

CROW - Fietsberaad



Fietsstraten buiten de bebouwde kom

Aanbevelingen voor
toepassing en
vormgeving

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

CROW - Fietsberaad

Fietsstraten buiten de bebouwde kom

Aanbevelingen voor toepassing en vormgeving

| | |
|---------------|-----------------------|
| Datum | 27 januari 2021 |
| Kenmerk | 007309.20201204.R1.01 |
| Eerste versie | 4 december 2020 |

Documentatiepagina

| | |
|-------------------------------|--|
| Opdrachtgever(s) | CROW - Fietsberaad |
| Titel rapport | Fietsstraten buiten de bebouwde kom Aanbevelingen voor toepassing en vormgeving |
| Kenmerk | 007309.20201204.R1.02 |
| Datum publicatie | 27 januari 2021 |
| Projectteam Goudappel Coffeng | Rico Andriesse, Nico Dogterom, Joran van Kessel |
| Afbeelding voorblad | Fietsstraat Vught, opgehaald van Twitter @jwgerritsenvand |

Disclaimer: Per 1 januari 2021 heeft Goudappel Coffeng BV haar naam gewijzigd. Onze nieuwe naam is Goudappel BV. Dit document is eerder gemaakt, gebruikmakend van onze oude naam. In de toekomst zullen wij in de communicatie met u uitsluitend onze nieuwe naam gebruiken. Wij verzoeken u in uw administratie onze nieuwe naam op te nemen.

| | Inhoud | Pagina |
|----------|----------------------------------|-----------|
| 1 | Inleiding | 1 |
| 2 | Literatuur | 2 |
| 3 | Onderzoeksopzet | 8 |
| 3.1 | Onderzoeksvragen | 8 |
| 3.2 | Aanpak | 9 |
| 3.3 | Onderzochte straten | 10 |
| 3.4 | Hypothesen | 12 |
| 4 | Meetgegevens | 13 |
| 4.1 | Intensiteiten en snelheden | 13 |
| 4.2 | Conflictobservatie | 15 |
| 4.3 | Enquête fietsers | 19 |
| 4.4 | Enquête wegbeheerders | 23 |
| 4.5 | Enquête landbouwverkeer | 26 |
| 5 | Analyse | 29 |
| 5.1 | Toetsing hypothesen | 29 |
| 5.1.1 | Snelheid | 29 |
| 5.1.2 | Conflicten | 30 |
| 5.1.3 | Waardering | 32 |
| 5.1.4 | Overig | 33 |
| 5.2 | Conclusie | 34 |
| | Bijlage A: Slangtellingen | 36 |

1

Inleiding

Na een voorzichtige introductie is de afgelopen jaren de fietsstraat in Nederlandse steden en dorpen (en daarbuiten) gemeengoed geworden. De fietsstraat is voor de fietser een prettige manier om buiten de drukke verkeersaders door de stad te rijden. En voor de wegbeheerder is een fietsstraat een goede manier om fietsers een duidelijke route aan te bieden op plekken waar de ruimte voor een vrijliggend fietspad ontbreekt. Inmiddels is er voor fietsstraten binnen de bebouwde kom een duidelijke notitie verschenen - op basis van circa 20 jaar proberen - met aanbevelingen voor de toepassing en vormgeving van fietsstraten.

Maar ook buiten de bebouwde kom is er soms aanleiding om een fietsstraat te overwegen. Op drukke fietsroutes met een beperkte functie voor het autoverkeer zou een fietsstraat meerwaarde kunnen bieden. CROW-Fietsberaad heeft Goudappel Coffeng gevraagd om te onderzoeken in hoeverre de bestaande aanbevelingen voor fietsstraten binnen de bebouwde kom op toepasbaar zijn voor fietsstraten buiten de bebouwde kom. Kortom: hoe kan een fietsstraat buiten de bebouwde kom het beste worden toegepast en vormgegeven?

Leeswijzer

De bestaande literatuur over fietsstraten buiten de bebouwde kom is beschreven in hoofdstuk 2, waarna in hoofdstuk 3 de onderzoeksopzet staat. Alle verzamelde meetgegevens zijn gepresenteerd en toegelicht in hoofdstuk 4, waarna in hoofdstuk 5 is ingegaan op opgestelde hypothesen. Tot slot zijn de gevonden bevindingen met betrekking tot toepassing, meerwaarde en vormgeving opgenomen in hoofdstuk 6.

