

Alternatief 1 t.o.v. autonome ontwikkeling

- Er rijden 750 motorvoertuigen extra via de oprit bij de Marathonweg de A20 op doordat de spoorkruising ongelijkvloers is geworden. Omgekeerd is nauwelijks een verschil te zien tussen alternatief 1 en de autonome ontwikkeling.
- Op de Burgemeester Heusdenslaan rijden door de toename op de toerit op de A20 bij de Marathonweg 490 motorvoertuigen minder richting de aansluiting op de A20 bij de Holysingel.
- Op de Marathonweg tussen de Marnixlaan en de Floris de Vijfdelaan rijden in vergelijking met de autonome ontwikkeling 1050 motorvoertuigen extra in zuidelijke richting en 630 motorvoertuigen extra in noordelijke richting.
- Het wordt door de ongelijkvloerse spoorkruising in alternatief 1 rustiger op de Billitonlaan, vooral in oostelijke richting. Daar rijden 1650 motorvoertuigen minder in alternatief 1 dan in de autonome ontwikkeling.
- Ook rustiger wordt het op de Burgemeester Pruisssingel waar direct ten noorden van de Industrieweg 1950 motorvoertuigen minder rijden dan in de autonome ontwikkeling (beide richtingen bij elkaar opgeteld).
- De ongelijkvloerse spoorkruising zelf trekt, doordat niet meer voor de spoorwegovergang hoeft te worden gewacht bij het passeren van een trein, 2250 motorvoertuigen extra via de Industrieweg en 2290 motorvoertuigen extra via de Haringbuisweg naar de Marathonweg.
- Tussen de Marnixlaan en de Haringbuisweg rijden 950 motorvoertuigen extra in zuidelijke richting en 1600 motorvoertuigen extra in noordelijke richting op de Marathonweg in alternatief 1 in vergelijking met de autonome ontwikkeling.
- Op de spoorwegkruising bij de Burgemeester Pruisssingel rijden 4060 motorvoertuigen minder in het geval dat de spoorwegkruising bij de Marathonweg ongelijkvloers is gemaakt. Op de spoorwegkruising bij de Mr. L.A. Kesperweg rijden 4980 motorvoertuigen minder.

Alternatief 2 t.o.v. autonome ontwikkeling

Er rijden 920 motorvoertuigen extra via de oprit bij de Marathonweg de A20 richting het oosten op doordat de spoorkruising ongelijkvloers is geworden en de aansluiting van de Marathonweg en de Westlandseweg op de A20 gewijzigd is. Via de afrit A20 vanuit het oosten ter hoogte van de Marathonweg rijden 1900 motorvoertuigen minder in alternatief 2, dus bij gewijzigde A20 aansluiting. Dit komt doordat:

- de Marnixlaan in alternatief 2 met een verkeersregelininstallatie aansluit op de Marathonweg, in plaats van twee voorrangskruisingen in de autonome ontwikkeling. Dit zorgt voor extra vertraging in alternatief 2 op de Marathonweg ter hoogte van deze kruising.
- De route vanaf de A20 oost via de afrit ter hoogte van de Marathonweg naar de Westlandseweg langer wordt door de ombouw van de aansluiting. Hierdoor kiest een deel van het verkeer ervoor om de A20 al eerder te verlaten via de afrit ter hoogte van de Holysingel. Die route is in alternatief 2 voor een deel van het verkeer korter dan de route via de A20 aansluiting bij de Marathonweg. Dit geldt alleen voor de route vanaf de snelweg met bestemming in Vlaardingen, omdat de omgekeerde route via de aansluiting A20 Marathonweg als het ware de “binnenbocht” heeft met maar 1 VRI op de route in plaats van 4 voor de route van de A20 naar Vlaardingen.
- Op de Marathonweg tussen de Marnixlaan en de Floris de Vijfdelaan rijden in vergelijking met de autonome ontwikkeling 1980 motorvoertuigen minder in zuidelijke richting en 240 motorvoertuigen minder in noordelijke richting.

- Door aanpassing van de kruising van de Marathonweg met de Marnixlaan tot een VRI, kiest verkeer vanuit en naar de Westwijk voor de route via de Floris de Vijfdelaan vanuit/naar de Marathonweg in plaats van via de Marnixlaan.
- Ook rustiger wordt het op de Burgemeester Pruissingel waar direct ten noorden van de Industrieweg 1350 motorvoertuigen minder rijden dan in de autonome ontwikkeling (beide richtingen bij elkaar opgeteld).
- De ongelijkvloerse spoorkruising zelf trekt, doordat niet meer voor de spoorwegovergang hoeft te worden gewacht bij het passeren van een trein, 1820 motorvoertuigen extra via de Industrieweg en 1870 motorvoertuigen extra via de Haringbuisweg naar de Marathonweg (beide richtingen bij elkaar opgeteld).
- Tussen de Marnixlaan en de Haringbuisweg rijden 210 motorvoertuigen minder in zuidelijke richting en 1120 motorvoertuigen meer in noordelijke richting op de Marathonweg in alternatief 2 in vergelijking met de autonome ontwikkeling. Dit komt enerzijds door de verkeersaantrekkende werking van de ongelijkvloerse spoorwegkruising en anderzijds door de afname van verkeer bij de VRI Marnixlaan – Marathonweg.
- Op de spoorwegkruising bij de Burgemeester Pruissingel rijden 3300 motorvoertuigen minder in het geval dat de spoorwegkruising bij de Marathonweg ongelijkvloers is gemaakt. Op de spoorwegkruising bij de Mr. L.A. Kesperweg rijden 250 motorvoertuigen minder.

Alternatief 3A t.o.v. autonome ontwikkeling

- Er rijden 2100 motorvoertuigen extra via de oprit bij de Marathonweg de A20 richting het oosten op doordat de spoorkruising ongelijkvloers is geworden, de aansluiting van de Marathonweg en de Westlandseweg op de A20 gewijzigd is en de kruising van de Floris de Vijfdelaan met de Marathonweg ongelijkvloers is geworden. Via de afrit A20 vanuit het oosten ter hoogte van de Marathonweg rijden 950 motorvoertuigen meer in alternatief 3A. De toename van verkeer wordt veroorzaakt door het feit dat:
 - de spoorkruising Marathonweg ongelijkvloers is geworden.
 - De kruising Floris de Vijfdelaan – Marathonweg ongelijkvloers is geworden.
 - De maximumsnelheid op de Marathonweg is verhoogd van 50 naar 70 km/uur tussen de Marnixlaan en de A20.
- Op de Marathonweg tussen de Marnixlaan en de Floris de Vijfdelaan rijden in vergelijking met de autonome ontwikkeling 5850 motorvoertuigen meer in zuidelijke richting en 4890 motorvoertuigen meer in noordelijke richting.
- Op de Burgemeester Heusdenslaan rijden door de toename op de toerit op de A20 bij de Marathonweg 1340 motorvoertuigen minder richting de aansluiting op de A20 bij de Holysingel.
- Tussen de Maassluisdijk en de Bilitonlaan rijden op de Burgemeester Pruissingel 7260 motorvoertuigen minder in alternatief 3A dan in de autonome ontwikkeling. Op de Burgemeester Pruissingel rijden direct ten noorden van de Industrieweg 2170 motorvoertuigen minder in alternatief 3A dan in de autonome ontwikkeling (beide richtingen bij elkaar opgeteld). Dit verkeer rijdt in alternatief 3A voor een groot deel op de Marathonweg.
- Verkeer vanuit de Westwijk kan niet meer via de Floris de Vijfdelaan en dan de Marathonweg naar het zuiden rijden. Daarom is een afname te zien in alternatief 3A ten opzichte van de autonome ontwikkeling op de zuidbaan van de Floris de Vijfdelaan van 1920 motorvoertuigen.
- Door aanpassing van de kruising van de Marathonweg met de Marnixlaan tot een VRI, kiest verkeer vanuit en naar de Westwijk voor de route via de Haringbuisweg vanuit/naar de Marathonweg in plaats van via de Marnixlaan of de Floris de Vijfdelaan.
- De ongelijkvloerse spoorkruising zelf trekt, doordat niet meer voor de spoorwegovergang hoeft te worden gewacht bij het passeren van een trein, 2990 motorvoertuigen extra via de Industrieweg en 2260 motorvoertuigen extra via de Haringbuisweg naar de Marathonweg (beide richtingen bij elkaar opgeteld).

- Tussen de Marnixlaan en de Haringbuisweg rijden 1320 motorvoertuigen meer in zuidelijke richting en 3160 motorvoertuigen meer in noordelijke richting op de Marathonweg in alternatief 3A in vergelijking met de autonome ontwikkeling. Dit komt enerzijds door de verkeersaantrekkende werking van de ongelijkvloerse spoorwegkruising en de ongelijkvloerse kruising Marathonweg - Floris de Vijfdelaan en anderzijds door de verhoging van de maximumsnelheid op de Marathonweg van 50 naar 70 km/uur tussen de Marnixlaan en de A20.
- Op de spoorwegkruising bij de Burgemeester Pruissering rijden 4740 motorvoertuigen minder in het geval dat de spoorwegkruising bij de Marathonweg ongelijkvloers is gemaakt. Op de spoorwegkruising bij de Mr. L.A. Kesperweg rijden 730 motorvoertuigen minder.
- Doordat verkeer veel meer gebruik gaat maken van de Marathonweg om bij de A20 te komen, worden de andere ontsluitingswegen ontlast. Op de Vulcaanweg direct ten oosten van het Sluisplein rijden 910 motorvoertuigen minder in alternatief 3A dan in de autonome ontwikkeling. Op de Westhavenkade tussen de Oude Havenbrug en Dayer rijden 1320 motorvoertuigen minder dan in de autonome ontwikkeling. Op de Delftseveerweg rijden 2490 motorvoertuigen minder dan in de autonome ontwikkeling.

