**Raadsinformatiebrief**

Gemeente Albrandswaard

De gemeenteraad van Albrandswaard

Uw brief van: 28 juni 2016
Uw kenmerk:
Bijlage(n):

Ons kenmerk: 1165482
Contact: P.Knoester
Doorkiesnummer: 010-5061720
E-mailadres; p.knoester@bar-organisatie.nl
Datum: 10-01-2017

Betreft: Verkeersveiligheid Portlandse Baan

Geachte raadsleden,

**INLEIDING**

De afgelopen twee jaar zijn op de Portlandse Baan 23 verkeersongelukken gebeurd. Bij 10 ongevallen was sprake van letsel. Dit aantal is opvallend hoger dan op andere wegen in Albrandswaard. Wij treffen maatregelen om de verkeersveiligheid op de Portlandse Baan te verbeteren. Doel hiervan is het aantal ongevallen te verminderen.
Hiermee geven wij tevens uitvoering aan uw motie 1110022 van 28 juni 2016. Hierin roept u ons college op tot het onderzoeken van de verkeersveiligheid op de Portlandse Baan en, indien mogelijk, tot maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

**KERNBOODSCHAP**

Het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Portlandsebaan door het treffen van maatregelen. Die zijn er met name op gericht de zichtbaarheid van voetgangers en fietsers te verbeteren en de rijsnelheid van auto's te verlagen.

**TOELICHTING**

De ongevallen vinden verspreid over de Portlandse Baan plaats. Zij verschillen in soort.
Helaas is een concreet beeld van de oorzaken van de ongevallen niet beschikbaar.
Dit komt omdat de politie niet in alle gevallen bij het ongeluk ter plaatse is geweest. In de gevallen waarin dat wel was is geen analyse van de oorzaak van het ongeval gemaakt.
Wij hebben met de politie afgesproken dat bij ongevallen op de Portlandse Baan zoveel mogelijk de oorzaak wordt vastgesteld en geregistreerd. Deze gegevens zijn nodig om effectieve maatregelen te treffen.
Het ontbreken van een oorzaakanalyse neemt niet weg dat wij samen met de politie in staat zijn geweest omstandigheden in beeld te brengen die die een negatieve rol spelen in de verkeersveiligheid op deze weg, namelijk:

1. zichtbaarheid bij de zebra's;
2. zichthoeken bij de toegangen naar de wooneilanden en
3. de snelheid van het verkeer.

Wij vinden het dan ook gerechtvaardigd om op basis van deze inzichten een aantal maatregelen te treffen die de verkeersveiligheid verbeteren. Het gaat om:

a. Het (gedeeltelijk) verwijderen van de hagen tussen voetpad en fietspad om het zicht op voetgangers en fietsers te vergroten. Op korte termijn gaan wij hierover in overleg met omwonenden/gebruikers van de Portlandse Baan;
b. Het plaatsen van een zweepmast met verlichting en bebording bij elke voetgangersoversteekplaats;
c. Het plaatsen van onderborden met richtingpijlen onder de verkeersborden 'verlenen voorrang' bij de aansluitingen van de woonstraten op de Portlandse Baan. Hiermee wordt benadrukt dat op het fietspad verkeer van 2 kanten kan komen;
d. Plaatsing van een aantal snelheidsdisplays ten behoeve van snelheids- en gedragsbeïnvloeding bij bestuurders.

**VERVOLG**
De maatregelen worden in de eerste helft van 2017 doorgevoerd en gedurende het jaar gemonitord op hun effecten. De totale kosten ramen wij op € 55.000,--. Zij kunnen uit de bestaande onderhoudsbudgetten worden gedekt.

**BIJLAGEN**
Notitie Verkeersveiligheid Portlandse Baan Rhoon, nr. 1164756.
Motie Veiligheid Portlandse Baan, nr. 1110022

Met vriendelijke groet,
het college van de gemeente Albrandswaard,

| | |
|---|---|
| de secretaris, | de burgemeester, |
| Hans Cats | drs. Hans-Christoph Wagner |

# Verkeersveiligheid Portlandse Baan Rhoon

## 1. Aanleiding

Op de Portlandse Baan, tussen de Rhoonse Baan en rotonde t.h.v. de Smitshoekse Baan hebben tussen januari 2015 en november 2016, 23 verkeersongevallen tussen voertuigen en personen plaatsgevonden.

Dit aantal wijkt sterk af van het ongevallenbeeld in de rest van de gemeente. Reden genoeg om de verkeerssituatie op de Portlandse Baan nader te onderzoeken en waar mogelijk de verkeersonveilige situaties op te lossen.

Gelijktijdig met dit onderzoek loopt het project verkeersveilige schoolomgeving scholenlocatie Portland. De mogelijke infrastructurele maatregelen welke voortvloeien uit dit project zullen t.z.t. aan het onderzoek worden toegevoegd.

## 2. Huidige situatie

### 2.1 Inrichting van de weg

De Portlandse Baan tussen de Biezenlaan en de gemeentegrens met Barendrecht is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximum snelheid van 50 km/h. Het deel Portlandse Baan tussen de Beurs en de Biezenlaan is gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 30 km/h.

De Portlandse Baan is voorzien van snelheidsremmers, in de vorm van verhoogde kruisingsvlakken, o.a. ter plaatse van de aansluitingen van de wooneilanden op de Portlandse Baan. Op een aantal verhoogde kruisingsvlakken zijn voetgangersoversteekplaatsen aangelegd. De Portlandse Baan maakt deel uit van een openbaar vervoerroute, de bussen halteren daarbij op de rijbaan.

### 2.2 Ongevallen & snelheid

In de periode januari 2015 tot en met november 2016 zijn er 23 ongevallen gebeurd op de Portlandse Baan. Hierdoor springt deze weg er bovenuit als het gaat om wegen in Albrandswaard waar ongelukken gebeuren. Van de 23 ongevallen zijn er vijf waarbij er uitsluitend materiele schade is geconstateerd. Bij acht ongevallen is er geen verdere informatie bekend. De overige ongelukken (tien) hadden allen letselschade tot gevolg. In bijlage 1 staat een overzicht van de ongevallen.

Van de ongelukken die zijn gebeurd zijn weinig tot geen details bekend. Dit heeft te maken met het feit dat de politie niet voor ieder ongeluk komt waarnemen en hiervan een rapport opmaakt. Daarnaast is er in veel gevallen uitsluitend materiële schade waardoor er pas later geconstateerd

wordt dat er schade is ontstaan. De informatie over de ongelukken in deze notitie is alle informatie die voorhanden is. Zonder te weten wat de toedracht is van het ongeluk, is het erg lastig om een conclusie er aan te verbinden en hiervoor een oplossing te vinden.

Op afbeelding 1, in de bijlage is te zien waar de ongelukken hebben plaatsgevonden. Om een indicatie te krijgen hoe hard er op de Portlandse Baan wordt gereden is er in april 2016 een snelheidsmeting gehouden ter hoogte van het Hof van Portland en ter hoogte van het wooneiland Paarlemoer. In het 30 km/h deel (Hof van Portland) bedraagt de V85, 34 km/h (in de Verkeerskunde is het V85 getal een belangrijke maatstaf. Het is namelijk de snelheid die door 85% van de bestuurders niet wordt overschreden). Alleen 's-nachts ligt de V85 iets hoger, 38 km/h. Dit geeft geen aanleiding om hier extra snelheidsremmende maatregelen te nemen.

In het 50 km/h. deel (Paarlemoer) is de V85 aan de hoge kant, deze bedraagt 64 km/h. 's-Nachts ligt de V85 nog iets hoger, namelijk 68 km/h. Door de politie is aangegeven dat men de mogelijkheden gaat onderzoeken om extra controles door politiestudenten uit te laten voeren.