Overheden willen het fietsgebruik in Nederland stimuleren, onder andere door te investeren in fietsinfrastructuur. Ook snelle fietsroutes buiten de stad zijn van belang, deze dragen bij aan het beter bereikbaar maken van het buitengebied en vormen een snelle verbinding voor fietsers tussen de steden. Hoewel er voor diverse typen fietsinfrastructuur richtlijnen zijn opgesteld, is dit nog niet geval voor fietsstraten buiten de bebouwde kom. Overheden leggen een fietsstraat buiten de bebouwde kom vaak naar eigen inzicht aan en hanteren hierbij de richtlijnen voor fietsstraten binnen de bebouwde kom. Hierdoor worden fietsstraten buiten de bebouwde kom niet altijd juist toegepast en ontstaan verschillende vormen van fietsstraten. Dit komt de herkenbaar en verkeersveiligheid niet ten goede.

In het 'Inspiratieboek Snelle Fietsroutes' (SOAB & Goudappel Coffeng, 2013) wordt een uitgebreid overzicht gegeven van punten die van belang zijn bij de toepassing en inrichting van snelle fietsroutes. Punten die ook voor belang zijn voor fietsstraten buiten de bebouwde kom worden beschreven in onderstaand overzicht:

- Mengen met autoverkeer

Bij een lage functie en intensiteit van het gemotoriseerd verkeer is ook op een snelle fietsroute menging van auto- en fietsverkeer mogelijk. Het autoverkeer is echter te gast, uitgangspunt is dat de snelheid van het autoverkeer tot maximaal 30 km/u wordt beperkt. Daarnaast is het gewenst de maximale intensiteit van het gemotoriseerd verkeer tot circa 500 mvt/etmaal te beperken.

Buiten de bebouwde kom is naast de omvang en snelheid van het autoverkeer ook de omvang van landbouwverkeer een bepalende factor of menging met een snelle fietsroute mogelijk is.

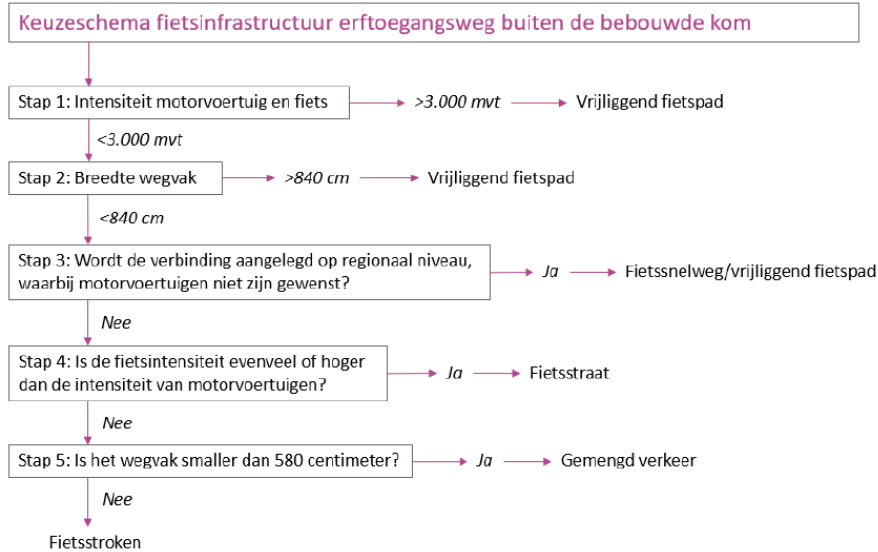
- Snor- en bromfietsen

Snorfietsen zijn toegestaan op verplichte fietspaden, maar er is een discussie gaande over de veiligheid, geluidshinder en luchtvervuiling van snorfietsers op het fietspad.

Ook bromfietsers zijn toegestaan op fietspaden buiten de bebouwde kom. Als deze echter niet gewenst zijn, is het een optie om alternatieven voor snelle fietsroutes te bieden.

