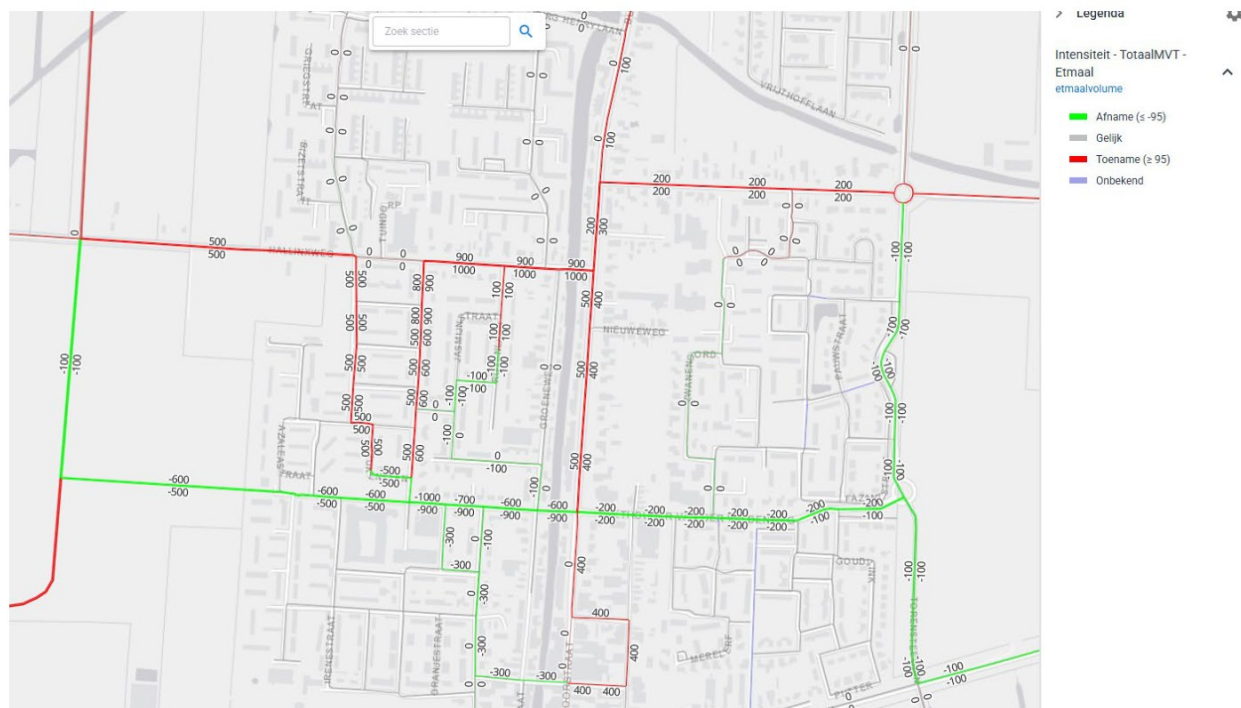
3.2 Knip Bomenbuurt van Vlielandersstraat

Ten noorden van de Vlielandersstraat ligt de Bomenbuurt. In variant 3.3 is onderzocht wat de effecten zijn om de verkeersdruk op de Vlielandersstraat te verminderen door de Bomenbuurt hiervan af te sluiten door middel van drie knips voor gemotoriseerd verkeer. De Bomenbuurt ontsluit in deze variant volledig via de Hallinxweg.

Het verschil ten opzichte variant 3.1 is op kaartbeeld weergegeven in Figuur 3-1. Hieruit blijkt:

- De verkeersdruk neemt op de Vlielandersstraat af met circa 1.900 mvt/etmaal naar 5.100 mvt/etmaal;
- De verkeersdruk op de Hallinxweg neemt toe met circa 1.900 mvt/etmaal naar 4.100 mvt/etmaal;
- De verkeersdruk op de Burgemeester de Zeeuwstraat (centrale as) neemt toe met circa 900 mvt/etmaal naar 3.800 mvt/etmaal.

Het knippen van de Bomenbuurt van de Vlielandersstraat heeft effect op de Vlielandersstraat, maar resulteert in een te hoge druk op de Hallinxweg binnen de bebouwde kom. Bovendien is het onduidelijk wat de ruimtelijke implicaties zijn van een dergelijke ingreep voor de interne wegenstructuur in de Bomenbuurt. Daarnaast ligt het voor de hand om (een deel van) de Bomenbuurt wel via de Vlielandersstraat te willen ontsluiten bij realisatie van de westelijke ontsluitingsroute, dit is immers de snelste route het dorp uit.