Alternatief 3B t.o.v. autonome ontwikkeling

- Er rijden 2120 motorvoertuigen extra via de oprit bij de Marathonweg de A20 richting het oosten op doordat de spoorkruising ongelijkvloers is geworden, de aansluiting van de Marathonweg en de Westlandseweg op de A20 gewijzigd is en de kruising van de Floris de Vijfdelaan en de Marnixlaan ongelijkvloers zijn aangesloten op de Marathonweg door middel van een rotonde. Via de afrit A20 vanuit het oosten ter hoogte van de Marathonweg rijden 1100 motorvoertuigen meer in alternatief 3B. De toename van verkeer wordt veroorzaakt door het feit dat:
 - o de spoorkruising Marathonweg ongelijkvloers is geworden.
 - o De kruisingen van de Floris de Vijfdelaan en de Marnixlaan met de Marathonweg ongelijkvloers zijn geworden.
 - o De maximumsnelheid op de Marathonweg is verhoogd van 50 naar 70 km/uur tussen de Haringbuisweg en de A20.
- Op de Marathonweg tussen de Marnixlaan en de Floris de Vijfdelaan rijden in vergelijking met de autonome ontwikkeling 6530 motorvoertuigen meer in zuidelijke richting en 6990 motorvoertuigen meer in noordelijke richting.
- Op de Burgemeester Heusdenslaan rijden door de toename op de toerit op de A20 bij de Marathonweg 1390 motorvoertuigen minder richting de aansluiting op de A20 bij de Holysingel.
- Tussen de Maassluisdijk en de Biltonlaan rijden op de Burgemeester Pruissering 9190 motorvoertuigen minder in alternatief 3B dan in de autonome ontwikkeling. Op de Burgemeester Pruissering rijden direct ten noorden van de Industrieweg 570 motorvoertuigen minder in alternatief 3B dan in de autonome ontwikkeling (beide richtingen bij elkaar opgeteld). Dit verkeer rijdt in alternatief 3B voor een groot deel op de Marathonweg.
- Verkeer vanuit de Westwijk kan niet meer via de Floris de Vijfdelaan en dan de Marathonweg naar het zuiden rijden. Daarom is een afname te zien in alternatief 3B ten opzichte van de autonome ontwikkeling op de zuidbaan van de Floris de Vijfdelaan van 1970 motorvoertuigen.
- Door aanpassing van de kruising van de Marathonweg met de Marnixlaan tot een ongelijkvloerse kruising met rotonde, waarbij alleen de verbindingen van en naar het noorden mogelijk zijn, kiest verkeer vanuit en naar de Westwijk voor de route via de Haringbuisweg vanuit/naar de Marathonweg in plaats van via de Marnixlaan of de Floris de Vijfdelaan.
- De ongelijkvloerse spoorkruising zelf trekt, doordat niet meer voor de spoorwegovergang hoeft te worden gewacht bij het passeren van een trein, 4960 motorvoertuigen extra via de Industrieweg en 3190 motorvoertuigen extra via de Haringbuisweg naar de Marathonweg (beide richtingen bij elkaar opgeteld).

- Tussen de Marnixlaan en de Haringbuisweg rijden 1930 motorvoertuigen meer in zuidelijke richting en 3140 motorvoertuigen meer in noordelijke richting op de Marathonweg in alternatief 3C in vergelijking met de autonome ontwikkeling. Dit komt enerzijds door de verkeersaantrekkende werking van de ongelijkvloerse spoorwegkruising en de ongelijkvloerse kruisingen Marathonweg - Floris de Vijfdelaan en Marathonweg – Marnixlaan en anderzijds door de verhoging van de maximumsnelheid op de Marathonweg van 50 naar 70 km/uur tussen de Haringbuisweg en de A20.
- Op de spoorwegkruising bij de Burgemeester Pruijsingel rijden 4420 motorvoertuigen minder in het geval dat de spoorwegkruising bij de Marathonweg ongelijkvloers is gemaakt. Op de spoorwegkruising bij de Mr. L.A. Kesperweg rijden 790 motorvoertuigen minder.
- Doordat verkeer veel meer gebruik gaat maken van de Marathonweg om bij de A20 te komen, worden de andere ontsluitingswegen ontlast. Op de Vulcaanweg direct ten oosten van het Sluisplein rijden 750 motorvoertuigen minder in alternatief 3C dan in de autonome ontwikkeling. Op de Westhavenkade tussen de Oude Havenbrug en Dayer rijden 1810 motorvoertuigen minder dan in de autonome ontwikkeling. Op de Delftseveerweg rijden 2730 motorvoertuigen minder dan in de autonome ontwikkeling.

Alternatief 3C t.o.v. autonome ontwikkeling

- Er rijden 2080 motorvoertuigen extra via de oprit bij de Marathonweg de A20 richting het oosten op doordat de spoorkruising ongelijkvloers is geworden, de aansluiting van de Marathonweg en de Westlandseweg op de A20 gewijzigd is en de kruisingen van de Floris de Vijfdelaan en de Marnixlaan met de Marathonweg ongelijkvloers zijn geworden. Daarbij is de kruising van de Marnixlaan ongelijkvloers zonder dat verkeersbewegingen tussen de Marnixlaan en de Marathonweg mogelijk zijn. Via de afrit A20 vanuit het oosten ter hoogte van de Marathonweg rijden 780 motorvoertuigen meer in alternatief 3C. De toename van verkeer wordt veroorzaakt door het feit dat:
 - o de spoorkruising Marathonweg ongelijkvloers is geworden.
 - o de kruisingen Floris de Vijfdelaan – Marathonweg en Marnixlaan – Marathonweg ongelijkvloers zijn geworden.
 - o De maximumsnelheid op de Marathonweg is verhoogd van 50 naar 70 km/uur tussen de rotonde bij de Haringbuisweg en de A20.
- Op de Marathonweg tussen de Marnixlaan en de Floris de Vijfdelaan rijden in vergelijking met de autonome ontwikkeling 1080 motorvoertuigen meer in zuidelijke richting en 2820 motorvoertuigen meer in noordelijke richting.
- Op de Burgemeester Heusdenslaan rijden door de toename op de toerit op de A20 bij de Marathonweg 1430 motorvoertuigen minder richting de aansluiting op de A20 bij de Holysingel.
- Tussen de Maassluisdijk en de Bilitonlaan rijden op de Burgemeester Pruijsingel 3418 motorvoertuigen minder in alternatief 3C dan in de autonome ontwikkeling. Op de Burgemeester Pruijsingel rijden direct ten noorden van de Industrieweg 850 motorvoertuigen minder in alternatief 3C dan in de autonome ontwikkeling (beide richtingen bij elkaar opgeteld). Dit verkeer rijdt in alternatief 3C voor een groot deel op de Marathonweg.
- Verkeer vanuit de Westwijk kan niet meer via de Floris de Vijfdelaan en dan de Marathonweg naar het zuiden rijden. Daarom is een afname te zien in alternatief 3C ten opzichte van de autonome ontwikkeling op de zuidbaan van de Floris de Vijfdelaan van 540 motorvoertuigen.
- Door aanpassing van de kruising van de Marathonweg met de Marnixlaan tot een ongelijkvloerse kruising zonder verbindingen, kiest verkeer vanuit en naar de Westwijk voor de route via de Haringbuisweg vanuit/naar de Marathonweg in plaats van via de Marnixlaan. De Floris de Vijfdelaan wordt voor verkeer vanaf de A20 met bestemming Westwijk wel gebruikt omdat die verbinding op de rotonde Floris de Vijfdelaan – Marathonweg wel mogelijk is.
- De ongelijkvloerse spoorkruising zelf trekt, doordat niet meer voor de spoorwegovergang hoeft te worden gewacht bij het passeren van een trein, 5700 motorvoertuigen extra via de Industrieweg en

3530 motorvoertuigen extra via de Haringbuisweg naar de Marathonweg (beide richtingen bij elkaar opgeteld).

- Tussen de Marnixlaan en de Haringbuisweg rijden 2850 motorvoertuigen meer in zuidelijke richting en 3990 motorvoertuigen meer in noordelijke richting op de Marathonweg in alternatief 3C in vergelijking met de autonome ontwikkeling. Dit komt enerzijds door de verkeersaantrekkende werking van de ongelijkvloerse spoorwegkruising en de ongelijkvloerse kruising Marathonweg - Floris de Vijfdelaan en anderzijds door de verhoging van de maximumsnelheid op de Marathonweg van 50 naar 70 km/uur tussen de Haringbuisweg en de A20. Bovendien zorgt het ontbreken van een verbinding met de Marnixlaan ervoor dat verkeer ter hoogte van de kruising Marathonweg - Marnixlaan moet doorrijden via de Marathonweg en bij de volgende kruising de Marathonweg pas kan verlaten.
- Op de spoorwegkruising bij de Burgemeester Pruissering rijden 4090 motorvoertuigen minder in het geval dat de spoorwegkruising bij de Marathonweg ongelijkvloers is gemaakt. Op de spoorwegkruising bij de Mr. L.A. Kesperweg rijden 800 motorvoertuigen minder.
- Doordat verkeer veel meer gebruik gaat maken van de Marathonweg om bij de A20 te komen, worden de andere ontsluitingswegen ontlast. Op de Vulcaanweg direct ten oosten van het Sluisplein rijden 530 motorvoertuigen minder in alternatief 3A dan in de autonome ontwikkeling. Op de Westhavenkade tussen de Oude Havenbrug en Dayer rijden 1710 motorvoertuigen minder dan in de autonome ontwikkeling. Op de Delftseveerweg rijden 2290 motorvoertuigen minder dan in de autonome ontwikkeling.

Alternatief 2 t.o.v. alternatief 1

- In alternatief 2 rijdt minder verkeer over de Marathonweg dan in alternatief 1, terwijl in alternatief 2 de capaciteit van de Marathonweg is uitgebreid van 2x1 naar 2x2 rijstroken ten zuiden van de Floris de Vijfdelaan. De belangrijkste reden hiervoor is dat de Marnixlaan in alternatief 2 met een verkeersregelinstallatie aansluit op de Marathonweg, in plaats van twee voorrangskruisingen in alternatief 1. Dit zorgt voor extra vertraging in alternatief 2 op de Marathonweg ter hoogte van deze kruising. Een deel van het verkeer rijdt daarom in alternatief 2 niet meer via deze kruising, maar via de Floris de Vijfdelaan/Dirk de Derdelaan van en naar de Westwijk en via de Biltonlaan/Burgemeester Pruissering van en naar het oosten.