- **Mengen met andere verkeersdeelnemers**
Buiten de bebouwde kom is het goed mogelijk om op snelle fietsroutes ook voetgangers toe te laten. Als er geen voetgangersvoorziening aanwezig is, is het fietspad of de rijbaan ook de voorgeschreven plaats op de weg voor de voetganger.
- **Landbouwverkeer**
Buiten de bebouwde kom zal op een snelle fietsroute die niet exclusief voor het fietsverkeer is gereserveerd ook landbouwverkeer voorkomen. Voor de bereikbaarheid van de aanliggende percelen is dan een beperkte mate van medegebruik van de snelle fietsroute mogelijk. Het combineren van een snelle fietsroute met een verbinding voor doorgaand landbouwverkeer is niet gewenst. Mogelijke opties om fietsers en doorgaand landbouwverkeer te scheiden zijn herverkaveling en het definiëren van kwaliteitsroutes voor landbouwverkeer.
- **Verlichting**
In het buitengebied blijken de stedelijke verlichtingsniveaus voor fietsroutes te hoog. Wanneer er weinig licht uit de omgeving is, kan met een relatief laag verlichtingsniveau worden volstaan voor een verkeersveilige fietsroute. Een voorbeeld is dynamische verlichting, eventueel gecombineerd met natuurvriendelijke verlichting. Met goede aanvullende voorzieningen (markering) kan zelfs een situatie zonder verlichting worden overwogen.
- **Kantbelijning**
Kantbelijning is noodzakelijk om ook voor slechtzienden het verloop van het fietspad bij duisternis voldoende duidelijk te maken. Ook voor fietsers zonder zichtbeperking draagt kantmarkering bij aan het beperken van eenzijdige ongevallen.
- **Vindbaarheid van de route**
Een eenduidige, herkenbare vormgeving van de route helpt de fietsers de route te vinden op keuzepunten waar het verloop van de route niet vanzelfsprekend is. Voorbeelden zijn een afbuigende route of een bajonet. Ook buiten de bebouwde kom is het dan van belang dat fietsers als het ware worden geleid en erop kunnen vertrouwen dat de route ook verderop een vervolg heeft als snelle fietsroute.

In een aantal onderzoeken is specifiek de toepassing en inrichting van fietsstraten buiten de bebouwde kom onderzocht. Zo zijn in het onderzoek 'Fietsstraten buiten de bebouwde kom' (Fekken, 2020) vier fietsstraten uit de praktijk onderzocht. Het onderzoek resulteerde in onderstaand schema (figuur 2.1) wat kan worden gebruikt bij de keuze voor een bepaalde soort fietsinfrastructuur en waarbij een fietsstraat een mogelijke uitkomst is.



Figuur 2.1: Keuzeschema aanleggen fietsinfrastructuren buiten de bebouwde kom (bron: Fekken, 2020)

Tevens blijkt uit het onderzoek dat voor het goed functioneren van een fietsstraat functie, vorm en gebruik in evenwicht moeten zijn. Een fietsstraat kan worden toegepast als deze voldoet aan de functie-eisen. Daarnaast is de vormgeving van belang om te zorgen voor een herkenbare, veilige en comfortabele fietsstraat. Het gebruik is gerelateerd aan de soorten verkeersdeelnemers, de intensiteiten en de snelheid. Op basis van deze indeling is een lijst met aanbevelingen opgesteld met betrekking tot de inrichting van fietsstraten buiten de bebouwde kom, zie tabel 2.1.

| | Kenmerken | Toelichting |
|----------------|---|---|
| Functie | Functionaliteit van wegen, een weg kan maar één functie hebben. Voor fiets en gemotoriseerd verkeer | Voor de fietsers moet de fietsstraat in het hoofd fietsnetwerk liggen, een doorgaande functie. Voor het gemotoriseerde verkeer moet de fietsstraat een erftoegangsfunctie hebben. |
| Vorm | Rijbaanbreedte | De fietsstraat moet niet te smal zijn, vanwege te krappe ontmoetingen. De fietsstraat moet ook niet te breed zijn want gemotoriseerd verkeer gaat sneller rijden. Zodra veel landbouwverkeer gebruik maakt van de fietsstraat, de fietsstraat 5.20 meter breed maken, zodat landbouwverkeer en fietsers elkaar veilig kunnen ontmoeten ¹ . |
| | Rijbaan-indeling | Om een fietsstraat te herkennen een rabatstrook of een middenstrook toepassen. |
| | Verharding | Voor comfort en herkenbaarheid van de fietsstraat rood asfalt toepassen. |
| | Bebording, symbolen en bewegwijzering | Informatiebord L51, zie figuur hiernaast. Voor extra aanduiding van de toegestane snelheid een bord A01 toevoegen. |
| | Snelheidsremmers | Om de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te verlagen drempels, plateaus of een knip toepassen. |
| | Kruispunten | De fietsstraat heeft voorrang, dit is voor fietsers sneller en comfortabeler dan wanneer ze voorrang moeten verlenen. |
| | Beperkte hinder voetgangers | Positie van de voetganger: bij veel voetgangers liefst een trottoir, anders toegestaan op de weg. |
| | Verlichting | Fietsstraat volledig verlicht. |
| | Directe omgeving van de weg | Een gesloten landschap, woningen, bomen en/of struiken zorgen voor een lagere snelheid dan wanneer het een open landschap is. |
| | Rijbaanlengte | Hoe langer de fietsstraat is, hoe groter de kans dat gemotoriseerd verkeer sneller gaat rijden. Of het gemotoriseerde verkeer moet een gedeelte op de fietsstraat rijden en dan bij de bestemming of kruising zijn. Uit de fietsstraat Apeldoorn – Teuge blijkt dat de V85 op 250 meter, 46 km/u is. Als een fietsstraat langer wordt, moet het gemotoriseerd verkeer of op bestemming zijn, of al keuzemogelijkheid hebben om via een kruising een andere route te volgen. |
| Bermverharding | Een betonrand of grasbetontegels tegen de fietsstraat aangelegd. | |
| Gebruik | Homogeniteit in massa | Voetgangers gescheiden, weinig mogelijk gemotoriseerd verkeer. Landbouwverkeer een goed alternatief bieden, of fietsstraat iets breder maken voor het veilig tegemoet komen. |
| | Homogeniteit in snelheid | Gemiddelde en V85, de snelheid buiten de bebouwde kom zo laag mogelijk, in ieder geval de V85 niet hoger dan 60 km/u. Anders meer kenmerken van de vormgeving toepassen. |
| | Intensiteit verhouding fiets en gemotoriseerd verkeer | Per etmaal de intensiteiten van fiets en gemotoriseerd verkeer vergelijken. Voor het goed functioneren van een fietsstraat moeten er evenveel fietsers dan motorvoertuigen zijn, bijvoorbeeld 500 fietsers en 500 motorvoertuigen per etmaal. |



Table 2.1: Gewenste kenmerken van fietsstraten buiten de bebouwde kom (bron: Fekken, 2020)

Eerder praktijkonderzoek naar de inrichting van fietsstraten buiten de bebouwde kom (Voorzichtig met de fietsweg, Broer, 2008) resulteerde in vergelijkbare conclusies.

Het belangrijkste aspect bleek de verhouding fiets-auto, gebruikers gaven de wegen waarbij deze verhouding niet juist was een onvoldoende. Essentieel is dat het aantal fietsers dat gebruik maakt van de infrastructuur hoger is dan het aantal auto's. Tevens was bij alle onderzochte fietsstraten gekozen voor een vergelijkbare vormgeving: een bult van ongeveer acht centimeter hoog die de weg in twee smalle rijlopers verdeelt.

Auto's kunnen hierdoor wel passeren, maar de bult in het midden zorgt voor gepaste snelheid. Ook de aanwezigheid van bochten bleek een positief effect te hebben op de beoordeling, meer bochten leiden tot een lagere snelheid van automobilisten. Toch wordt de fietsstraat buiten de bebouwde kom gezien als een compromis en is toepassing mogelijk op wegen met een bepaalde problematiek. Voorbeelden zijn wegen die om een bepaalde reden niet zijn af te sluiten voor het autoverkeer, waar voor een fietspad geen plaats is of waar een fietspad een overdreven maatregel is.

Een in het verleden opgesteld toetsingskader voor fietsstraten (Provincie Zuid-Holland, 2015) beschrijft dat er geen principieel verschil is tussen een fietsstraat binnen en buiten de bebouwde kom. Bepaalde omstandigheden buiten de bebouwde kom zorgen er echter vaak voor dat een fietsstraat niet optimaal werkt:

- Een meer open landschap, waardoor automobilisten sneller rijden
- Een (vaak) gestrekt tracé, waardoor automobilisten sneller rijden
- Een hogere maximumsnelheid, waardoor automobilisten sneller rijden
- Lagere fietsintensiteiten, waardoor de verhouding fiets-auto niet optimaal is

De ontwerpwijzer fietsverkeer geeft als bovengrens voor de toepassing van een fietsstraat buiten de bebouwde kom een maximale auto-intensiteit van 500 mvt/etmaal bij een hoofdfietsroute met meer dan 2000 fietsers per etmaal en eventuele aanvullende eisen op het gebied van snelheid (toetsingskader fietsstraten). In het toetsingskader werd het volgende aanbevolen:

- Snelheid autoverkeer < 45 km/u
- Auto-intensiteit < 2000 mvt/etmaal
- Verhouding fiets – auto > 2:1

Concluderend blijkt uit de literatuur dat de volgende zaken van belang zijn bij de toepassing en inrichting van fietsstraten buiten de bebouwde kom:

- **Netwerk:** fietsstraat moet onderdeel zijn van hoofdfietsnetwerk en belangrijke steden/voorzieningen verbinden.
- **Functie:** voor het gemotoriseerd verkeer moet de weg een erftoegangsweg.
- **Intensiteit:** intensiteit fietsen moet hoger zijn dan intensiteit motorvoertuigen.
- **Snelheid:** beperken snelheid gemotoriseerd verkeer door vermijden plaatsing in open landschap, gebruik van bochten en aanleg snelheidsremmers.
- **Herkenbaarheid en comfort:** goede verlichting en/of markering aanbrengen en toepassen van rood asfalt, rabastrook en/of middenstrook voor betere herkenbaarheid.