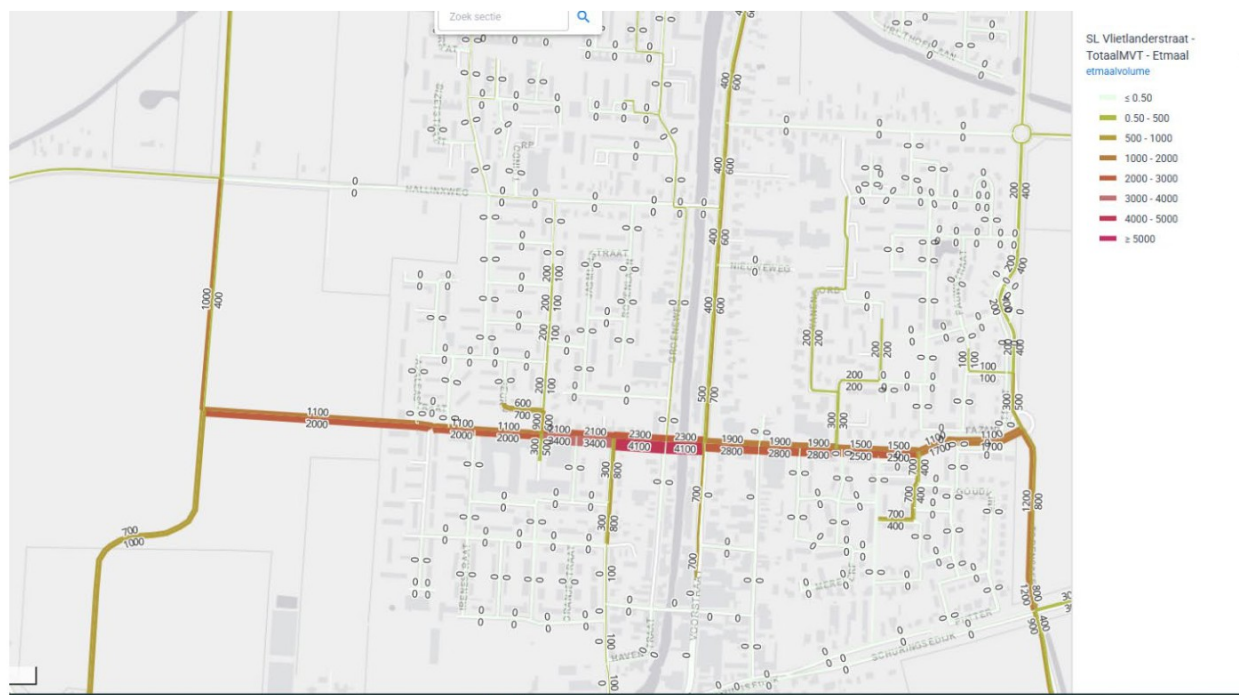
Figuur 3.3: verschilplot variant 3.3 (met knip) vs. variant 3.1 (zonder knip)

3.3 Doorgaand verkeer door de Vlielandersstraat

Met een selected link analyse (zie Figuur 3-2) is vervolgens inzichtelijk gemaakt waar het verkeer op de Vlielandersstraat vandaan komt. Hieruit komt duidelijk naar voren dat er een stevige relatie is met de Torensteepolder en Schuringsedijk: circa 2.000 motorvoertuigen per dag rijden door de Wethouder van der Veldenweg en Vlielandersstraat, waarvan een groot deel doorrijdt naar de westelijke ontsluitingsroute / N487 / A29. [redacted] heeft in overleg met de gemeente Hoeksche Waard en [redacted] op 18 juli '25



deze analyse gedeeld. Een mogelijke maatregel is het ontmoedigen van het doorgaande autoverkeer vanaf de oostelijke ontsluitingsroute naar de westelijke ontsluitingsroute en vice versa. Een dergelijke oplossingsrichting raakt aan de verkeersstructuur in het dorp en de bereikbaarheid van voorzieningen en zal daarom in de bredere verkeersstudie naar Numansdorp een plek moeten krijgen.