## 2.3 Observatie

Bij de observatie van de verkeerssituatie zijn een aantal probleempunten geconstateerd;

- De voetgangersoversteekplaatsen (VOP's) zijn veelal nabij bushaltes gelegen waardoor het zicht op overstekende voetgangers niet altijd optimaal is;
- De VOP's zijn weliswaar op verhoogde kruisingsvlakken aangelegd, daar waar de snelheid van het verkeer laag is. De voetgangers moeten echter in één fase de oversteek maken aangezien midden eilanden ontbreken;
- De bussen halteren op de rijbaan, waardoor het gevaar ontstaat dat overig verkeer de halterende bus gaat inhalen;
- Verkeer komend vanaf de bruggen tussen de Portlandse Baan en de wooneilanden heeft geen optimaal zicht op het twee richtingen fietspad vanwege de aanwezige hagen. Ook ontbreken onderborden waarmee het verkeer wordt gewezen op het twee richtingen fietspad;
- In het ongevallenoverzicht valt op dat de ongevallen met letsel voornamelijk in het najaar hebben plaats gevonden. Dit is reden om nader onderzoek te doen naar de openbare verlichting;
- De snelheid in het 50 km deel van de Portlande Baan is structureel hoger dan de maximale snelheid van 50 km per uur.

## 2.4 Conclusie

Uit het overzicht van de ongevallen is niet een directe relatie te leggen tussen de ongevallen en een specifieke verkeerssituatie of weginrichting. De ongevallen vinden verspreid over de hele Portlandse Baan plaats. Wel kan er (voorzichtig) een link worden gelegd met de snelheid van de weggebruiker en de ongelukken.

Wat verder opvalt is dat de ongelukken veelal plaatsvinden nabij kruisingen. Een oorzaak hiervan kan zijn dat het zicht dat de verkeersdeelnemers hebben t.o.v. elkaar en de kruising niet voldoende is. Door het zicht te verbeteren nabij de kruisingen en meer attentie verhogende maatregelen aan te brengen op de Portlandse Baan, kan het aantal verkeersongelukken en de snelheid ter plaatse afnemen.

Uit eigen onderzoek, interpretatie van de ongevallen en constateringen buiten zijn er korte en lange termijnmaatregelen te nemen die naar verwachting leiden tot een verkeersveiligere situatie. Omdat er niet een directe oorzaak aan te wijzen is wordt geadviseerd om eerst de quick-win maatregelen uit te voeren en deze te evalueren. Indien het aantal ongevallen niet daalt is de vervolgstap om de ingrijpende en duurdere maatregelen te nemen. De quick-win maatregelen blijven dan effect hebben en dienen dan als ondersteuning van de ingrijpende maatregelen.

# 3. Te realiseren doelen/maatregelen gekozen oplossing

De verkeerssituatie op de Portlandse Baan is ter plaatse bekeken door medewerkers van de gemeente en de afdeling Verkeersondersteuning van de politie. Daarbij zijn een aantal mogelijke maatregelen/oplossingen besproken en is de haalbaarheid hiervan beoordeeld. Het doel van deze maatregelen/oplossingen is om de verkeersveiligheid te waarborgen, het aantal verkeersongevallen te verminderen en de subjectieve verkeersonveiligheid te verlagen.

## 3.1 Maatregelen op korte termijn

- **Groenvoorzieningen (verbeteren zicht);**
    - Het verwijderen van de hagen ten zuiden van het fietspad (evenwijdig aan de Portlandse Baan) ter plaatse van de aansluitingen van de wooneilanden op de Portlandse Baan, waarmee het zicht voor de verkeersdeelnemers wordt verbeterd op en nabij de kruisingen.
    - Deze maatregel kan worden bekostigd uit het budget beheer en onderhoud groenvoorzieningen.

- **Openbare verlichting (verbeteren zicht/snelheidsremmend);**
    - De verlichting van de Portlandse Baan voldoet aan de verlichtingsklasse M5 conform de Richtlijn Openbare Verlichting (ROVL-2011), uitgaande van een gemiddelde verkeersintensiteit. Wel wordt geadviseerd om de VOP's beter te verlichten. Voor de verlichting zijn 2 verschillende aspecten te onderscheiden te weten de horizontale verlichtingssterkte (hoeveel licht er op de verharding valt) en de verticale verlichtingssterkte (hoeveelheid licht horizontaal op 1,5m hoogte boven het wegoppervlak). Om de markering van de VOP goed te kunnen waarnemen is voornamelijk de horizontale verlichting van belang. Om personen op de VOP voor bestuurders goed zichtbaar te maken is de verticale verlichtingssterkte van belang.

Optie 1: Inwendig verlicht verkeersbord L2, zie afbeelding 6.

Boven de VOP wordt m.b.v. een zweepmast een dubbelzijdig verkeersbord geplaatst. In dit bord is een ledmodule ingebouwd die de VOP verlicht. Per VOP is met één mast en één verkeersbord (dubbelzijdig) gerekend met een ledmodule van ca 11W. Inschatting kosten (incl. Stedin kosten) ca. EUR 4.500,- per VOP. Deze optie voorziet met name in horizontale verlichtingssterkte.

Voordeel optie 1: Het waarschuwingsbord is goed van afstand zichtbaar. Nadeel: verticale verlichtingssterkte t.o.v. variant 2 is minder.

Optie 2: extra lichtmasten, zie afbeelding 7.

Hierbij wordt aan elke zijde van de VOP een lichtmast van 6 meter geplaatst met specifieke lenzen om de VOP goed uit te lichten. Per VOP zijn er 2 lichtmasten met elk een led armatuur van 21W. Inschatting kosten (incl. Stedin kosten) ca. EUR 3.000,- per VOP.

Voordeel: betere verlichting van de VOP. Nadeel: meer lichtmasten (onrustig straatbeeld) en meer energieverbruik, bebording moet apart.

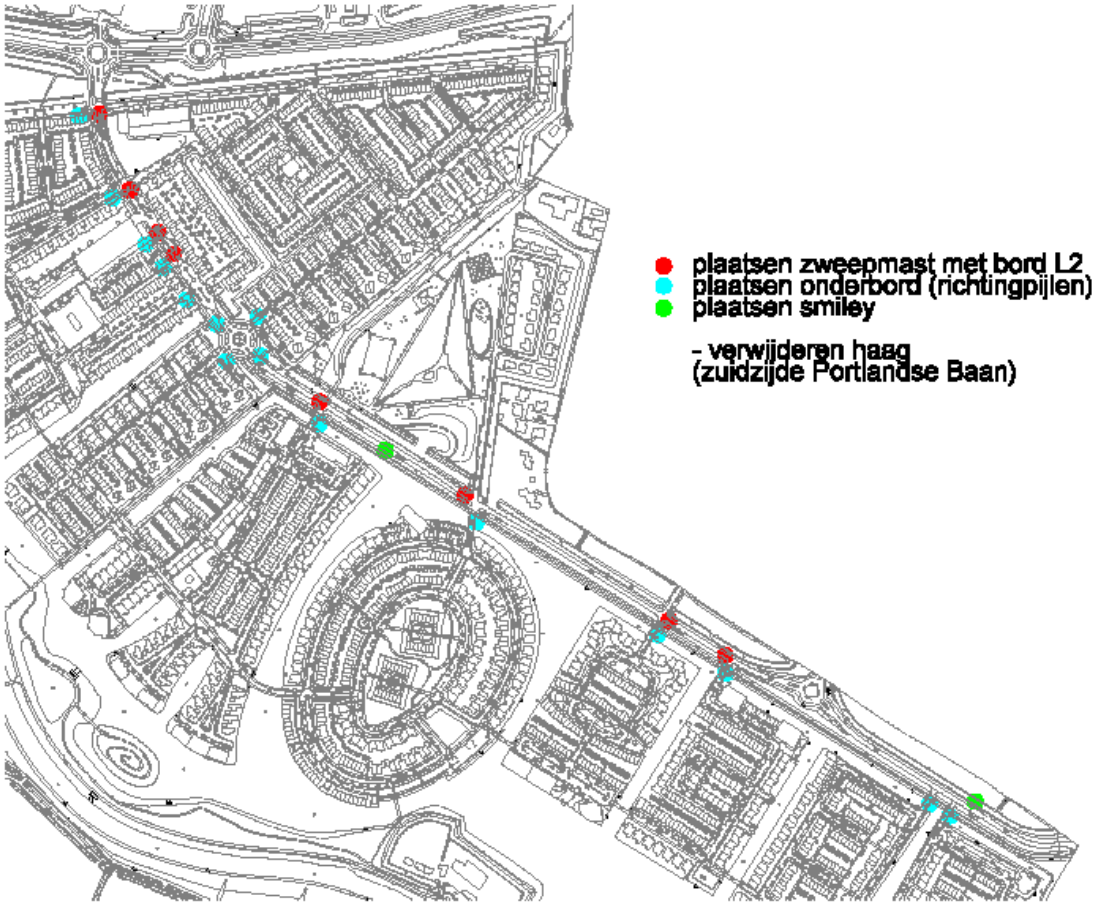
De voorkeur van zowel de Politie als de verlichtingsdeskundige gaat uit naar optie 1 (zweepmast met inwendig verlicht bord L2 boven de VOP's).