Alternatief 3B t.o.v. alternatief 3A

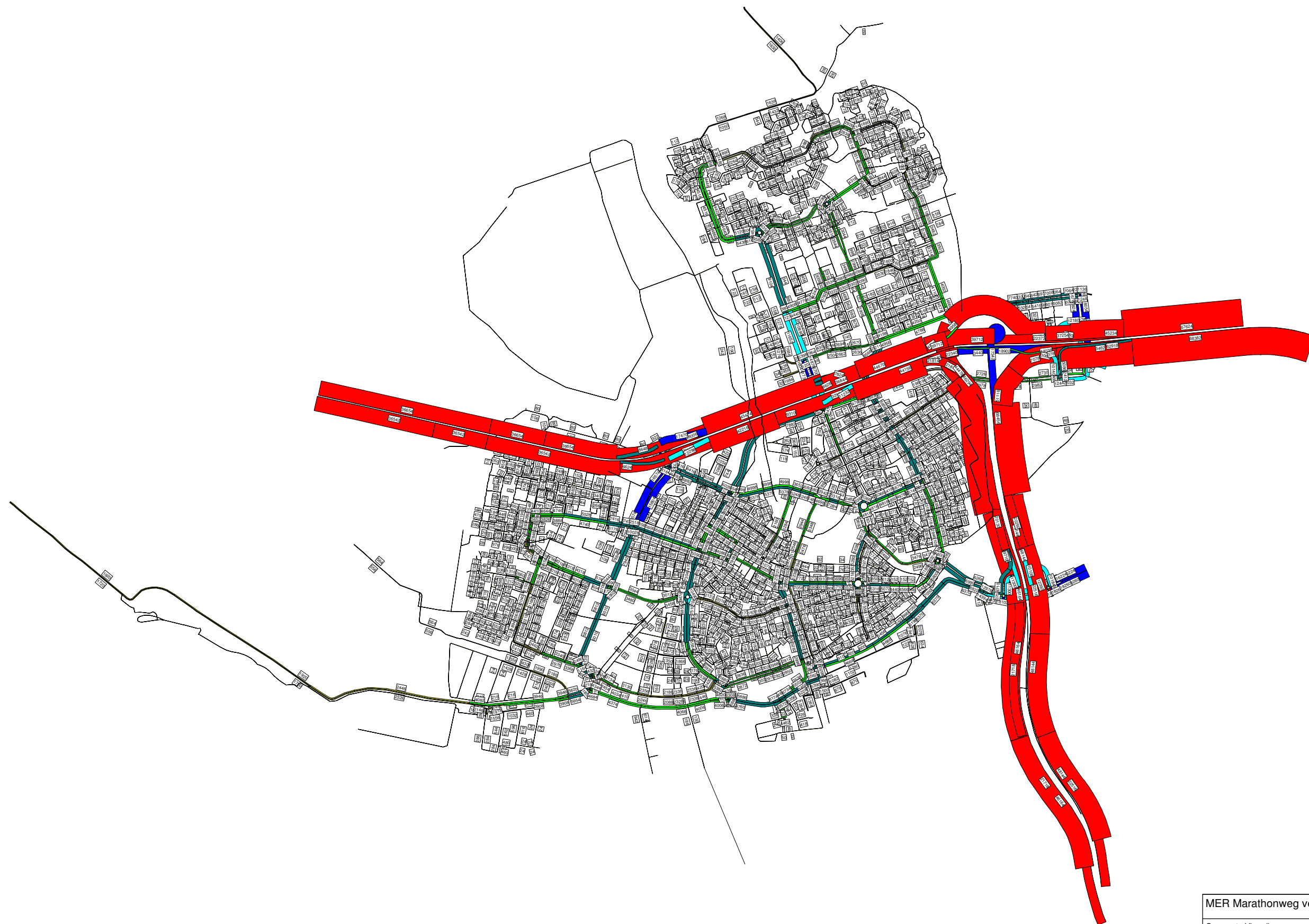
- Op de Marathonweg rijdt in alternatief 3B meer verkeer tussen de aansluiting met de A20 en de Floris de Vijfdelaan dan in alternatief 3A. De Marathonweg heeft over een langer traject een maximumsnelheid van 70 km/uur in alternatief 3B waardoor deze route aantrekkelijker wordt. \
- Op de Maassluisdijk rijden 1200 motorvoertuigen meer in alternatief 3B richting de Marathonweg dan in alternatief 3A. Dit komt doordat de rotonde met toerit naar de Marathonweg richting het noorden in alternatief 3B voor minder vertraging zorgt dan de VRI in alternatief 3A.
- In alternatief 3B zijn de verbindingen van de Marnixlaan van en naar het zuiden niet mogelijk op de kruising Marathonweg – Marnixlaan. Daarom rijdt meer verkeer via de Burgemeester Pruissering tussen de Maassluisdijk en de Industrieweg. Ook rijdt daardoor meer verkeer via de Haringbuisweg van en naar de Westwijk. Via de Marnixlaan en de Floris de Vijfdelaan rijdt daarentegen minder verkeer de Westwijk in en uit.

Alternatief 3C t.o.v. alternatief 3A

- Doordat op de kruising van de Marnixlaan met de Marathonweg niet alle verbindingen mogelijk zijn, rijdt er minder verkeer in alternatief 3C dan in 3A via de toerit en afrit A20 bij de Marathonweg.
- Het ontbreken van een verbinding van de Marathonweg met de Marnixlaan zorgt ervoor dat verkeer ter hoogte van de kruising Marathonweg - Marnixlaan moet doorrijden via de Marathonweg en bij de

volgende kruising de Marathonweg pas kan verlaten. Daardoor rijdt er meer verkeer op de Marathonweg tussen de Haringbuisweg en de Marnixlaan in alternatief 3C dan in alternatief 3A waar door middel van een VRI wel een verbinding is tussen de Marathonweg en de Marnixlaan. Voor het wegvak op de Marathonweg tussen de Floris de Vijfdelaan en de Marnixlaan geldt juist dat er minder verkeer rijdt in alternatief 3C dan in 3A: vanaf de A20 zal verkeer eerder afslaan van de Marathonweg omdat de route via de kruising met de Marnixlaan niet mogelijk is.

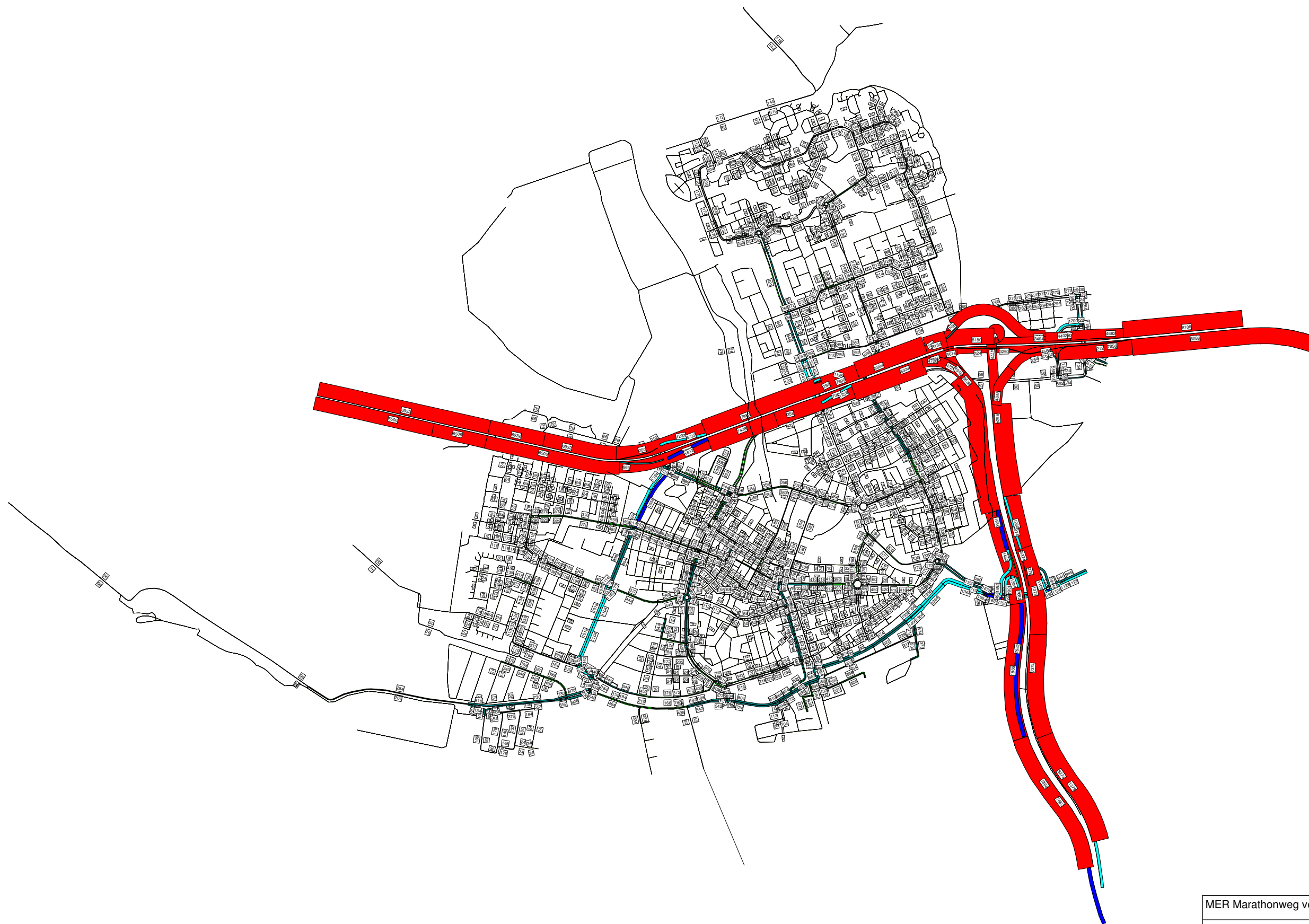
- Van en naar de kruising met de Marathonweg rijdt minder verkeer op de Marnixlaan omdat geen verbinding met de Marathonweg mogelijk is. Verkeer vanuit het oosten rijdt om via de Industrieweg en de Biltonlaan en verkeer vanuit het westen rijdt om via de Floris de Vijfdelaan en de Haringbuisweg.
- De afname van verkeer op de Burgemeester Pruissingel is kleiner in alternatief 3C dan in alternatief 3A door de ongelijkvloerse kruising zonder verbindingen van de Marathonweg met de Marnixlaan in alternatief 3C.



