



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

N35 Nijverdal - Wierden

Deelrapport verkeer t.b.v. MER en OTB

Datum	2 november 2017
Status	definitief

Inhoud

Samenvatting 7

1 Inleiding 9

1.1 OTB/MER N35 Nijverdal - Wierden 9

1.2 Opbouw rapport 11

2 Algemene uitgangspunten 12

2.1 Gehanteerde verkeersmodel 12

2.2 Gebruikte indicatoren 12

3 Projectspecifieke uitgangspunten 13

3.1 Gehanteerde beleidsinstellingen 13

3.2 Ruimtelijke ontwikkelingen 13

3.3 Ontwikkelingen infrastructuur, implementatie in verkeersmodel 13

3.3.1 Huidige situatie 13

3.3.2 Situatie in 2030 zonder project 13

3.3.3 Situatie in 2030 met project 14

3.3.4 Projectspecifieke indicatoren 14

3.3.5 Gebruik ander verkeersmodel 14

3.3.6 Studiegebied 15

4 Verkeersgegevens 16

4.1 Verkeersgegevens huidige situatie 16

4.1.1 Verkeersintensiteit en ontwikkeling verkeersprestatie 16

4.1.2 Benutting wegennet in de spitsen 18

4.1.3 Verkeersontwikkelingen tot 2016 20

4.2 Verkeersgegevens 2030 situatie zonder project 21

4.2.1 Verkeersintensiteit en ontwikkeling verkeersprestatie 21

4.2.2 Rijsnelheid in de spits 23

4.2.3 Benutting wegennet in de spits 24

4.2.4 Ontwikkeling congestie 26

4.3 Verkeersgegevens 2030 in situatie met project 27

4.3.1 Verkeersintensiteit en ontwikkeling verkeersprestatie 27

4.3.2 Rijsnelheid in de spits 30

4.3.3 Benutting wegennet in de spits 31

4.3.4 Ontwikkeling congestie 33

4.4 Conclusies verkeerskundige effecten 33

5 Verrijking verkeersgegevens 35

Bijlage 1 Beschrijving gehanteerde verkeersmodel 37

Bijlage 2 Beleidsinstellingen 41

Bijlage 3 Verrijkte verkeerscijfers 53

3.1 Verkeerscijfers 54

3.2 Verkeerscijfers ten behoeve van geluidsonderzoek 57

3.3 Verkeerscijfers ten behoeve van luchtonderzoek en natuuronderzoek 61

Samenvatting

De N35 tussen Zwolle en Almelo is onderdeel van het hoofdwegennet. Het Rijk heeft in de Mobiliteitsaanpak de ambitie uitgesproken om op termijn de N35 te laten functioneren als een regionale stroom-weg (maximumsnelheid 100 km/h). De regio wil de hele N35 opwaarderen naar een regionale stroomweg met 2x2 rijstroken, ongelijkvloerse aansluitingen en een maximum snelheid van 100 km/h. Het Rijk kan zich vinden in deze ambitie.

Op basis van de probleemanalyse en de in de Aanvangsbeslissing opgenomen ambities gelden voor de N35 Nijverdal - Wierden de volgende doelstellingen:

- Verbeteren doorstroming/bereikbaarheid.
- Verbeteren verkeersveiligheid.

Voor de opwaardering van de N35 is voor de planuitwerking een verkeerskundige analyse nodig. Deze analyse is uitgevoerd met behulp van het NRM Oost. Voor de analyse is gebruik gemaakt van modelberekeningen van de situatie zonder project en de situatie met project in zichtjaar 2030 met het omgevingsscenario Hoog.

De indicatoren waar naar gekeken is zijn:

- Verkeersintensiteit en ontwikkeling verkeersprestatie, als indicatoren voor de drukte op de weg (het aantal voertuigen respectievelijk de voertuigkilometers per etmaal).
- Rijsnelheid in de spits, als indicator voor de lokale kwaliteit van de verkeersafwikkeling (werkelijke rijsnelheid in de spits).
- Benutting wegennet in de spits, als indicator voor de mate waarin de capaciteit op het wegennet wordt benut (de verhouding tussen de verkeersintensiteit en de capaciteit van het wegennet in de spits).
- Ontwikkeling congestie, als indicator voor de omvang van het probleem (het aantal voertuigverliesuren per etmaal).

De resultaten laten zien dat de opwaardering van de N35 van 2x1 80km/u naar 2x2 100 km/u een positief effect heeft. We zien het volgende verkeerskundige effecten:

- De verkeersintensiteit (mvtg) en de verkeersprestatie (vtgkm) gaan omhoog. De verkeersprestatie op etmaalbasis in het studiegebied neemt met 4% toe. Op het hoofdwegennet met 7%, op het onderliggend wegennet met 1%. Dit wordt veroorzaakt door het kiezen van andere routes, andere vervoerwijzen en andere reisbestemmingen.
- De rijsnelheid in de spitsen laat een verbetering zien. In de situatie zonder project ligt de gemiddelde snelheid veelal tussen de 50 en 75km/u, terwijl dat in de situatie met project voor een belangrijk deel hoger ligt. Alleen ten westen van Nijverdal treedt geen verbetering op, doordat hier de bestaande verkeerssituatie gehandhaafd blijft.
- De I/C verhouding in de situatie zonder project laat zien dat een belangrijk deel van de N35 waarden tussen 0,8 en 0,9 ligt in de ochtendspits en tussen 0,9 en 1,0 in de avondspits. In de situatie met project zijn de waarden kleiner dan 0,8. Dat betekent dat er sprake is van minder congestie.

- De I/C verhouding op het onderliggend wegennet in de situatie met project onder de 0,8 blijft net als in de situatie zonder project met uitzondering van het wegvak op de N350 richting Rijssen. Waar de I/C verhouding in de situatie met project tussen de 0,8 en 0,9 ligt, is de I/C-verhouding in de situatie met project net boven de 0,9;
- De ontwikkeling congestie uitgedrukt in voertuigverliesuren laat zien dat op het hoofdwegennet in het studiegebied een daling is te zien van ongeveer 4% voor een gemiddelde werkdag.

Betrouwbaarheid reistijden

De inschatting is dat de spreiding van de reistijd op de N35 beperkt is. Dat betekent dat de betrouwbaarheid van de reistijd op de N35 voldoende tot goed is. In de situatie met project gaan de vertragingen omlaag. Extra verstoringen nemen daardoor ook af. En daardoor neemt de betrouwbaarheid van de reistijden toe, hoewel dat relatief gezien beperkt blijft.

Robuustheid netwerk

De N35 is betrekkelijk robuust in zowel voor- als nasituatie. Er zijn in de nabije omgeving mogelijkheden om alternatieve routes te kiezen (zij het dat deze wel een langere afstand en reistijd met zich meebrengen). Voorbeelden zijn A50/A1 of N322/N350 voor meer lokaal/regionaal verkeer. Daarnaast zijn er voor het personenvervoer ook alternatieven in de vorm van de spoorverbinding Zwolle – Almelo. Deze verbinding loopt parallel aan de N35. De situatie met project biedt een verbetering van het netwerk, onder meer door extra capaciteit. Echter, de robuustheid van het netwerk zal er beperkt door veranderen.

1 Inleiding

In dit rapport vindt u een beschrijving van de gehanteerde uitgangspunten bij het maken van de verkeersprognoses voor het OTB/MER N35 Nijverdal - Wierden, evenals de verkeersgegevens zelf.

In dit inleidende hoofdstuk is een beschrijving van het project OTB/MER N35 Nijverdal - Wierden opgenomen, voor zover die voor het maken van verkeersprognoses van belang is, evenals een beschrijving van de opbouw van dit rapport.

1.1 OTB/MER N35 Nijverdal - Wierden

Ten behoeve van een volwaardige schakel tussen de stedelijke-economische centra Zwolle – Kampen en Twente heeft het Rijk in de Mobiliteitsaanpak de ambitie uitgesproken om op termijn de N35 te laten functioneren als een regionale stroomweg (maximum toegestane snelheid 100 km/uur). Hierbij is de ambitie de weg op te waarderen naar twee rijbanen met twee rijstroken en met ongelijkvloerse aansluitingen. Tussen Nijverdal en Wierden is de weg nog niet als zodanig ingericht. Momenteel is de weg ingericht als een gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur, met één rijbaan met twee rijstroken (geen fysieke rijbaanscheiding) en gelijkvloerse kruispunten en oversteken. De komende jaren zal de hoeveelheid verkeer toenemen waardoor de verkeersafwikkeling zal verslechteren en tijdens de spitsen zonder maatregelen vertraging zal ontstaan. De doelstelling is op de N35 Nijverdal – Wierden de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren.

In de periode 2011–2015 heeft het Rijk in samenwerking met de regionale overheden een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden voor de aanpassing van de N35 Nijverdal – Wierden. In de verkenning is een noordvariant (een bundeling van de N35 langs het spoor), vergeleken met een zuidvariant (een verbreding van de bestaande N35). Voor beide varianten is in Nijverdal zowel een gelijkvloerse oplossing (met twee gelijkvloerse aansluitingen) als een ongelijkvloerse oplossing (met één ongelijkvloerse kruising en één ongelijkvloerse aansluiting) onderzocht. Op basis van de verkenning heeft de minister in maart 2015 in nauw overleg met de regionale overheden een voorkeursalternatief vastgesteld voor de N35 Nijverdal-Wierden. Dit betreft de noordvariant met bij Nijverdal een ongelijkvloerse kruising en een ongelijkvloerse aansluiting. Deze keuze is in september 2015 gepubliceerd in de Kennisgeving over het voornemen om een MER op te stellen. Gelijktijdig met het opstellen van het MER is het OTB opgesteld.

De scope van het voorkeursalternatief dat is uitgewerkt in het OTB/MER, is globaal in de figuur op de volgende pagina aangeduid.

Figuur 1.1: Voorkeursalternatief ter uitwerking in het OTB/MER



Het voorkeursalternatief betreft een autoweg met twee rijbanen met twee rijstroken en een maximum toegestane snelheid van 100 km/uur. Het traject krijgt twee aansluitingen: de ongelijkvloerse Haarlemmermeeraansluiting Nijverdal-Oost/ 't Lochter (bij de Burgemeester H. Boersingel) in Nijverdal en de ongelijkvloerse Haarlemmermeeraansluiting Wierden-West bij Wierden. Daarnaast kruist de N35 de Baron van Sternbachlaan in Nijverdal ongelijkvloers.

In het project wordt het ecoduct uit het Meerjarenprogramma Ontsnippering tussen het Wierdense Veld en het Notterveld meegenomen. Het ecoduct kruist onder andere de N35 en de spoorlijn Zwolle-Almelo. De bestaande gelijkvloerse kruispunten van de N35 met de Schapendijk/ Westerveenweg en de Nottermorsweg/ Vossenbosweg worden vervangen door nieuwe tunnels onder de N35 die aansluiten op de bestaande tunnels onder het spoor. In het OTB/MER worden (indien relevant) tevens de saneringsmaatregelen vanuit het Meerjarenprogramma Geluidsanering meegenomen.

Aan de westzijde sluit het tracé ter hoogte van km 34,8 aan op het Combiplan Nijverdal met twee rijbanen met één rijstrook en een maximum toegestane snelheid van 80 km/uur. Het tracé loopt ten oosten van het ecoduct zo dicht mogelijk langs de spoorlijn Zwolle-Almelo. Vanaf het waterwingebied Wierden buigt het tracé af naar het tracé van de bestaande N35 en volgt dit tracé tot aan de aansluiting Wierden. Aan de oostzijde sluit het tracé bij de bestaande aansluiting Wierden ter hoogte van km 42,6 aan op de bestaande A35.

In de omgeving van de N35 Nijverdal – Wierden spelen andere ontwikkelingen. Het project heeft onder andere raakvlakken met de aanpassing van het waterwingebied en de realisatie van fietsnelweg F35. Deze beide ontwikkelingen vallen buiten de scope van de aanpassing van de N35 Nijverdal – Wierden en doorlopen hun eigen procedures.

Het voorkeursalternatief voor de N35 Nijverdal - Wierden is in het OTB/MER nader uitgewerkt. Hierbij zijn de effecten van de aanpassingen aan de weg onderzocht en zijn de exacte aanpassingen aan de weg met de benodigde mitigerende en compenserende maatregelen beschreven.

1.2 Opbouw rapport

De voorliggende rapportage gaat in op het aspect Verkeer ten behoeve van het MER en OTB N35 Nijverdal – Wierden. Het rapport is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 beschrijft de algemene uitgangspunten bij het maken van de verkeersprognoses. Hoofdstuk 3 beschrijft de projectspecifieke uitgangspunten bij het maken van de verkeersprognoses. In hoofdstuk 4 zijn de verkeersgegevens voor het OTB/MER N35 Nijverdal - Wierden opgenomen, evenals een beschrijving van de verkeerskundige effecten op basis van deze verkeersgegevens. In hoofdstuk 5 is een toelichting op de zogenoemde verrijking van de verkeerscijfers voor de berekening van de effecten op geluid, lucht en natuur opgenomen.

2 Algemene uitgangspunten

Dit hoofdstuk beschrijft de algemene uitgangspunten bij het maken van de verkeersprognoses.

2.1 Gehanteerde verkeersmodel

Voor het maken van de verkeersprognoses is het Nederlands Regionaal Model (NRM) Landsdeel Oost 2016 gehanteerd. Een korte beschrijving van het NRM is opgenomen in bijlage 1 van dit Deelrapport Verkeer.

2.2 Gebruikte indicatoren

De verkeerskundige effecten zijn beschreven aan de hand van een aantal indicatoren:

- Verkeersintensiteit en ontwikkeling verkeersprestatie, als indicatoren voor de drukte op de weg (het aantal voertuigen respectievelijk de voertuigkilometers per etmaal).
- Rijsnelheid in de spits, als indicator voor de lokale kwaliteit van de verkeersafwikkeling (werkelijke rijsnelheid in de spits).
- Benutting wegennet in de spits, als indicator voor de mate waarin de capaciteit op het wegennet wordt benut (de verhouding tussen de verkeersintensiteit en de capaciteit van het wegennet in de spits).
- Ontwikkeling congestie, als indicator voor de omvang van het probleem (het aantal voertuigverliesuren per etmaal).

Omdat op N-wegen geen NoMo¹-trajecten zijn gedefinieerd is de reistijdfactor niet meegenomen als indicator in deze studie.

Naast bovenstaande indicatoren wordt een (kwalitatieve) beschrijving van de effecten op de betrouwbaarheid van de reistijd en op de robuustheid van het netwerk gegeven.

¹ NoMo (Nota Mobiliteit) van 2004 geeft aan wat de streefwaarden voor de reistijden van snelwegtrajecten zijn.

3 Projects specifieke uitgangspunten

Dit hoofdstuk beschrijft de project specifieke uitgangspunten bij het maken van de verkeersprognoses.

3.1 Gehanteerde beleidsinstellingen

Bij het maken van de verkeersprognoses is het scenario 2030 Hoog uit de scenariostudie 'Welvaart en Leefomgeving' van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving gehanteerd. In het NRM is het vigerende landelijke mobiliteitsbeleid geïmplementeerd. De gehanteerde beleidsinstellingen zijn opgenomen in bijlage 2 van dit Deelrapport Verkeer.

3.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

De uitgangspunten voor de ruimtelijk economische ontwikkeling van Nederland en het landelijke beleid zijn beschreven in het door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu vastgestelde "Uitgangspuntendocument 2016" en bijbehorende "Annex uitgangspunten NRM2016".

De doorvertaling naar de zogenoemde ruimtelijke invoer voor het verkeersmodel – in termen van aantallen inwoners, huishoudens en arbeidsplaatsen – is gedaan in overleg met de betreffende provincie(s). Er is in deze studie niet afgeweken van de ruimtelijke economische ontwikkeling zoals opgenomen in het uitgangspuntendocument. De gehanteerde uitgangspunten voor de verkeersberekeningen zijn opgenomen in bijlage 2 van dit Deelrapport Verkeer.

3.3 Ontwikkelingen infrastructuur, implementatie in verkeersmodel

3.3.1 Huidige situatie

In de huidige situatie van het basisjaar 2010 uit het NRM Oost bevat de N35 Nijverdal – Wierden 1x2 rijstroken met een maximaal toegestane snelheid van 80 km/h.

3.3.2 Situatie in 2030 zonder project

De referentiesituatie betreft de situatie in 2030 zonder aanpassing van de N35 Nijverdal – Wierden. De N35 Nijverdal – Wierden heeft hierbij 1x2 rijstroken met een maximaal toegestane snelheid van 80 km/h bij de N35 Nijverdal – Wierden. In de situatie zonder project is rekening gehouden met de volgende infrastructuurprojecten die in 2030 zijn gerealiseerd:

- **N35 Combiplan Nijverdal:** In augustus 2015 is de omlegging Nijverdal met een Combitunnel weg en spoor opengesteld. De weg betreft een gebiedsontsluitingsweg met 2x1 rijstroken en een maximumsnelheid van 80 km/h.
- **Omlegging Hellendoorn N347:** De rondweg (Noord-Zuidverbinding) Hellendoorn is op dit moment in de realisatiefase en gaat naar verwachting medio 2017 (voor de bouwvakantie) in zijn geheel open voor het verkeer.
- **A1 Apeldoorn – Azelo:** Dit plan zit momenteel in de planuitwerkingsfase. Het traject A1 Apeldoorn-Azelo wordt verbreed met één rijstrook. Bij Deventer wordt gebruik gemaakt van de bestaande

brug. Het oostelijk deel van het traject wordt verbreed in de middenberm. Grofweg ontstaat in de nieuwe situatie 2x4 rijstroken op het westelijke deel en 2x3 rijstroken op het oostelijke deel. Tussen 2019-2021 zal fase 1 worden opengesteld (Twello-Deventer en Deventer-Oost – Rijssen) en in 2026-2028 fase 2 (Apeldoorn – Twello, Deventer – Deventer-Oost en Rijssen – Azelo).

- **N35 Zwolle-Wijthmen:** Dit plan zit momenteel in de realisatiefase. De toenemende drukte op de N35 veroorzaakt verkeersopstoppingen tussen Zwolle en Wijthmen, vandaar wordt de weg verbreed (naar 2x2) en wordt deze om de kern van Wijthmen gelegd, zodat het verkeer weer veilig en vlot kan doorrijden. De openstelling van de N35 zal zijn aan het eind van 2018.
- **A1 Apeldoorn-Zuid – Beekbergen;** Dit plan bevindt zich in de realisatiefase. Sinds 2016 vinden er werkzaamheden plaats en in augustus 2017 wordt de laatste deelfase gerealiseerd. Dit om de doorstroming en bereikbaarheid regionaal te verbeteren.
- **N18 Varsseveld-Enschede:** Momenteel bevindt dit plan zich in de realisatiefase. De werkzaamheden zullen gereed zijn in 2018. Het plan wordt uitgevoerd om de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren.

3.3.3 *Situatie in 2030 met project*

De projectsituatie betreft een opwaardering van de N35 Nijverdal – Wierden naar een regionale stroomweg met 2x2 rijstroken, ongelijkvloerse aansluitingen en een maximum snelheid van 100 km/h. De relevante projecten benoemd in de situatie 2030 zonder project zijn ook opgenomen in de situatie met project.

3.3.4 *Projectsamenlevende indicatoren*

In het uitgangspuntenoverleg zijn geen afspraken gemaakt over het gebruik van projectsamenlevende indicatoren. In dit deelrapport verkeer vindt een beoordeling plaats op de aspecten zoals opgenomen in paragraaf 2.2.