De totale kosten van deze oplossing bedragen € 36.000,--) en dienen ten laste te worden gebracht van het investeringsbudget. Daarmee worden de voetgangersoversteekplaats t.h.v. achtereenvolgens de Kwartslaan, Amberhof, Reesteijn, Onyxlaan, Hof van Portland (2), De Beurs en Regenboog allen voorzien van een zweepmast met inwendig verlicht bord L2.

- **Bebording (attentie verhogende maatregel);**
    - Het plaatsen van de onderborden OB503 (richtingpijlen) onder de verkeersborden B6 bij de aansluitingen van de woonstraten op de Portlandse Baan. Hiermee wordt voor verkeer duidelijker dat er fietsverkeer kan komen vanuit beide richtingen.
    - De bebording langs de Portlandse Baan zal in het project "bordensanering" nader worden beoordeeld m.b.t. noodzaak en mogelijke zichtbelemmering. De kosten, (€ 570,--), kunnen ten laste worden gebracht van het verkeersbudget verkeersplan- en veiligheid.

- **Smileys (attentie verhogende maatregel/snelheidsremmend);**
    - Aanschaf van twee smileys ten behoeve van snelheids- gedragsbeïnvloeding. De smileys worden in beide richtingen, langs de Portlandse Baan geplaatst. Door de smileys periodiek van locatie te wisselen wordt een maximaal effect gesorteerd. De kosten, (€ 13.500,--) kunnen ten laste worden gebracht van het verkeersbudget verkeersplan- en veiligheid.

Overzicht maatregelen op korte termijn;




## 3.2 Maatregelen op lange termijn;

Als de maatregelen op korte termijn niet het beoogde effect hebben behaald, is de volgende stap om grotere maatregelen te nemen:

- Het aanbrengen van **midden geleiders** ter hoogte van de VOP's (in het 50 km deel van de PB) zodat de voetgangers in twee fasen de rijbaan kunnen oversteken,
- De aanleg van **haltekommen**. Hiermee wordt het zicht voor de overstekende voetgangers sterk verbeterd en wordt voorkomen dat gemotoriseerd verkeer de op de rijbaan halterende bussen inhalen,
- Het **verbreden van de rijbaan**, direct ten noorden van de Korte Koedoodsekade; hier is in de bocht geen bochtverbreding toegepast waardoor gemotoriseerd verkeer in de bocht regelmatig de aslijn overschrijdt. Deze situatie kan worden verbeterd door het verbreden van de rijbaan in de bocht.

Globale kosten van de bovenstaande verkeersaanpassingen bedragen € 280.000,-- (Dit zijn de extra kosten boven op de kosten voor het grootschalig onderhoud. Hierbij is geen rekening gehouden met mogelijke kosten aan kabels en leidingen).

Bovengenoemde lange termijn maatregelen zijn ruimtelijk en financieel ingrijpend en leiden tot kapitaalvernietiging. Voor het realiseren van haltekommen dienen o.a. watergangen te worden vergraven en /of damwanden te worden aangebracht. Ook moet op enkele locaties de kruispunten worden aangepast. Fiets- en voetpad moeten worden verlegd, groenvoorzieningen moeten worden aangepast en/of bomen moeten worden gekapt/verplaatst. Als gevolg van het inpassen van de midden geleiders bij de VOP's dienen de boogstralen te worden aangepast en/of de VOP's te worden verplaatst. Geadviseerd wordt om dergelijke ingrepen te realiseren in combinatie met toekomstige herprofilering van de Portlandse Baan in het kader van grootschalig wegonderhoud. Naar verwachting zal dit omstreeks 2023 plaatsvinden.

Bijlage 1

# Overzicht Verkeersongevallen Portlandse Baan

| | | |
|---|---|---|
| 2015 | Januari | 1 x materieel |
| | Februari | 3 x VPO (verlaten plaats ongeval) |
| | Maart | 1 x VPO (verlaten plaats ongeval) |
| | Mei | 1 x materieel |
| | Juli | 1 x materieel |
| | Augustus | 2 x VPO (verlaten plaats ongeval) |
| | September | 2 x letsel |
| | November | 1 x letsel |
| | December | 1 x letsel |
| 2016 | Januari | 4 x letsel |
| | | 1 x VPO |
| | Maart | 1 x UMS |
| | Juli | 1 x UMS |
| | September | 1 x letsel |
| | | 1 x VPO |
| | Oktober | 1 x letsel |

Januari 2015:
2015039714 – Kruising **30-01-2015 Tussen 18:06 uur & 18:30 uur.**

Februari 2015:
2015051038 – Rotonde Saffierlaan Regenboog **06-02-2015 tussen 23:30 uur & 23:45 uur.**
2 x VPO lantaarnpaal had schade

Maart 2015:
2015118695 – 1 x Korte Koedoodsedijk **26-03-2015 tussen 23:00 uur & 23:15 uur.**

Mei 2015:
2015163400 – 1 x Hof van Portland **03-05-2015 tussen 13:49 uur**

Juli 2015:
2015243798 – 1 x Amberhof **03-07-2015 tussen 08:15 uur**

Augustus 2015:

2015315855 – Portlandse Baan 110 **31-08-2015 tussen 20:21 uur**
**VPO**

2015317413 – Rotonde Biezenlaan **30-08-2015 tussen 18:00 uur & 18:30 uur.**
Portlandse Baan 110
Rotonde Biezenlaan

September 2015:
**Verkeersongeval met letsel**
**2015323317 – Kruising Portlandse Baan met Rhoonse Baan 07-09-2015 tussen 08:40 & 08:55 uur.**
**Verkeersongeval met letsel**
**2015341199 – Parelsnoer en Facet met Portlandse baan 23-09-2015 tussen 16:45 uur**