- Gebruik overige verkeersdeelnemers: bij voorkeur voetgangers, snor- en bromfietzers en landbouwvoertuigen goede alternatieve routes aanbieden en scheiden van fietsers. Indien dit niet mogelijk is, is het breder maken van de fietsstraat een optie.

Nuancering bij de bevindingen uit de literatuur is, dat de meeste aanbevelingen zich primair richten op een – beredeneerde – vertaling van de situatie binnen de kom naar die daarbuiten. Er is relatief weinig onderzoek uitgevoerd.

Onderzoeksopzet

Het beschreven literatuuronderzoek in het vorige hoofdstuk toont aan dat de kennis met betrekking tot de toepassing en inpassing van fietsstraten buiten de bebouwde kom nog beperkt is. Er zijn nog weinig onderzoeken waarin de inrichting en toepassing van fietsstraten is onderzocht. Daarom richt dit onderzoek zich specifiek op deze aspecten, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de toepasbaarheid, vormgeving en meerwaarde van fietsstraten buiten de bebouwde kom.

3.1 Onderzoeksvragen

De kern van het onderzoek was om te toetsen of de aanbevelingen voor fietsstraten binnen de bebouwde kom ook toepasbaar zijn voor fietsstraten buiten de bebouwde kom. Hieruit zijn de volgende drie onderzoeksvragen afgeleid:

1. Toepasbaarheid

Gelden de toepassingscriteria voor fietsstraten ook voor buiten de kom?

- a. Werkt het 'hinder criterium' op dezelfde wijze?
- b. Gelden dezelfde intensiteitsgrenzen?

2. Vormgeving

Zijn de vormgevingsprincipes ook voor buiten de kom geschikt?

- a. Vraagt een andere omgeving om andere kenmerken?
- b. Vraagt een hogere snelheid van het autoverkeer om andere kenmerken?
- c. Vragen andere gebruikers (zoals landbouwverkeer) om andere kenmerken?

3. Meerwaarde

Werkt een fietsstraat buiten de bebouwde kom beter dan een 'gewone' erftoegangsweg?

- a. Vinden fietsers het fijner?
- b. Rijdt het autoverkeer meer aangepast?

In de aanpak wordt beschreven welke methodes en bijbehorende stappen zijn uitgevoerd om de onderzoeksvragen te beantwoorden.

3.2 Aanpak

Ter beantwoording van de onderzoeksvragen zijn diverse straten buiten de bebouwde kom (zowel fietsstraten als niet-fietsstraten) in detail onderzocht, conform de aanpak van de fietsstraten binnen de bebouwde kom. De volgende werkzaamheden zijn uitgevoerd:

- **Verkeerstelling fietsers/bromfietsers en motorvoertuigen**
Met behulp van telslangen zijn zowel de intensiteiten van fietsers als motorvoertuigen voor één week in beeld gebracht. Met betrekking tot de motorvoertuigen is tevens een classificatie gemaakt tussen de voertuigcategorieën (licht/middelzwaar/zwaar) en zijn de gemiddelde snelheden en V85 snelheden gemeten.
- **Cameraonderzoek voor conflictobservatie**
Op de straten van het onderzoek is cameraonderzoek uitgevoerd waarbij beelden zijn gemaakt van de interacties tussen verkeersdeelnemers op de betreffende straat. Deze beelden vormden input voor de conflictanalyse. Voor elke straat is zes uur aan beelden geanalyseerd, waarvan minstens vier (drukkere) spitsuren. Ten opzichte van het eerdere fietsstratenonderzoek binnen de bebouwde kom is het aantal geanalyseerde uren per straat verdubbeld vanwege de lagere verwachte intensiteiten. Op deze manier was het waarschijnlijker om voldoende interacties te kunnen waarnemen voor betrouwbare uitspraken.
- **Afname enquêtes onder diverse doelgroepen**
Onder diverse doelgroepen zijn enquêtes afgenomen om meer informatie te verkrijgen over de beleving en beoordeling van de (fiets)straten. Zo zijn weggebruikers (fietsers) gevraagd om de verkeersveiligheid te beoordelen en hun beleving met betrekking tot het inhalen en tegemoetkomen van diverse typen verkeer aan te geven. Ook is een overall cijfer voor de straat gevraagd. De enquêtes onder fietsers zijn ter plekke (op locatie) uitgevoerd.
Daarnaast is aan wegbeheerders gevraagd in hoeverre zij met het principe 'fietsstraat' bekend zijn en toegepast hebben. Zo zijn redenen om een fietsstraat wel/niet toe te passen gevraagd en op welke gebieden nog kennis ontbreekt.
Bovendien is landbouwverkeer gevraagd over de zichtbaarheid en duidelijkheid van zowel de borden 'fietsstraat – auto te gast' als 'fietsstraat – tractor te gast'. Ook is gevraagd in hoeverre men verwacht als gevolg van de borden het rijgedrag ten opzichte van de fietsers aan te passen. De enquêtes voor wegbeheerders en landbouwverkeer zijn digitaal uitgevoerd.