3.3.5 *Gebruik ander verkeersmodel*

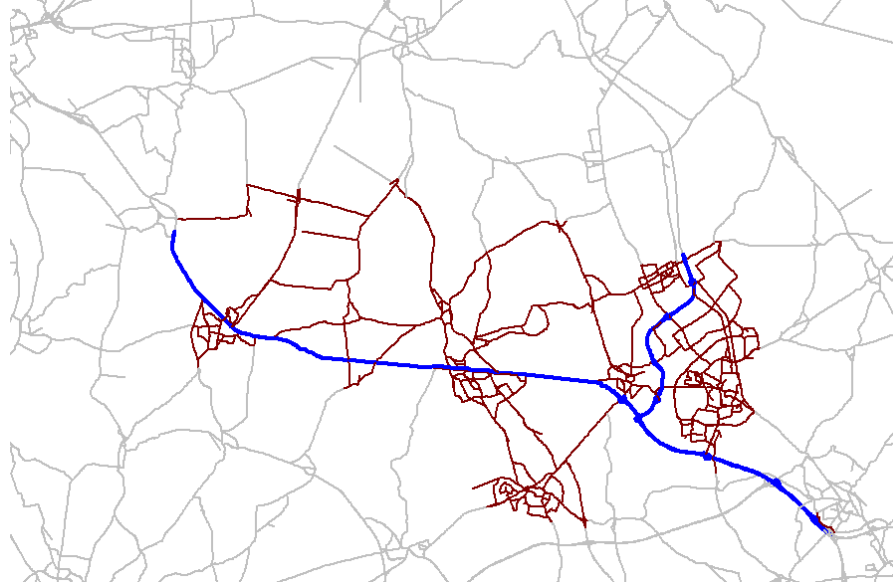
Ten behoeve van het OTB/MER N35 Nijverdal – Wierden is naast het NRM Oost gebruik gemaakt van het geactualiseerd Regionaal Verkeersmodel Twente (november 2016, versie 1) voor een deel van het onderliggend wegennet. Het geactualiseerd Regionaal Verkeersmodel Twente betreft een multimodaal verkeersmodel met als buitengebied het NRM Oost. De N35 Nijverdal – Wierden is opgenomen in dit model.

Aanleiding voor het gebruik van dit model is de fijnmazigheid van dit model. Het geactualiseerd Regionaal Verkeersmodel Twente bevat een fijner detailniveau van het onderliggend wegennet. Het gebruik hiervan betekent een kwaliteitsverbetering. In hoofdstuk 5 staat beschreven op welke wijze het geactualiseerd Regionaal Verkeersmodel Twente is gebruikt en voor welk deel van het onderliggend wegennet.

3.3.6 Studiegebied

Het studiegebied is bepaald op basis van de schaal van het infrastructuurproject en de verwachte invloed van het project op de regio. In figuur 3.1. is het studiegebied weergegeven.

Figuur 3.1. Studiegebied N35 Nijverdal Wierden (OWN in rood en HWN in blauw)



4 Verkeersgegevens

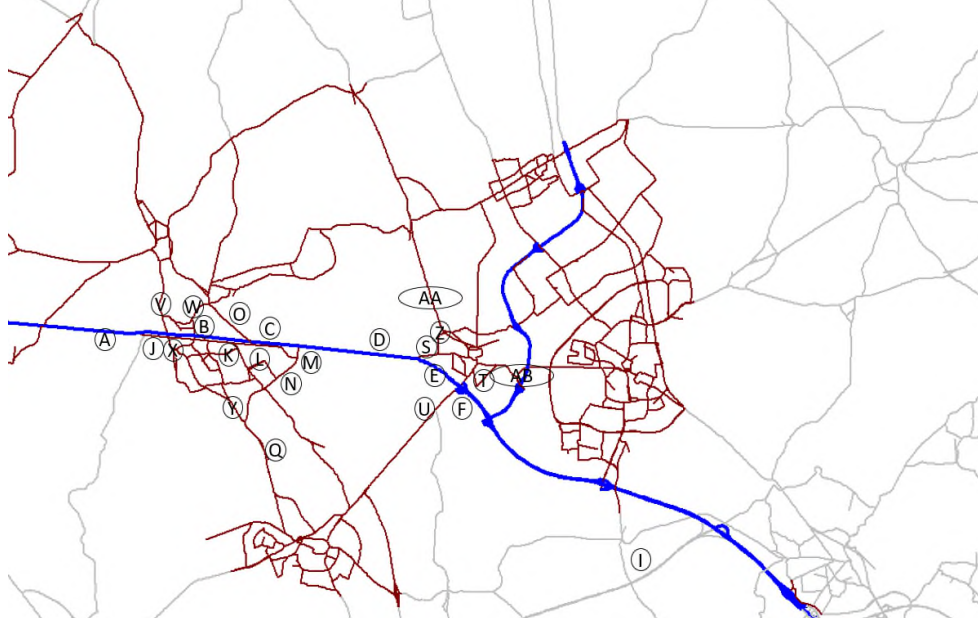
In dit hoofdstuk zijn de verkeersgegevens voor N35 Nijverdal - Wierden opgenomen, evenals een beschrijving van de verkeerskundige effecten op basis van deze verkeersgegevens.

4.1 Verkeersgegevens huidige situatie

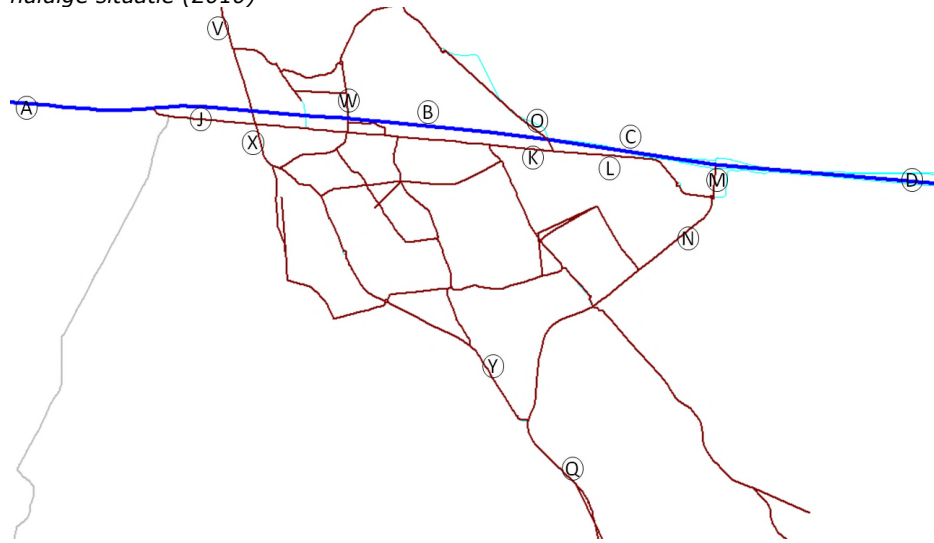
4.1.1 Verkeersintensiteit en ontwikkeling verkeersprestatie

In deze paragraaf is de verkeersintensiteit van een groot aantal thermometerpunten gepresenteerd. In de figuren hieronder zijn de locatie van de punten te zien. In de tabellen zijn de verkeersgegevens opgenomen. Locaties B, C en L komen niet voor in de huidige situatie (2010).

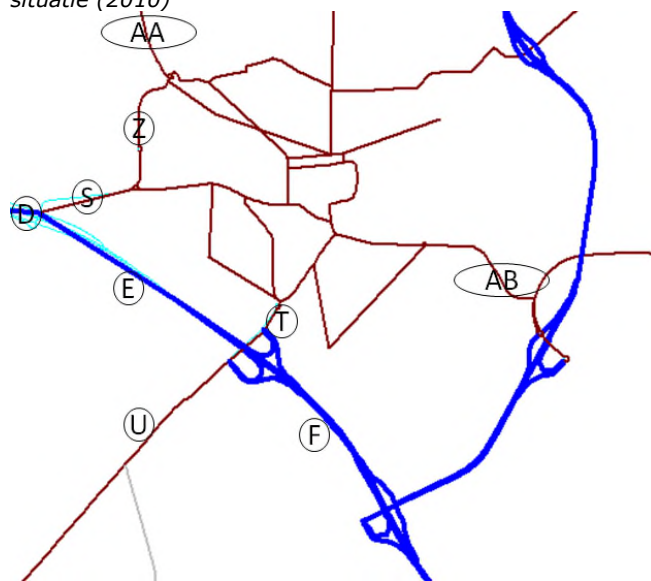
Figuur 4.1 Thermopunten voor verkeersintensiteit in de huidige situatie (2010)



Figuur 4.2 Thermopunten voor verkeersintensiteit ingezoomd op Nijverdal in de huidige situatie (2010)



Figuur 4.3 Thermopunten voor verkeersintensiteit ingezoomd op Wierden in de huidige situatie (2010)



De tabel op de volgende pagina correspondeert met bovenstaande figuren en geeft de verkeersintensiteiten per etmaal (doorsnede) weer in de huidige situatie (2010) voor de thermometerpunten in het studiegebied.

Tabel 4.1 Tabel met verkeersintensiteiten (gemiddelde werkdag etmaal in mvt uitgesplitst naar personenvoertuigen en vrachtvoertuigen) van de thermopunten (doorsnede). Locaties B, C en L zijn niet aanwezig in de huidige situatie (2010)

Locatie	Locatie naam	Aantal personenvoertuigen	Aantal vrachtvoertuigen	Totaal aantal voertuigen
HWN (bron: NRM)				
A	N35 West	11.800	1.500	13.300
D	N35 Nijverdal-Wierden	18.200	2.300	20.500
E	N35 Wierden oost	18.200	2.300	20.500
F	A35	27.300	4.000	31.200
I	A1	43.100	13.100	56.200
OWN (bron: NRM)				
J	Grotestraat (west)	13.000	1.400	14.400
K	Wierdenstraat (west)	16.400	1.600	18.000
M	Burg. H Boersingel (noord)	3.700	800	4.500
N	Burg. H Boersingel (noord)	3.700	800	4.500
O	Baron Van Sternbachlaan	7.500	600	8.100
Q	N347 (Rijssen-Nijverdal)	11.600	1.500	13.200
S	Nijverdalsestraat	8.300	1.100	9.400
T	Rijssensestraat	6.300	600	6.900
U	N350	16.000	2.800	18.800
V	De Joncheerelaan	6.100	100	6.200
W	G van der Meuenweg	1.100	0	1.100
X	Smidsweg	9.600	600	10.300
Y	Rijssenstraat	9.500	1.500	11.000
Z	Loondersweg (noord)	5.100	1.000	6.100
AA	N751	5.000	700	5.700
AB	Almelosetraat	7.500	200	7.700

Locatie I kent in de huidige situatie (2010) de grootste intensiteit van verkeer, zowel van personenverkeer als vrachtverkeer. Van het onderliggende wegennet kent de N350 de grootste intensiteit. Ook hier zowel voor personenverkeer als vrachtverkeer. Het percentage vrachtverkeer is het hoogst bij de telpunten M en N. Hier is het percentage rond 18%. Dit aandeel vrachtverkeer komt door het nabijgelegen bedrijventerrein 't Lochter.

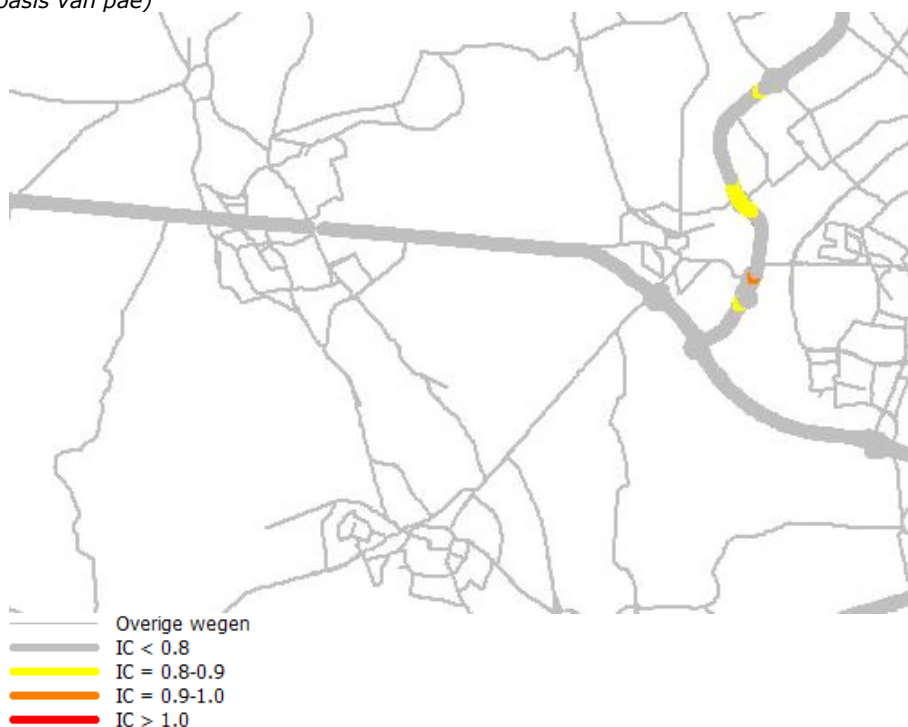
4.1.2 Benutting wegennet in de spitsen

De benutting van het wegennet in de spitsen is een indicator voor de mate waarin de capaciteit op het wegennet wordt benut (de verhouding tussen de verkeersintensiteit en de capaciteit van het wegennet in de spits, ook wel de I/C waarde genoemd). Tussen de 0,8 en de 0,9 stroomt het verkeer doorgaans matig door en vanaf 0,9 is de doorstroming slecht.

De benutting van de wegen op het hoofdwegennet in het studiegebied in de ochtendspits² is grotendeels binnen de grenzen. Enige overschrijding komt voor op enkele delen van de N36 Wierden Oost. In figuur 4.4 op de volgende pagina zijn deze delen geel en oranje gemarkeerd.

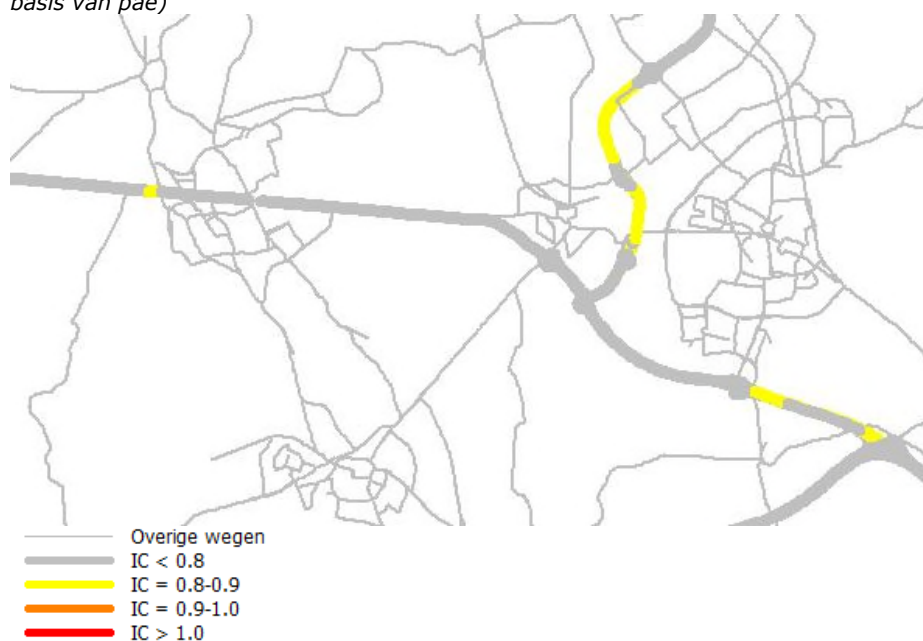
² De ochtendspits loopt van 07:00-09:00. De resultaten zijn gebaseerd op een gemiddeld uur in de ochtendspits.

Figuur 4.4 Benutting hoofdwegennet in de huidige situatie (2010) ochtendspits (op basis van pae)



De benutting van de wegen in het studiegebied in de avondspits³ is ook grotendeels binnen de grenzen. Een I/C waarde groter dan 0,8 worden wel op meer locaties bereikt dan in de ochtendspits. Dit is het geval op de N36 en de A35. In figuur 4.5 zijn deze locaties weergegeven.

Figuur 4.5 Benutting hoofdwegennet in de huidige situatie (2010) avondspits (op basis van pae)



³ De avondspits loopt van 16:00-18:00. De resultaten zijn gebaseerd op een gemiddeld uur in de avondspits

Het verkeersmodel toont geen hoge I/C waarden wat inhoudt dat de doorstroming over het algemeen redelijk tot goed is.

4.1.3 Verkeersontwikkelingen tot 2016

In augustus 2015 is de omliegging Nijverdal met een Combitunnel weg en spoor opengesteld. Na de openstelling van het Combiplan Nijverdal is een toename van het verkeer te zien tot maximaal 7% ten opzichte van 2014.

In onderstaande tabel zijn de intensiteiten op de wegvakken van de N35 tussen Raalte en Almelo voor de jaren 2014 en 2016 aangegeven.

Tabel 4.2 Toename verkeer (personenauto's, vrachtwagens en mvt's per etmaal) na openstelling Combiplan Nijverdal (bron: INWEVA)

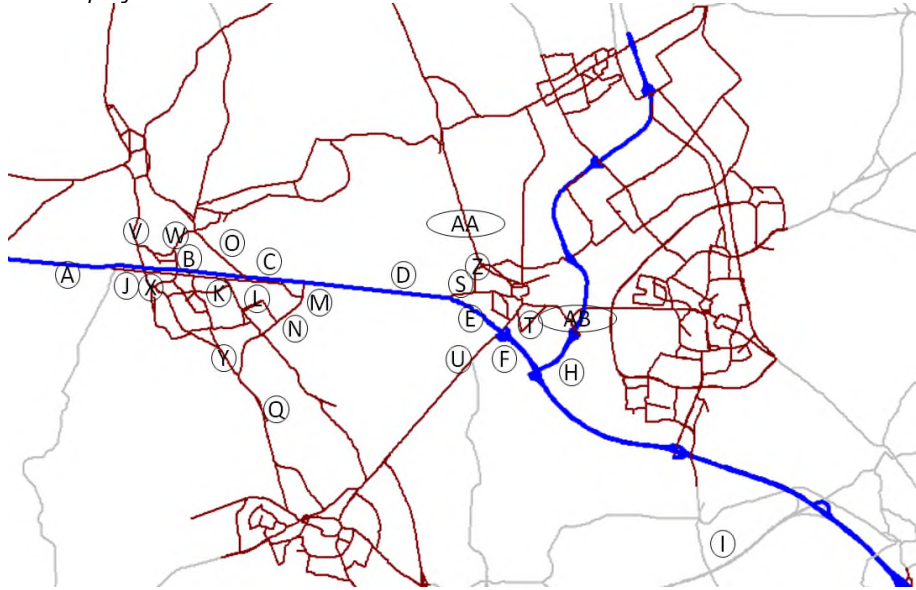
Wegvak	werkdag 2014			werkdag 2016			Groei 2014-2016
	pa/etm	vr/etm	mvt/etm	pa/etm	vr/etm	mvt/etm	
Raalte - Grotestraat	12.000	1.600	13.600	11.900	2.200	14.100	4%
Grotestraat - Sternbachlaan	nvt			9.400	2.000	11.400	
Sternbachlaan - Boersingel	nvt			geen gegevens			
Boersingel - Nijverdalsestraat	18.300	1.900	20.200	19.300	2.400	21.700	7%
Nijverdalsestraat - Wierden	16.800	1.800	18.600	17.000	2.600	19.600	5%
Wierden - Almelo West	29.600	4.100	33.700	29.600	4.500	34.100	1%

4.2 Verkeersgegevens 2030 situatie zonder project

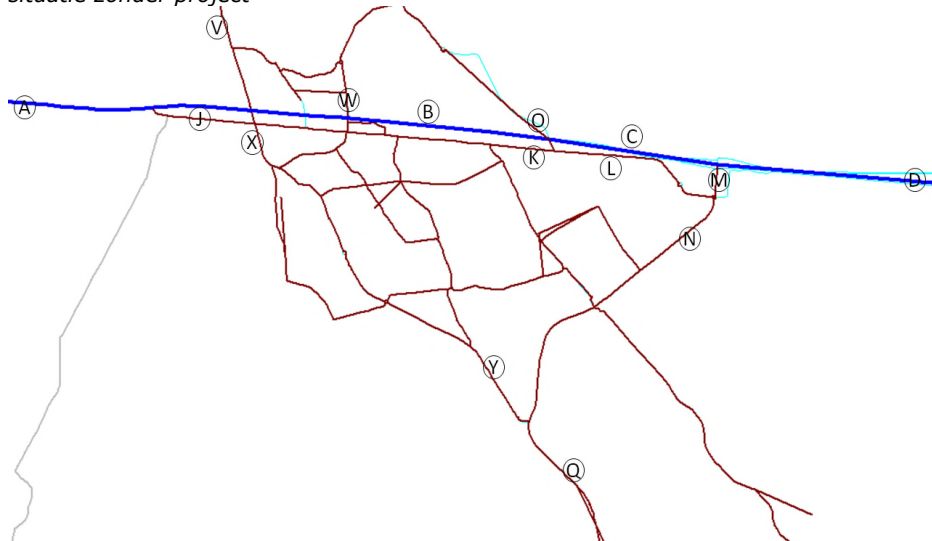
4.2.1 Verkeersintensiteit en ontwikkeling verkeersprestatie

In deze paragraaf zijn de verkeersintensiteit van een groot aantal thermometerpunten gepresenteerd van de situatie zonder project in zichtjaar 2030. In figuur 4.7 zijn de locaties van de thermopunten weergegeven waar in figuur 4.8 en 4.9 nader is ingezoomd op Nijverdal en Wierden. In tabel 4.3 zijn de verkeersgegevens weergegeven die corresponderen met de thermopunten.

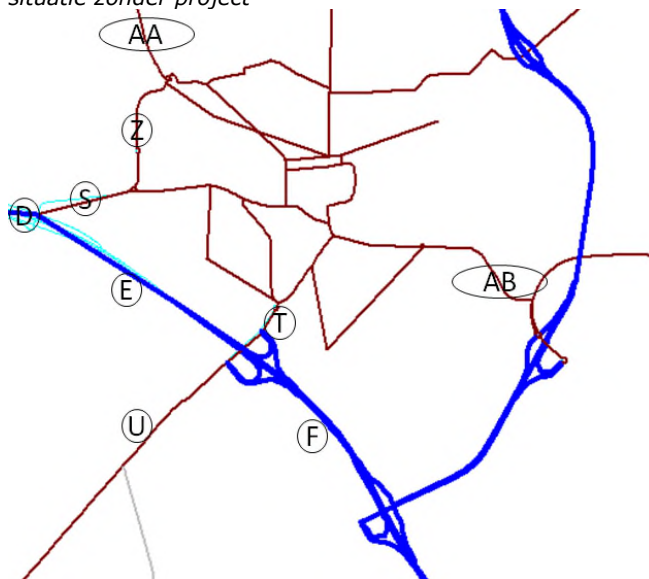
Figuur 4.6. Thermopunten voor verkeersintensiteit in het studiegebied, 2030 situatie zonder project



Figuur 4.7. Thermopunten voor verkeersintensiteit ingezoomd op Nijverdal, 2030 situatie zonder project



Figuur 4.8 Thermopunten voor verkeersintensiteit ingezoomd op Wierden, 2030 situatie zonder project



In tabel 4.3 zijn de verkeersintensiteiten per etmaal (doorsnede) weergegeven in de situatie zonder project (referentiesituatie) voor de thermometerpunten in het studiegebied. Deze vormen het uitgangspunt voor de vergelijking met de situatie met project.

Tabel 4.3 Tabel met verkeersintensiteiten (gemiddelde werkdag etmaal in mvt uitgesplitst naar personenvoertuigen en vrachtoertuigen) van de thermometerpunten (doorsnede) 2030 situatie zonder project

Locatie	Locatiennaam	Aantal personen-voertuigen	Aantal vracht-voertuigen	Totaal aantal voertuigen
HWN (bron: NRM)				
A	N35 West	19.100	2.500	21.600
B	N35 Nijverdal	15.800	2.400	18.200
C	N35 (Combitrace)	23.300	2.400	25.800
D	N35 Nijverdal-Wierden	25.900	3.300	29.200
E	N35 Wierden oost	23.100	3.900	27.000
F	A35	36.000	5.100	41.100
I	A1	54.100	13.800	67.900
OWN (bron: NRM)				
J	Grotestraat (west)	4.900	500	5.500
K	Wierdenstraat (west)	8.100	900	9.000
L	Wierdenstraat (oost)	2.700	100	2.800
M	Burg. H Boersingel (noord)	2.600	900	3.500
N	Burg. H Boersingel (noord)	5.300	1.000	6.300
O	Baron Van Sternbachlaan	8.500	600	9.100
Q	N347 (Rijssen-Nijverdal)	11.800	1.100	12.800
S	Nijverdalsestraat	9.600	1.200	10.800
T	Rijssensestraat	7.400	700	8.100
U	N350	20.100	2.900	23.000
V	De Joncheerelaan	5.000	300	5.300

W	G van der Meuenweg	6.300	200	6.500
X	Smidsweg	5.800	300	6.100
Y	Rijssenstraat	8.000	1.100	9.000
Z	Loondersweg (noord)	5.900	1.100	7.000
AA	N751	5.500	700	6.300
AB	Almelosetraat	8.200	300	8.500

Te zien is dat de A1 zuid (I) het meeste verkeer kent met ruwweg 68.000 voertuigen per etmaal in beide richtingen. Op het onderliggend wegennet kent de N350 (U) het meeste verkeer.

Het percentage vrachtverkeer is het hoogst bij de telpunten M en N. Hier is het respectievelijk rond de 26% en 16%. Dit verhoogde aandeel komt door het nabijgelegen bedrijventerrein 't Lochter. Op de N35 is het percentage vrachtverkeer rond de 10%.

In tabel 4.4 is de hoeveel voertuigkilometers voor de wegen in het studiegebied ten opzichte van 2010 opgenomen als indicator voor de verkeersprestatie.

Tabel 4.4 Geïndiceerde ontwikkeling verkeersprestatie op een gemiddelde werkdag 2030 situatie zonder project voor de wegen in het studiegebied (huidige situatie=100)

	huidige situatie 2010	2030 zonder project
Index voertuigkilometers studiegebied (totaal)	100	120
Index voertuigkilometers hoofdwegennet	100	131
Index voertuigkilometers onderliggend wegennet	100	110

Bij beperkte doorstroming wordt in eerste instantie het aantal voertuigkilometers beperkt. Als er routekeuze effecten ontstaan, dan verandert het aantal kilometers doorgaans. Afhankelijk van omrijden of een wijziging in routekeuze kan de afgelegde afstand toenemen maar ook dalen. Als gekeken wordt naar prognose jaren hebben ook de onderliggende sociaal-economische scenario's invloed op de verkeersprestatie (bijvoorbeeld meer werkgelegenheid in 1 regio, of vergrijzing).

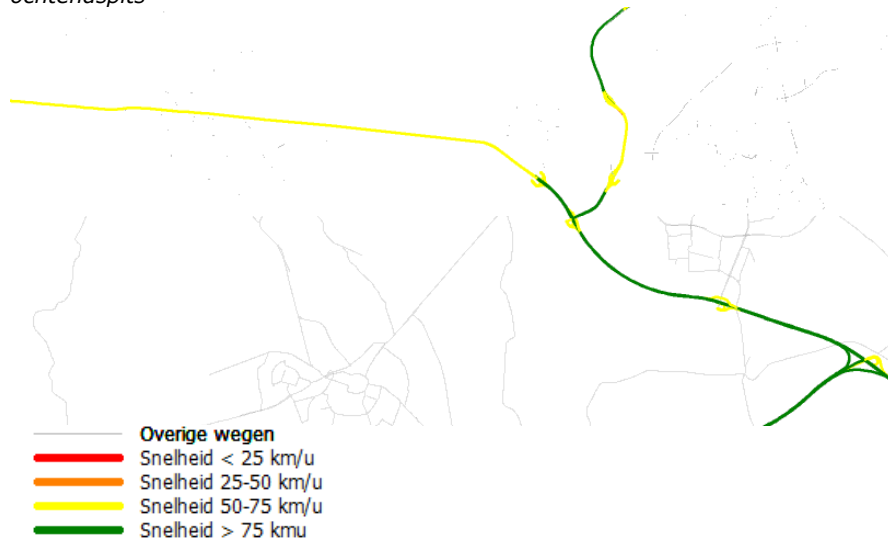
Te zien is dat de gemiddelde groei van de verkeersprestatie 20% is. Het hoofdwegennet groeit met 31% en de verkeersprestatie op het onderliggend wegennet neemt met 10% toe.

4.2.2 Rijsnelheid in de spits

Figuur 4.10 op de volgende pagina geeft de gemiddelde rijsnelheid weer in het studiegebied tijdens de ochtendspits⁴. Te zien is dat de snelheid op de gehele N35 lager is dan de toegestane snelheid. Op de N36 bij Wierden Oost is ook een snelheidsvermindering te zien in de ochtendspits.

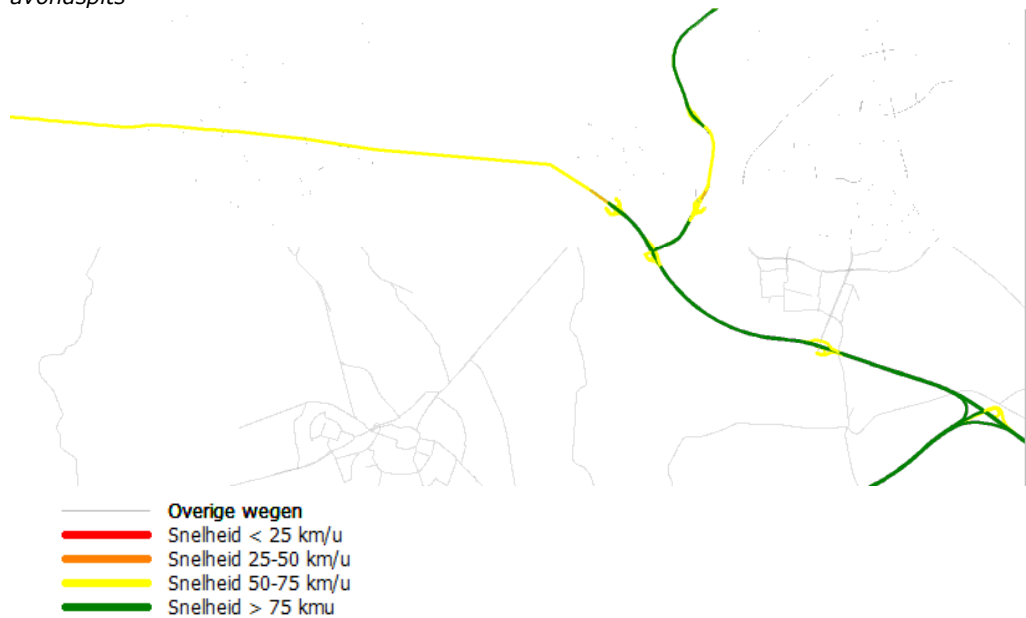
⁴ De ochtendspits loopt van 07:00-09:00. De resultaten zijn gebaseerd op een gemiddeld uur in de ochtendspits.

Figuur 4.9 Gemiddelde rij snelheid hoofdwegennet in situatie 2030 zonder project ochtendspits



In de avondspits⁵ is de snelheid lager op de gehele N35 en deze ligt rond de 65 km/h op dit traject, waar 80 is toegestaan. Op de N36 bij Wierden Oost is ook een snelheidsvermindering te zien in de avondspits zoals is weergegeven in figuur 4.15

Figuur 4.10 Gemiddelde rij snelheid hoofdwegennet in situatie 2030 zonder project avondspits



4.2.3 Benutting wegennet in de spits

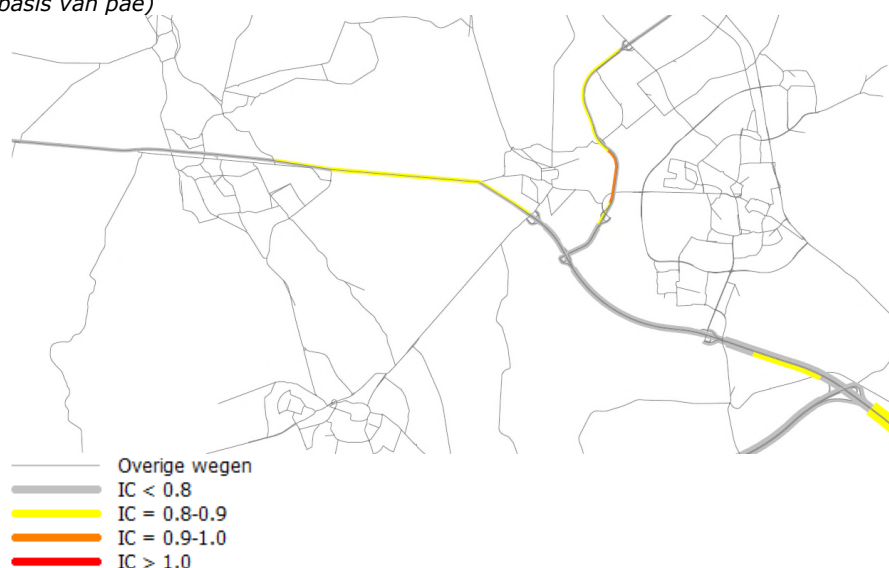
De verhouding tussen de verkeersintensiteit en de capaciteit van het wegennet in de spits wordt aangegeven met een I/C waarde. Een I/C waarde lager dan 0,8 geeft aan dat het verkeer goed doorstroomt. Des te lager dit

⁵ De avondspits loopt van 16:00-18:00. De resultaten zijn gebaseerd op een gemiddeld uur in de avondspits

getal, des te minder het wegennet benut wordt. Tussen de 0,8 en 0,9 stroomt het verkeer doorgaans matig door en vanaf 0,9 is de doorstroming slecht.

De benutting van het hoofdwegennet in het studiegebied zonder project in de ochtendspits is het hoogst op de N35 tussen Nijverdal en Wierden, de N36 Wierden Oost en op de A35 ten oosten van afslag Almelo Zuid, zoals weergegeven in de figuur 4.12.

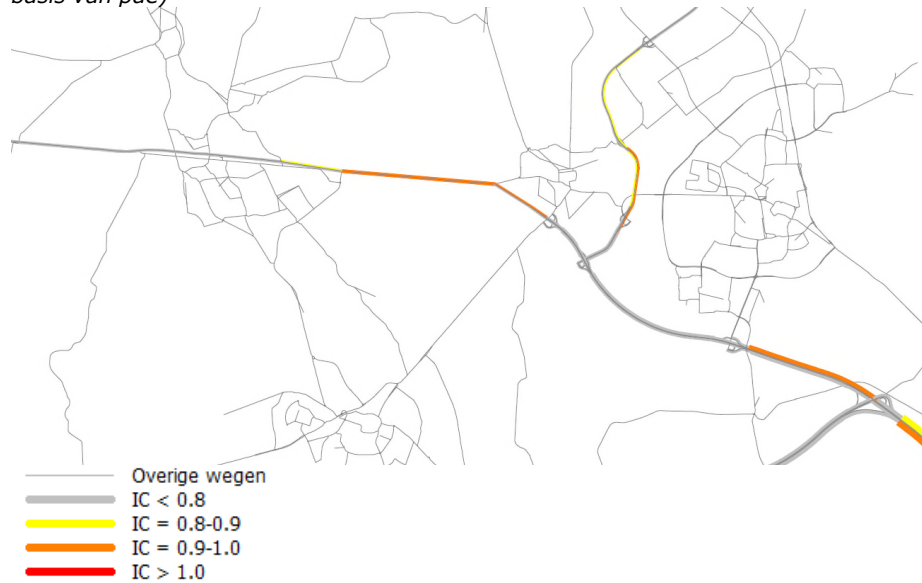
Figuur 4.11 Benutting hoofdwegennet 2030 situatie zonder project ochtendspits (op basis van pae)



Op de thermopunten op het onderliggend wegennet ligt de I/C-verhouding in de ochtendspits lager dan 0,8 met uitzondering van het wegvak U (de N350 richting Rijssen). Hier ligt de I/C-verhouding tussen de 0,8 en 0,9.

De benutting het hoofdwegennet in het studiegebied zonder project in de avondspits is hoog op de N35 tussen Nijverdal en Wierden, op de N36 Wierden Oost en op de A35 ten oosten van afslag Almelo Zuid (noordbaan). De hoge benutting leidt tot een vertraging op deze stukken. De situatie in de avondspits laat zien dat deze wegen in het studiegebied een hogere benutting kennen dan in de ochtendspits. Dit geeft aan dat er meer vertraging is in de avondspits. Op het onderliggend wegennet is de benutting in de avondspits vergelijkbaar met de ochtendspits.

Figuur 4.12 Benutting hoofdwegennet 2030 situatie zonder project avondspits (op basis van pae)



4.2.4 Ontwikkeling congestie

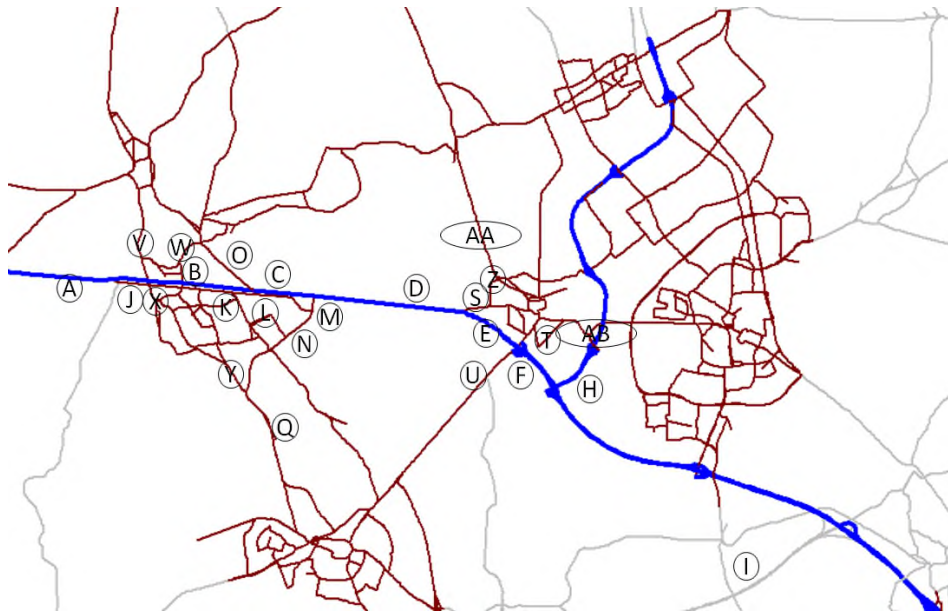
De congestie is afgeleid uit de resultaten van de toepassing van het NRM Oost voor de N35. Concreet gaat het om de voertuigverliesuren, ofwel de extra reistijd boven op de normale reistijd. De ontwikkeling van de congestie op het hoofdwegennet tussen de huidige situatie en 2030 zonder project kent een gemiddelde stijging van 31% van voertuigverliesuren op een gemiddelde werkdag. Dit is een substantiële stijging. Figuur 4.11 en figuur 4.12 geven een indruk waar de vertraging zich vooral voordoet in het hoofdwegennet.

4.3 Verkeersgegevens 2030 in situatie met project

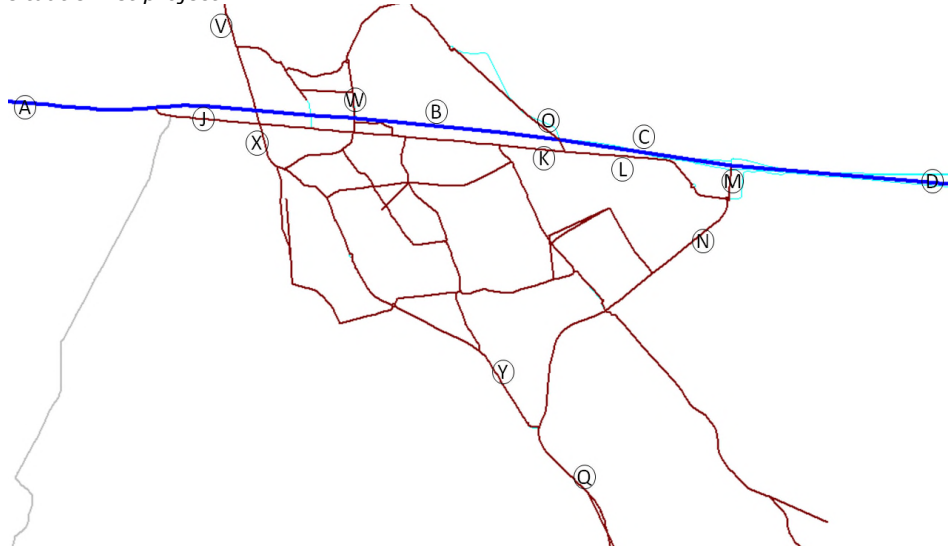
4.3.1 Verkeersintensiteit en ontwikkeling verkeersprestatie

In deze paragraaf is de verkeersintensiteit in de situatie met project gedurende een etmaal op een gemiddelde werkdag van een groot aantal thermometerpunten gepresenteerd. In de figuren hieronder zijn de locaties van de punten te zien, in de tabellen de verkeersgegevens.

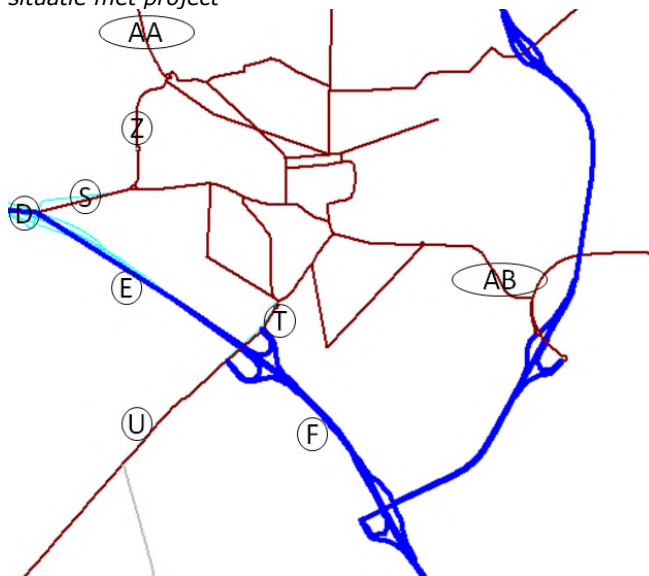
Figuur 4.13 Thermopunten voor verkeersintensiteit in 2030 situatie met project ('thermometerpunten')



Figuur 4.14 Thermopunten voor verkeersintensiteit ingezoomd op Nijverdal in 2030 situatie met project



Figuur 4.15 Thermopunten voor verkeersintensiteit ingezoomd op Wierden in 2030 situatie met project



In tabel 4.7 op de volgende pagina zijn de verkeersintensiteiten opgenomen.

Tabel 4.7 Tabel met verkeersintensiteiten (gemiddelde werkdag etmaal in mvt uitgesplitst naar personenvoertuigen en vrachtoertuigen) van de thermopunten (doorsnede) 2030 situatie met project

Locatie	Locatiennaam	Aantal personenvoertuigen	Aantal vrachtoertuigen	Totaal aantal voertuigen	Verskil met referentiesituatie*
HWN (bron: NRM)					
A	N35 West	22.100	2.700	24.900	15%
B	N35 Nijverdal	20.500	3.000	23.500	29%
C	N35 (Combitrace)	20.500	3.000	23.500	-9%
D	N35 Nijverdal-Wierden	31.900	4.100	36.000	23%
E	N35 Wierden oost	29.700	4.700	34.400	27%
F	A35	39.200	5.400	44.600	9%
I	A1	53.700	13.800	67.400	-1%
OWN (bron: NRM)					
J	Grotestraat (west)	5.900	900	6.800	24%
K	Wierdenstraat (west)	5.300	400	5.800	-36%
L	Wierdenstraat (oost)	11.400	700	12.100	332%
M	Burg. H Boersingel (noord)	13.000	1.400	14.400	311%
N	Burg. H Boersingel (zuid)	5.700	800	6.500	3%
O	Baron Van Sternbachlaan	8.600	600	9.100	0%
Q	N347 (Rijssen-Nijverdal)	11.100	1.200	12.300	-4%
S	Nijverdalsestraat	10.400	1.200	11.600	7%
T	Rijssensestraat	7.400	700	8.100	0%
U	N350	22.000	3.300	25.400	10%
V	De Joncheerelaan	5.100	300	5.400	2%
W	G van der Meuenweg	6.100	200	6.300	-3%
X	Smidsweg	6.600	600	7.200	18%
Y	Rijssenstraat	7.500	700	8.200	-9%

Z	Loondersweg (noord)	6.400	1.100	7.500	7%
AA	N751	5.700	800	6.500	3%
AB	Almelosetraat	8.100	300	8.400	-1%

*Percentage op basis van niet-afgeronde getallen.

De wegvakken A, B, D en E laten een stijging te zien (op de doorsnede van beide rijrichtingen) op de N35 ten opzichte van de situatie zonder project.

De stijgingen in intensiteit zijn een combinatie van:

- een verhoging vanwege omrijdeffecten om de N35 Nijverdal aansluiting te bereiken. Lokaal verkeer moet meer km's maken op de N35.
- aantrekkende werking van de N35-Nijverdal-Wierden.
- aantrekkende werking van de marsroute N35 (N35 Zwolle-Wijthmen).
- een daling van 1% op de A1.

Wegvak C kent een daling van 9% doordat de aansluiting van de N35 met de Baron van Sternbachlaan is komen te vervallen.

Op het onderliggend wegennet zijn de punten K en L opvallend. Door het vervallen van de aansluiting van de N35 met de Baron van Sternbachlaan is hier grote stijgingen te zien en een daling bij punt K. In absolute cijfers is de stijging bij L en M rond de 10.000 voertuigen per etmaal. De I/C verhouding op rond deze wegvakken blijft onder de 0,8. Ook nadere doorrekeningen tonen aan dat het kruispunt N347-Wierdenstraat en de nieuwe aansluiting tussen de N35 en de N347 (Burg. H. Boersingel) het verkeer kan verwerken met de aanpassingen die zijn voorzien op dit kruispunt en de nieuwe aansluiting.

De aansluiting Wierden-West op de N35 ter hoogte van de Nijverdalsestraat kent ook meer verkeer. Dit is te zien op punten S, Z en AA. Op deze punten geldt ook dat de verkeersafwikkeling niet in het gedrang komt daar de I/C verhouding onder de 0,8 blijft. Deze aansluiting wordt met de realisatie van het project een ongelijkvloerse aansluiting met een kluifrotonde. Deze verkeerssituatie kan het verkeer goed afwikkelen.

Doordat het hoofwegennet sneller verkeer kan afwikkelen, is er een daling te zien in het verkeer op het punt Y en Q en een stijging bij U. Hier gaat het om verleggen van routes.

De indicator verkeersprestatie in de tabel op de volgende pagina geeft aan hoeveel voertuigkilometers worden gemaakt. Bij beperkte doorstroming wordt in eerste instantie ook het aantal voertuigkilometers beperkt. Als er omrijdeffecten ontstaan, neemt het aantal kilometers doorgaans ook toe of af. Als gekeken wordt naar prognose jaren hebben ook de onderliggende sociaal-economische scenario's invloed op de verkeersprestatie (bijvoorbeeld meer werkgelegenheid in 1 regio, of vergrijzing).

Tabel 4.8 Geïndiceerde ontwikkeling van de verkeersprestatie per etmaal op een gemiddelde werkdag 2030 situatie met project in het studiegebied (huidige situatie=100)

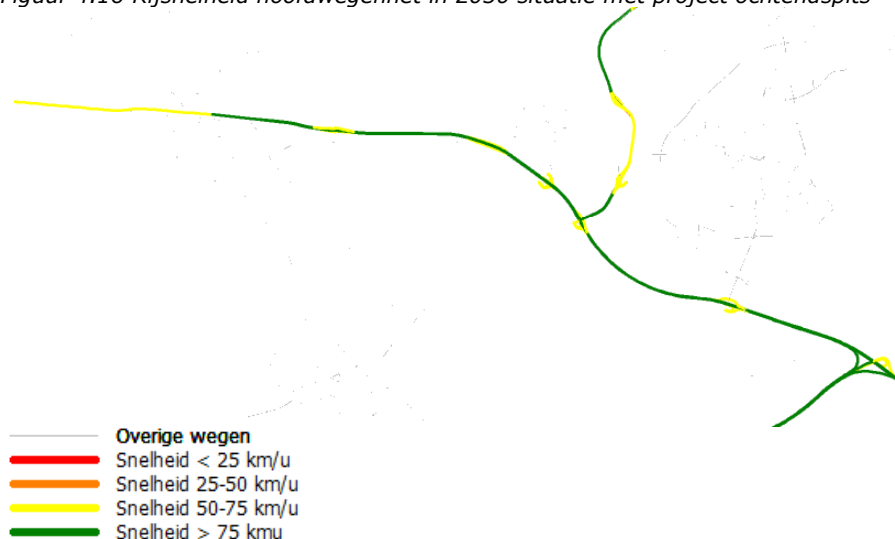
	huidige situatie	2030 met project	verschil met referentie-situatie
Index voertuigkilometers studiegebied (totaal)	100	124	3,7%
Index voertuigkilometers hoofdwegennet	100	139	6,5%
Index voertuigkilometers onderliggend wegennet	100	111	0,7%

Ten opzichte van de huidige situatie groeit het aantal voertuigkilometers met 24% in het studiegebied. In de situatie met zonder neemt de verkeersprestatie op het hoofdwegennet toe met 6,5% ten opzichte van de situatie zonder project. Doordat de aansluitingen op de N35 Nijverdal vervallen (Baron van Sternbachlaan), kan men lokaal meer kilometers verwachten. Echter door de snellere afwikkeling van verkeer van het hoofdwegennet wordt het hoofdwegennet aantrekkelijker waardoor de kilometers op het onderliggend wegennet afnemen. Deze twee ontwikkelingen houden elkaar bijna in balans op het onderliggend wegennet. In tabel 4.8 is dit ook te zien. De voertuigkilometers op het onderliggend wegennet wijzigen nauwelijks.

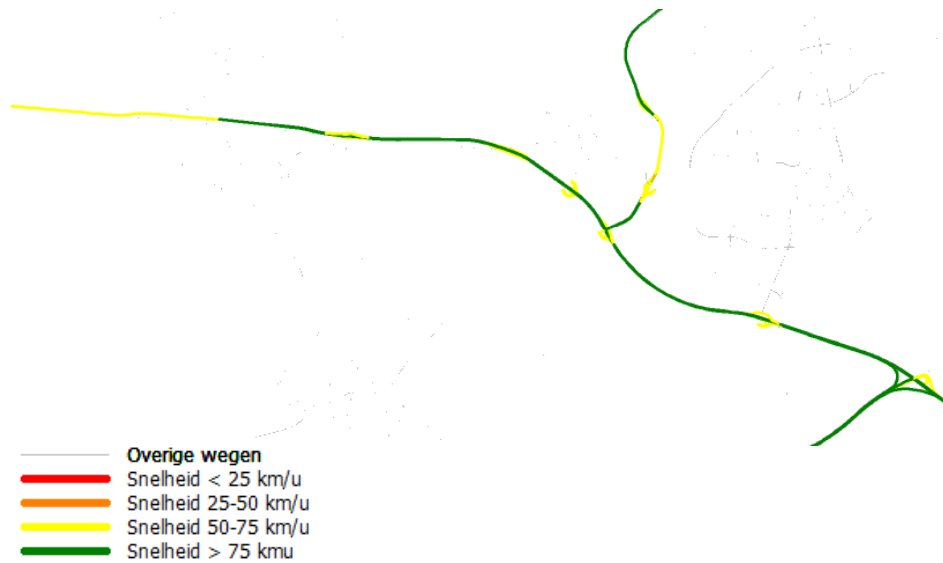
4.3.2 Rijsnelheid in de spits

De rijsnelheid in de ochtendspits in de situatie met project is hoger op de N35 in vergelijking met de situatie zonder project. De waarden bij de N36 Wierden Oost geeft eenzelfde beeld vergeleken met de situatie zonder project. In figuur 4.17 en 4.18 zijn de rijsnelheden in de situatie met project weergegeven (respectievelijk ochtend- en avondspits).

Figuur 4.16 Rijsnelheid hoofdwegennet in 2030 situatie met project ochtendspits



Figuur 4.17 Rijsnelheid hoofdwegennet in 2030 situatie met project avondspits



De situatie in de avondspits met project kent ook hogere snelheden in vergelijking met de situatie zonder project. De gemiddelde snelheid gaat omhoog tot 95 km/h, waar 100 is toegestaan. Ten westen van Nijverdal centrum N35 is de rijsnelheid in de situatie met project vergelijkbaar aan de snelheid zonder project. Ook de situatie bij de N36 Wierden Oost geeft eenzelfde beeld in vergelijking met de situatie zonder project in de avondspits.

Kijkend naar de verandering van de gemiddelde snelheid in de situatie met project ten opzichte van de situatie zonder project kan geconcludeerd worden dat het effect van het project aanwezig is in precies het stuk Nijverdal – Wierden en er verdere geen grote snelheidseffecten optreden buiten dit gebied.

4.3.3 Benutting wegennet in de spits

De verhouding tussen de verkeersintensiteit en de capaciteit van het wegennet in de spits wordt ook wel aangeduid als I/C waarde genoemd. Hoe lager de I/C waarde, des te minder wordt het wegennet benut. Bij een I/C waarde tussen de 0,8 en 0,9 stroomt het verkeer doorgaans matig door en vanaf 0,9 is de doorstroming slecht.

Figuur 4.18 Benutting hoofdwegennet in 2030 situatie met project ochtendspits (op basis van pae)



In de situatie met project is te zien dat de benutting in de ochtendspits minder hoog is op de N35 in vergelijking met de situatie zonder project. De situatie op de A35 is hetzelfde. Op het onderliggend wegennet ligt de I/C verhouding in de ochtendspits net als in de situatie zonder project onder de 0,8 met uitzondering van het wegvak U (de N350 richting Rijssen). Waar het in de situatie zonder project een matige doorstroming had (I/C verhouding tussen de 0,8 en 0,9), heeft het wegvak in de situatie met project een slechte doorstroming (een I/C verhouding met boven de 0,9).

Figuur 4.19 Benutting hoofdwegennet in 2030 situatie met project avondspits (op basis van pae)



In de avondspits is ook de benutting op de N35 Wierden – Nijverdal lager dan in de situatie zonder project. Het beeld op de N36 en de A35 is hetzelfde gebleven. Opvallend in de project situatie is de hogere benutting op de N35 ten westen van Nijverdal ten opzichte van de situatie zonder project.

Doordat de reistijd op de N35 omlaag gaat, is er sprake van een verkeersaantrekkende werking. Dat kan het gevolg zijn van een wijziging in de routekeuze van automobilisten, een wijziging in de vervoerswijzekeuze (het openbaar vervoer wordt iets minder aantrekkelijk) en een wijziging in de bestemmingskeuze (er kunnen nieuwe bestemmingen worden gekozen die eerder niet in beeld waren). Op het onderliggend wegennet is de benutting in de avondspits vergelijkbaar met de ochtendspits.

4.3.4 Ontwikkeling congestie

Op het hoofdwegennet neemt het aantal voertuigverliesuren in de situatie met project af met 4,0% ten opzichte van de situatie zonder project. Dit is in lijn met de ontwikkeling benutting en rijsnelheden op het hoofdwegennet.

4.4 Conclusies verkeerskundige effecten

Verkeerskundige effecten

Het effect van het project is het grootst tussen Nijverdal en Wierden. Elders in het studiegebied is de meest opvallende verandering op de N35 ten westen van Nijverdal waar het verkeer toeneemt. De verkeersprestatie in het gehele studiegebied neemt met 4% toe. Op het hoofdwegennet met 7%, op het onderliggend wegennet met 1%. Dit wordt veroorzaakt door het kiezen van andere routes, andere vervoerwijzen en andere reisbestemmingen. Bijvoorbeeld doordat er moet worden omgeden vanwege het wegvallen van de aansluiting Baron van Sternbachlaan.

De rijsnelheden in de ochtend- en avondspits liggen hoger in de projectsituatie. De waarden komen dichterbij de toegestane wettelijke snelheid op het stuk Nijverdal - Wierden. Daarbuiten is de rijsnelheid in de situatie met project vergelijkbaar met de snelheid zonder project. Alleen ten westen van Nijverdal treedt geen verbetering op, doordat hier de bestaande verkeerssituatie gehandhaafd blijft.

De I/C waarden op de kritieke wegvakken zijn lager in de situatie met project, dit leidt tot betere doorstroming de ochtend- en avondspitsen. De congestie dan wel vertraging neemt af als gevolg van het project. De ontwikkeling congestie uitgedrukt in voertuigverliesuren laat zien dat op het hoofdwegennet in het studiegebied een daling is te zien van ongeveer 4% voor een gemiddelde werkdag.

Betrouwbaarheid reistijden

De betrouwbaarheid van reistijden op de N35 hangt af van verstoringen in vraag en aanbod van verkeer. Het betekent niet dat vertragingen door congestie een minder betrouwbare reistijd opleveren. Integendeel, indien de vertraging elke dag hetzelfde is, dan zal de geschatte reistijd van deur tot deur betrekkelijk betrouwbaar zijn. De spreiding in reistijd is dan dus klein. Echter, des te meer (onverwachte) verstoringen er zijn hoe lager de betrouwbaarheid.

De inschatting is dat de spreiding van de reistijd op de N35 beperkt is. Dat betekent dat de betrouwbaarheid van de reistijd op de N35 voldoende tot goed is. In de situatie met project gaan de vertragingen omlaag. Extra verstoringen nemen daardoor ook af. En daardoor neemt de

betrouwbaarheid van de reistijden toe, hoewel dat relatief gezien beperkt blijft.