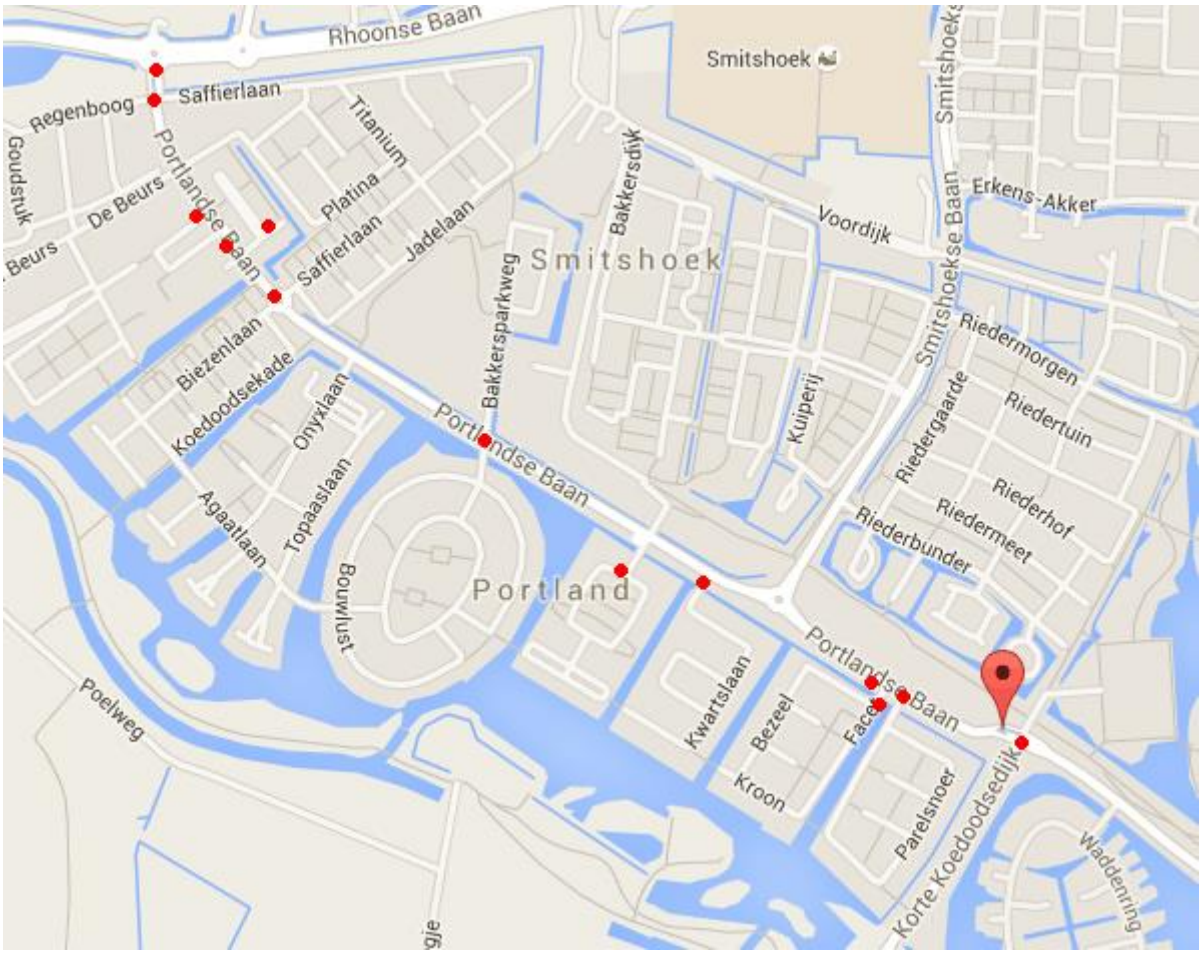
November 2015:
**verkeersongeval met letsel**
**2015409620 – Reesteijn met Portlandse Baan 19-11-2015 tussen 18:02 uur**

December 2015:
**vpo**
2016013572 – Portlandsebaan 141 hofje **31-12-2015 tussen 17:00 uur & 01-01-2016 12:50 uur.**

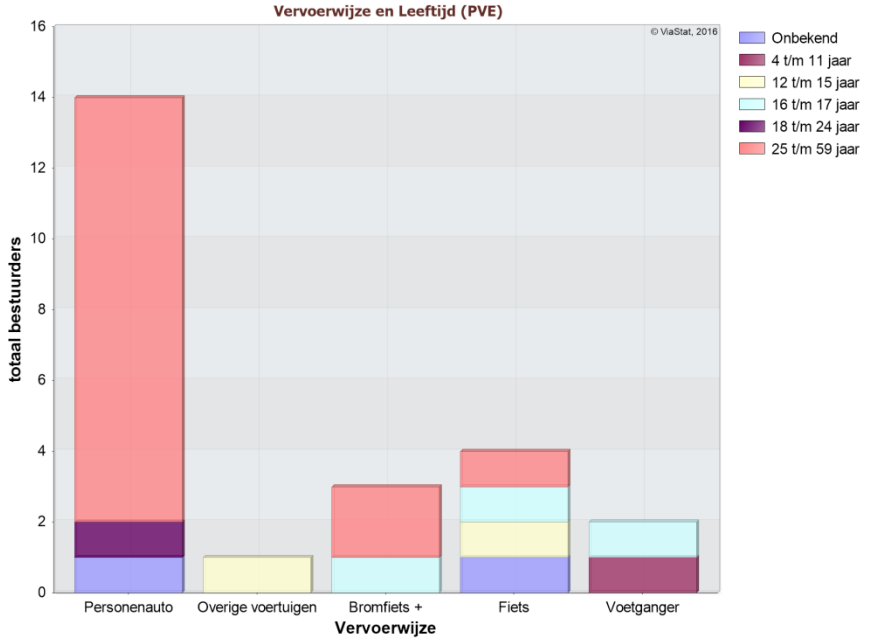
Januari 2016:
**verkeersongeval met letsel**
**2016015861 – Kwartslaan en Facet 14-01-2016 tussen 08:20**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 14/01/2016 | | VERKEERSONGEVAL MET LETSEL | RHOON |
| 14/01/2016 | D13 | VERLATEN PLAATS NA VERKEERSONGEVAL | RHOON |
| 14/01/2016 | D11 | VERKEERSONGEVAL MET LETSEL | RHOON |
| 06/03/2016 | D10 | VERKEERSONGEVAL MET UITSLUITEND MATERIELE SCHADE | RHOON |
| 09/07/2016 | D10 | VERKEERSONGEVAL MET UITSLUITEND MATERIELE SCHADE | RHOON |
| 09/09/2016 | D11 | VERKEERSONGEVAL MET LETSEL | RHOON |
| 30/09/2016 | D13 | VERLATEN PLAATS NA VERKEERSONGEVAL | RHOON |
| 19/10/2016 | D11 | VERKEERSONGEVAL MET LETSEL | RHOON |

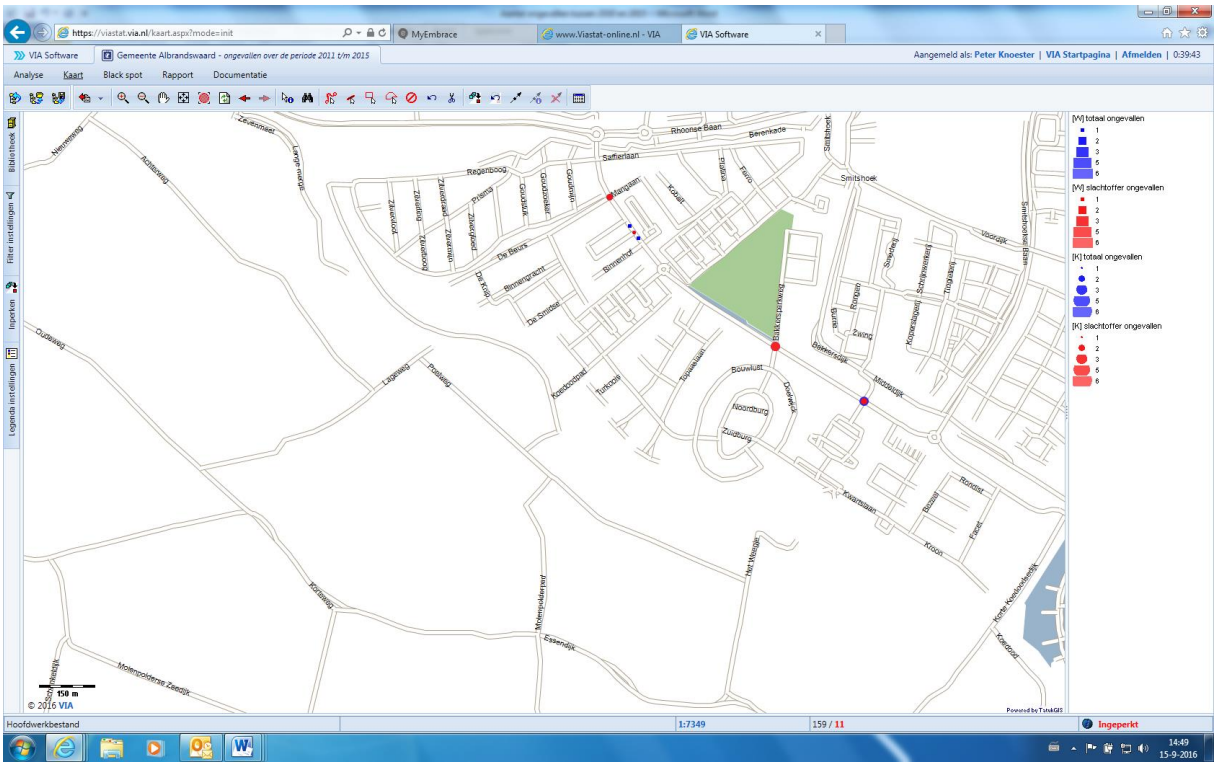
Afbeelding 1



Afbeelding 2




Afbeelding 3



# Verkeerstellingen Portlandse Baan

## Intensiteitenoverzicht

Weg: Portlandse Baan
Weevak: Tussen De Beurs en Saffierlaan
Richting 1: De Beurs
Richting 2: Saffierlaan
Periode: 16 april tm 22 april 2016

### Intensiteitenverloop per uur

| Tijd | Gemiddelde werkdag (ma-vr) | | | | | | | | | | | | Gemiddelde weekdag (ma-zo) | | | | | | | | | | | | Gemiddelde weekenddag (za-zo) | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ri. 1 | | | | Ri. 2 | | | | Totaal | | | | Ri. 1 | | | | Ri. 2 | | | | Totaal | | | | Ri. 1 | | | | Ri. 2 | | | | Totaal | | | |
| | lv | mz | zw | totaal | lv | mz | zw | totaal | lv | mz | zw | totaal | lv | mz | zw | totaal | lv | mz | zw | totaal | lv | mz | zw | totaal | lv | mz | zw | totaal | lv | mz | zw | totaal | lv | mz | zw | totaal |
| 00:00 - 01:00 | 11 | 1 | 0 | 12 | 24 | 0 | 0 | 24 | 35 | 1 | 0 | 36 | 20 | 1 | 0 | 21 | 36 | 0 | 0 | 36 | 55 | 2 | 0 | 57 | 40 | 2 | 0 | 42 | 66 | 0 | 0 | 66 | 107 | 2 | 0 | 109 |
| 01:00 - 02:00 | 5 | 0 | 0 | 5 | 11 | 0 | 0 | 11 | 16 | 0 | 0 | 16 | 9 | 0 | 0 | 9 | 16 | 0 | 0 | 16 | 25 | 0 | 0 | 25 | 18 | 0 | 0 | 18 | 30 | 0 | 0 | 30 | 48 | 0 | 0 | 48 |
| 02:00 - 03:00 | 2 | 0 | 0 | 2 | 6 | 0 | 0 | 6 | 8 | 0 | 0 | 8 | 5 | 0 | 0 | 5 | 12 | 0 | 0 | 12 | 17 | 0 | 0 | 17 | 10 | 0 | 0 | 10 | 28 | 0 | 0 | 28 | 39 | 0 | 0 | 39 |
| 03:00 - 04:00 | 3 | 0 | 0 | 3 | 4 | 0 | 0 | 4 | 7 | 0 | 0 | 7 | 4 | 0 | 0 | 4 | 7 | 0 | 0 | 7 | 11 | 0 | 0 | 11 | 8 | 0 | 0 | 8 | 14 | 0 | 0 | 14 | 22 | 0 | 0 | 22 |
| 04:00 - 05:00 | 7 | 0 | 0 | 7 | 3 | 0 | 0 | 3 | 10 | 0 | 0 | 10 | 6 | 0 | 0 | 6 | 4 | 0 | 0 | 4 | 10 | 0 | 0 | 10 | 4 | 0 | 0 | 4 | 6 | 0 | 0 | 6 | 10 | 0 | 0 | 10 |
| 05:00 - 06:00 | 50 | 1 | 1 | 52 | 12 | 1 | 1 | 14 | 63 | 2 | 1 | 66 | 40 | 1 | 0 | 41 | 12 | 0 | 0 | 12 | 52 | 2 | 1 | 55 | 16 | 1 | 0 | 17 | 10 | 0 | 0 | 10 | 26 | 1 | 0 | 27 |
| 06:00 - 07:00 | 169 | 3 | 4 | 176 | 36 | 3 | 2 | 41 | 205 | 6 | 6 | 217 | 129 | 2 | 3 | 134 | 30 | 3 | 2 | 35 | 159 | 4 | 4 | 167 | 31 | 0 | 0 | 31 | 14 | 0 | 0 | 14 | 45 | 0 | 0 | 45 |
| 07:00 - 08:00 | 320 | 10 | 15 | 345 | 70 | 6 | 10 | 86 | 390 | 17 | 25 | 432 | 246 | 8 | 12 | 266 | 59 | 5 | 8 | 72 | 305 | 12 | 19 | 336 | 62 | 1 | 2 | 65 | 30 | 0 | 2 | 32 | 92 | 2 | 5 | 99 |
| 08:00 - 09:00 | 356 | 18 | 36 | 410 | 134 | 13 | 23 | 170 | 490 | 32 | 58 | 580 | 289 | 15 | 26 | 330 | 110 | 11 | 17 | 138 | 399 | 25 | 43 | 467 | 122 | 5 | 2 | 129 | 52 | 4 | 2 | 58 | 173 | 8 | 4 | 185 |
| 09:00 - 10:00 | 199 | 12 | 13 | 224 | 111 | 8 | 9 | 128 | 310 | 19 | 22 | 351 | 183 | 11 | 11 | 215 | 104 | 8 | 8 | 116 | 288 | 18 | 19 | 335 | 180 | 11 | 8 | 199 | 87 | 2 | 5 | 94 | 267 | 14 | 13 | 294 |
| 10:00 - 11:00 | 173 | 11 | 11 | 195 | 111 | 10 | 7 | 128 | 284 | 20 | 19 | 323 | 187 | 10 | 12 | 209 | 113 | 8 | 8 | 129 | 301 | 19 | 21 | 341 | 224 | 8 | 16 | 248 | 118 | 6 | 11 | 135 | 342 | 14 | 26 | 382 |
| 11:00 - 12:00 | 178 | 10 | 16 | 204 | 124 | 8 | 11 | 143 | 302 | 18 | 26 | 346 | 197 | 10 | 15 | 222 | 131 | 8 | 11 | 150 | 328 | 18 | 26 | 372 | 243 | 10 | 12 | 265 | 146 | 8 | 14 | 170 | 391 | 18 | 26 | 435 |
| 12:00 - 13:00 | 188 | 15 | 19 | 222 | 163 | 9 | 16 | 188 | 351 | 24 | 35 | 410 | 215 | 15 | 20 | 250 | 160 | 8 | 16 | 184 | 375 | 24 | 36 | 435 | 282 | 16 | 22 | 320 | 153 | 7 | 16 | 176 | 436 | 22 | 37 | 495 |
| 13:00 - 14:00 | 200 | 10 | 15 | 225 | 176 | 9 | 12 | 197 | 376 | 19 | 27 | 422 | 231 | 10 | 17 | 258 | 172 | 9 | 13 | 194 | 404 | 19 | 30 | 453 | 308 | 9 | 24 | 341 | 164 | 10 | 15 | 189 | 472 | 19 | 39 | 530 |
| 14:00 - 15:00 | 184 | 12 | 15 | 221 | 166 | 10 | 11 | 187 | 350 | 22 | 26 | 408 | 215 | 13 | 15 | 243 | 174 | 9 | 11 | 194 | 389 | 22 | 27 | 438 | 268 | 16 | 16 | 300 | 194 | 6 | 12 | 212 | 461 | 22 | 28 | 511 |
| 15:00 - 16:00 | 181 | 18 | 24 | 223 | 203 | 10 | 22 | 235 | 385 | 28 | 46 | 459 | 197 | 17 | 24 | 238 | 197 | 10 | 21 | 228 | 394 | 27 | 45 | 466 | 234 | 16 | 22 | 272 | 183 | 10 | 21 | 214 | 418 | 26 | 43 | 487 |
| 16:00 - 17:00 | 176 | 21 | 25 | 222 | 242 | 13 | 24 | 279 | 417 | 34 | 49 | 500 | 190 | 19 | 24 | 233 | 231 | 12 | 22 | 265 | 420 | 31 | 46 | 497 | 225 | 15 | 22 | 262 | 202 | 10 | 18 | 230 | 428 | 26 | 40 | 494 |
| 17:00 - 18:00 | 172 | 20 | 38 | 230 | 347 | 15 | 36 | 398 | 519 | 35 | 74 | 628 | 186 | 17 | 32 | 235 | 305 | 12 | 30 | 347 | 491 | 29 | 62 | 582 | 220 | 10 | 18 | 248 | 189 | 6 | 16 | 221 | 419 | 16 | 34 | 469 |
| 18:00 - 19:00 | 191 | 14 | 18 | 223 | 255 | 8 | 21 | 284 | 446 | 22 | 39 | 507 | 188 | 12 | 16 | 216 | 225 | 7 | 18 | 250 | 413 | 19 | 34 | 466 | 179 | 8 | 10 | 197 | 150 | 4 | 12 | 166 | 329 | 12 | 22 | 363 |
| 19:00 - 20:00 | 180 | 9 | 13 | 202 | 188 | 8 | 15 | 211 | 368 | 17 | 28 | 413 | 168 | 8 | 11 | 187 | 171 | 7 | 13 | 191 | 339 | 15 | 24 | 378 | 138 | 6 | 7 | 151 | 127 | 4 | 6 | 137 | 264 | 10 | 13 | 287 |
| 20:00 - 21:00 | 112 | 4 | 5 | 121 | 149 | 3 | 6 | 158 | 261 | 7 | 11 | 279 | 108 | 4 | 5 | 117 | 140 | 3 | 5 | 148 | 248 | 7 | 10 | 265 | 98 | 4 | 4 | 106 | 118 | 2 | 4 | 124 | 216 | 6 | 7 | 229 |
| 21:00 - 22:00 | 85 | 3 | 5 | 93 | 139 | 2 | 4 | 135 | 214 | 5 | 9 | 228 | 86 | 3 | 4 | 93 | 120 | 2 | 4 | 126 | 206 | 4 | 6 | 218 | 88 | 2 | 1 | 91 | 98 | 2 | 3 | 103 | 186 | 4 | 4 | 194 |
| 22:00 - 23:00 | 60 | 2 | 3 | 65 | 104 | 1 | 2 | 107 | 164 | 4 | 5 | 173 | 61 | 3 | 3 | 67 | 103 | 1 | 3 | 107 | 164 | 4 | 5 | 173 | 54 | 3 | 2 | 59 | 98 | 2 | 4 | 104 | 163 | 5 | 6 | 174 |
| 23:00 - 24:00 | 24 | 2 | 1 | 27 | 61 | 0 | 1 | 62 | 85 | 2 | 2 | 89 | 29 | 2 | 1 | 32 | 61 | 0 | 1 | 62 | 90 | 2 | 2 | 94 | 42 | 2 | 0 | 44 | 60 | 1 | 1 | 62 | 102 | 4 | 2 | 108 |
| Totaal | 3.534 | 159 | 225 | 3.918 | 1.681 | 105 | 185 | 2.271 | 5.215 | 264 | 410 | 5.189 | 2.534 | 159 | 225 | 2.918 | 1.681 | 105 | 185 | 2.271 | 4.215 | 264 | 410 | 5.189 | 2.534 | 159 | 225 | 2.918 | 1.681 | 105 | 185 | 2.271 | 4.215 | 264 | 410 | 5.189 |

### Intensiteitenverloop per teldag

| Datum | Ri. 1 | | | | Ri. 2 | | | | Totaal | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | lv | mz | zw | totaal | lv | mz | zw | totaal | lv | mz | zw | totaal |
| zaterdag 16 april 2016 | 3.600 | 202 | 222 | 4.024 | 2.629 | 113 | 197 | 2.939 | 6.229 | 315 | 419 | 6.963 |
| zondag 17 april 2016 | 2.606 | 91 | 158 | 2.855 | 2.074 | 55 | 122 | 2.251 | 4.680 | 146 | 280 | 5.106 |
| maandag 18 april 2016 | 3.655 | 213 | 273 | 4.141 | 2.814 | 137 | 237 | 3.188 | 6.469 | 350 | 510 | 7.329 |
| dinsdag 19 april 2016 | 3.547 | 209 | 295 | 4.051 | 2.924 | 145 | 263 | 3.332 | 6.471 | 354 | 558 | 7.383 |
| woensdag 20 april 2016 | 2.974 | 198 | 257 | 3.429 | 2.601 | 128 | 200 | 2.929 | 5.575 | 326 | 457 | 6.358 |
| donderdag 21 april 2016 | 2.883 | 184 | 246 | 3.313 | 2.824 | 136 | 213 | 3.173 | 5.707 | 320 | 459 | 6.486 |
| vrijdag 22 april 2016 | 3.131 | 182 | 305 | 3.618 | 2.980 | 136 | 256 | 3.374 | 6.111 | 320 | 561 | 6.992 |

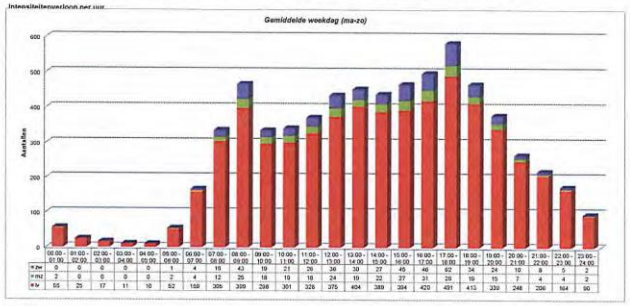
### Totaalintensiteiten weekdag dag/avond/nacht

| Tijd | Ri. 1 | | | | Ri. 2 | | | | Totaal | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | lv | mz | zw | totaal | lv | mz | zw | totaal | lv | mz | zw | totaal |
| Dag (07.00-19.00 uur) | 2.534 | 159 | 225 | 2.918 | 1.681 | 105 | 185 | 2.271 | 4.515 | 264 | 410 | 5.189 |
| Avond (19.00-23.00 uur) | 423 | 17 | 22 | 462 | 533 | 13 | 24 | 570 | 956 | 30 | 46 | 1.032 |
| Nacht (23.00-07.00 uur) | 242 | 7 | 4 | 253 | 176 | 4 | 3 | 185 | 420 | 11 | 7 | 438 |

### Weekdaggemiddelden snelheden

| Tijd | < 20 | 20 - < 30 | 30 - < 35 | 35 - < 40 | 40 - < 50 | 50 - < 60 | 60 - < 70 | > 70 | Totaal | %>=50 | V15 | V50 | V85 | Gem. | StdDV |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tot. 0-24 | 897 | 3.758 | 1.530 | 469 | 128 | 13 | 9 | 34 | 6.658 | 1 | 21 | 27 | 34 | 28 | 6,4 |
| Tot. 0-7 | 6 | 134 | 114 | 60 | 28 | 2 | 0 | 0 | 344 | 1 | 23 | 31 | 36 | 31 | 6,8 |
| Tot. 7-19 | 629 | 2.997 | 1.114 | 326 | 75 | 9 | 6 | 31 | 5.189 | 1 | 20 | 27 | 34 | 27 | 6,4 |
| Tot. 19-23 | 58 | 578 | 277 | 92 | 22 | 2 | 1 | 3 | 1.033 | 1 | 22 | 28 | 34 | 28 | 6,0 |
| Tot. 23-7 | 11 | 183 | 140 | 71 | 31 | 2 | 0 | 0 | 438 | 0 | 23 | 31 | 38 | 31 | 6,5 |

### Intensiteitenverloop per uur




**Legenda**
lv = lichte motorvoertuigen
mz = middelzware motorvoertuigen
zw = zware motorvoertuigen

Afbeelding 4

## Verkeerstellingen Portlandse Baan

### Intensiteitenoverzicht

Weg: Portlandse Baan
Wegvak: Tussen Reestein en Amberhof
Richting 1: Reestein
Richting 2: Amberhof
Periode: 16 april t/m 22 april 2016