3.3 Onderzochte straten

De basis voor het onderzoek is gelegd door in totaal tien straten buiten de bebouwde kom in detail te onderzoeken:

- vier straten die als fietsstraat zijn ingericht;
- drie straten waarvoor dat niet geldt;
- en een straat die eerst gekwalificeerd is als 'gewone' straat en na aanpassing gevormd is tot fietsstraat.

Een overzicht van de onderzochte straten (met bijbehorende wegvakken) is weergegeven in tabel 3.1.

| Afbeelding | Beschrijving |
|---|--|
|  | Rosmalen – Waterleidingstraat Fietsstraat |
|  | Utrecht – Parallelweg N411 Fietsstraat |
|  | Venlo – Romeinenweg Geen fietsstraat |
|  | Groningen – Beijumerweg Fietsstraat |

Afbeelding



Beschrijving

Eefde – Mettrayweg
Geen fietsstraat

Vries – Sluisweg
Geen fietsstraat

Vught – Bergenshuizensestraat
Fietsstraat

Heerhugowaard – Parallelweg N411
Fietsstraat

Apeldoorn – Veenhuizerweg
(voor aanpassing)
Geen fietsstraat

| Afbeelding | Beschrijving |
|---|---|
|  | <p data-bbox="976 401 1240 489">Apeldoorn – Veenhuizerweg (na aanpassing) Fietsstraat</p> |

Tabel 3.1: Overzicht onderzochte fietsstraten (en wegvakken conflictobservaties)

3.4 Hypothesen

Op basis van onze kennis en ervaringen zijn diverse hypothesen opgesteld die een later stadium met behulp van de verzamelde data worden getoetst (hoofdstuk 5). De hypothesen zijn opgesteld voor diverse thema's en worden in onderstaand overzicht beschreven.

Snelheid

- De snelheid op de fietsstraat buiten de bebouwde kom is hoger dan de snelheid op fietsstraten binnen de bebouwde kom
- De snelheid ligt op fietsstraten lager dan op gewone straten
- De snelheid ligt lager op plekken met meer bebouwing

Conflicten

- Automobilisten halen voorzichtiger in op een fietsstraat
- Een fietsstraat met langere rechte stukken leidt tot meer inhaalbewegingen
- Vrachtverkeer leidt tot meer hinder en gevaar dan personenauto's
- Landbouwverkeer leidt tot meer hinder en gevaar dan personenauto's
- Een fietsstraat leidt niet tot minder conflicten, maar wel tot minder ernstige conflicten
- Bochten in een fietsstraat leiden tot lagere snelheden, minder inhaalbewegingen en minder conflicten met tegenliggers

Waardering

- Fietsers zijn meer tevreden op een fietsstraat
- Oudere fietsers zijn minder tevreden over fietsstraten dan jongere fietsers
- Buiten de bebouwde kom daalt de waardering bij een toenemende intensiteit van het autoverkeer

Overig

- Bebording waarmee een fietsstraat wordt aangegeven heeft geen effect
- Een fietsstraat leidt tot een hogere intensiteit fietsers

4

Meetgegevens

In de eerder beschreven aanpak is onderscheid gemaakt tussen drie verschillende soorten onderzoek: de verkeerstellingen, cameraonderzoek en de enquêtes. In dit hoofdstuk worden de verzamelde meetgegevens weergegeven en beschreven, waarbij de resultaten van de verkeerstellingen en het cameraonderzoek in aparte paragrafen worden behandeld (4.1 en 4.2). Vervolgens worden in de resterende paragrafen (4.3, 4.4 en 4.5) de resultaten van de enquêtes per doelgroep gepresenteerd.