Intensiteit auto's: MVT2009e_kal

0 - 2500	Yellow
2500 - 5000	Light Green
5000 - 10000	Green
10000 - 15000	Cyan
15000 - 20000	Blue
20000 - >	Red

MER Marathonweg verkeersberekeningen		
Gemeente Vlaardingen	Eemaalintensiteiten Auto- en vrachtverkeer	
 DHV BV	Schaal 1 : 30000	9-06-2009
	m01a Dosering	



Intensiteit auto's: VA2009e_kal

0 - 250	Yellow
250 - 500	Light Green
500 - 1000	Green
1000 - 1500	Cyan
1500 - 2000	Blue
2000 - >	Red

MER Marathonweg verkeersberekeningen		
Gemeente Vlaardingen	Eemaalintensiteiten Vrachtverkeer	
 DHV BV	Schaal 1 : 30000	9-06-2009
	m01a Dosering	



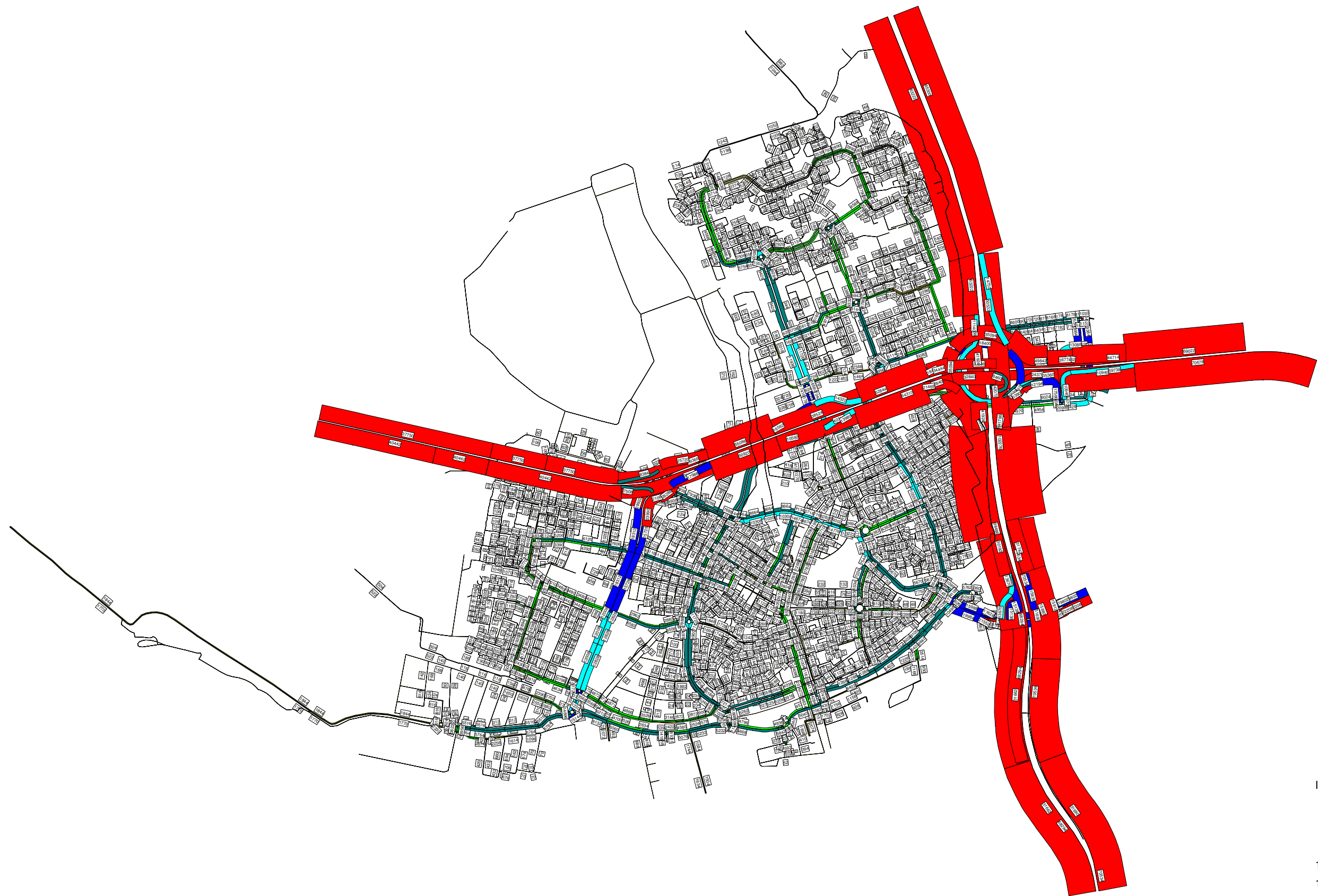
Verschil 2 netwerkintensiteiten auto
Rood/Groen weergave

Eenheid: 0.5 cm = 5000 motorvoertuigen

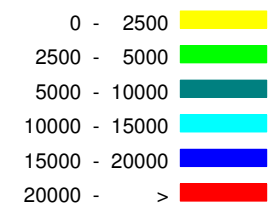
Toename █
Toename op toegevoegd wegvak █
Afname █
Afname op verwijderd wegvak █

MER Marathonweg verkeersberekeningen

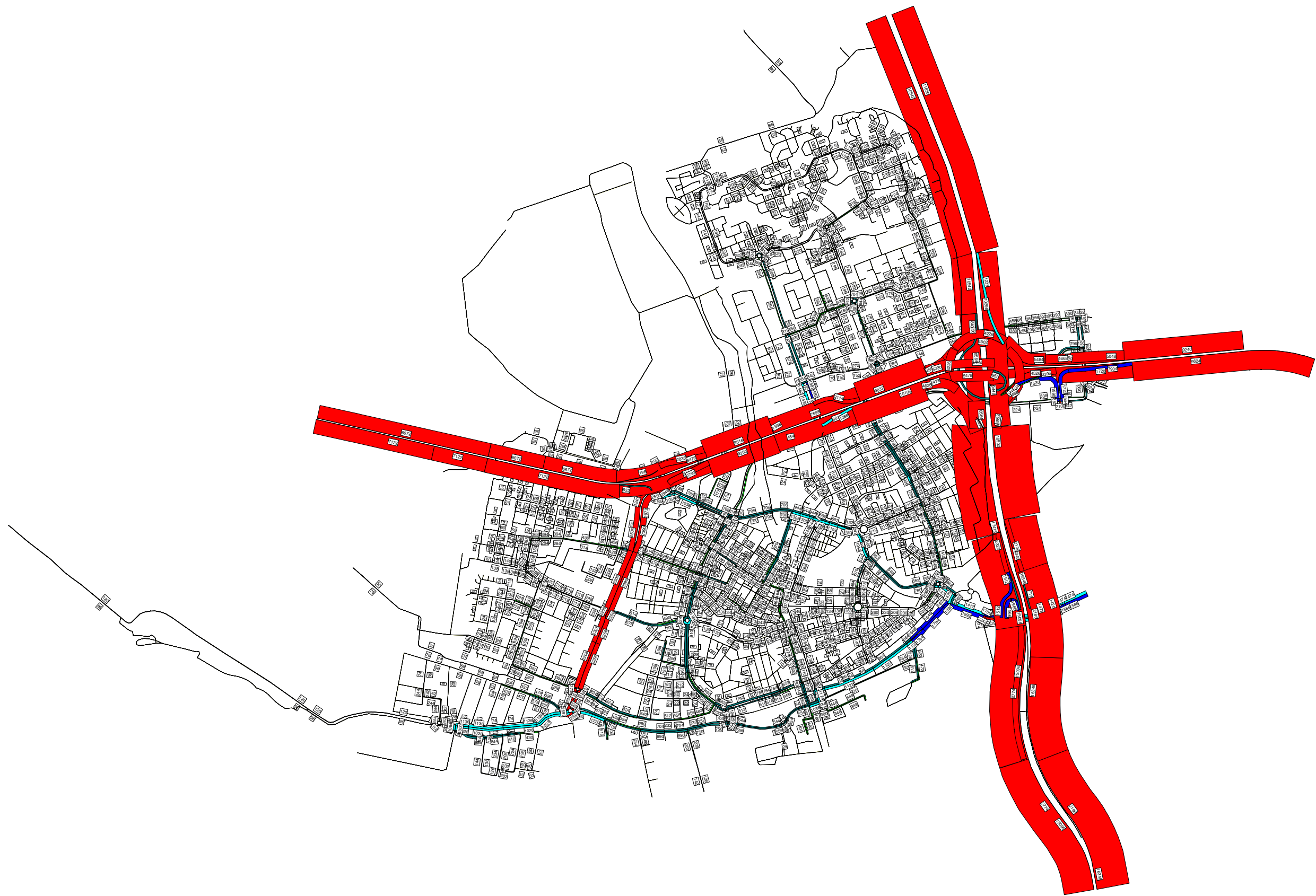
Gemeente Vlaardingen	Etmaalintensiteiten Verschil t.o.v. 2008 zonder dosering	
 DHV BV	Schaal 1 : 30000	9-06-2009
	m01a Dosering	



Intensiteit auto's: MVT2020e_kal



MER Marathonweg verkeersberekeningen		
Gemeente Vlaardingen	Eemaalintensiteiten Auto- en vrachtverkeer	
 DHV BV	Schaal 1 : 30000	9-06-2009
	m02 Alt.3A	



Intensiteit auto's: VA2020e_kal

0 - 250	Yellow
250 - 500	Light Green
500 - 1000	Green
1000 - 1500	Cyan
1500 - 2000	Blue
2000 - >	Red

MER Marathonweg verkeersberekeningen

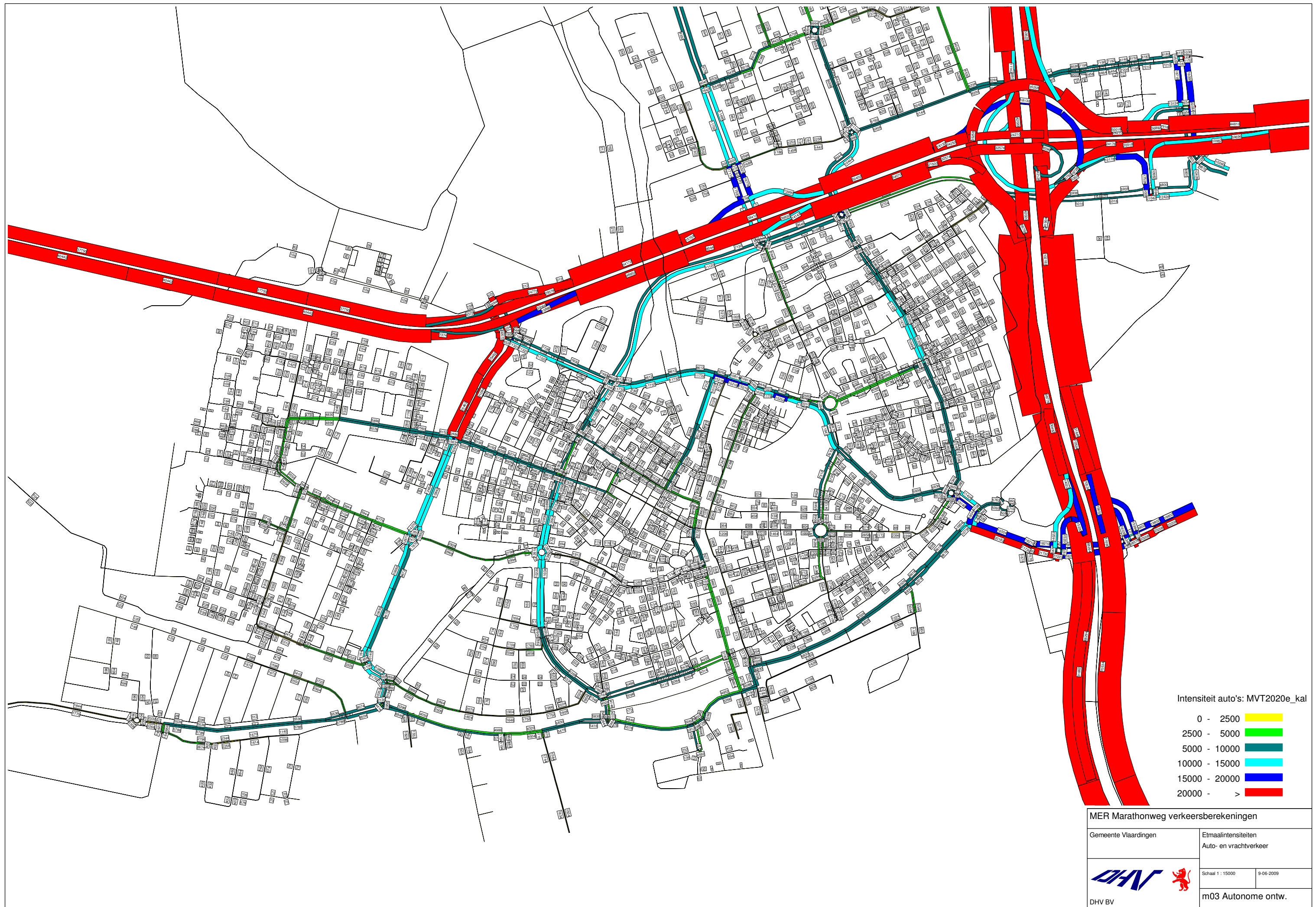
Gemeente Vlaardingen	Eetmaalintensiteiten Vrachtwagenverkeer	
 DHV BV	Schaal 1 : 30000	9-06-2009
	m02 Alt.3A	

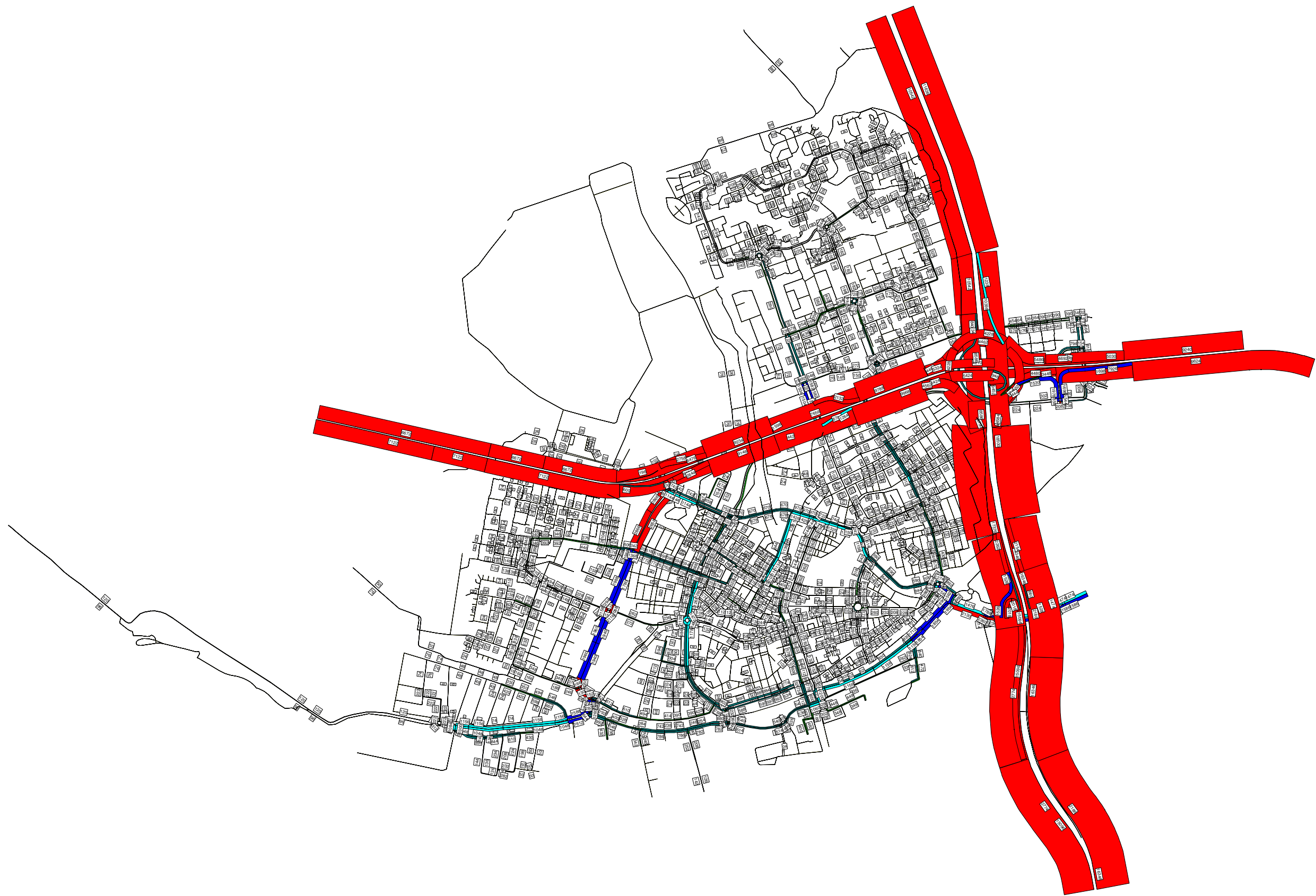


Verschil 2 netwerkintensiteiten auto
Rood/Groen weergave
Eenheid: 0.5 cm = 5000 motorvoertuigen

Toename █
Toename op toegevoegd wegvak █
Afname █
Afname op verwijderd wegvak █

MER Marathonweg verkeersberekeningen			
Gemeente Vlaardingen		Etmaalintensiteiten	
		Verschil t.o.v.	
		Autonome ontwikkeling	
 DHV BV		Schaal 1 : 30000	9-06-2009
		m02 Alt.3A 2020	



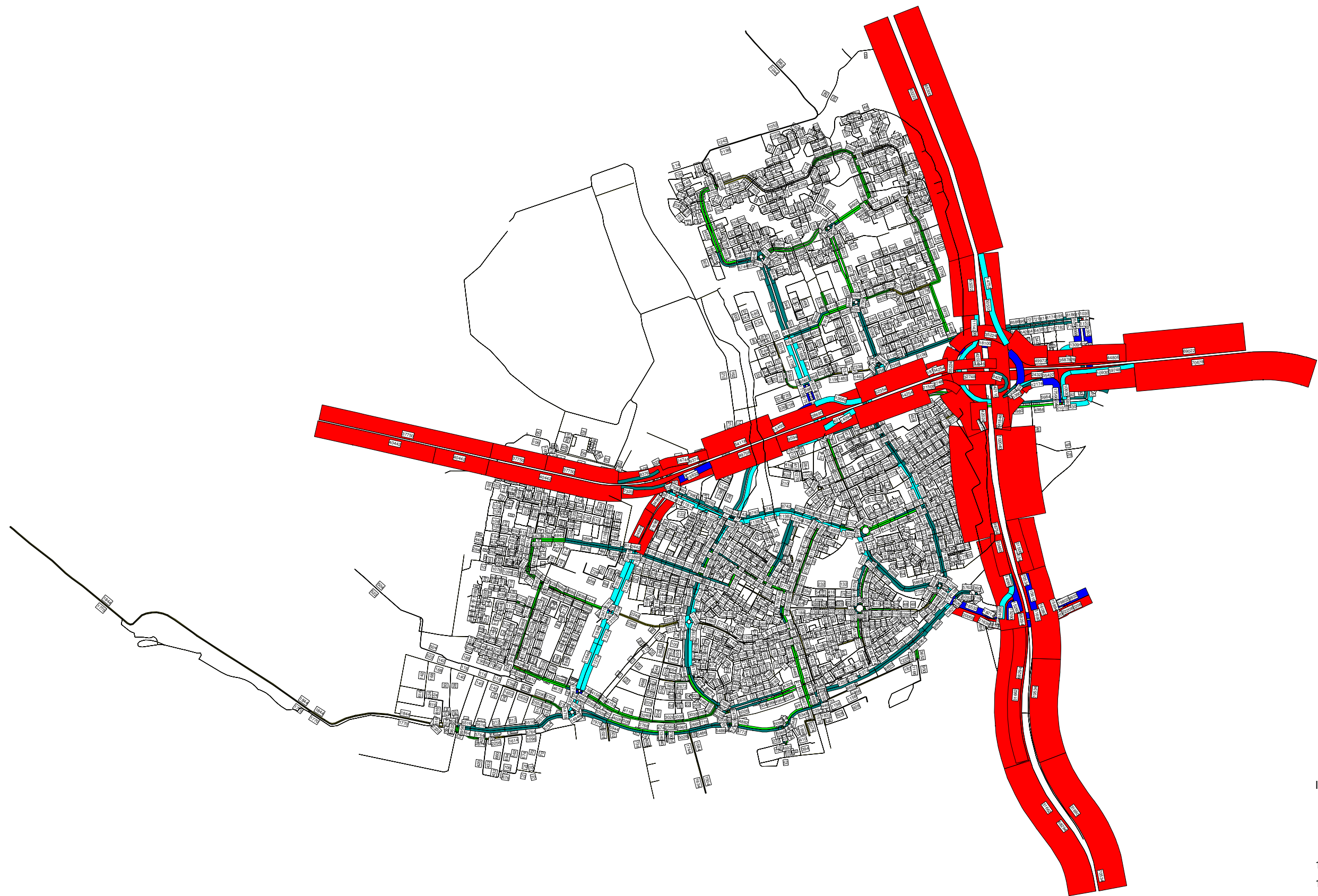


Intensiteit auto's: VA2020e_kal

0 - 250	
250 - 500	
500 - 1000	
1000 - 1500	
1500 - 2000	
2000 - >	

MER Marathonweg verkeersberekeningen

Gemeente Vlaardingen	Eetmaalintensiteiten Vrachtwagenverkeer	
 DHV BV	Schaal 1 : 30000	9-06-2009
	m03 Autonome ontw.	



Intensiteit auto's: MVT2020e_kal

- 0 - 2500
- 2500 - 5000
- 5000 - 10000
- 10000 - 15000
- 15000 - 20000
- 20000 - >

MER Marathonweg verkeersberekeningen

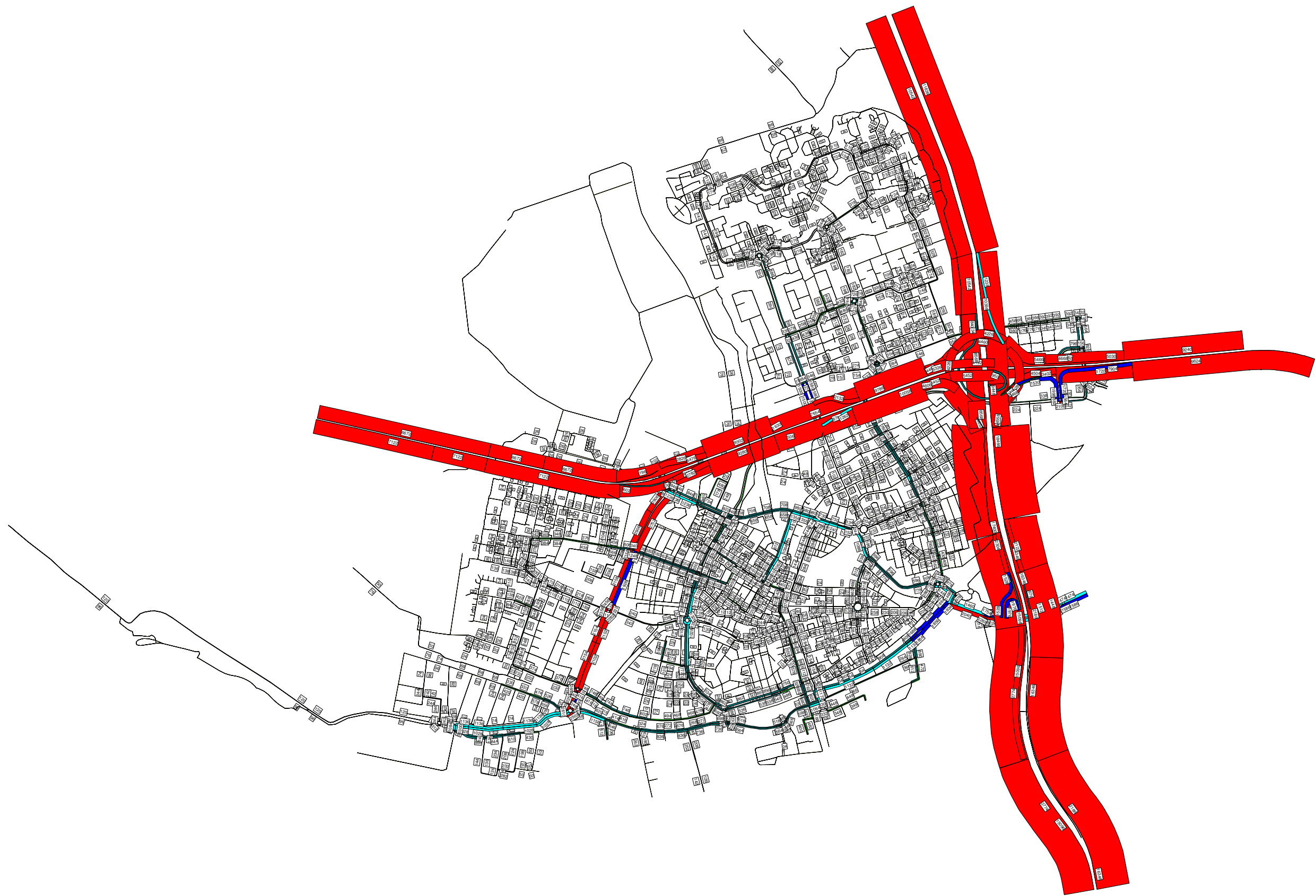
Gemeente Vlaardingen
Auto- en vrachtverkeer



DHV BV

Schaal 1 : 30000 9-06-2009

m42 alt.1



Intensiteit auto's: VA2020e_kal

0 - 250	
250 - 500	
500 - 1000	
1000 - 1500	
1500 - 2000	
2000 - >	

MER Marathonweg verkeersberekeningen

Gemeente Vlaardingen	Etmaalintensiteiten Vrachtverkeer	
 DHV BV	Schaal 1 : 30000	9-06-2009
	m42 alt.1	

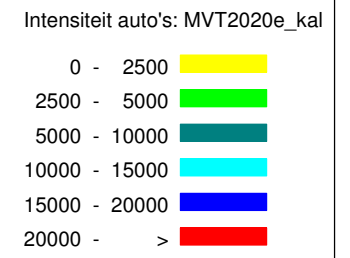
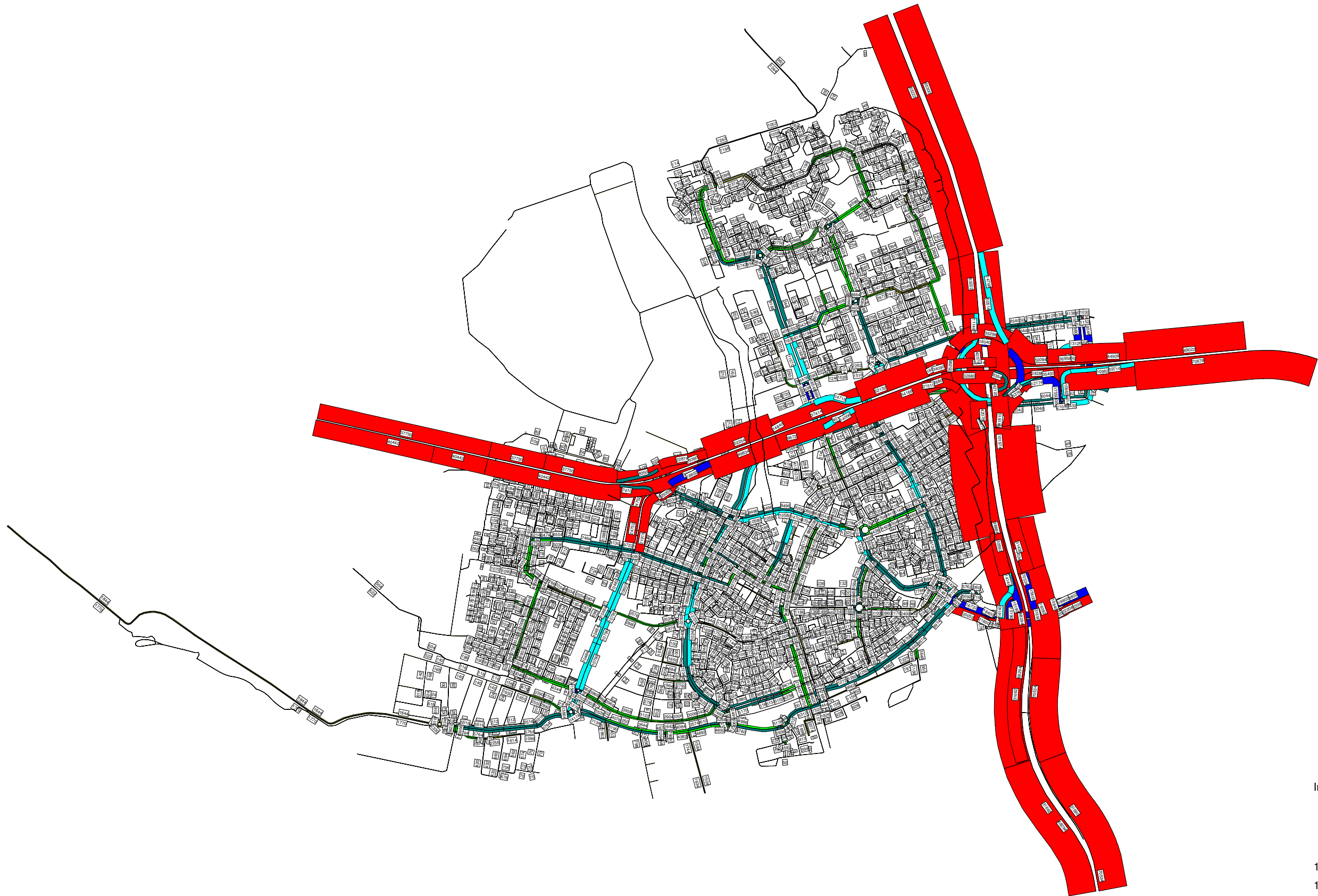


Verschil 2 netwerkintensiteiten auto
Rood/Groen weergave

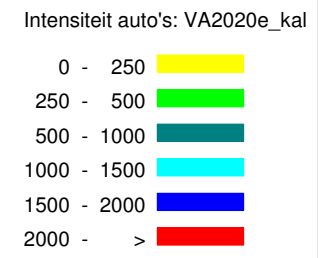
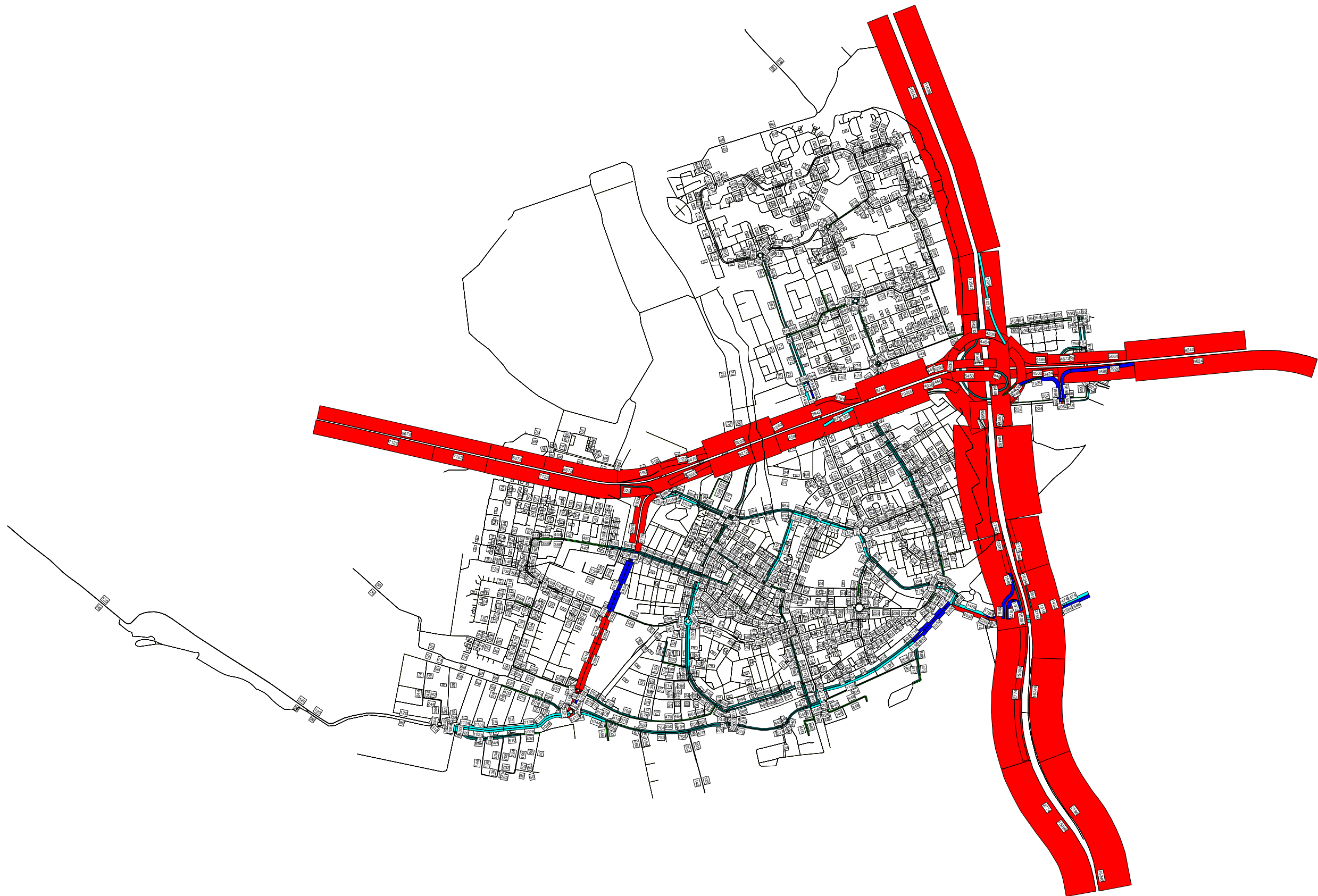
Eenheid: 0.5 cm = 5000 motorvoertuigen

- Toename █
Toename op toegevoegd wegvak █
Afname █
Afname op verwijderd wegvak █

MER Marathonweg verkeersberekeningen			
Gemeente Vlaardingen		Eemaalintensiteiten	
		Verschil t.o.v. autonome ontwikkeling	
 DHV BV		Schaal 1 : 30000	9-06-2009
		m04 alt.1 2020	



MER Marathonweg verkeersberekeningen			
Gemeente Vlaardingen		Eemaalintensiteiten Auto- en vrachtverkeer	
 DHV BV		Schaal 1 : 30000	9-06-2009
		m42 Alt.2	



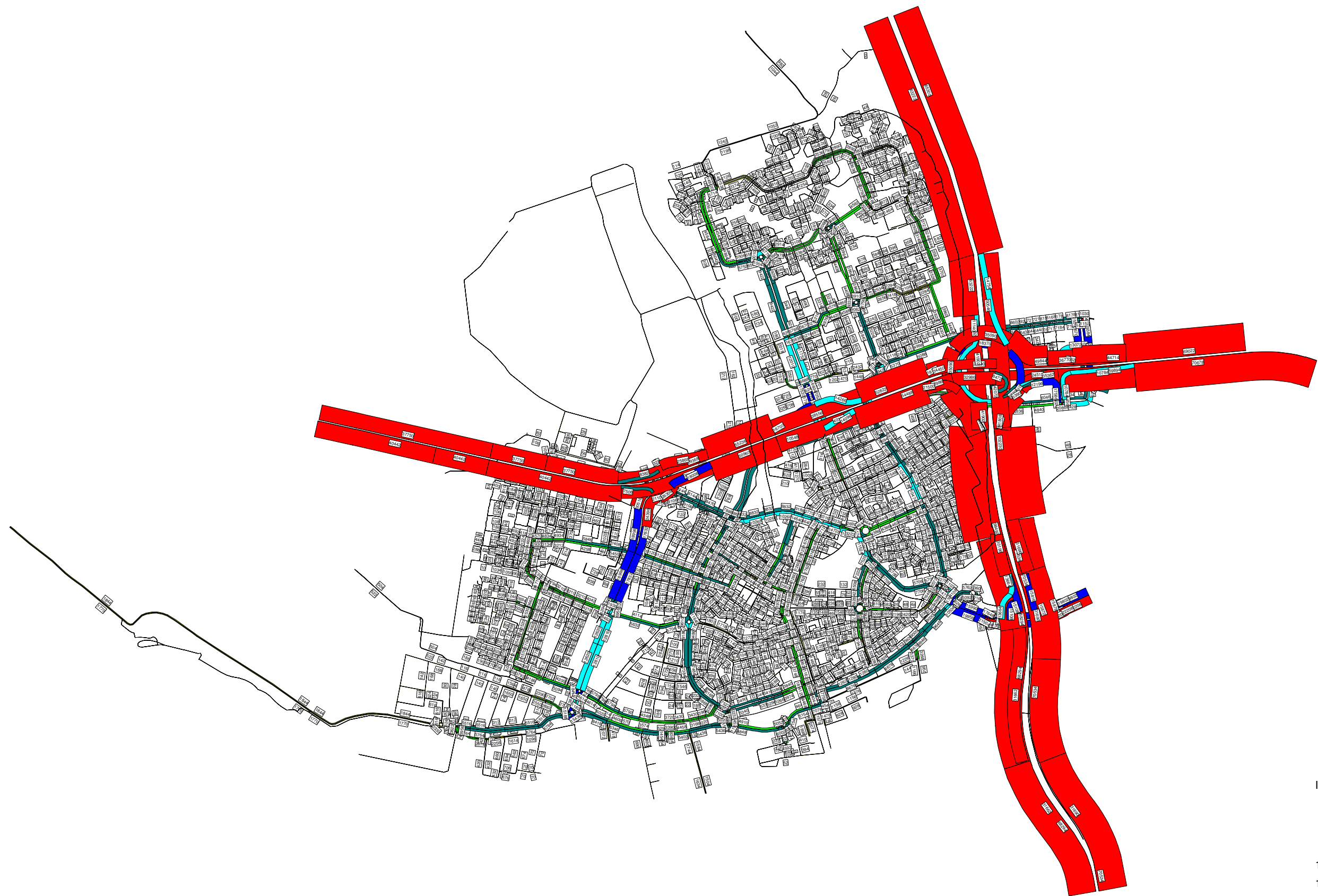
MER Marathonweg verkeersberekeningen		
Gemeente Vlaardingen	Etmaalintensiteiten Vrachtverkeer	
 DHV BV	Schaal 1 : 30000	9-06-2009
	m42 Alt.2	



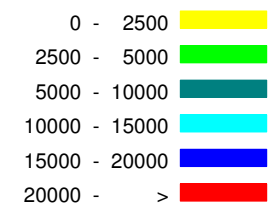
Verschil 2 netwerkintensiteiten auto
Rood/Groen weergave
Eenheid: 0.5 cm = 5000 motorvoertuigen

Toename ■
Toename op toegevoegd wegvak ■
Afname ■
Afname op verwijderd wegvak ■

MER Marathonweg verkeersberekeningen			
Gemeente Vlaardingen		Eemaalintensiteiten	
		Verschil t.o.v.	
		Autonome ontwikkeling	
 DHV BV		Schaal 1 : 30000	9-06-2009
		m05 Alt.2 2020	

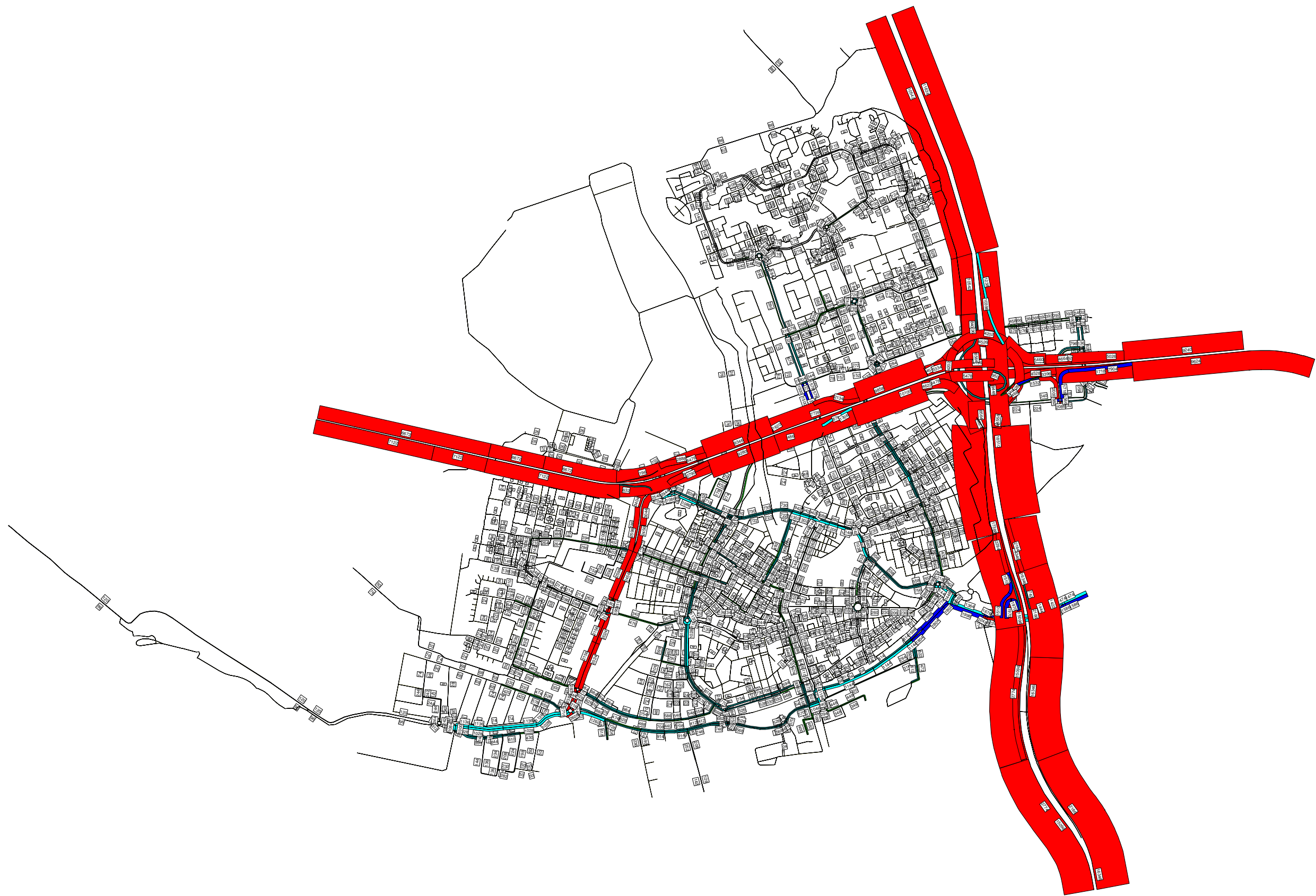


Intensiteit auto's: MVT2020e_kal



MER Marathonweg verkeersberekeningen

Gemeente Vlaardingen		Eemaalintensiteiten Auto- en vrachtverkeer	
 DHV BV		Schaal 1 : 30000	9-06-2009
		m06 Alt. 3B	



Intensiteit auto's: VA2020e_kal

0 - 250	
250 - 500	
500 - 1000	
1000 - 1500	
1500 - 2000	
2000 - >	

MER Marathonweg verkeersberekeningen

Gemeente Vlaardingen	Eetmaalintensiteiten Vrachtverkeer	
 DHV BV	Schaal 1 : 30000	9-06-2009
	m06 Alt. 3B	

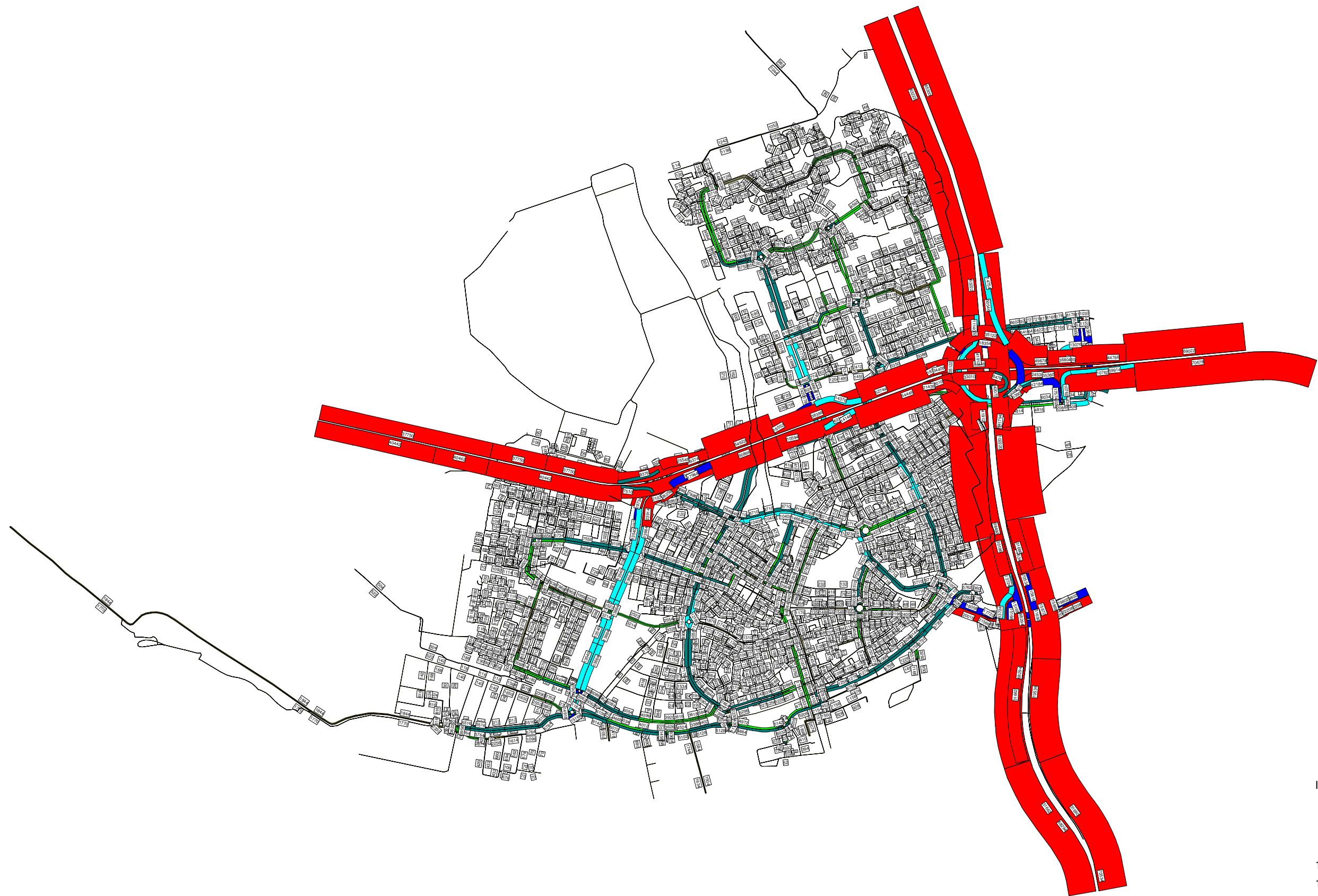


Verschil 2 netwerkintensiteiten auto
Rood/Groen weergave

Eenheid: 0.5 cm = 5000 motorvoertuigen

- Toename ■
Toename op toegevoegd wegvak ■
Afname ■
Afname op verwijderd wegvak ■

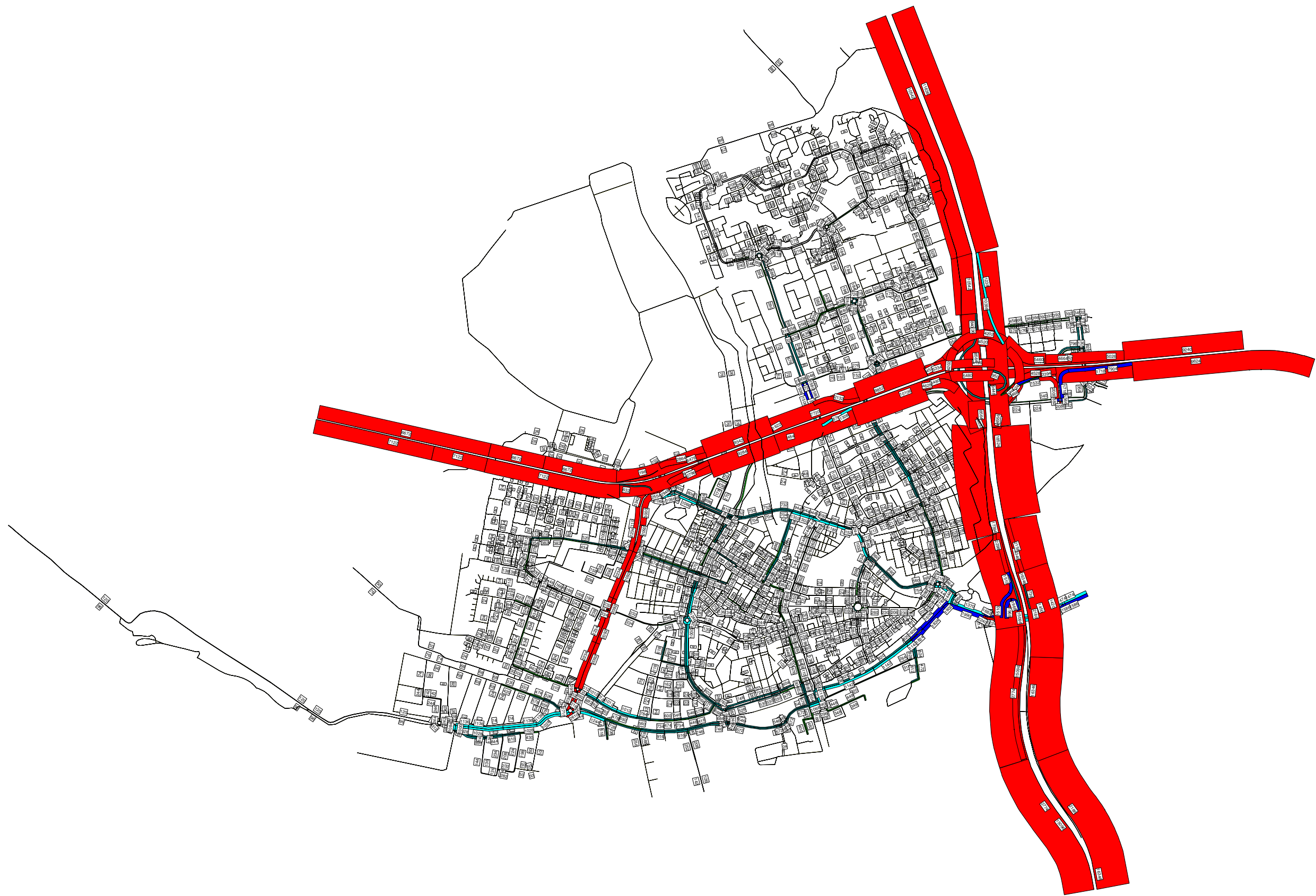
MER Marathonweg verkeersberekeningen			
Gemeente Vlaardingen		Eemaalintensiteiten	
		Verschil t.o.v.	
		Autonome ontwikkeling	
 DHV BV		Schaal 1 : 30000	9-06-2009
		m06 Alt. 3B 2020	



Intensiteit auto's: MVT2020e_kal

0 - 2500	Yellow
2500 - 5000	Light Green
5000 - 10000	Green
10000 - 15000	Cyan
15000 - 20000	Blue
20000 - >	Red

MER Marathonweg verkeersberekeningen		
Gemeente Vlaardingen	Eemaalintensiteiten Auto- en vrachtverkeer	
 DHV BV	Schaal 1 : 30000	9-06-2009
	m07 Alt. 3C	



Intensiteit auto's: VA2020e_kal

- 0 - 250
- 250 - 500
- 500 - 1000
- 1000 - 1500
- 1500 - 2000
- 2000 - >

MER Marathonweg verkeersberekeningen

Gemeente Vlaardingen		Eetmaalintensiteiten Vrachtverkeer	
 DHV BV		Schaal 1 : 30000	9-06-2009
		m07 Alt. 3C	



Verschil 2 netwerkintensiteiten auto
Rood/Groen weergave
Eenheid: 0.5 cm = 5000 motorvoertuigen

Toename ■
Toename op toegevoegd wegvak ■
Afname ■
Afname op verwijderd wegvak ■

MER Marathonweg verkeersberekeningen			
Gemeente Vlaardingen		Eemaalintensiteiten	
		Verschil t.o.v.	
		Autonome ontwikkeling	
 DHV BV		Schaal 1 : 30000	9-06-2009
		m07 Alt. 3C 2020	