Robuustheid netwerk

De robuustheid van het netwerk geeft aan in hoeverre het netwerk zijn functie blijft vervullen, ook in situaties die sterk afwijken van het normale gebruik. Is er bijvoorbeeld voldoende reserve capaciteit op het netwerk bij verstoringen. Of kan het netwerk zich herstellen van een tijdelijk infarct, zijn er alternatieven?

De N35 is betrekkelijk robuust in zowel voor- als nasituatie. Er zijn in de nabije omgeving mogelijkheden om alternatieve routes te kiezen (zij het dat deze wel een langere afstand en reistijd met zich meebrengen). Voorbeelden zijn A50/A1 of N322/N350 voor meer lokaal/regionaal verkeer. Daarnaast zijn er voor het personenvervoer ook alternatieven in de vorm van de spoorverbinding Zwolle – Almelo. Deze verbinding loopt parallel aan de N35. De situatie met project biedt een verbetering van het netwerk, onder meer door extra capaciteit. Echter, de robuustheid van het netwerk zal er beperkt door veranderen.

5 Verrijking verkeersgegevens

In dit hoofdstuk is een toelichting op de zogenoemde verrijking van de verkeerscijfers voor de berekening van de effecten op geluid, lucht en natuur opgenomen.

Het NRM Oost genereert verkeerscijfers voor een gemiddelde werkdag met een onderscheid naar ochtendspits, avondspits en de rest van de dag voor personen- en vrachtverkeer voor een bepaald jaar.

Voor de berekening van de effecten op geluid, lucht en natuur zijn verkeerscijfers nodig voor een gemiddelde weekdag, verschillende periodes van de dag, gespecificeerd naar de drie voertuigcategorieën (lichte, middelzware en zware voertuigen) en voor specifieke zichtjaren. Deze verkeerscijfers worden afgeleid van de met het NRM Oost gegenereerde verkeerscijfers volgens een standaard verrijkingsmethode.

Deze methode is aangevuld door, na een vergelijking te maken met het geactualiseerd Regionaal Verkeersmodel Twente, het NRM Oost op een aantal wegvakken van het onderliggende wegennet te corrigeren, daar waar het geactualiseerd Regionaal Verkeersmodel Twente de worst case betreft. Op basis van een vergelijking tussen de verkeersintensiteiten in het NRM Oost en die in het geactualiseerd Regionaal Verkeersmodel Twente is bepaald waar de afwijking tussen het NRM Oost en het geactualiseerd Regionaal Verkeersmodel Twente groter is dan 500 motorvoertuigen per etmaal. Op deze wegvakken is verkeersintensiteit uit het NRM Oost gecorrigeerd door het procentueel planeffect op de cijfers in het Regionaal Verkeersmodel Twente toe te passen. De andere wegen zijn niet gecorrigeerd vanwege het feit dat de modeluitkomsten binnen acceptabele bandbreedtes blijven.

In figuur 5.1 zijn de wegvakken weergegeven waarbij in kleur is aangeduid of de verschillen groter zijn dan 500 motorvoertuigen per etmaal, dit betreft alle wegvakken die niet groen of grijs zijn, in totaal gaat dit om 44 wegvakken (onderscheiden naar richting) binnen het studiegebied. Het betreft wegvakken in de omgeving Nijverdal (bijvoorbeeld Holterweg en Lage Esweg), Marienheem (Hellendoornseweg), Wierden (bijvoorbeeld Dokter G.H. Beensweg en Kupersweg) en Huurne (Rijssensestraat).

Figuur 5.1: Verschil tussen NRM Oost en het geactualiseerd Regionaal Verkeersmodel Twente, met rood (verschil meer dan 2.000 mvt/etmaal), oranje (verschil tussen 1.000 en 2.000 mvt/etmaal), geel (verschil tussen 500 en 1.000 mvt/etmaal) en groen (verschil kleiner dan 500 mvt/etmaal).



In bijlage 3 van dit Deelrapport Verkeer is een overzicht van de gebruikte verkeerscijfers voor het hoofdwegennet opgenomen.

Bijlage 1 Beschrijving gehanteerde verkeersmodel

De voor de diverse fasen van het planproces bij Rijkswaterstaat benodigde verkeerscijfers worden gegenereerd met verkeersmodellen. De standaard werkwijze bij Rijkswaterstaat is om het Nederlands Regionaal Model (NRM) te hanteren voor het maken van verkeersprognoses.

1 Het Nederlands Regionaal Model (NRM)

Het NRM stelt mobiliteitsprognoses op voor het personenvervoer over de weg en voor de andere modaliteiten (trein, bus, tram of metro en langzaam verkeer). Met deze prognoses kan inzichtelijk worden gemaakt wat het effect van allerlei factoren, zoals de omvang en leeftijdsopbouw van de bevolking, de ruimtelijke spreiding van wonen en werken, de economische ontwikkeling en de kwaliteit en kosten van de verschillende vervoerssystemen kan zijn op het toekomstige personenvervoer. Het NRM is ontworpen om de verkeersbelastingen op het hoofdwegennetwerk zo goed mogelijk te kunnen voorspellen; zowel de gebiedsindeling (de 'zones') als het netwerk (de wegen) zijn daartoe gedetailleerd opgenomen.

Het NRM houdt rekening met ontwikkelingen in het goederenverkeer; vrachtauto's leggen beslag op wegcapaciteit en hebben daarmee invloed op de reistijden van het autoverkeer.

Het NRM is vooral bedoeld voor de strategische en tactische afweging op regionaal niveau van verschillende beleidspakketten, zoals infrastructurele maatregelen. Dit betekent dat het model geschikt is voor de beantwoording van vragen, zoals wat is het effect van extra infrastructuur, van specifieke maatregelen en van de vraag: waar de infrastructuur moet worden aangelegd of welke maatregel moet worden genomen. Het NRM brengt hiervoor de samenhangende invloed van autonome maatschappelijke- en sociaaldemografische ontwikkelingen, mobiliteitsbeleid en specifieke veranderingen in het vervoersysteem zelf in beeld.

1.1 Invoer

Om tot een prognose te komen, zijn de meetbare invloeden ondergebracht in ofwel het omgevings- dan wel het beleidsscenario's. Deze scenario's dienen als variabele invoer voor het NRM. De omgevingsscenario's laten zien wat de ontwikkelingen zullen zijn van de belangrijke demografische- en sociaaleconomische factoren. Gegevens met betrekking tot deze factoren worden ruimtelijk ingedeeld in een groot aantal zones, dat geheel Nederland en het aangrenzende buitenland bestrijkt. Met het NRM kan worden geraamd welke invloed deze ontwikkelingen op het personenvervoer heeft.

De Beleidsscenario's geven aan hoe mogelijk toekomstig beleid er uit zal zien; bijvoorbeeld welke wegverbreding onderwerp van studie is. Met het NRM wordt dan bepaald hoe het toekomstige beleid het verkeerssysteem beïnvloedt. Bij een beleidsscenario kunnen we twee vormen onderscheiden. De eerste vorm noemen we de referentiesituatie; dat is toekomstige situatie zonder nieuw beleid. Het is gebruikelijk om in een dergelijk scenario alle beleidsmaatregelen waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden al wel op te nemen. De tweede vorm noemen we een beleidsoptie (de situatie met project). Ten opzichte van het referentiescenario krijgt het scenario er dan één of meer beleidsmaatregelen bij. Het doel van de prognose is dan het te

verwachten effect van deze specifieke maatregelen te schatten. Bijvoorbeeld wat de gevolgen voor bijvoorbeeld de verkeersafwikkeling of de luchtkwaliteit zijn van een wegverbreding.

Naast deze invoer zijn natuurlijk de kenmerken van de verschillende vervoerwijzen van belang. Hoeveel tijd kost het om de bestemming met de auto te bereiken of met de trein of bus? En hoe vaak moet je overstappen als je met het openbaar vervoer reist; wat zijn de wachttijden op de halte of het station? Een deel van deze kenmerken wordt door het beleid beïnvloed: bijvoorbeeld de reistijden met de auto hangen af van de beschikbare wegcapaciteit.

1.2 Werking van het NRM

De manier waarop het NRM de berekeningen uitvoert is gebaseerd op de wetenschappelijk gefundeerde micro-economische nutstheorie: huishoudens of personen kiezen dat alternatief dat voor hun het hoogste nut heeft. Keuzes worden gemodelleerd op het niveau waarop ze worden gemaakt: autobezit bijvoorbeeld op het niveau van het huishouden, de beslissing wel of niet een verplaatsing te maken op het niveau van personen.

In het model kunnen wijzigingen optreden in routekeuze, de keuze van het vertrektijdstip (voor autobestuurders), vervoerwijzekeuze, bestemmingskeuze en in de keuze van het aantal verplaatsingen dat men maakt. Door drukte op de weg veranderen de reistijden in het model, daardoor kunnen veranderingen optreden in de routekeuze, de keuze van het vertrektijdstip, de keuze van de vervoerwijze of de bestemming en uiteindelijk ook in het aantal verplaatsingen dat men maakt.

Belangrijk is verder dat het NRM een groeifactormodel is. Uit toepassing van het NRM voor een basisjaar en een prognosejaar worden groeifactoren afgeleid per dagdeel, per relatie, verplaatsingsmotief en vervoerwijze. Met gebruikmaking van al de beschikbare empirische gegevens (eventueel gehouden kentekenenquêtes, het Mobiliteitsonderzoek Nederland en verkeerstellingen) wordt voor het basisjaar het verplaatsingspatroon bepaald voor de verschillende dagdelen, vervoerwijzen en verplaatsingsmotieven. Door deze te combineren met de groeifactoren ontstaat het beeld voor het verplaatsingspatroon voor het prognosejaar. De autoverplaatsingen worden vervolgens toegedeeld aan het wegennetwerk.

Voor de doorvertaling van prognoses voor het goederenvervoer voor alle modaliteiten naar regionale prognoses van vrachtverkeer over de weg is de systematiek van het Regionaal Goederenvervoer Model ontwikkeld (RGM). De hoeveelheid vrachtverkeer in Nederland voor de onderscheiden relaties op landelijk niveau is daarvoor invoer, maar in het RGM vindt een regionale verbijzondering plaats die onder andere rekening houdt met de ruimtelijke verdeling van woningen en werkgelegenheid in de regio. Het resultaat van dit model wordt in de toedeling van het verkeer door het NRM meegenomen; het vrachtverkeer heeft dus invloed op de hoeveelheid congestie die het model voorspelt. Als gevolg van een wegverbreding kunnen er de volgende effecten optreden in het model:

- doordat er minder congestie zal zijn na de maatregel (omdat er meer wegcapaciteit beschikbaar is), kunnen automobilisten die bij eerdere gelegenheid via een andere route waren gaan rijden nu weer over dit traject

gaan rijden – dit resulteert in meer autokilometers ofwel verkeersaantrekkende werking. Overigens zou dit kunnen betekenen dat er minder verkeer zal rijden via de overige wegen

- doordat er minder congestie zal zijn na de maatregel (omdat er meer wegcapaciteit beschikbaar is), zullen sommige automobilisten die voor of na de spits waren gaan rijden om de file te vermijden weer terug keren naar de spits – dit leidt niet tot meer autokilometers op het traject
- doordat er minder congestie zal zijn na de maatregel (omdat er meer wegcapaciteit beschikbaar is), zullen sommige automobilisten die de file zo hinderlijk vonden dat ze gebruik zijn gaan maken van het openbaar vervoer ervoor kiezen om weer met de auto te gaan rijden – dit resulteert in verkeersaantrekkende werking
- op de lange termijn, is het denkbaar dat de verbeterde bereikbaarheid ertoe zal leiden dat mensen bijvoorbeeld van baan veranderen waardoor hun woon-werkverkeer verloopt via het tracé en daarmee mogelijk een langere route. In het algemeen is er dan sprake van een keuze voor andere bestemmingen. Ook in die gevallen is er dus sprake van verkeersaantrekkende werking
- op de lange termijn, is het denkbaar dat de verbeterde bereikbaarheid ertoe zal leiden dat mensen meer verplaatsingen gaan maken.

2 Kwaliteit Nederlands Regionaal Model (NRM)

De modellen binnen het NRM zijn voor wat betreft de gehanteerde methoden gelijk aan die van het Landelijk Model Systeem verkeer en vervoer (LMS), dat voor toekomstverkenningen en het evalueren van strategische beleidsopties wordt gebruikt. Niet alleen door Rijkswaterstaat, maar ook door het Centraal Planbureau (bijvoorbeeld bij Lange termijn verkenningen) en het Planbureau voor de Leefomgeving. Bij een NRM worden de modellen speciaal geschikt gemaakt voor toepassing in een regio, met een gedetailleerde gebiedsindeling en met gedetailleerde verkeers- en vervoernetwerken. Alle NRM's leveren samen een gedetailleerd landsdekkend beeld op.

In 2012 is er een onafhankelijke audit uitgevoerd op het NRM door een consortium onder leiding van TNO. De hoofdconclusie van de audit was dat het LMS en het NRM over het algemeen voldoen aan het gebruiksdoel voor het maken van lange termijn verkeersprognoses en analyses van effecten van beleidsmaatregelen op verkeer en vervoer. Verder concludeerde de audit dat de modellen uitgaan van wetenschappelijk geaccepteerde theorieën en dat ze het niveau van andere grootschalige nationale modellen in Europa halen of overstijgen. Op basis van de aanbevelingen uit de audit worden het LMS en de daaraan gekoppelde systematiek voor het NRM verder verbeterd. De prognoses van het NRM zijn zo nauwkeurig mogelijk, maar elk model is een vereenvoudiging van de werkelijkheid. Zoals bij alle modellen is een bepaalde mate van onzekerheid onvermijdelijk.

Een ander belangrijk kwaliteitsaspect is transparantie: het NRM is uitgebreid technisch gedocumenteerd.

Binnen Rijkswaterstaat zijn afspraken gemaakt hoe de modelinstellingen moeten zijn bij de toepassing van het NRM ten behoeve van een

projectstudie en welk omgevings- en beleidsscenario's gehanteerd moeten worden. Ook zijn afspraken gemaakt over het maken van verkeersprognoses. Deze afspraken zijn vastgelegd in het 'Protocol NRM gebruik'.

Bijlage 2 Beleidsinstellingen



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

DG Rijkswaterstaat
mr. ing. J.H. Dronkers,
Postbus 20906
2500 EX Den Haag

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Contactpersoon
Ir Henk van Mourik
senior beleidsmedewerker
henk.van.mourik@minienm.nl
T 06-52596719

Kenmerk
IENM/BSK-2015/257381

Datum 15 december 2015
Betreft Uitgangspunten modelberekeningen 2016

Geachte heer Dronkers,

Hierbij bied ik u het Uitgangspuntendocument 2016 aan. Het document geeft aan met welke beleidsinstellingen de vervoerkundige prognoses voor rijksstudies uitgevoerd dienen te worden in de periode van 1 april 2016 tot 1 april 2017.

Het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving hebben 1 december j.l. de Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO-2015) gepubliceerd, met ontwikkelingen in het fysieke domein voor 2030-2050. De scenario's LAAG en HOOG gaan de scenario's RC resp. GE vervangen. De zichtjaren voor onze prognoses worden 2030 en 2040. Nederland blijft groeien, al is het minder dan de afgelopen 35 jaar. Verstedelijking gaat door, sommige regio's krimpen demografisch (mogelijk fors). Deze uitgangspunten vormen de belangrijkste basis voor onderhavige uitgangspuntenbrief.

Belangrijkste wijzigingen in de beleidsinstellingen zijn, naast WLO-2015:

- Wegprojecten A15 Papendrecht, A59, N33, N35, N65 en bereikbaarheid Eindhoven airport worden gereed verondersteld in 2030 en 2040.
- Permanente openstelling spitsstroken A4 en A12 (Woerden-Gouda).
- Hoger veronderstelde fietssnelheden, door hoger aandeel elektrische fiets, conform WLO-2015.
- De modal split-verplichting die Havenbedrijf Rotterdam oplegt aan terminaloperators voor aan- en afvoer van de Tweede Maasvlakte.

Met deze brief loop ik vooruit op volledige integratie van de berekeningen voor spoor- en wegprojecten met één integraal model. De ontwikkeling van dat model is eind 2014 gestart in de Verbeter Opgave Modellen, waarin de governance, integratie en consistentie van modellen centraal staat. Door nu al uit te gaan van dezelfde uitgangspunten maken we de verschillende berekeningen voor spoor en (vaar)weg al consistent.

2016 is een overgangsjaar waarin de werkwijzen tussen mijn directies OVS en WenV als ook met Rijkswaterstaat en ProRail verder wordt uitgewerkt en ook de detaillering van de uitgangspunten van de nieuwe WLO-scenario's ter hand wordt genomen, ook als voorbereiding op de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse van eind 2016/begin 2017. In dit overgangsjaar wordt bezien of het mogelijk is De

Kast van NS nog te gebruiken voor de prognoses van het personenvervoer per spoor. In dit overgangsjaar hebben de uitkomsten van de spoorprognose en van een beperkte impactanalyse geen formele status, zij dienen om ervaring op te doen met de werkwijzen en verdere keuzen over de inrichting te maken.

NS en ProRail behouden het recht om eigen prognoses op te stellen en te hanteren ten behoeve van de eigen bedrijfsvoering. Deze brief bevat alleen de beleidsuitgangspunten. De meer technische modelinstellingen worden, in overleg met DGB, binnen uw eigen diensten vastgesteld.

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid**

Datum
15 december 2015

Kenmerk
IENM/BSK-2015/245520

DE DIRECTEUR-GENERAAL BEREIKBAARHEID,


M. Frequin



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Beleidsuitgangspunten Weg-, Spoor- en Scheepvaartprognoses 2016

Inleiding

In het kader van het verbeterprogramma 'Integratie Governance en Modellen' heeft de minister besloten om RWS en ProRail als uitvoeringsorganisaties van DGB samen verantwoordelijk te maken voor prognoses van het verkeer en vervoer over de weg, water en per spoor. DGB stelt jaarlijks de beleidsuitgangspunten vast. Onderhavig document betreft de beleidsuitgangspunten voor het jaar 2016. De prognoses die hierop gebaseerd worden vormen voor ieder spoor- en (vaar)wegproject van het ministerie van IenM in 2016 de referentiesituatie voor de zichtjaren 2030 en 2040.

Dit document beschrijft de beleidsuitgangspunten voor de zichtjaren 2030 en 2040, op basis van de Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving (WLO-2015).

Doel

Het doel van het opstellen van de prognoses voor weg, vaarweg en spoor is om te laten zien wat de te verwachten ontwikkelingen zijn, de zogenoemde referentie, bij het bestaande vastgestelde beleid. Door bij ieder nieuw project (weg, vaarweg en spoor) uit te gaan van dezelfde referentie (= basisprognose) wordt de beoogde consistentie in modelprognoses bereikt. De resultaten van de prognoses (waartoe leidt het IenM-beleid in 2030) kan worden afgezet tegen de ambitie of de doelstellingen van het beleid. Dit geeft een beeld van de mate van doelbereiking.

Een beleidsuitgangspunt bepaalt de input voor verkeers- en vervoermodellen, die tot output, de prognoses leiden. De jaarlijkse beleidsuitgangspunten voor de basisprognoses zijn al gerealiseerde beleidsmaatregelen, aangevuld met vastgestelde beleidsplannen, waar de financiering van rond is en waarvoor een principevariant is gekozen op bestuurlijk niveau. Belangrijke bron is het MIRT projectenboek. De basis van de beleidsuitgangspunten worden gevormd door nieuwe Welvaart en Leefomgevingsscenario's van Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) van 1 december 2015.