Figuur 3.4: selected link analyse Vlielandersstraat (vlakbij centrale as) in tracévariant 3a

3.4 Gevoeligheidsanalyse nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

De gemeente heeft tijdens het onderzoek aangegeven dat er drie mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen zijn die van invloed kunnen zijn op het verkeersbeeld in het dorp:

1. Dit betreft ten eerste de mogelijk uitbreiding van de supermarkt Plus aan de Vlielandersstraat met 485 m² bvo. De gemeente heeft aangegeven dat dit neerkomt op circa 650 extra motorvoertuigen per dag waarvan 55 procent via de centrale as naar de Rijksstraatweg gaat waar het aandeel nog 50 procent is. Voor het overige verkeer zijn de volgende aannames gedaan: 25 procent komt vanaf de Westelijke Ontsluitingsroute en 20 procent komt vanaf de Wethouder van der Veldenweg.
2. Daarnaast is er sprake van een uitbreiding en het verplaatsen van het zwembad naar de Meestooftaan. De effecten hiervan zijn door [redacted] onderzocht¹. Het oude zwembad genereerde circa 110 mvt/etmaal. Het nieuwe complex gaat circa 260 mvt/etmaal genereren, maar op een andere locatie in het dorp. Een nadere analyse van de herkomstbestemmingsrelaties is in het betreffende rapport te raadplegen.
3. Tot slot heeft de gemeente ook aangegeven dat er een extra woningbouwambitie is van 65 woningen in de Bomenbuurt. Numansdorp heeft een stedelijkheidsgraad van 'weinig stedelijk' volgens het CBS. Met behulp van de CROW richtlijnen (woonmilieu centrum-dorps) wordt uitgegaan van een gemiddelde verkeersgeneratie. Dit komt neer op een gemiddelde verkeersgeneratie van 7 ritten per werkdag per woning. De voorgenomen ontwikkeling zorgt voor een toename van circa 455 ritten per werkdag. De voorgenomen ontwikkeling grenst aan de Vlielandersstraat. De aanname is daarom dat:

¹ Zwembad Meestooftaan Numansdorp, kenmerk 016575.20250106.R1.03

- a. 80 procent van het verkeer via de Vlielandersstraat ontsluit waarvan 60 procent richting de Westelijke Onsluitingsroute gaat en 20 procent richting de centrale as. Vanuit daar gaat 10 procent naar de Wethouder van der Veldenweg en 10 procent slaat af naar de Burgemeester de Zeeuwstraat. Ter hoogte van de Rijksstraatweg is het aandeel nog 5 procent.
- b. 20 procent van het verkeer via de Hallinxweg ontsluit waarvan 10 procent richting de westelijke onsluitingsroute en 10 procent naar de centrale as.

De hiervoor genoemde ontwikkelingen zijn nog niet verwerkt in het verkeersmodel. Op basis van individuele studies zijn de effecten per variant wel globaal bekend. Hierna volgt in Tabel 3-1 een samenvatting van de effecten van de ontwikkelingen in relatie tot tracévariant 3a. Er is een selectie gemaakt van de wegvakken waar sprake is van een grote toe- of afname of waar een knelpunt dreigt.

Tabel 3-1: gevoeligheidsanalyse extra ruimtelijke ontwikkelingen (mvt/etmaal)

Wegvak	Streefwaarde	2040 Referentie	Tracévariant 3a	Uitbreiding supermarkt	Uitbreiding zwembad	Extra woningen	Variant 3a incl. ontwikkeling
Planontwikkeling				+ 650	+ 150	+ 455	
Vlielandersstraat tussen supermarkt en centrale as	6.000	5.100	6.600	+360	- 50	+90	7.000
Centrale as tussen Vlielandersstraat en Burg. Henrylaan	6.300	6.100	3.400	+325	+ 10	+90	3.800
Wet. v/d Veldenweg	6.000	5.400	6.300	+ 130	+ 0	+50	6.500
Middelsluisdijk WZ		1.400	700	+ 0	+100	+0	800
Rijksstraatweg bij N487	6.300	9.000	5.400	+ 30	+ 80	+50	5.600

Uit voorgaande tabel kan worden opgemaakt dat zonder aanvullende maatregelen de opgave op de Vlielandersstraat met voorgenomen extra ruimtelijke ontwikkelingen alleen maar groter wordt. Ook op de Wethouder van der Veldenweg (oost-west verbinding) neemt de intensiteit toe. Dit wordt vooral veroorzaakt door de uitbreiding van de supermarkt. De uitbreiding van het zwembad heeft geen invloed op het verkeersbeeld op de geanalyseerde ontsluitingswegen in geval van tracé 3.1.

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen