

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Provincie Zuid-Holland

Viaductvariant plus

Beschrijving en beoordeling van een variant voor de passage Leimuiden (207)

Datum
Kenmerk
Eerste versie

15 juni 2012
CGT016/Prt/0169

Samenvatting en conclusies

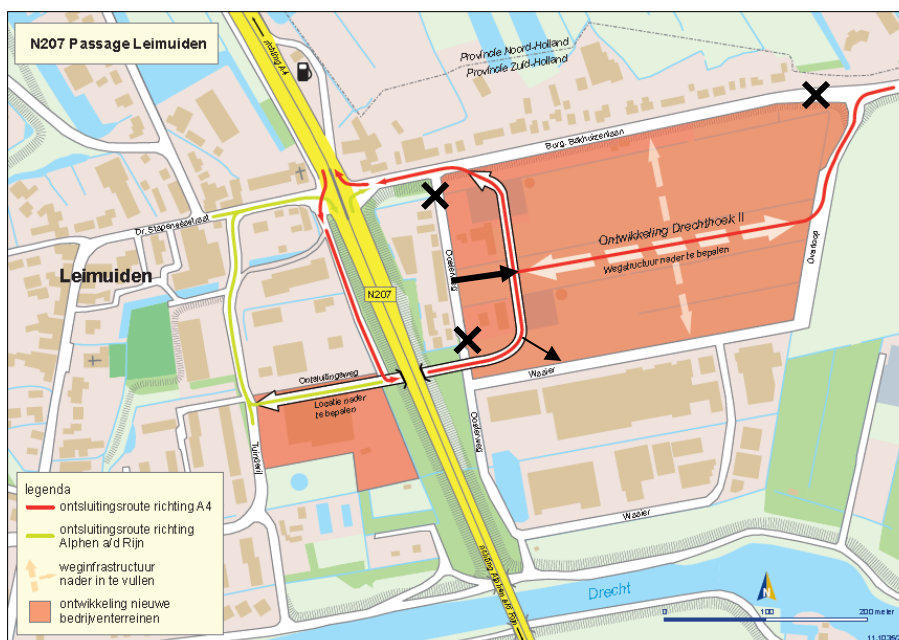
De Plusvariant

De ontwikkelde Viaductvariant voor de passage Leimuiden van de N207 heeft als voordeel dat de verkeersintensiteiten op de Dr. Stapenséastraat en de Burgemeester Bakhuizenlaan afnemen, maar als nadeel dat de intensiteiten op de Tuinderij Noord toenemen. Dit wordt door de bewoners en de gemeente onwenselijk geacht. Om dit nadeel weg te nemen is de Plusvariant (Viaductvariant plus) ontwikkeld. In deze Plusvariant kan het verkeer uit noordelijke richting van de N207 of via de Dr. Stapenséastraat rechtsaf slaan of via een toegevoegde Doorsteek langs de N207 naar de Ontsluitingsweg gaan. Aan de oostzijde van de N207 is de variant aangepast aan de planvorming die de gemeente heeft voor bedrijventerrein 'Drechthoek II'. De Burgemeester Bakhuizenlaan wordt in de plannen 'geknipt' aan de oostzijde en het verkeer wordt verplaatst naar een nieuwe weg door nieuwe bedrijventerrein Drechthoek II.

Effecten Plusvariant

Conform de bedoeling zorgt de aanleg van de Doorsteek in de Plusvariant voor een forse afname van het verkeer op de Tuinderij Noord tot ongeveer 3.000 mvt/etmaal. De intensiteiten worden hier zelfs lager dan zij autonoom in 2025 zouden zijn. Met deze intensiteiten kan de Tuinderij Noord als goed verblijfsgebied worden ingericht.

Met de Viaductvariant neemt het verkeer op de Dr. Stapenséastraat reeds af, maar met de Plusvariant is er sprake van een verdere verlaging (halvering) van de intensiteiten op deze straat. De intensiteiten op de oostelijk (afgesloten) Burgemeester Bakhuizenlaan vallen uiteraard vrijwel geheel weg,



Figuur 1: Schets van de Plusvariant

Ontwerppogaven Plusvariant

De Plusvariant kent wel een aantal ontwerppogaven, om uiteindelijk te komen tot een goede variant: dit betreft een tweetal kruispunten van de Doorstreek.

- a. *Kruispunt Doorsteek - Dr. Stapenséastraat - N207 westbaan;*
 - b. *Kruispunt Doorsteek - Ontsluitingweg;*
 - c. *Kruispunt Burgemeester Bakhuislaan - N207 oostbaan - ontsluiting benzinstation.*
- Aanbevolen wordt de panden tussen de N207 en Tuinderij zo veel mogelijk te ontsluiten via de Tuinderij.

Totaalbeoordeling

In aansluiting op het rapport 'Passage N07 in Leimuiden' wordt de Plusvariant als volgt beoordeeld.

criterium	Viaduct-variant	Plusvariant
1. verkeerseffecten	goede variant	verbeterde variant
2. barrièrewerking	licht positief	positief
3. verkeersveiligheid	positief	positief onder voorwaarden
4. inpassing	goed	goed
5. hinder	positief	positief
6. kosten (budget circa € 12.5 mio)	€ 16 mio hoog	€ 1 mio extra hoog

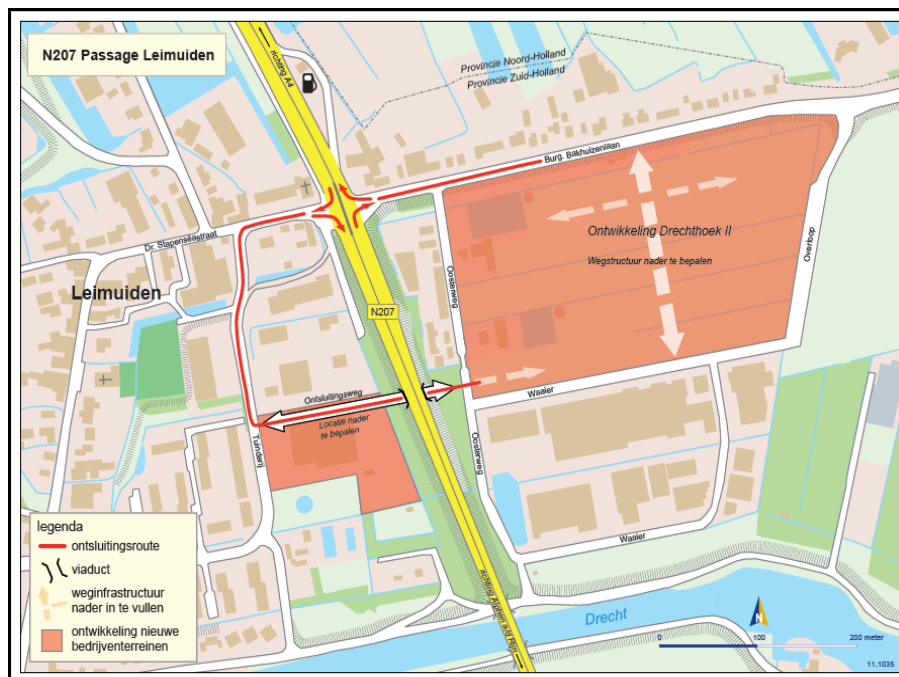
Tabel 1: Globale toetsing van de oplossingsrichtingen

1 Inleiding

In het rapport 'Passage N207 Leimuiden, verkeersanalyse' (Goudappel Coffeng, kenmerk CGT016/Prt/0118) is geconcludeerd dat De Viaductvariant en de Haarlemmermeeroplossing beide vergelijkbare goede verkeerskundige effecten geven. De kosten van de Haarlemmermeeroplossing liggen echter € 13,5 miljoen hoger, waardoor de kosten/batenverhouding van de Viaductvariant veel beter is en de provincie voor deze oplossing kiest.

De Viaductvariant

In de oorspronkelijke Viaductvariant wordt een Ontsluitingsweg gecreëerd tussen de Tuinderij en Waaier met een viaduct onder de N207. Op het kruispunt N209 - Burgemeester Bakhuisenlaan - Dr. Stapenséastraat wordt de middenberm op de N207 doorgetrokken, waardoor de linksafslaande bewegingen niet meer mogelijk zijn alsmede de oversteek Burgemeester Bakhuisenlaan <-> Dr. Stapenséastraat. Het linksafslaande autoverkeer moet gebruik gaan maken van een circuit via de nieuwe Ontsluitingsweg. Deze Ontsluitingsweg zorgt voor een nieuwe ongelijkvloerse verbinding tussen oost en westzijde van de N207 van Leimuiden.



Figuur 1.1: Schets van de Viaductvariant

De Viaductvariant heeft de nodige verkeerseffecten, de belangrijkste daarvan zijn:

- Een afname van de verkeersstromen op de Burgemeester Bakhuizenlaan en Dr. Stapenséastraat met 25% tot 30%.
- Een toename van de verkeersstromen op de Tuinderij noord met 50% ten opzichte van de referentiesituatie 2025 van 6.000 tot 9.000 mvt/etmaal. Consequentie van deze verkeerstoename zou zijn dat de Tuinderij noord een verkeersfunctie krijgt. Zonder de Viaductvariant heeft deze straat met 6.000 mvt/etmaal een positie tussen een verkeers- en een verblijfsfunctie in. Dit betekent dat in de situatie zonder Viaductvariant het wenselijk is dat deze straat uitgerust wordt met fietsvoorzieningen (stroken of paden) en in de situatie mét is het noodzakelijk fietspaden aan te leggen.

De bevolking van Leimuiden en de gemeente Kaag en Brasem hebben aangegeven bezwaren te hebben tegen de toename van het verkeer op de Tuinderij Noord. Dit hangt samen met de plannen om woonhuizen te bouwen aan deze straat. Om deze negatieve effecten van de Viaductvariant op te vangen is de Plusvariant ontwikkeld.

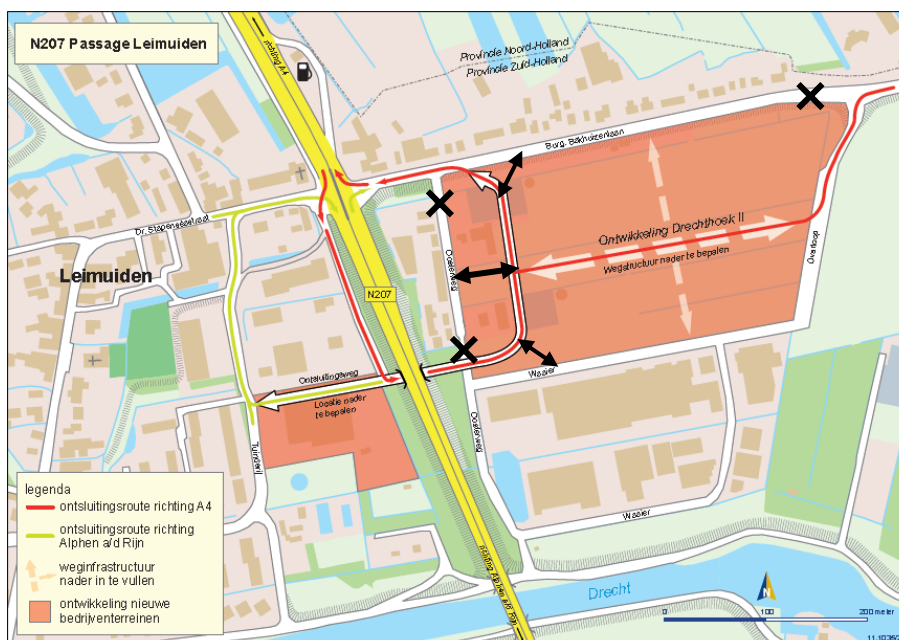
Aan de oostzijde van de N207 is de variant aangepast aan de planvorming die de gemeente heeft voor bedrijventerrein 'Drechthoek II'. De gemeente wil de Burgemeester Bakhuizenlaan ontlasten van doorgaand verkeer naar Kudelstaart/Aalsmeer. De Burgemeester Bakhuizenlaan wordt in de planvorming 'geknipt' aan de oostzijde en het verkeer wordt verplaatst naar een nieuwe weg door het nieuwe bedrijventerrein Drechthoek II.

2 De Plusvariant

De Plusvariant is een nadere uitwerking van de Viaductvariant met als doel de negatieve effecten van deze variant weg te nemen. Het verschil is dat er in de Plusvariant een nieuwe weg aan de westzijde van de N207 wordt opgenomen (de Doorsteek) tussen de Dr. Stapenséastraat en de Ontsluitingsweg. Hierdoor kan het verkeer komend van de N207 noord richting Leimuiden zowel de Dr. Stapenséastraat inrijden, als gebruik maken van de Doorsteek. Daarbij is de Doorsteek specifiek bedoeld voor vrachtverkeer en het verkeer naar de Drechthoek.