Soorten uitgangspunten	Bron, bijzonderheden
Demografische en economische ontwikkeling (inwoners huishoudens , banen)	WLO-scenario's (HOOG en LAAG), BNP, besteedbaar inkomen, inwoners, bevolkingssamenstelling, huishoudens en arbeidsplaatsen/aantal werkzame personen per provincie. Aantal studenten HBO/WO en MBO conform raming ministerie van OCW
Autobezit, autokosten, parkeertarieven, snelhedenbeleid	Belastingplannen, autobezitsmodel Dynamo, WLO-olieprijzen, Kamerbrieven snelhedenbeleid (130)

Autonetwerk, tol	MIRT 2016 (realisaties, planuitw., verkenningen), regionale plannen onderliggend wegennet
Congestiegegevens auto	Output Wegverkeersmodel 2015 vormt input spoor
Tarieven openbaar vervoer	Ten opzichte van 2014 in 2020 reëel (cpi) + 3% agv gebruiksvergoeding stijging spoor, 2030 en 2040 reëel (cpi). Geen verdere verhoging gebruiksvergoeding, geen tariefdifferentiatie. Overig OV obv trendmatige ontwikkeling en reëel constant na 2012, blijvende OV studentenkaart
Spoornetwerk	ERTMS (in 2020 op de huidige baanvakken, Kijfhoek-Belgische grens, 2023 OV-SAAL, 2030 iig TEN-T en op een nog nader te bepalen datum de uitgestelde (2020) TEN-T corridor Amsterdam-Betuweroute), PHS (PHS in 2030, conform uitgangspuntenbrief LTSA-berekeningen 4 juni 2013), nieuwe stations (conform opgave PHS, zie brief 4 juni 2013) en het MIRT-projectenboek 2016
Stads en streekvervoer	Basis dienstregeling 2010 plus wijzigingen en vastgestelde plannen. Verder aangevuld met de bekende grotere projecten. Ketenfactoren conform aannamen PHS (zie brief 4 juni 2013)
(Beter) Benutten van het wegennetwerk	5% hogere capaciteit op wegen met verkeerssignalering. Concrete deelprojecten uit de benuttingspakketten per regio
Fietsontwikkelingen a.g.v. steeds groter aandeel elektrische fiets	7,5% (LAAG 2030) tot 22,5% (HOOG 2040) hogere fietssnelheid t.o.v. 2010, conform WLO-2015
Vrachtverkeer over de weg	Enquêtes 2010/2011 aangevuld met goederenvervoerprognoses (BasGoed) voor 2030 en 2040
Vrachtvervoer binnenvaart	Prognoses BasGoed 2030, 2040 en 2050 (basisdata: Basisbestand Binnenvaart 2011)
Vrachtvervoer per spoor	Prognoses gebaseerd op berekeningen TNO uit 2012; routeringskeuzes op basis van PHS - verwerking herijkte goederenprognoses van ProRail (versie 4.0 van 20-08-2015)
Modal shift Tweede Maasvlakte	Uitgangspunt is de modal split-verplichting van Havenbedrijf Rotterdam aan terminaloperators voor aan- en afvoer van de Tweede Maasvlakte
Internationaal (grensoverschrijdend) verkeer	Grensoverschrijdende autoverplaatsingen obv huidige analyses en voor spoor op analyses Intraplan gemaakt i.o.v. NS.
Technologische ontwikkelingen	Conform WLO-2015: geen Zelf Rijdende Auto's in scenario's HOOG en LAAG. Trendmatige toename thuiswerken in scenario HOOG (reductie woonwerkverkeer per auto 3,5%)

WLO scenario's

De Welvaart en Leefomgeving (WLO) cijfers uit 2015 zijn opgesteld voor de scenario's HOOG en LAAG. Ze hebben de functie een reële bandbreedte te beschrijven van de mogelijke regionale ontwikkeling in de betreffende regio tot 2050 en dienen als basis voor de jaarlijkse actualisatie van sociaal economische ontwikkelingen op het detailniveau van modelzones, dat als invoer dient voor de prognosemodellen.

De Provinciecijfers voor de kenmerken wonen en werken zijn de harde randtotalen voor de verdere invulling naar kleinere gebieden. Deze randtotalen worden niet jaarlijks geactualiseerd, maar blijven onveranderd. Nadere detaillering binnen deze randvoorwaarden is mede een verantwoordelijkheid van de decentrale overheden. Als uitgangspunt voor nadere detaillering wordt door Rijkswaterstaat de verdeling over de COROP-gebieden gebruikt. Rijkswaterstaat heeft met deze partijen afgestemd over de stand van zaken anno 2015 van de status van bestaande plannen en nieuwe plannen.

In onderstaande tabellen zijn voor de aantallen inwoners, huishoudens en banen opgenomen, die als randtotalen zijn gebruikt bij de verdere detaillering in de prognosemodellen.

Aantal inwoners per provincie					
*1000	realisatie	HOOG		LAAG	
	2010	2030	2040	2030	2040
Groningen	577	605	620	584	577
Friesland	646	679	693	633	624
Drenthe	491	499	512	476	460
Overijssel	1.130	1.182	1.207	1.127	1.111
Gelderland	1.999	2.112	2.182	2.035	2.020
Utrecht	1.221	1.438	1.520	1.304	1.306
Noord-Holland	2.669	3.066	3.202	2.870	2.831
Zuid-Holland	3.506	3.977	4.141	3.689	3.626
Zeeland	381	376	377	359	346
Noord-Brabant	2.444	2.630	2.713	2.505	2.481
Limburg	1.123	1.098	1.100	1.050	1.005
Flevoland	388	454	490	420	418
Nederland	16.575	18.114	18.757	17.052	16.803

Aantal huishoudens per provincie					
*1000	realisatie	HOOG		LAAG	
	2010	2030	2040	2030	2040
Groningen	277	305	315	283	282
Friesland	281	327	333	293	290
Drenthe	210	239	243	220	211
Overijssel	478	558	570	512	508
Gelderland	856	1.014	1.050	945	945
Utrecht	544	691	744	604	618
Noord-Holland	1.258	1.519	1.596	1.379	1.374
Zuid-Holland	1.595	1.920	2.014	1.727	1.717
Zeeland	168	180	178	167	160
Noord-Brabant	1.058	1.264	1.309	1.164	1.162
Limburg	504	545	544	505	484
Flevoland	158	210	228	187	188
Nederland	7.386	8.772	9.124	7.800	7.938

Aantal banen(1) per provincie					
*1000	realisatie	HOOG		LAAG	
	2010	2030	2040	2030	2040
Groningen	271	293	298	271	268
Friesland	288	308	304	279	268
Drenthe	208	212	206	196	183
Overijssel	544	573	558	531	505
Gelderland	983	1.048	1.045	978	947
Utrecht	673	770	794	674	659
Noord-Holland	1.407	1.575	1.616	1.421	1.375
Zuid-Holland	1.566	1.768	1.815	1.609	1.579
Zeeland	173	170	163	157	147
Noord-Brabant	1.246	1.351	1.343	1.249	1.204
Limburg	528	516	500	478	448
Flevoland	177	208	221	187	186
Nederland	8.064	8.792	8.862	8.028	7.767

Bron: WLO-2015

¹ volumes banen wijken af van de waarden zoals door PBL zijn berekend vanwege definitie verschillen. PBL hanteert arbeidsvolume, het NRM hanteert banen gebaseerd op LISA. De groei van de banen in het NRM per provincie komt overeen met de groei van het arbeidsvolume van het PBL

Autobezit-, kosten, parkeertarieven, snelhedenbeleid

Het autobezit is gebaseerd op analyses met het autobezitsmodel Dynamo van Rijkswaterstaat en het Planbureau voor de Leefomgeving. Hierbij is rekening gehouden met de meest actuele ontwikkelingen van het wagenpark en met de Belastingplannen t/m 2015.

Aantal auto's					
*1 miljoen	realisatie	HOOG		LAAG	
	2010	2030	2040	2030	2040
Nederland	7,7	9,1	9,7	8,2	8,4

Bron: Dynamo 3,0, oktober 2015

Bij de ontwikkeling van de brandstofkosten per kilometer is rekening gehouden met de Belastingplannen uit de jaren 2004 t/m 2015, de ontwikkeling van de brandstofprijs per liter op basis van WLO-2015, de samenstelling van het wagenpark en EU-emissierichtlijnen, die van invloed zijn op de brandstofefficiency van het totale wagenpark

Brandstofkosten wegverkeer per kilometer					
Index 2010 = 100	2010	HOOG		LAAG	
		2030	2040	2030	2040
Nederland	100	73,8	66,5	94,7	89,8

Bron: Dynamo 3,0, oktober 2015

Voor het areaal van betaald parkeren (de hoeveelheid parkeerplaatsen per zone) is een inventarisatie van de situatie 2010/2011 gemaakt. Voor het zichtjaar 2030 worden extra zones met betaald parkeren toegevoegd.

Parkeertarieven					
Index 2010 = 100	2010	HOOG		LAAG	
		2030	2040	2030	2040
Nederland	100	185	185	185	185

De 130 km/uur maatregel is verwerkt in het wegennetwerk conform het eindbeeld verhoging maximum snelheid, dat medio 2012 naar de Tweede Kamer is gestuurd inclusief latere aanvullingen.

Autonetwerk, tol

Uitgangspunt is dat in het wegennet van 2030 en 2040 alle na het basisjaar 2010 gerealiseerde uitbreidingen en alle projecten uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT projectenboek 2016) gerealiseerd zijn verondersteld. Dat geldt voor alle projecten uit de categorieën HWN Realisatie en Planuitwerking en de ZSM 1 en 2 projecten, aangevuld met de N31 Harlingen en

de A6/A7 Joure. HWN Verkenningen worden gereed verondersteld als het een fastlane verkenning betreft met een startbeslissing, dan wel een verkenning met een voorkeursbeslissing of bestuurlijke voorkeur.

Extra gerealiseerd veronderstelde uitbreidingen, ten opzichte van 2015, zijn:

- VIA15 aanpassingen onderliggend wegennet
- A15 Papendrecht-Sliedrecht capaciteitsverruiming
- A59 gebiedsontwikkeling oostelijke Langstraat
- Permanente openstelling spitsstroken A12 (Woerden-Gouda) en A4
- N33 Zuidbroek-Appingedam, verbreding naar 2x2
- N35 Wijthmen-Nijverdal
- N65
- Landzijdige bereikbaarheid Eindhoven airport (o.a. own)

Vastgestelde uitbreidingsplannen van het regionale wegennet worden opgenomen.

Bij de Blankenburgverbinding en bij VIA A15 wordt bij de planuitwerking uitgegaan van tol met als tarieven: € 1,18 voor personenvervoer en € 7,11 voor vrachtovervoer (prijspeil 2013).

Tarieven openbaar vervoer

Uitgangspunt is dat de tarieven van de Nederlandse Spoorwegen reëel constant zijn vanaf 2014 in combinatie met een gedeeltelijke doorwerking van de gebruiksvergoeding voor het spoor (nog 3% prijsstijging tot 2020) wordt doorbelast naar de reiziger. Voor de enkele reizen vol tarief, tweede klasse geldt conform de vervoerconcessie in het kalenderjaar 2014 voor het kalenderjaar 2015 een procentuele verlaging van 0,17% en in het kalenderjaar 2015 voor het kalenderjaar 2016 een procentuele verlaging van 0,11% en in het kalenderjaar 2016 voor het kalenderjaar 2017 een procentuele verlaging van 0,10%. Na 2020 (2030 en 2040) zijn de tarieven reëel constant verondersteld. De tarieven voor treindiensten over de HSL-Zuid zijn conform de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet.

De OV studentenkaart blijft bestaan. De OV studentenkaart is relevant voor prognose reizigersvervoer, zie ook prognoses LTSA, waarbij werd uitgegaan van verschillende scenario's voor de afname van het reizigersvervoer met 5, 20 of 35%. In mei 2014 is door de Tweede Kamer het Leenstelsel voor studenten aangenomen. Onderdeel van dit besluit is dat voor de huidige kaarthouders de OV Studentenkaart de kaart blijft bestaan en vanaf 2017 daar minderjarigen (-18) MBO/BOL (beroepsleergang) bijkomen.

OV studentenkaart gebruikers							
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Aantal gebruikers van het reisrecht	637.645	660.900	670.300	677.700	840.300	841.700	845.800
bol	202.518	210.200	217.200	223.400	381.000	376.100	375.100
ho	435.127	450.700	453.100	454.300	459.300	465.600	470.700
Aantal RBS	17.688	18.200	18.400	18.500	18.700	18.800	19.100
bol	2.553	2.600	2.700	2.800	2.800	2.700	2.800
ho	15.135	15.600	15.700	15.700	15.900	16.100	16.300
Totaal	655.333	679.100	688.700	696.200	859.000	860.500	864.900

Bron 2013: realisatiegegevens DUO; Bron 2014 – 2019: ramingsmodel SF

Het 'Totaal' is het aantal studenten dat gebruik maakt van de OV studentenkaart en dus reizigers in het OV zijn.

In de periode 2004 t/m 2010 zijn de tarieven van het overig openbaar vervoer gestegen met 9% boven de consumentenprijsindex. Voor de periode 2004-2020 wordt uitgegaan van 16%. De index t.o.v. 2010 wordt hiermee 106,5.

Tarieven overige openbaar vervoer					
Index 2010 = 100	2010	HOOG		LAAG	
		2030	2040	2030	2040
Alle motieven	100	106,5	106,5	106,5	106,5

Spoornetwerk

De volgende MIRT-projecten zijn juridisch en bestuurlijk gecommiteerd:

- Amsterdam Zuid/4 sporen
- Amsterdam Zuid NSP
- Zwolle-Herfte
- Regio-Specifiek Pakket (spoorprojecten Noord Nederland)
- Kleine projecten goederen (externe veiligheid Dordrecht)
- Calandbrug renovatie
- Maaslijn elektrificatie

Ook de programma's die in de LTSA-2 en/of in het regeerakkoord zijn opgenomen vormen uitgangspunten. Dit betreft:

- PHS variant 3a (DONS PM 392), inclusief geconstateerde afwijkingen in de brief van 4 juni 2013, bijlage 1
- In de vervoerconcessie voor het hoofd railnet liggen de afspraken vast tussen NS en I&M over de vervangende diensten op de HSL Zuid
- Het kabinet heeft 2,5 miljard gereserveerd voor de invoering van ERTMS. Er is een Voorkeursbeslissing genomen waarbij tussen 2016 en 2028

Pagina 7 van 10

ERTMS in grote delen van de brede Randstad wordt uitgerold.

Uitgangspunt voor 2020 zijn de huidige baanvakken, Kijfhoek-Belgische grens, voor 2023 komt daar OV-SAAL bij en als uitgangspunt voor 2030 komen daar in ieder geval de TEN-T trajecten bij en op een nog nader te bepalen datum de uitgestelde (2020) TEN-T corridor Amsterdam-Betuweroute.

- Landelijk verbeterprogramma overwegen
- Toegankelijkheid
- Beter benutten regionaal spoor
- Grensoverschrijdend spoorvervoer

Nieuwe stations bij de trein: conform de eerder opgave PHS (bijlage 2 van de brief van 4 juni 2013) en het MIRT-projectenboek 2016

Handhaving ketenfactoren uit PHS (bijlage 3 van de brief van 4 juni 2013).

Marketing trein, handhaving huidige inspanningen, geen extra inspanning bovenop huidig.

Op 28-8-2014 (OV SAAL MLT) en 17-6-2014 (PHS) zijn besluiten genomen door IenM die de routing van goederentreinen beïnvloeden. Daarmee is de rapportage van ProRail van 28-3-2014 niet meer volledig actueel (Verwerking herijkte goederenprognoses PHS, v3.0). In 2015 is een nieuwe versie (4.0) beschikbaar gekomen die beter aansluit bij de genomen besluiten. Versie 4.0 is inmiddels uitgangspunt voor de goederenprognoses. Toelichting: Onlosmakelijk verbonden aan de goederenvervoerprognoses zijn de prognoses van de goederenrouting: welke routes en hoeveel treinen per etmaal per route ('goederenpaden'). Tot nu toe wordt hierbij uitgegaan van de optimale routing gegeven de hoeveelheid en soort van de te vervoeren goederen en de spoorcapaciteit.

Geen regulier goederenvervoer op het traject Utrecht-Arnhem vanaf 2016, als DSSU is opgeleverd. Moet nog ingevuld worden, en is uitgangspunt bij tracéstudies Sporen in Arnhem, DSSU en Driebergen-Zeist.

De wet Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen is per 1 april 2015 van kracht. Het Basisnet geeft per infra-traject (Hoofdwegennet en Hoofdspoorwegennet) aan wat de maximale omgevingsrisico's mogen zijn als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over dat traject: voor elk weg- en spoortraject geldt een zogenaamd risicoplaafond. De toetsing (per traject) van het gerealiseerde vervoer aan de risicoplaafond-waarde van elk traject vindt achteraf plaats, waarna eventueel een routeringsmaatregel wordt getroffen. Door deze "achteraf-methodiek" hebben de risicoplaafonds geen invloed op de goederenvervoersprognoses.

Stads- en streekvervoer

Voor het stads- en streekvervoer in 2030 en 2040 vormt de dienstregeling van 2010 de basis. Concrete wijzigingen uit de huidige dienstregelingen en uitgeharde

maatregelen voor de komende jaren, zijn voor zover mogelijk doorvertaald in de level of service bestanden van het openbaar vervoer. Ook de ketenfactoren uit PHS handhaven (bijlage 3 van de brief van juni 2013). Die wijzigingen zijn deels een gevolg van bezuinigingen, die ingevuld zijn met versoberingen in de dienstregelingen. Verder zijn de ontwikkelingen bij een aantal grotere projecten meegenomen:

- Amstelveenlijn
- HOV Zuid-Holland Noord (Rijn Gouwelijn)
- NZ-lijn Amsterdam

(Beter) Benutten van het wegennetwerk

Benutten is gedefinieerd als een verzameling maatregelen die de effectiviteit van een verkeerssysteem verhogen, zoals verkeerssignalering. Goed uitgevoerd verkeersmanagement heeft invloed op alle verkeersdeelnemers en verhoogt daardoor de capaciteit van een weg. Er is uitgegaan van een 5% hogere capaciteit op autosnelwegen met verkeerssignalering, zowel in 2010 als in 2030 en 2040.

Ook zijn een aantal infrastructurele maatregelen uit het Programma Beter Benutten opgenomen, die voldoende concreet en zijn en vertaald konden worden in aanpassingen in de prognosemodellen.

Fietsontwikkelingen

Steeds groter aandeel elektrische fiets, conform de veronderstellingen in WLO-2015, leidt tot hogere fietssnelheden.

Fietssnelheid					
Index 2010 = 100	2010	HOOG		LAAG	
		2030	2040	2030	2040
Verplaatsingen 2,5-5 km	100	110	112,5	107,5	108,75
Verplaatsingen > 5 km	100	120	122,5	115	117,5

Vrachtverkeer over de weg

Met het Regionaal Goederenvervoer Model (op basis van BaGoed) zijn per scenario de te verwachten vrachtautoverplaatsingen voor de zichtjaren 2030-40 gemaakt. Daarbij zijn als startwaarden de landelijke cijfers voor 2010/2011 gehanteerd.