**Intensiteitenverloop per uur**

| Tijd | Gemiddelde werkdag (ma-vr) | | | | | | | | | | | | Gemiddelde weekdag (ma-zo) | | | | | | | | | | | | Gemiddelde weekendag (za-zo) | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ri. 1 | | | | Ri. 2 | | | | Totaal | | | | Ri. 1 | | | | Ri. 2 | | | | Totaal | | | | Ri. 1 | | | | Ri. 2 | | | | Totaal | | | |
| | lv | mz | zw | totaal | lv | mz | zw | totaal | lv | mz | zw | totaal | lv | mz | zw | totaal | lv | mz | zw | totaal | lv | mz | zw | totaal | lv | mz | zw | totaal | lv | mz | zw | totaal | lv | mz | zw | totaal |
| 00:00 - 01:00 | 13 | 1 | 0 | 14 | 12 | 0 | 0 | 12 | 25 | 1 | 0 | 26 | 24 | 1 | 0 | 25 | 27 | 0 | 0 | 27 | 51 | 1 | 0 | 52 | 53 | 2 | 0 | 54 | 64 | 0 | 0 | 64 | 115 | 2 | 0 | 117 |
| 01:00 - 02:00 | 6 | 0 | 0 | 6 | 5 | 0 | 0 | 5 | 11 | 0 | 0 | 11 | 11 | 0 | 0 | 11 | 12 | 0 | 0 | 12 | 23 | 0 | 0 | 23 | 24 | 0 | 0 | 24 | 28 | 0 | 0 | 28 | 52 | 0 | 0 | 52 |
| 02:00 - 03:00 | 3 | 0 | 0 | 3 | 5 | 0 | 0 | 5 | 8 | 0 | 0 | 8 | 7 | 0 | 0 | 7 | 8 | 0 | 0 | 8 | 15 | 0 | 0 | 15 | 16 | 0 | 0 | 16 | 18 | 0 | 0 | 18 | 34 | 1 | 0 | 35 |
| 03:00 - 04:00 | 1 | 0 | 0 | 1 | 3 | 0 | 0 | 3 | 4 | 1 | 0 | 5 | 3 | 0 | 0 | 3 | 5 | 1 | 0 | 6 | 8 | 1 | 0 | 9 | 8 | 1 | 0 | 9 | 8 | 1 | 0 | 9 | 16 | 2 | 0 | 18 |
| 04:00 - 05:00 | 4 | 0 | 0 | 4 | 5 | 0 | 0 | 5 | 9 | 0 | 0 | 9 | 5 | 0 | 0 | 5 | 5 | 0 | 0 | 5 | 10 | 0 | 0 | 10 | 6 | 0 | 0 | 6 | 6 | 0 | 0 | 6 | 12 | 1 | 0 | 13 |
| 05:00 - 06:00 | 29 | 1 | 0 | 30 | 30 | 1 | 0 | 31 | 59 | 2 | 1 | 62 | 23 | 1 | 0 | 24 | 25 | 1 | 0 | 26 | 48 | 2 | 0 | 50 | 10 | 2 | 0 | 12 | 11 | 1 | 0 | 12 | 20 | 2 | 0 | 22 |
| 06:00 - 07:00 | 117 | 5 | 2 | 124 | 94 | 4 | 2 | 100 | 211 | 9 | 4 | 224 | 89 | 4 | 1 | 94 | 72 | 3 | 1 | 76 | 161 | 7 | 3 | 171 | 18 | 0 | 0 | 18 | 18 | 1 | 0 | 19 | 37 | 2 | 0 | 39 |
| 07:00 - 08:00 | 233 | 11 | 9 | 253 | 173 | 8 | 5 | 186 | 407 | 19 | 14 | 440 | 176 | 9 | 7 | 192 | 138 | 6 | 4 | 148 | 315 | 15 | 11 | 341 | 34 | 2 | 2 | 38 | 50 | 0 | 0 | 50 | 84 | 2 | 2 | 88 |
| 08:00 - 09:00 | 336 | 18 | 14 | 368 | 305 | 14 | 14 | 333 | 641 | 32 | 28 | 701 | 262 | 14 | 10 | 286 | 252 | 11 | 10 | 273 | 513 | 25 | 20 | 558 | 76 | 4 | 1 | 81 | 119 | 1 | 2 | 122 | 194 | 5 | 2 | 201 |
| 09:00 - 10:00 | 180 | 12 | 8 | 200 | 196 | 9 | 7 | 212 | 376 | 21 | 14 | 411 | 163 | 11 | 6 | 180 | 190 | 7 | 6 | 203 | 353 | 18 | 12 | 383 | 120 | 7 | 3 | 130 | 174 | 3 | 4 | 181 | 294 | 10 | 8 | 310 |
| 10:00 - 11:00 | 172 | 10 | 3 | 185 | 186 | 7 | 6 | 199 | 358 | 17 | 10 | 385 | 178 | 9 | 4 | 191 | 190 | 7 | 7 | 204 | 368 | 16 | 10 | 394 | 193 | 8 | 4 | 205 | 200 | 6 | 8 | 214 | 393 | 14 | 12 | 419 |
| 11:00 - 12:00 | 187 | 9 | 7 | 203 | 204 | 7 | 4 | 215 | 391 | 16 | 11 | 418 | 194 | 9 | 7 | 210 | 216 | 8 | 5 | 229 | 410 | 17 | 11 | 438 | 212 | 9 | 6 | 227 | 246 | 10 | 6 | 262 | 458 | 19 | 12 | 489 |
| 12:00 - 13:00 | 229 | 9 | 9 | 247 | 225 | 7 | 10 | 242 | 454 | 16 | 19 | 489 | 232 | 10 | 9 | 251 | 228 | 7 | 10 | 245 | 461 | 16 | 19 | 496 | 242 | 11 | 10 | 263 | 236 | 6 | 10 | 252 | 478 | 16 | 20 | 514 |
| 13:00 - 14:00 | 198 | 10 | 9 | 217 | 241 | 8 | 7 | 256 | 439 | 18 | 16 | 473 | 213 | 9 | 9 | 231 | 252 | 8 | 8 | 268 | 464 | 17 | 17 | 498 | 248 | 6 | 9 | 263 | 279 | 8 | 10 | 297 | 526 | 14 | 20 | 560 |
| 14:00 - 15:00 | 210 | 11 | 6 | 227 | 227 | 11 | 7 | 245 | 437 | 21 | 14 | 472 | 217 | 10 | 8 | 235 | 236 | 10 | 7 | 255 | 456 | 19 | 15 | 490 | 234 | 6 | 11 | 251 | 268 | 8 | 6 | 282 | 502 | 14 | 18 | 534 |
| 15:00 - 16:00 | 259 | 16 | 12 | 287 | 307 | 11 | 13 | 331 | 566 | 26 | 25 | 617 | 264 | 13 | 12 | 289 | 297 | 10 | 10 | 317 | 561 | 23 | 22 | 606 | 276 | 7 | 12 | 295 | 273 | 8 | 4 | 285 | 549 | 14 | 16 | 579 |
| 16:00 - 17:00 | 265 | 18 | 12 | 295 | 345 | 13 | 16 | 374 | 610 | 30 | 28 | 668 | 258 | 14 | 12 | 284 | 337 | 10 | 14 | 361 | 595 | 25 | 26 | 636 | 241 | 6 | 10 | 257 | 280 | 4 | 10 | 294 | 521 | 10 | 20 | 552 |
| 17:00 - 18:00 | 271 | 14 | 19 | 304 | 434 | 13 | 20 | 467 | 704 | 27 | 39 | 770 | 253 | 12 | 16 | 281 | 377 | 11 | 17 | 405 | 631 | 23 | 33 | 687 | 210 | 8 | 9 | 227 | 236 | 6 | 10 | 252 | 447 | 14 | 18 | 479 |
| 18:00 - 19:00 | 253 | 11 | 11 | 275 | 301 | 7 | 10 | 318 | 554 | 18 | 21 | 593 | 222 | 10 | 8 | 240 | 267 | 6 | 8 | 281 | 489 | 16 | 16 | 521 | 142 | 7 | 2 | 151 | 184 | 3 | 2 | 189 | 326 | 10 | 4 | 340 |
| 19:00 - 20:00 | 224 | 8 | 8 | 240 | 240 | 5 | 9 | 254 | 463 | 13 | 16 | 492 | 202 | 7 | 6 | 215 | 211 | 5 | 7 | 223 | 413 | 12 | 13 | 438 | 148 | 4 | 2 | 154 | 138 | 4 | 2 | 144 | 286 | 8 | 4 | 298 |
| 20:00 - 21:00 | 156 | 4 | 4 | 164 | 145 | 3 | 3 | 151 | 301 | 7 | 7 | 315 | 148 | 3 | 3 | 154 | 139 | 3 | 3 | 145 | 287 | 6 | 6 | 299 | 129 | 2 | 3 | 134 | 124 | 2 | 2 | 128 | 254 | 3 | 4 | 261 |
| 21:00 - 22:00 | 118 | 4 | 3 | 125 | 110 | 1 | 2 | 113 | 229 | 5 | 5 | 239 | 111 | 4 | 2 | 117 | 102 | 1 | 2 | 105 | 213 | 5 | 5 | 223 | 94 | 4 | 1 | 99 | 80 | 2 | 2 | 84 | 174 | 6 | 2 | 182 |
| 22:00 - 23:00 | 87 | 3 | 1 | 91 | 83 | 0 | 0 | 84 | 171 | 3 | 2 | 176 | 83 | 3 | 1 | 87 | 80 | 0 | 1 | 81 | 163 | 3 | 2 | 168 | 73 | 2 | 1 | 76 | 71 | 1 | 1 | 73 | 144 | 4 | 2 | 150 |
| 23:00 - 24:00 | 45 | 2 | 0 | 47 | 45 | 0 | 0 | 45 | 90 | 2 | 0 | 92 | 48 | 2 | 0 | 50 | 47 | 0 | 0 | 47 | 95 | 2 | 0 | 97 | 55 | 2 | 0 | 57 | 53 | 1 | 0 | 54 | 108 | 4 | 0 | 112 |
| Totaal weekdag | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |

**Intensiteitenverloop per teldag**

| Datum | Ri. 1 | | | | Ri. 2 | | | | Totaal | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | lv | mz | zw | totaal | lv | mz | zw | totaal | lv | mz | zw | totaal |
| zaterdag 16 april 2016 | 3.376 | 127 | 112 | 3.617 | 3.645 | 92 | 114 | 3.851 | 7.023 | 219 | 226 | 7.468 |
| zondag 17 april 2016 | 2.350 | 81 | 62 | 2.493 | 2.684 | 55 | 42 | 2.781 | 5.034 | 136 | 104 | 5.274 |
| maandag 18 april 2016 | 3.342 | 159 | 110 | 3.611 | 3.695 | 117 | 122 | 3.934 | 7.037 | 276 | 232 | 7.545 |
| dinsdag 19 april 2016 | 3.595 | 176 | 165 | 3.936 | 3.830 | 125 | 137 | 4.092 | 7.425 | 301 | 302 | 8.028 |
| woensdag 20 april 2016 | 3.613 | 173 | 149 | 3.935 | 4.010 | 142 | 140 | 4.292 | 7.623 | 315 | 289 | 8.227 |
| donderdag 21 april 2016 | 3.589 | 194 | 121 | 3.884 | 3.910 | 125 | 130 | 4.165 | 7.479 | 319 | 251 | 8.049 |
| vrijdag 22 april 2016 | 3.861 | 185 | 134 | 4.180 | 4.161 | 138 | 162 | 4.461 | 8.022 | 323 | 296 | 8.641 |

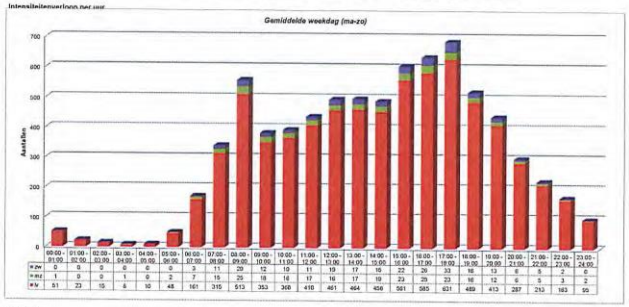
**Totaalintensiteiten weekdag dag/avondnacht**

| Tijd | Ri. 1 | | | | Ri. 2 | | | | Totaal | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | lv | mz | zw | totaal | lv | mz | zw | totaal | lv | mz | zw | totaal |
| Dag (07.00-19.00 uur) | 2.632 | 130 | 107 | 2.869 | 2.973 | 99 | 106 | 3.178 | 5.605 | 229 | 213 | 6.047 |
| Avond (19.00-23.00 uur) | 545 | 17 | 13 | 575 | 531 | 9 | 13 | 553 | 1.076 | 26 | 26 | 1.128 |
| Nacht (23.00-07.00 uur) | 210 | 9 | 2 | 221 | 201 | 5 | 2 | 208 | 411 | 14 | 4 | 429 |

**Weekdaggemiddelden snelheden**

| Tijd | < 40 | 40 - 50 | 50 - 55 | 55 - 60 | 60 - 70 | 70 - 80 | 80 - 90 | > 90 | Totaal | %>=50 | V15 | V50 | V85 | Gem. | StdDv |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tot. 0-24 | 92 | 1.804 | 2.014 | 2.019 | 1.396 | 201 | 47 | 31 | 7.604 | 75 | 46 | 55 | 64 | 55 | 8.3 |
| Tot. 0-7 | 4 | 62 | 69 | 85 | 82 | 20 | 8 | 2 | 332 | 80 | 47 | 57 | 68 | 58 | 9.8 |
| Tot. 7-19 | 80 | 1.471 | 1.838 | 1.611 | 1.092 | 136 | 28 | 23 | 6.047 | 74 | 46 | 54 | 63 | 55 | 8.1 |
| Tot. 19-23 | 8 | 251 | 286 | 297 | 233 | 39 | 9 | 5 | 1.128 | 77 | 46 | 55 | 65 | 56 | 8.6 |
| Tot. 23-7 | 4 | 82 | 90 | 112 | 103 | 26 | 10 | 3 | 430 | 80 | 47 | 57 | 68 | 58 | 9.7 |

**Intensiteitenverloop per uur**




*Legenda*
lv = lichte motorvoertuigen
mz = middelzware motorvoertuigen
zw = zware motorvoertuigen

Afbeelding 5

Afbeelding 6

## VOP

AGMI
Traffic & Lighting

ART. 10007341 Lichtbak 800*800, L02, enkelzijdig, LED met aanstraler, RAL 7032.
ART. 10007536 Lichtbak 800*800, L02, enkelzijdig, LED exclusief aanstraler, RAL 7032.

ART. 10007342 Lichtbak 800*800, L02, dubbelzijdig, LED met aanstraler, RAL 7032.
ART. 10007537 Lichtbak 800*800, L02, dubbelzijdig, LED exclusief aanstraler, RAL 7032.

ART. 10003377 Beugel nummer 85 Ø89, ophanglip.
ART. 10003659 Beugel nummer 85 Ø102, ophanglip.

www.agmi.nl

Afbeelding 7

ChristenUnie SGP
Albrandswaard

EVA
Echt voor Albrandswaard

NAP
albrandswaard

Motie (rom.cijfer): II
Voor: unaniem

Tegen:

Aangenomen / ~~verworpen~~

1110022

**Motie**: veiligheid Portlandsebaan

De gemeenteraad van Albrandswaard, in vergadering bijeen op 28 juni 2016,

**Constaterende dat**

- De Portlandsebaan een groot aantal dagelijkse verkeersbewegingen telt.
- Er, met name op de drukke momenten, al een aantal ongelukken gebeurd zijn waarvan met name de kwetsbare verkeersdeelnemers de dupe zijn.

**Spreekt als zijn mening uit dat**

De gemeente Albrandswaard als beheerder van het wegennet binnen de gemeentegrenzen verantwoordelijk is voor een veilige en overzichtelijke inrichting van het wegennet.

**Draagt het college op**

- Te onderzoeken welke maatregelen getroffen kunnen worden om de verkeersveiligheid te verhogen.
- De uitkomsten van dit onderzoek te verwerken in een voorstel aan de raad.

En gaat over tot de orde van de dag

Fractie NAP

R.A. Steger

A. Kweekel

namens CDA

namens eva

namens CU van der Haaap