In figuur 3.1 is hiervan een schets opgenomen en in bijlage 1 zijn de uitgangspunten opgesomd.

Bij de ontwikkeling van het in het bedrijventerrein Drechthoek 2 wordt de Burgemeester Bakhuizenlaan afgesloten en de route verlegd via dit gebied.



Figuur 2.1: Schets van Plusvariant

3 Verkeerseffecten Plusvariant

Net als in het rapport over de verkeerseffecten van de passage Leimuiden is ook met het verkeersmodel N207 doorgerekend. In tabel 4.1 zijn de etmaalintensiteiten opgenomen voor de situaties 2008, 2025 referentie, 2025 met Viaductvariant en 2025 met Plusvariant.

locatie	2008	ref 2025	via 2025	plus 2025	index via+ t.o.v.	
					ref 2025	via 2025
Burg. Bakhuizenstraat o	9.900	11.700	9.000	500	4	6
Burg. Bakhuizenstraat w	11.100	13.100	8.800	9.000	69	102
Dr. Stapenséastraat	8.200	10.700	8.200	3.600	34	44
Tuinderij	3.700	6.000	9.000	3.000	50	33
N207 Ringvaartbrug	34.900	50.900	50.000	49.800	98	100
N207 Drecht	27.300	39.500	38.900	38.600	98	99
Ontsluitingsweg	0	0	10.400	8.600	n.v.t.	83
Doorsteek	0	0	0	4.700	n.v.t.	n.v.t.

Tabel 3.1: Etmaalintensiteiten in verschillende varianten (bron: model N207)

Conform de bedoeling zorgt de aanleg van de Doorsteek in de plusvariant voor een forse afname van het verkeer op de Tuinderij Noord tot ongeveer 3.000 mvt/etmaal. De intensiteiten worden hier zelfs lager dan zij autonoom in 2025 zouden zijn. Met deze intensi-

teiten kan de Tuinderij Noord als verblijfsgebied worden ingericht, waarbij de automobilist meer 'te gast' is.

Met de Viaductvariant neemt het verkeer op de Dr. Stapenséastraat reeds af, maar met de Plusvariant is er sprake van een verdere halvering van de intensiteiten op deze straat. Ook hier is een inrichting als verblijfsgebied ook beter mogelijk.

De intensiteiten op de Burgemeester Bakhuizenlaan oost vallen vrijwel geheel weg, omdat het doorgaande verkeer via het bedrijventerrein wordt geleid.

Vormgeving van de kruispunten

De vormgeving van de kruispunten is in de Plusvariant een aandachtspunt. Aandachtspunten zijn:

- categorieovergang van N207 met een stroomfunctie naar verblijfsgebied Leimuiden;
- scheiding of menging van autoverkeer en langzaam verkeer;
- herkenbaar/inzichtelijk/begrijpelijkheid van de infrastructuur.

De volgende kruispunten worden onderkend:

- a. kruispunt afrit N207 westbaan - Dr. Stapenseastraat - Doorsteek;
- b. kruispunt Doorsteek - Ontsluitingsweg;
- c. kruispunt Burgemeester Bakhuizenlaan - N207 oostbaan - ontsluiting benzinstation.

De andere kruispunten van de Plusvariant vallen door de variant binnen het kader verblijfsgebied en erftoegangsweg waarbij de aandachtspunten voor de weggebruiker meer uniform zullen uitvallen en daardoor goed in te passen zijn.

Ad a. Kruispunt Doorsteek - Dr. Stapenséastraat - N207 westbaan

Analyse van de omvang van de kruispuntstromen leert dat hier een voorrangregeling voldoet. Op dit punt komen de volgende richtingen samen:

- N207 noord -> Dr. Stapenséastraat. Dit verkeer heeft op de N207 een behoorlijke snelheid, maar moet op de afrit richting kruispunt afremmen om daar een scherpe draai te kunnen maken.
- N207 noord -> Doorsteek. Ook dit verkeer komt met een behoorlijke snelheid van de N207 en kan deze snelheid behouden in de geleidelijke uitvoegstrook richting Doorsteek.
- Dr. Stapenséastraat -> N207. Dit verkeer moet voorrang verlenen aan het verkeer N207 -> Doorsteek en heeft dus een lage snelheid.
- Dr. Stapenséastraat -> Doorsteek. Dit verkeer kan voor deze verbinding kiezen in plaats van via de Tuinderij. Ook dit verkeer komt bijna vanuit stilstand.

Essentieel voor de verkeersveiligheid op dit punt is dat het uitvoegende verkeer van de N207 noord met een bescheiden snelheid op dit kruispunt komt. In het voorgestelde ontwerp wordt dit gedaan door een halve rotonde aan te leggen. Dit geeft in principe goede mogelijkheden om de gewenste afname van het verkeer te bereiken. Wel is het nodig dat de afrit voldoende lengte heeft voor het afremmen en opstellen van het verkeer.

Langzaam verkeer komt niet op het kruispunt zelf, maar incidenteel wel op de parallelweg N207, die momenteel een aantal bedrijfswoningen ontsluit. Aanbevolen wordt de parallelweg in de toekomst niet meer op dit punt te laten aantakken. Deze parallelweg

geeft incidenteel verkeer in beide richtingen, terwijl andere weggebruikers dit waarschijnlijk niet verwachten. Het punt is op zich redelijk gecompliceerd en daarom is het wenselijk de ontsluiting van de achterliggende woningen op een andere wijze te laten plaatsvinden, bijvoorbeeld via de Tuinderij.

Als kruispuntsvorm zijn er de volgende mogelijkheden:

- kruispunt zonder verkeersregelinstantie;
- kruispunt met verkeersregelinstantie;
- rotondevorm.

Gezien de intensiteiten zou een kruispunt zonder VRI het verkeer kunnen verwerken maar niet verkeersveilig zijn, vanwege snelheden op de kruisingen (categorievergang) en scheiding van verkeerssoorten afslaand en doorgaand. Deze kruispuntsvorm wordt daarom op deze locatie afgewezen.

Een kruispunt met verkeersregelinstantie zal wel de categorievergang aangeven maar de hoge naderingssnelheid is bij groenlicht nog steeds een verkeersveiligheidsrisico.

Een rotonde zal door zijn uitvoering de snelheden reduceren en als vorm ook goed functioneren als categorievergang. Door de lage verkeersintensiteiten kan de rotonde als een enkelstrooksrotonde worden uitgevoerd, zie figuur 3.1.

De bewegwijzering is een aandachtspunt, waarbij het doel is de weggebruiker, en zeker het vrachtverkeer, de route via de Doorsteek te laten kiezen.



Figuur 3.1: Schets kruispunt Dr. Stapenséastraat - N207 westbaan - Doorsteek als halve rotonde

Ad b. Kruispunt Doorsteek - Ontsluitingsweg

Met dit kruispunt eindigt de Doorsteek met een drietaks kruispunt op de Ontsluitingsweg. De Doorsteek is een eenrichtingsweg richting zuid. Analyse van de kruispuntsstromen leert dat dit kruispunt eigenlijk niet goed als voorrangskruispunt geregeld kan worden. Aanbevolen wordt dit kruispunt vorm te geven als een rotonde of met verkeerslichten. Aanleg van een rotonde op deze locatie heeft als nadeel dat de kans bestaat dat verkeer tegen de richting in gaat rijden op de Doorsteek. Een strakke vormgeving van de rotonde kan dit tegengaan maar de weggebruiker verwacht bij rotondes geen enkelzijdige aansluiting (eenrichtingsweg). Bovendien is deze verbinding ook specifiek bedoeld voor het vrachtverkeer: dit betekent dat hiervoor ook voldoende ruimte voor aanwezig moet zijn. Net als bij het vorige kruispunt is ook hier sprake van een aansluiting van een enkele woning/bedrijf en parkeerplaats op de huidige Raadhuislaan via een doodlopend straatje.

Dit geeft kruispunten op korte afstand van elkaar, wat onoverzichtelijk en daardoor minder veilig kan zijn. Aanbevolen wordt om na te gaan of deze aansluiting achterwege kan blijven en in de toekomst via de Tuinderij kan lopen. De Doorsteek hoeft dan ook niet zover westwaarts uit te buigen.

Het verkeer op de Doorsteek is door de halve rotonde bij de Dr. Stapenséastraat reeds afgeremd en zal normaal gesproken geen hoge snelheid hebben, mits het profiel van de Doorsteek zelf niet te ruim wordt gekozen.

Langzaam verkeer wordt op de zuidzijde van de Ontsluitingsweg afgewikkeld op een vrijliggend fiets- en voetpad. Het langzaam verkeer kan dus 'vrij' langs het kruispunt worden geleid.

Ad c. Kruispunt Burgemeester Bakhuizenlaan - N207 oostbaan - ontsluiting benzinstation

Belangrijkste opgave op dit punt is het samengaan van het invoegende verkeer van de Burgemeester Bakhuizenlaan -> N207 richting noord en het verkeer dat vanaf de N207 (komend van de richting zuid) naar het benzinstation en bussen naar de busbaan achter het benzinstation. Er is een korte afstand voor dit verkeer om te weven terwijl er potentieel sprake is van grote snelheidsverschillen.

Om de snelheidsverschillen te verkleinen is wenselijk de snelheid van het uitvoegende verkeer op de N207 af te remmen. Dit kan door voor de vormgeving van de uitvoegstrook voor een krap profiel te kiezen, het tracé bochtig te maken en verticale elementen naast de rijbaan te plaatsen. Voorlopig wordt echter gekozen om een verkeerslicht te plaatsen op de doorgaande uitvoegstrook naar het benzinstation. In figuur 3.2 is hiervan een schets opgenomen.



Figuur 3.2: Schets van het kruispunt Burgemeester Bakhuizenlaan - N207 oostbaan - benzinstation

Bijlage 1 Uitgangspunten Viaductvariant plus

Het uitgeefbaar oppervlak van Drechthoek 2 is ongeveer 3 hectare.

Dr. Stapenséastraat:

- erftoegangsweg;
- tweerichtingsverkeer;
- vanuit N207 afsluiten voor vrachtverkeer (richting dorp);
- 30 km/h;
- bushalte (lijn 256);
- geen fietspad.

Tuinderij noord (tussen Dr. Stapenséastraat - Ontsluitingsweg):

- erftoegangsweg;
- tweerichtingsverkeer;
- 30 km/h;
- geen fietspad.

Tuinderij zuid (zuidelijk van ontsluitingsweg):

- gebiedsontsluitingsweg/erftoegangsweg
- tweerichtingsverkeer;
- 50 km/h;
- fietspaden.

Doorsteek (tussen westelijke aansluiting N207 – ontsluitingsweg):

- gebiedsontsluitingsweg (gesloten verklaring voor langzaam verkeer);
- eenrichtingsverkeer van N207 naar Ontsluitingsweg;
- 50 km/h;
- geen fietspaden.

Ontsluitingsweg (tussen Tuinderij – de Waaier):

- gebiedsontsluitingsweg;
- tweerichtingsverkeer;
- 50 km/h;
- fietspad, zuidzijde twee richtingen.

Ontsluitingsweg Drechthoek (tussen ontsluitingsweg / de Waaier – Bakhuizenlaan):

- gebiedsontsluitingsweg;
- tweerichtingsverkeer;
- 50 km/h;
- fietspad, oostzijde twee richtingen.

Oosterweg:

- erftoegangsweg;
- ontsloten op Ontsluitingsweg Drechthoek (behoudens metaal verwerkend bedrijf);
- geen ontsluiting op Ontsluitingsweg;
- geen ontsluiting op Bakhuizenlaan (behoudens metaal verwerkend bedrijf);

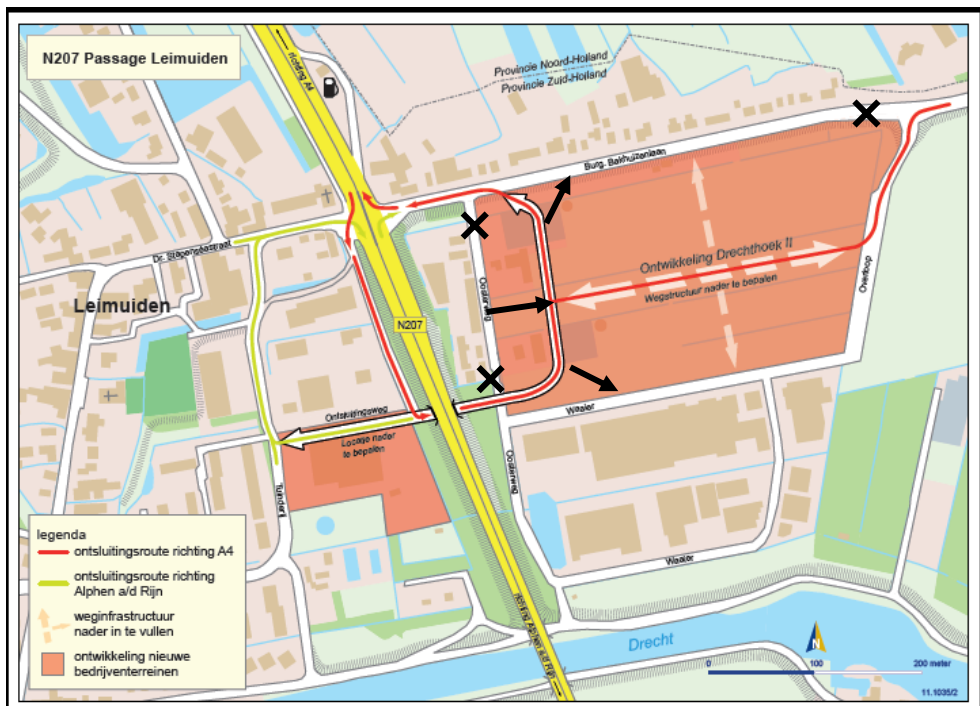
- tweerichtingsverkeer;
- 30 km/h;
- geen fietspaden;
- fietspadontsluiting op Bakhuizenlaan;
- fietspadontsluiting op kruising Ontsluitingsweg/De Waaiër.

Burgemeester Bakhuizenlaan:

- erftoegangsweg;
- ontsloten op Ontsluitingsweg Drechthoek (knip aan oostzijde/hoek Herenweg - Overloop);
- tweerichtingsverkeer;
- 30 km/h;
- geen fietspaden.

Wegenstructuur Drechthoek II inclusief De Waaiër:

- 50 km/h;
- tweerichtingsverkeer;
- geen fietspaden.



Figuur B1.1: Schets van Viaductvariant plus

Bijlage 2 Modelberekeningen

De Plusvariant is net als de andere varianten doorgerekend met het model N207. In tabel B2.1 zijn de uitkomsten (afgerond op honderdtallen) van alle varianten opgenomen en in tabel 2 de indexcijfers van de Plusvariant (in scenario ref en scenario max¹) ten opzichte van de situatie zonder maatregelen en de oorspronkelijke Viaductvariant.

locatie	2008	ref 2020	ref 2025	max 2025	ref 2020 via	ref 2025 via	max 2025 via	ref 2025 plus	max 2025 plus
Herenweg	11.000	11.900	12.700	13.000	10.800	11.500	11.900	11.300	11.800
Burgemeester Bakhuizenstraat o	9.900	11.000	11.700	11.700	8.500	9.000	9.200	500	500
Burgemeester. Bakhuizenstraat w	11.100	12.300	13.100	13.000	8.300	8.800	8.900	9.000	8.900
Dr. Stapenséastraat (a)	8.200	10.200	10.700	10.400	7.800	8.200	8.300	3.600	3.800
Tuinderij (a)	3.700	5.600	6.000	5.600	8.500	9.000	9.100	3.000	3.200
Oostenweg (b)	1.000	1.100	1.200	1.100	100	100	100	100	100
De Waaier (b)	1.200	1.500	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
N207 Drecht	27.300	37.500	39.500	42.800	36.900	38.900	42.600	38.600	42.500
Nieuwe Ontsluitingsweg	0	0	0	0	9.700	10.400	10.500	8.600	8.800
Kloofpad	2.800	4.600	4.900	4.400	5.200	5.500	5.400	5.000	4.800
Weteringweg o	5.800	7.900	8.700	9.100	7.900	8.800	9.200	8.800	9.200
Weteringweg w	4.700	5.800	6.500	6.600	5.700	6.300	6.600	6.300	6.600
N207 Ringvaartbrug	34.900	48.100	50.900	52.400	47.200	50.000	52.300	49.800	52.000
A4 noord	183.000	257.700	273.600	274.000	258.700	274.600	275.000	274.400	274.700
Leimuiderweg	30.300	39.900	42.200	42.000	39.900	42.200	41.900	42.100	41.900
A4 zuid	109.400	158.200	168.400	167.400	158.200	168.300	167.200	168.200	167.100
Vriezenweg o	5.300	6.200	6.600	6.600	6.300	6.700	6.700	6.600	6.800
N207 Rijnsaterwoude	23.100	31.900	33.500	37.300	31.800	33.400	37.600	33.300	37.500
Vriezenweg w	1.400	900	900	1.400	1.400	1.500	1.900	1.500	1.900
Kruisweg o	6.800	9.400	10.000	9.100	9.500	10.100	9.100	10.100	9.100
N207 Herenweg	31.000	44.700	47.200	48.800	44.600	47.000	49.000	47.000	48.900
Kruisweg w	10.400	12.300	13.200	13.300	12.300	13.200	13.200	13.200	13.200
N207 Zeegerbaan	13.100	20.100	21.200	22.200	20.000	21.100	22.400	21.100	22.300
Eisenhouwerweg	23.000	29.300	30.900	31.200	29.300	30.900	31.200	30.900	31.100
W.v.d. Veldenweg (brug)	1.900	2.700	2.900	2.500	3.300	3.600	3.100	3.600	3.100
Doorsteek (a)	0	0	0	0	0	0	0	4.700	5.000