Vrachtvervoer binnenvaart

Met het goederenvervoermodel BasGoed zijn per scenario de te verwachten vervoersstromen per binnenvaart bepaald voor de zichtjaren 2030, 2040 en 2050. Daarbij is als basisdata het Basisbestand Binnenvaart 2011 gebruikt.

Vrachtvervoer per spoor

Voor het spoorvervoer wordt gebruik gemaakt van de vervoerprognose in tonnen/jaar van TNO uit 2012 ("TNO 2012, R10064; Lange termijn perspectief spoogoederenvervoer"; bijlage bij Kamerstuk 32.404, nr. 57 dd 12-07-2012), die door ProRail is vertaald naar aantallen treinen/jaar per spoortraject in het rapport: "PHS - verwerking herijkte goederenprognoses - ProRail - versie 4.0 - 20-08-2015". Het jaar 2016 wordt benut om de goederenprognoses op basis van actuele scenario's te ontwikkelen. Vooral nog zal de gebruikersvergoeding niet worden meegenomen.

Modal shift Tweede Maasvlakte

Het Havenbedrijf Rotterdam verplicht terminaloperators op de Tweede Maasvlakte om voor aan- en afvoer van containers een aantal modal split doelen te halen. Het betreft de volgende modal split/verdeling naar vervoersmodaliteit per 2033: Weg 35%, binnenvaart 45%, Spoor 20%.

Hierdoor ontstaat er een extra verschuiving binnen de modaliteiten die nog niet verwerkt is in de WLO-berekeningen. Deze verschuiving zal als correctie op de WLO-berekeningen worden meegenomen.

Internationaal (grensoverschrijdend) verkeer

Aantal internationaal (grensoverschrijdend) personenauto verplaatsingen					
Index 2010 = 100	2010	HOOG		LAAG	
		2030	2040	2030	2040
Alle grenzen	100	120	132	110	115

Internationale treinreizigers zijn gebaseerd op analyses door Intraplan die zijn gemaakt in opdracht van NS.

Bijlage 3 Verrijkte verkeerscijfers

In deze bijlage worden alleen wegvakken onderscheiden die verkeerskundig onderscheidend zijn. Voor lucht, geluid en natuur zijn vaak gedetailleerdere segmenteringen noodzakelijk vanwege de al dan niet aanwezige schermen of andere omgevingsfactoren. Deze segmenteringen zijn niet onderscheidend voor verkeer.

3.1 Verkeerscijfers

Tabel 1a. Verkeerscijfers huidige situatie – 2010 (werkdag) – bron: NRM

Weg	Wegvak	PV werkdag	VV werkdag	PV ochtend-spits (1 uur)	VV ochtend-spits (1 uur)	PV avond-spits (1 uur)	VV avond-spits (1 uur)	V file, ochtend (1 uur)	V file, avond (1 uur)	Maximum snelheid spits	Maximum snelheid avond/nacht
N35	N35 West, wegvak noord										
N35	N35 West, wegvak zuid										
N35	N35 Nijverdal, wegvak noord										
N35	N35 Nijverdal, wegvak zuid										
N35	N35 (Combitrace), wegvak noord										
N35	N35 (Combitrace), wegvak zuid										
N35	N35 Nijverdal-Wierden, wegvak noord	10.010	1.345	1.641	198	1.934	165	0	0	80	80
N35	N35 Nijverdal-Wierden, wegvak zuid	9.979	1.551	1.795	233	1.848	194	0	0	80	80
N35	N35 Wierden oost, wegvak noord	7.427	1.134	1.236	177	1.630	168	0	0	80	80
N35	N35 Wierden oost, wegvak zuid	6.445	1.103	1.301	174	936	130	0	0	80	80
A35	A35, wegvak noord	12.814	1.605	2.258	263	2.544	196	0	0	120	120
A35	A35, wegvak zuid	11.453	1.488	2.215	228	2.053	195	0	0	120	120
	Grotestraat (west), wegvak zuid	5.692	634	846	119	1.195	103			80	80
	Grotestraat (west), wegvak noord	6.053	481	1.159	77	1.042	79			80	80
	Wierdenstraat (west), wegvak zuid	7.356	638	1.156	105	1.519	66			50	50
	Wierdenstraat (west), wegvak noord	7.393	618	1.388	126	1.238	68			50	50
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak zuid	0	0	0	0	0	0			0	0
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak noord	0	0	0	0	0	0			0	0
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak noord	1.606	387	209	40	473	60			80	80
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak zuid	1.713	243	322	39	272	44			80	80
	Baron Van Sternbachlaan, wegvak zuid	1.713	243	322	39	272	44			80	80
	Baron Van Sternbachlaan, wegvak noord	1.606	387	209	40	473	60			80	80
	Nijverdalsestraat, wegvak noord	0	0	0	0	0	0			0	0
	Nijverdalsestraat, wegvak zuid	0	0	0	0	0	0			0	0

PV = personenvoertuigen, VV = vrachtoertuigen, V = totaal voertuigen

Tabel 1b. Verkeerscijfers prognosejaar 2030 in situatie zonder project (werkdag) – bron: NRM

Weg	Wegvak	PV werkdag	VV werkdag	PV ochtend-spits (1 uur)	VV ochtend-spits (1 uur)	PV avond-spits (1 uur)	VV avond-spits (1 uur)	V file, ochtend (1 uur)	V file, avond (1 uur)	Maximum snelheid spits	Maximum snelheid avond/nacht
N35	N35 West, wegvak noord	10.516	1.535	2.200	208	1.803	212	0	0	80	80
N35	N35 West, wegvak zuid	10.461	1.614	1.575	271	2.154	162	0	0	80	80
N35	N35 Nijverdal, wegvak noord	8.276	1.485	1.661	201	1.433	208	0	0	80	80
N35	N35 Nijverdal, wegvak zuid	9.039	1.560	1.372	265	1.833	157	0	0	80	80
N35	N35 (Combitrace), wegvak noord	12.757	1.541	2.267	245	2.432	178	0	0	80	80
N35	N35 (Combitrace), wegvak zuid	12.871	1.516	2.181	257	2.410	158	0	0	80	80
N35	N35 Nijverdal-Wierden, wegvak noord	14.156	2.110	2.482	294	2.675	258	0	315	80	80
N35	N35 Nijverdal-Wierden, wegvak zuid	14.278	2.113	2.331	303	2.747	253	0	455	80	80
N35	N35 Wierden oost, wegvak noord	10.693	1.575	1.886	227	2.119	224	0	592	80	80
N35	N35 Wierden oost, wegvak zuid	9.857	1.446	1.814	218	1.574	163	0	0	80	80
A35	A35, wegvak noord	16.680	2.073	2.820	318	3.154	261	0	0	130	130
A35	A35, wegvak zuid	15.346	1.887	2.651	278	2.713	232	0	0	130	130
	Grotestraat (west), wegvak zuid	1.905	197	218	37	515	51			80	80
	Grotestraat (west), wegvak noord	2.507	241	497	20	436	33	0	0	80	80
	Wierdenstraat (west), wegvak zuid	3.834	402	646	66	646	35	0	0	50	50
	Wierdenstraat (west), wegvak noord	3.440	347	484	48	603	49	0	0	50	50
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak zuid	1.215	31	112	13	342	4	0	0	80	80
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak noord	1.192	48	252	19	189	7	0	0	80	80
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak noord	1.170	378	124	29	279	60	0	0	80	80
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak zuid	1.169	362	178	31	203	51	0	0	80	80
	Baron Van Sternbachlaan, wegvak zuid	2.361	410	430	50	392	58	0	0	80	80
	Baron Van Sternbachlaan, wegvak noord	2.384	409	236	42	623	64	0	0	80	80
	Nijverdalsestraat, wegvak noord	3.893	237	385	49	961	28	0	0	50	50
	Nijverdalsestraat, wegvak zuid	3.713	246	851	41	500	36	0	0	50	50

PV = personenvoertuigen, VV = vrachtoertuigen, V = totaal voertuigen

Tabel 1c. Verkeerscijfers prognosejaar 2030 in situatie met project (werkdag) – bron: NRM

Weg	Wegvak	PV werkdag	VV werkdag	PV ochtendspits (1 uur)	VV ochtendspits (1 uur)	PV avondspits (1 uur)	VV avondspits (1 uur)	V file, ochtend (1 uur)	V file, avond (1 uur)	Maximum snelheid spits	Maximum snelheid avond/nacht
N35	N35 West, wegvak noord	12.113	1.667	2.480	230	2.134	234	0	0	80	80
N35	N35 West, wegvak zuid	12.191	1.778	1.861	292	2.467	191	0	0	80	80
N35	N35 Nijverdal, wegvak noord	10.944	1.866	2.097	246	2.101	264	0	0	80	80
N35	N35 Nijverdal, wegvak zuid	11.563	1.967	1.817	309	2.311	220	0	0	80	80
N35	N35 (Combitrace), wegvak noord	10.944	1.866	2.097	246	2.101	264	0	0	100	100
N35	N35 (Combitrace), wegvak zuid	11.563	1.967	1.817	309	2.311	220	0	0	100	100
N35	N35 Nijverdal-Wierden, wegvak noord	17.587	2.444	3.014	343	3.378	305	0	0	100	100
N35	N35 Nijverdal-Wierden, wegvak zuid	17.491	2.687	2.824	390	3.359	318	0	0	100	100
N35	N35 Wierden oost, wegvak noord	13.855	1.868	2.359	264	2.880	260	0	0	100	100
N35	N35 Wierden oost, wegvak zuid	12.565	1.817	2.277	272	2.111	206	0	0	100	100
A35	A35, wegvak noord	18.065	2.215	3.083	334	3.433	279	0	0	130	130
A35	A35, wegvak zuid	16.809	1.977	2.859	289	2.994	249	0	0	130	130
	Grotestraat (west), wegvak zuid	2.836	376	500	37	356	58	0	0	80	80
	Grotestraat (west), wegvak noord	2.479	365	225	52	567	78	0	0	80	80
	Wierdenstraat (west), wegvak zuid	2.585	169	531	31	425	15	0	0	50	50
	Wierdenstraat (west), wegvak noord	2.226	160	324	26	450	19	0	0	50	50
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak zuid	5.390	281	733	64	1.170	21	0	0	80	80
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak noord	4.873	281	941	54	763	31	0	0	80	80
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak noord	6.140	523	938	84	1.251	52	0	0	80	80
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak zuid	5.525	611	1004	73	1.058	88	0	0	80	80
	Baron Van Sternbachlaan, wegvak zuid	2.610	273	452	38	468	37	0	0	80	80
	Baron Van Sternbachlaan, wegvak noord	2.513	360	310	38	680	63	0	0	80	80
	Nijverdalsestraat, wegvak noord	4.081	389	799	71	455	48	0	0	80	80
	Nijverdalsestraat, wegvak zuid	5.246	593	716	92	1.206	111	0	0		

PV = personenvoertuigen, VV = vrachtoertuigen, V = totaal voertuigen

3.2 Verkeerscijfers ten behoeve van geluidsonderzoek

In deze paragraaf worden voor alle wegvakken die relevant zijn voor het geluidsonderzoek de gebruikte verkeerscijfers gepresenteerd.

Tabel 2a. Verrijkte verkeerscijfers 2017 (weekdag) in situatie zonder project – bron: NRM

Weg	Wegvak	PV week- dag	VV week- dag	PV	VV	PV avond-	VV avond-	PV in file,	VV in file,	PV in file,	VV in file,	% zware VV t.o.v. VV
				ochtend- spits (1 uur)	ochtend- spits (1 uur)	spits (1 uur)	spits (1 uur)	in file, ochtend (1 uur)	in file, ochtend (1 uur)	in file, avond (1 uur)	in file, avond (1 uur)	
N35	N35 West, wegvak noord	9.013	1.514	1.867	215	1.597	208	0	0	80	80	0,474
N35	N35 West, wegvak zuid	8.888	1.600	1.414	271	1.783	165	0	0	80	80	0,474
N35	N35 Nijverdal, wegvak noord	6.733	1.469	1.335	209	1.191	202	0	0	80	80	0,474
N35	N35 Nijverdal, wegvak zuid	7.467	1.550	1.152	266	1.492	161	0	0	80	80	0,474
N35	N35 (Combitrace), wegvak noord	10.989	1.502	1.946	247	2.195	173	0	0	80	80	0,474
N35	N35 (Combitrace), wegvak zuid	11.047	1.484	2.014	255	2.055	158	0	0	80	80	0,474
N35	N35 Nijverdal-Wierden, wegvak noord	12.386	2.057	2.165	296	2.443	252	0	0	80	80	0,474
N35	N35 Nijverdal-Wierden, wegvak zuid	12.447	2.081	2.178	302	2.400	253	0	0	80	80	0,474
N35	N35 Wierden oost, wegvak noord	9.202	1.517	1.619	222	1.968	218	0	0	80	80	0,660
N35	N35 Wierden oost, wegvak zuid	8.247	1.411	1.593	214	1.325	161	0	0	80	80	0,660
A35	A35, wegvak noord	14.461	2.009	2.534	308	2.811	249	0	0	130	130	0,660
A35	A35, wegvak zuid	13.006	1.818	2.390	270	2.350	228	0	0	130	130	0,660
	Grotestraat (west), wegvak zuid	4.446	377	259	9	4.446	17	222	3	5	56	2
	Grotestraat (west), wegvak noord	3.881	421	226	10	3.881	19	194	3	6	49	2
	Wierdenstraat (west), wegvak zuid	5.856	543	342	12	5.856	24	293	4	7	73	3
	Wierdenstraat (west), wegvak noord	5.656	505	330	12	5.656	22	283	3	7	71	2
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak noord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak noord	1.437	384	84	9	1.437	17	72	3	5	18	2
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak zuid	1.498	279	87	6	1.498	12	75	2	4	19	1
	Baron Van Sternbachlaan, wegvak zuid	5.856	543	342	12	5.856	24	293	4	7	73	3
	Baron Van Sternbachlaan, wegvak noord	1.844	394	108	9	1.844	18	92	3	5	23	2
	Nijverdalsestraat, wegvak noord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nijverdalsestraat, wegvak zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

PV = personenvoertuigen, VV = vrachtoertuigen

Tabel 2b. Verrijkte verkeerscijfers 2019 (weekdag) in situatie zonder project – bron: NRM

Weg	Wegvak	PV week- dag	VV week- dag	7.00 – 19.00 uur			19.00 – 23.00 uur			23.00 – 07.00 uur		
				Cat. 1	Cat. 2	Cat. 3	Cat. 1	Cat. 2	Cat. 3	Cat. 1	Cat. 2	Cat. 3
N35	N35 West, wegvak noord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N35	N35 West, wegvak zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N35	N35 Nijverdal, wegvak noord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N35	N35 Nijverdal, wegvak zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N35	N35 (Combitrace), wegvak noord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N35	N35 (Combitrace), wegvak zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N35	N35 Nijverdal-Wierden, wegvak noord	11.699	1.647	775	61	50	386	15	11	106	9	16
N35	N35 Nijverdal-Wierden, wegvak zuid	11.724	1.782	764	67	55	389	18	14	125	8	16
N35	N35 Wierden oost, wegvak noord	8.751	1.315	570	30	58	279	7	13	100	8	15
N35	N35 Wierden oost, wegvak zuid	7.803	1.246	522	29	56	242	7	14	71	6	12
A35	A35, wegvak noord	14.429	1.801	939	41	79	460	10	18	165	10	20
A35	A35, wegvak zuid	13.065	1.656	874	38	74	405	9	18	119	8	16
	Grotestraat (west), wegvak zuid	4.070	352	237	8	16	204	2	5	51	2	3
	Grotestraat (west), wegvak noord	3.478	375	203	9	17	174	3	5	43	2	3
	Wierdenstraat (west), wegvak zuid	5.486	518	320	12	23	274	4	7	69	2	5
	Wierdenstraat (west), wegvak noord	5.239	477	306	11	21	262	3	6	65	2	4
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak noord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak noord	1.392	383	81	9	17	70	3	5	17	2	3
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak zuid	1.442	291	84	7	13	72	2	4	18	1	3
	Baron Van Sternbachlaan, wegvak zuid	5.486	518	320	12	23	274	4	7	69	2	5
	Baron Van Sternbachlaan, wegvak noord	1.918	397	112	9	18	96	3	5	24	2	4
	Nijverdalsestraat, wegvak noord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nijverdalsestraat, wegvak zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

PV = personenvervoertuigen, VV = vrachtvoertuigen

Tabel 2c. Verrijkte verkeerscijfers 2032 (weekdag) in situatie zonder project – bron: NRM

Weg	Wegvak	PV week- dag	VV week- dag	7.00 – 19.00 uur			19.00 – 23.00 uur			23.00 – 07.00 uur		
				Cat. 1	Cat. 2	Cat. 3	Cat. 1	Cat. 2	Cat. 3	Cat. 1	Cat. 2	Cat. 3
N35	N35 West, wegvak noord	10.608	1.548	721	58	48	311	13	10	89	8	15
N35	N35 West, wegvak zuid	10.554	1.627	696	62	50	327	16	12	112	7	14
N35	N35 Nijverdal, wegvak noord	8.349	1.497	566	57	46	247	12	10	71	7	14
N35	N35 Nijverdal, wegvak zuid	9.119	1.573	601	60	49	284	15	12	97	7	13
N35	N35 (Combitrace), wegvak noord	12.869	1.554	871	59	48	385	13	10	110	8	15
N35	N35 (Combitrace), wegvak zuid	12.985	1.528	856	58	48	402	15	11	137	7	13
N35	N35 Nijverdal-Wierden, wegvak noord	14.280	2.127	965	80	66	430	18	14	123	11	21
N35	N35 Nijverdal-Wierden, wegvak zuid	14.404	2.130	950	80	66	447	21	16	153	10	18
N35	N35 Wierden oost, wegvak noord	10.788	1.588	713	36	71	313	8	15	122	9	18
N35	N35 Wierden oost, wegvak zuid	9.944	1.458	670	34	66	296	8	15	90	7	14
A35	A35, wegvak noord	16.827	2.090	1.105	48	93	501	10	20	195	12	23
A35	A35, wegvak zuid	15.482	1.903	1.046	44	86	456	10	20	139	9	18
	Grotestraat (west), wegvak zuid	2.529	243	171	6	11	79	2	3	20	1	2
	Grotestraat (west), wegvak noord	1.922	199	131	5	9	59	1	2	15	1	1
	Wierdenstraat (west), wegvak zuid	3.868	406	258	9	18	128	3	5	32	2	4
	Wierdenstraat (west), wegvak noord	3.470	350	230	8	16	119	2	4	30	2	3
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak zuid	1.226	31	83	1	2	38	0	0	10	0	0
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak noord	1.202	48	81	1	2	38	0	0	9	0	0
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak noord	1.180	381	79	9	17	39	3	5	10	2	3
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak zuid	1.179	365	78	8	16	40	2	5	10	2	3
	Baron Van Sternbachlaan, wegvak zuid	3.868	406	258	9	18	128	3	5	32	2	4
	Baron Van Sternbachlaan, wegvak noord	2.405	412	162	10	19	77	3	5	19	2	4
	Nijverdalsestraat, wegvak noord	3.927	239	263	6	11	128	1	3	32	1	2
	Nijverdalsestraat, wegvak zuid	3.746	248	253	6	11	119	1	3	30	1	2

PV = personenvoertuigen, VV = vrachtoertuigen

Tabel 2d. Verrijkte verkeerscijfers 2032 (weekdag) in situatie met project – bron: NRM

Weg	Wegvak	PV week- dag	VV week- dag	7.00 – 19.00 uur			19.00 – 23.00 uur			23.00 – 07.00 uur		
				Cat. 1	Cat. 2	Cat. 3	Cat. 1	Cat. 2	Cat. 3	Cat. 1	Cat. 2	Cat. 3
N35	N35 West, wegvak noord	12.220	1.681	831	64	52	358	14	11	102	8	16
N35	N35 West, wegvak zuid	12.298	1.793	811	68	56	382	17	13	130	8	15
N35	N35 Nijverdal, wegvak noord	11.040	1.882	751	71	58	322	16	12	92	9	18
N35	N35 Nijverdal, wegvak zuid	11.665	1.983	769	75	62	361	19	15	123	9	17
N35	N35 (Combitrace), wegvak noord	11.040	1.882	751	71	58	322	16	12	92	9	18
N35	N35 (Combitrace), wegvak zuid	11.665	1.983	769	75	62	361	19	15	123	9	17
N35	N35 Nijverdal-Wierden, wegvak noord	17.743	2.464	1.199	93	76	535	21	16	153	12	24
N35	N35 Nijverdal-Wierden, wegvak zuid	17.645	2.709	1.162	102	84	549	26	21	188	12	23
N35	N35 Wierden oost, wegvak noord	13.977	1.884	926	43	84	403	9	18	157	11	21
N35	N35 Wierden oost, wegvak zuid	12.675	1.832	856	43	83	374	10	19	114	9	18
A35	A35, wegvak noord	18.224	2.233	1.198	51	99	541	11	21	210	13	25
A35	A35, wegvak zuid	16.957	1.993	1.145	46	90	500	11	21	152	10	19
	Grotestraat (west), wegvak zuid	2.861	379	188	9	17	100	2	5	25	2	3
	Grotestraat (west), wegvak noord	2.500	368	166	9	17	85	2	4	21	1	3
	Wierdenstraat (west), wegvak zuid	2.608	171	176	4	8	82	1	2	21	1	1
	Wierdenstraat (west), wegvak noord	2.245	161	150	4	7	73	1	2	18	1	1
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak zuid	5.438	283	365	7	13	176	2	3	44	1	2
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak noord	4.916	283	330	7	13	160	2	3	40	1	2
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak noord	6.194	528	417	12	24	199	3	7	50	2	5
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak zuid	5.574	616	377	14	28	175	4	8	44	3	5
	Baron Van Sternbachlaan, wegvak zuid	2.633	275	177	6	12	85	2	3	21	1	2
	Baron Van Sternbachlaan, wegvak noord	2.535	363	173	8	16	77	2	4	19	2	3
	Nijverdalsestraat, wegvak noord	4.117	392	272	9	18	143	2	5	36	2	3
	Nijverdalsestraat, wegvak zuid	5.292	597	357	14	28	168	3	7	42	2	5

PV = personenvervoer, VV = vrachtovervoer

3.3 Verkeerscijfers ten behoeve van luchtonderzoek en natuuronderzoek

In deze paragraaf worden voor alle wegvakken die relevant zijn voor het luchtonderzoek de gebruikte verkeerscijfers gepresenteerd. Het gaat hier dan om wegvakken die vanwege mogelijk andere verkeerscijfers onderscheiden moeten worden – dus niet om een segmentering die het gevolg is van bijvoorbeeld hoogteligging of andere voor het luchtonderzoek relevante factoren.

Let op: de verkeerscijfers die relevant zijn voor het natuuronderzoek (stikstofdepositie) zijn hetzelfde als de gebruikte verkeerscijfers voor het luchtonderzoek.

Tabel 3a. Verrijkte verkeerscijfers 2015 (weekdag) in situatie zonder project – bron: NRM

Weg	Wegvak	PV week- dag	VV week- dag	PV ochtend- spits (1 uur)	VV ochtend- spits (1 uur)	PV avond- spits (1 uur)	VV avond- spits (1 uur)	PV in file, ochtend (1 uur)	VV in file, ochtend (1 uur)	PV in file, avond (1 uur)	VV in file, avond (1 uur)	% zware VV t.o.v. VV
N35	N35 West, wegvak noord	8.801	1.511	1.820	216	1.568	208	0	0	80	80	0,474
N35	N35 West, wegvak zuid	8.668	1.598	1.391	271	1.732	166	0	0	80	80	0,474
N35	N35 Nijverdal, wegvak noord	6.523	1.466	1.291	211	1.157	201	0	0	80	80	0,474
N35	N35 Nijverdal, wegvak zuid	7.251	1.549	1.122	266	1.445	161	0	0	80	80	0,474
N35	N35 (Combitrace), wegvak noord	10.740	1.497	1.901	248	2.160	173	0	0	80	80	0,474
N35	N35 (Combitrace), wegvak zuid	10.791	1.480	1.990	255	2.005	158	0	0	80	80	0,474
N35	N35 Nijverdal-Wierden, wegvak noord	12.134	2.049	2.120	296	2.409	251	0	0	80	80	0,474
N35	N35 Nijverdal-Wierden, wegvak zuid	12.187	2.076	2.155	302	2.350	253	0	0	80	80	0,474
N35	N35 Wierden oost, wegvak noord	8.991	1.508	1.582	221	1.946	217	0	0	80	80	0,660
N35	N35 Wierden oost, wegvak zuid	8.023	1.406	1.561	213	1.290	161	0	0	80	80	0,660
A35	A35, wegvak noord	14.147	2.000	2.493	307	2.761	248	0	0	130	130	0,660
A35	A35, wegvak zuid	12.679	1.808	2.353	269	2.299	228	0	0	130	130	0,660
	Grotestraat (west), wegvak zuid	1.871	178	270	36	468	52	0	0	0	0	0,660
	Grotestraat (west), wegvak noord	2.541	249	485	19	453	33	0	0	0	0	0,660
	Wierdenstraat (west), wegvak zuid	3.750	404	627	67	629	38	0	0	0	0	0,660
	Wierdenstraat (west), wegvak noord	3.328	348	484	49	573	51	0	0	0	0	0,660
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak zuid	998	32	74	13	313	4	0	0	0	0	0,660
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak noord	1.057	48	217	19	138	7	0	0	0	0	0,660
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak noord	1.148	377	135	30	284	60	0	0	0	0	0,660
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak zuid	1.154	352	180	31	207	50	0	0	0	0	0,660

	Baron Van Sternbachlaan, wegvak zuid	2.211	400	397	50	347	57	0	0	0	0	0,660
	Baron Van Sternbachlaan, wegvak noord	2.149	409	211	43	600	64	0	0	0	0	0,660
	Nijverdalsestraat, wegvak noord	3.555	231	338	47	919	26	0	0	0	0	0,660
	Grotestraat (west), wegvak zuid	3.467	241	831	41	433	33	0	0	0	0	0,660

PV = personenvoertuigen, VV = vrachtvoertuigen

Tabel 3b. Verrijkte verkeerscijfers 2023 (weekdag) in situatie zonder project – bron: NRM

Weg	Wegvak	PV week- dag	VV week- dag	PV ochtend- spits (1 uur)	VV ochtend- spits (1 uur)	PV avond- spits (1 uur)	VV avond- spits (1 uur)	PV in file, ochtend (1 uur)	VV in file, ochtend (1 uur)	PV in file, avond (1 uur)	VV in file, avond (1 uur)	% zware VV t.o.v. VV
N35	N35 West, wegvak noord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,474
N35	N35 West, wegvak zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,474
N35	N35 Nijverdal, wegvak noord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,474
N35	N35 Nijverdal, wegvak zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,474
N35	N35 (Combitrace), wegvak noord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,474
N35	N35 (Combitrace), wegvak zuid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,474
N35	N35 Nijverdal-Wierden, wegvak noord	12.539	1.802	2.147	256	2.388	220	0	0	0	0	0,474
N35	N35 Nijverdal-Wierden, wegvak zuid	12.595	1.896	2.127	277	2.391	230	0	0	0	0	0,474
N35	N35 Wierden oost, wegvak noord	9.413	1.404	1.627	208	1.933	203	0	0	0	0	0,66
N35	N35 Wierden oost, wegvak zuid	8.495	1.316	1.615	202	1.312	151	0	0	0	0	0,66
A35	A35, wegvak noord	15.210	1.896	2.609	298	2.925	236	0	0	0	0	0,66
A35	A35, wegvak zuid	13.852	1.737	2.489	259	2.461	218	0	0	0	0	0,66
	Grotestraat (west), wegvak zuid	1.889	188	241	37	492	52	0	0	0	0	0,66
	Grotestraat (west), wegvak noord	2.522	244	491	20	444	33	0	0	0	0	0,66
	Wierdenstraat (west), wegvak zuid	3.795	403	637	67	638	36	0	0	0	0	0,66
	Wierdenstraat (west), wegvak noord	3.387	347	484	48	589	50	0	0	0	0	0,66
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak zuid	1.108	31	92	13	328	4	0	0	0	0	0,66
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak noord	1.127	48	235	19	163	7	0	0	0	0	0,66
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak noord	1.160	378	129	29	281	60	0	0	0	0	0,66
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak zuid	1.162	358	179	31	205	50	0	0	0	0	0,66
	Baron Van Sternbachlaan, wegvak zuid	2.290	405	415	50	370	58	0	0	0	0	0,66
	Baron Van Sternbachlaan, wegvak noord	2.271	409	224	42	612	64	0	0	0	0	0,66
	Nijverdalsestraat, wegvak noord	3.731	234	363	48	941	27	0	0	0	0	0,66
	Grotestraat (west), wegvak zuid	3.596	244	842	41	468	35	0	0	0	0	0,66

PV = personenvoertuigen, VV = vrachtoertuigen

Tabel 3c. Verrijkte verkeerscijfers 2023 (weekdag) in situatie met project – bron: NRM

Weg	Wegvak	PV week- dag	VV week- dag	PV ochtend- spits (1 uur)	VV ochtend- spits (1 uur)	PV avond- spits (1 uur)	VV avond- spits (1 uur)	PV in file, ochtend (1 uur)	VV in file, ochtend (1 uur)	PV in file, avond (1 uur)	VV in file, avond (1 uur)	% zware VV t.o.v. VV
N35	N35 West, wegvak noord	10.834	1.633	2.217	231	1.924	228	0	0	80	80	0,474
N35	N35 West, wegvak zuid	10.782	1.770	1.685	292	2.152	197	0	0	80	80	0,474
N35	N35 Nijverdal, wegvak noord	9.506	1.834	1.776	247	1.810	259	0	0	80	80	0,474
N35	N35 Nijverdal, wegvak zuid	9.924	1.962	1.612	308	1.948	226	0	0	80	80	0,474
N35	N35 (Combitrace), wegvak noord	9.506	1.834	1.776	247	1.810	259	0	0	100	100	0,474
N35	N35 (Combitrace), wegvak zuid	9.924	1.962	1.612	308	1.948	226	0	0	100	100	0,474
N35	N35 Nijverdal-Wierden, wegvak noord	15.876	2.391	2.706	341	3.102	297	0	0	100	100	0,474
N35	N35 Nijverdal-Wierden, wegvak zuid	15.765	2.621	2.637	389	2.995	322	0	0	100	100	0,474
N35	N35 Wierden oost, wegvak noord	12.428	1.820	2.092	259	2.636	253	0	0	100	100	0,660
N35	N35 Wierden oost, wegvak zuid	11.155	1.770	2.085	270	1.819	208	0	0	100	100	0,660
A35	A35, wegvak noord	16.438	2.170	2.860	324	3.166	270	0	0	130	130	0,660
A35	A35, wegvak zuid	15.127	1.947	2.684	285	2.710	250	0	0	130	130	0,660
	Grotestraat (west), wegvak zuid	2.776	383	525	36	378	57	0	0	0	0	0,660
	Grotestraat (west), wegvak noord	2.448	353	239	51	553	77	0	0	0	0	0,660
	Wierdenstraat (west), wegvak zuid	2.525	167	535	31	427	15	0	0	0	0	0,660
	Wierdenstraat (west), wegvak noord	2.200	156	324	26	449	18	0	0	0	0	0,660
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak zuid	5.084	274	704	63	1134	20	0	0	0	0	0,660
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak noord	4.651	273	934	53	716	30	0	0	0	0	0,660
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak noord	5.752	543	891	82	1204	52	0	0	0	0	0,660
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak zuid	5.275	607	968	73	997	88	0	0	0	0	0,660
	Baron Van Sternbachlaan, wegvak zuid	2.474	297	433	38	426	37	0	0	0	0	0,660
	Baron Van Sternbachlaan, wegvak noord	2.427	363	278	38	635	64	0	0	0	0	0,660
	Nijverdalsestraat, wegvak noord	3.876	387	773	72	433	47	0	0	0	0	0,660
	Grotestraat (west), wegvak zuid	5.010	581	713	91	1.156	110	0	0	0	0	0,660

PV = personenvervoertuigen, VV = vrachtoertuigen

Tabel 3d. Verrijkte verkeerscijfers 2030 (weekdag) in situatie zonder – bron: NRM

Weg	Wegvak	PV week- dag	VV week- dag	PV ochtend- spits (1 uur)	VV ochtend- spits (1 uur)	PV avond- spits (1 uur)	VV avond- spits (1 uur)	PV in file, ochtend (1 uur)	VV in file, ochtend (1 uur)	PV in file, avond (1 uur)	VV in file, avond (1 uur)	% zware VV t.o.v. VV
N35	N35 West, wegvak noord	9.755	1.217	2.200	208	1.803	212	0	0	0	0	0,474
N35	N35 West, wegvak zuid	9.415	1.291	1.575	271	2.154	162	0	0	0	0	0,474
N35	N35 Nijverdal, wegvak noord	7.677	1.177	1.661	201	1.433	208	0	0	0	0	0,474
N35	N35 Nijverdal, wegvak zuid	8.135	1.248	1.372	265	1.833	157	0	0	0	0	0,474
N35	N35 (Combitrace), wegvak noord	11.834	1.222	2.267	245	2.432	178	0	0	0	0	0,474
N35	N35 (Combitrace), wegvak zuid	11.584	1.213	2.181	257	2.410	158	0	0	0	0	0,474
N35	N35 Nijverdal-Wierden, wegvak noord	13.131	1.673	2.482	294	2.675	258	0	0	291	24	0,474
N35	N35 Nijverdal-Wierden, wegvak zuid	12.850	1.690	2.331	303	2.747	253	0	0	421	34	0,474
N35	N35 Wierden oost, wegvak noord	9.505	1.230	1.886	227	2.119	224	0	0	528	64	0,660
N35	N35 Wierden oost, wegvak zuid	8.774	1.134	1.814	218	1.574	163	0	0	0	0	0,660
A35	A35, wegvak noord	14.827	1.619	2.820	318	3.154	261	0	0	0	0	0,660
A35	A35, wegvak zuid	13.660	1.480	2.651	278	2.713	232	0	0	0	0	0,660
	Grotestraat (west), wegvak zuid	1.886	158	218	37	515	51	0	0	0	0	0,660
	Grotestraat (west), wegvak noord	2.482	193	497	20	436	33	0	0	0	0	0,660
	Wierdenstraat (west), wegvak zuid	3.796	322	646	66	646	35	0	0	0	0	0,660
	Wierdenstraat (west), wegvak noord	3.406	278	484	48	603	49	0	0	0	0	0,660
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak zuid	1.203	25	112	13	342	4	0	0	0	0	0,660
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak noord	1.180	38	252	19	189	7	0	0	0	0	0,660
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak noord	1.158	302	124	29	279	60	0	0	0	0	0,660
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak zuid	1.157	290	178	31	203	51	0	0	0	0	0,660
	Baron Van Sternbachlaan, wegvak zuid	2.337	328	430	50	392	58	0	0	0	0	0,660
	Baron Van Sternbachlaan, wegvak noord	2.360	327	236	42	623	64	0	0	0	0	0,660
	Nijverdalsestraat, wegvak noord	3.854	190	385	49	961	28	0	0	0	0	0,660
	Grotestraat (west), wegvak zuid	4.733	443	715	87	1.031	108	0	0	0	0	0,660

PV = personenvervoer, VV = vrachtovervoer

Tabel 3e. Verrijkte verkeerscijfers 2030 (weekdag) in situatie met project – bron: NRM

Weg	Wegvak	PV week- dag	VV week- dag	PV ochtend- spits (1 uur)	VV ochtend- spits (1 uur)	PV avond- spits (1 uur)	VV avond- spits (1 uur)	PV in file, ochtend (1 uur)	VV in file, ochtend (1 uur)	PV in file, avond (1 uur)	VV in file, avond (1 uur)	% zware VV t.o.v. VV
N35	N35 West, wegvak noord	11.236	1.322	2.480	230	2.134	234	0	0	0	0	0,474
N35	N35 West, wegvak zuid	10.972	1.422	1.861	292	2.467	191	0	0	0	0	0,474
N35	N35 Nijverdal, wegvak noord	10.152	1.480	2.097	246	2.101	264	0	0	0	0	0,474
N35	N35 Nijverdal, wegvak zuid	10.407	1.574	1.817	309	2.311	220	0	0	0	0	0,474
N35	N35 (Combitrace), wegvak noord	10.152	1.480	2.097	246	2.101	264	0	0	0	0	0,474
N35	N35 (Combitrace), wegvak zuid	10.407	1.574	1.817	309	2.311	220	0	0	0	0	0,474
N35	N35 Nijverdal-Wierden, wegvak noord	16.314	1.938	3.014	343	3.378	305	0	0	0	0	0,474
N35	N35 Nijverdal-Wierden, wegvak zuid	15.742	2.150	2.824	390	3.359	318	0	0	0	0	0,474
N35	N35 Wierden oost, wegvak noord	12.316	1.459	2.359	264	2.880	260	0	0	0	0	0,660
N35	N35 Wierden oost, wegvak zuid	11.185	1.425	2.277	272	2.111	206	0	0	0	0	0,660
A35	A35, wegvak noord	16.058	1.730	3.083	334	3.433	279	0	0	0	0	0,660
A35	A35, wegvak zuid	14.963	1.551	2.859	289	2.994	249	0	0	0	0	0,660
	Grotestraat (west), wegvak zuid	2.808	301	500	37	356	58	0	0	0	0	0,660
	Grotestraat (west), wegvak noord	2.454	292	225	52	567	78	0	0	0	0	0,660
	Wierdenstraat (west), wegvak zuid	2.559	135	531	31	425	15	0	0	0	0	0,660
	Wierdenstraat (west), wegvak noord	2.204	128	324	26	450	19	0	0	0	0	0,660
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak zuid	5.336	225	733	64	1.170	21	0	0	0	0	0,660
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak noord	4.824	225	941	54	763	31	0	0	0	0	0,660
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak noord	6.079	418	938	84	1.251	52	0	0	0	0	0,660
	Burg. H Boersingel (noord), wegvak zuid	5.470	489	1.004	73	1.058	88	0	0	0	0	0,660
	Baron Van Sternbachlaan, wegvak zuid	2.584	218	452	38	468	37	0	0	0	0	0,660
	Baron Van Sternbachlaan, wegvak noord	2.488	288	310	38	680	63	0	0	0	0	0,660
	Nijverdalsestraat, wegvak noord	4.040	311	799	71	455	48	0	0	0	0	0,660
	Grotestraat (west), wegvak zuid	5.194	474	716	92	1.206	111	0	0	0	0	0,660

PV = personenvoertuigen, VV = vrachtoertuigen.