Tabel B2.1: Etmaalintensiteiten alle varianten en scenario's (afgerond, bron: model N207)

Ten opzichte van de modeluitkomsten is tabel B2.1 op een aantal plaatsen aangepast:

- In de Plusvariant is uitgegaan van een snelheid van 30 km/h op de Tuinderij en de Dr. Stapenséastraat en 50 km/h op de Nieuwe Doorsteek. Hierdoor is een route via de Dr. Stapenséastraat en de nieuwe Doorsteek in het model voor veel verkeer aan-

¹ In scenario Max is uitgegaan van een N207 als 2x2-weg.

trekker dan via de Tuinderij en de Ontsluitingsweg. Dit lijkt echter niet aannemelijk dat het effect op grote schaal voor gaat komen. Daarom is op de cijfers een correctie toegepast van 1.100 mvt/etmaal van de Doorsteek en de Dr. Stapenséastraat naar de Tuinderij en de Ontsluitingsweg.

- b. De intensiteit op de Oostweg en de Waaier is sterk afhankelijk van de wijze waarop deze wegen worden aangesloten op de nieuwe hoofdstructuur in de Viaduct- en Plusvariant. De huidige visie is zodanig dat De Waaier zijn huidige functie min of meer behoudt en dat de Oostweg wordt afgesloten voor het doorgaand verkeer. De modeluitkomsten zijn hier handmatig op aangepast.

locatie	index plusvar ref 2025 t.o.v.		index plusvar max 2025 t.o.v.	
	ref 2025	ref 2025 via	max 2025	max 2025 via
Herenweg	89	98	91	99
Burg Bakhuizenstraat o	4	6	4	5
Burg. Bakhuizenstraat w	69	102	68	100
Dr. Stapenséastraat	34	44	37	46
Tuinderij	50	33	57	35
Oostweg	8	100	9	100
De Waaier	100	100	100	100
N207 Drecht	98	99	99	100
Nieuwe Ontsluitingsweg	n.v.t.	82	n.v.t.	83
Kloofpad	102	91	109	89
Weteringweg o	101	100	101	100
Weteringweg w	97	100	100	100
N207 Ringvaartbrug	98	100	99	99
A4 noord	100	100	100	100
Leimuiderweg	100	100	100	100
A4 zuid	100	100	100	100
Vriezenweg o	100	99	103	101
N207 Rijnsaterwoude	99	100	101	100
Vriezenweg w	167	100	136	100
Kruisweg o	101	100	100	100
N207 Herenweg	100	100	100	100
Kruisweg w	100	100	99	100
N207 Zeegerbaan	100	100	100	100
Eisenhouwerweg	100	100	100	100
W.v.d. Veldenweg (brug)	124	100	124	100
Doorsteek Z	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

Tabel B2.2: Indexcijfers van de etmaalintensiteiten van de Plusvariant (bron: model N207)