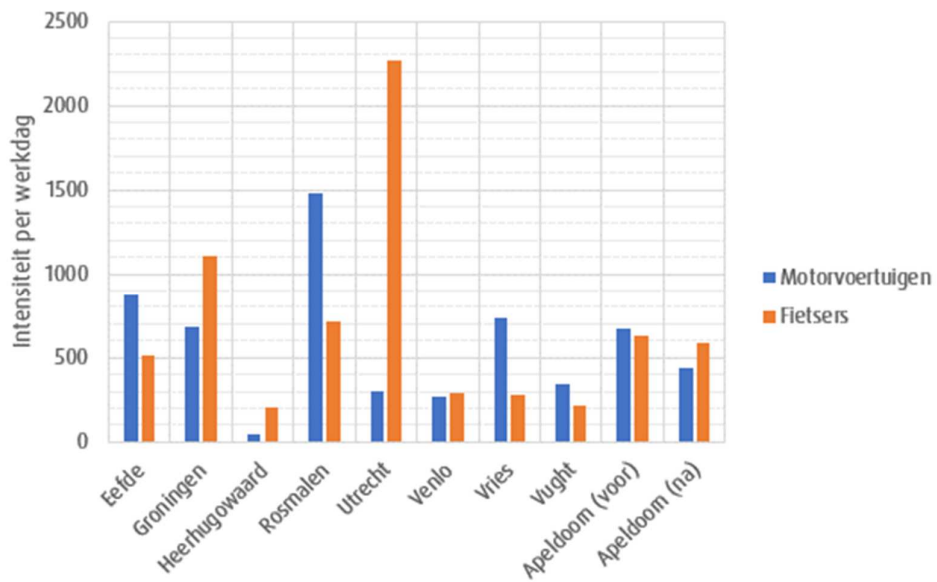
4.1 Intensiteiten en snelheden

In onderstaande tabel 4.1 zijn per onderzochte straat de gemeten snelheden en intensiteiten weergegeven. Deze getallen zijn afkomstig uit de verrichte slangtellingen, waarvan de uitgebreide resultaten zijn opgenomen in bijlage A. De metingen van de straat uit Apeldoorn zijn afkomstig van al eerder uitgevoerd onderzoek.

| Locatie | Fiets-straat | Motorvoertuigen werkdag | Licht werkdag | Middelzwaar werkdag | Zwaar werkdag | Snelheid | Snelheid V85 | Fiets werkdag | Ratio fiets/mvt |
|------------------|--------------|-------------------------|---------------|---------------------|---------------|----------|--------------|---------------|-----------------|
| Eefde | Niet | 872 | 826 | 25 | 20 | 47,5 | 57,8 | 510 | 0,58 |
| Groningen | Wel | 684 | 636 | 11 | 37 | 38,2 | 47,1 | 1109 | 1,62 |
| Heerhugowaard | Wel | 45 | 31 | 2 | 12 | 42 | - | 206 | 4,58 |
| Rosmalen | Wel | 1479 | 1415 | 40 | 24 | 54,9 | 66,1 | 716 | 0,48 |
| Utrecht | Wel | 299 | 190 | 2 | 107 | 31,2 | 40,3 | 2264 | 7,57 |
| Venlo | Niet | 266 | 255 | 5 | 6 | 52,1 | 65,8 | 289 | 1,09 |
| Vries | Niet | 734 | 692 | 29 | 13 | 54,4 | 68,2 | 276 | 0,38 |
| Vught | Wel | 346 | 329 | 8 | 9 | 50,7 | 66,3 | 218 | 0,63 |
| Apeldoorn (voor) | Niet | 674 | - | - | - | 52 | 64 | 632 | 0,94 |
| Apeldoorn (na) | Wel | 435 | - | - | - | 38,9 | 46,1 | 592 | 1,36 |

Tabel 4.1: Meetgegevens intensiteiten en snelheden

In figuur 4.1 zijn zowel de gemeten intensiteiten van de motorvoertuigen als fietsers per straat weergegeven. De intensiteit van de motorvoertuigen is duidelijk het hoogst in Rosmalen, gevolgd door enkele straten met een intensiteit tussen de 600-900 voertuigen per etmaal. De intensiteit van fietsers is opmerkelijk hoog in Utrecht. Samen met de lage intensiteit van motorvoertuigen resulteert dit in een bijzonder hoge fiets-auto ratio van ruim 7,5. In Heerhugowaard rijden nagenoeg geen motorvoertuigen over de straat, maar ook de intensiteit van de fietsers is relatief laag.



Figuur 4.1: Intensiteiten motorvoertuigen en fietsers/bromfietsers per etmaal (werkdag)

4.2 Conflictobservatie

De conflictobservatie is uitgevoerd door voor elke straat twee maal drie uur aan beelden te analyseren. In totaal is dus zes uur aan beelden per straat geanalyseerd, waarvan minimaal vier uur beelden tijdens een spitsperiode betreft. Voor elke straat is een algemene indruk geformuleerd en zijn drie kwalificaties uitgevoerd met bijbehorend beoordelingskader:

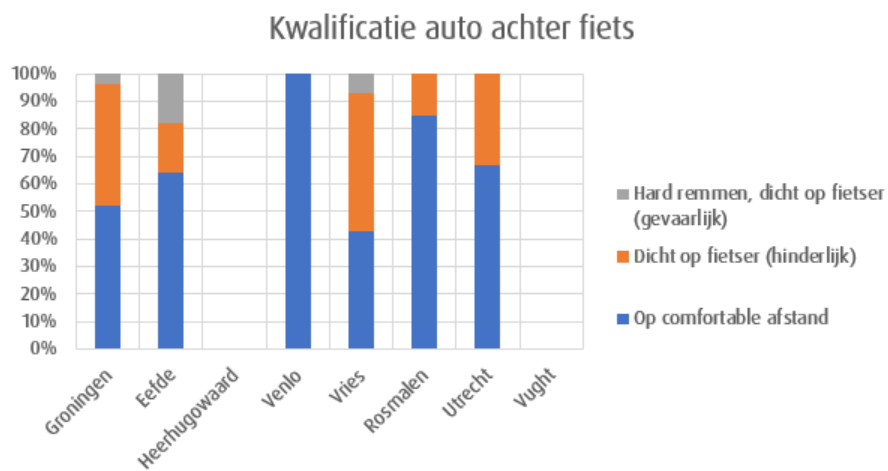
- Kwalificatie auto achter fiets
 1. Op comfortabele afstand
 2. Dicht op fietsers (hinderlijk)
 3. Hard remmen, dicht op fietser (gevaarlijk)
- Kwalificatie inhalen
 1. Geen enkele hinder van elkaar, veilige situatie
 2. Aangepast gedrag, maar veilige situatie
 3. Hinderlijk, niet comfortabel, maar door aangepast gedrag is kan op ongeval klein
 4. Zeer hinderlijk, remmen of uitwijken is noodzakelijk om ongeval te voorkomen
 5. Zeer onveilig, al dan niet leidend tot een valpartij
- Kwalificatie tegemoetkomingen
 1. Geen enkele hinder van elkaar, veilige situatie
 2. Aangepast gedrag, maar veilige situatie
 3. Hinderlijk, niet comfortabel, maar door aangepast gedrag is kan op ongeval klein
 4. Zeer hinderlijk, remmen of uitwijken is noodzakelijk om ongeval te voorkomen
 5. Zeer onveilig, al dan niet leidend tot een valpartij

In tabel 4.2 zijn per straat de waargenomen kwalificaties weergegeven. Voor zowel Heerhugowaard, Venlo, Utrecht en Vught was het aantal observaties erg beperkt. Het is daarom mogelijk dat de uitkomsten van deze straten geen representatief beeld geven van de straat.

| | Groningen | Eefde | Heerhugowaard | Venlo | Vries | Rosmalen | Utrecht | Vught |
|---------------------------------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|
| Kwalificatie auto achter fiets | | | | | | | | |
| | <i>N = 23</i> | <i>N = 11</i> | <i>N = 0</i> | <i>N = 1</i> | <i>N = 14</i> | <i>N = 13</i> | <i>N = 3</i> | <i>N = 0</i> |
| 1 | 52% | 64% | 0% | 100% | 43% | 85% | 67% | 0% |
| 2 | 44% | 18% | 0% | 0% | 50% | 15% | 33% | 0% |
| 3 | 4% | 18% | 0% | 0% | 7% | 0% | 0% | 0% |
| Kwalificatie inhalen | | | | | | | | |
| | <i>N = 41</i> | <i>N = 21</i> | <i>N = 4</i> | <i>N = 4</i> | <i>N = 26</i> | <i>N = 47</i> | <i>N = 1</i> | <i>N = 1</i> |
| 1 | 25% | 0% | 0% | 0% | 27% | 100% | 100% | 0% |
| 2 | 61% | 86% | 100% | 50% | 50% | 0% | 0% | 100% |
| 3 | 12% | 10% | 0% | 25% | 15% | 0% | 0% | 0% |
| 4 | 2% | 0% | 0% | 25% | 8% | 0% | 0% | 0% |
| 5 | 0% | 5% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| Kwalificatie tegemoetkomingen | | | | | | | | |
| | <i>N = 122</i> | <i>N = 83</i> | <i>N = 10</i> | <i>N = 14</i> | <i>N = 42</i> | <i>N = 55</i> | <i>N = 10</i> | <i>N = 4</i> |
| 1 | 57% | 52% | 0% | 0% | 72% | 98% | 90% | 100% |
| 2 | 39% | 43% | 90% | 100% | 26% | 2% | 10% | 0% |
| 3 | 4% | 5% | 10% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| 4 | 1% | 0% | 0% | 0% | 2% | 0% | 0% | 0% |
| 5 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |

Tabel 4.2: Resultaten conflictobservaties (de getallen in de linker-kolom komen overeen met de getallen in het eerder beschreven beoordelingskader)

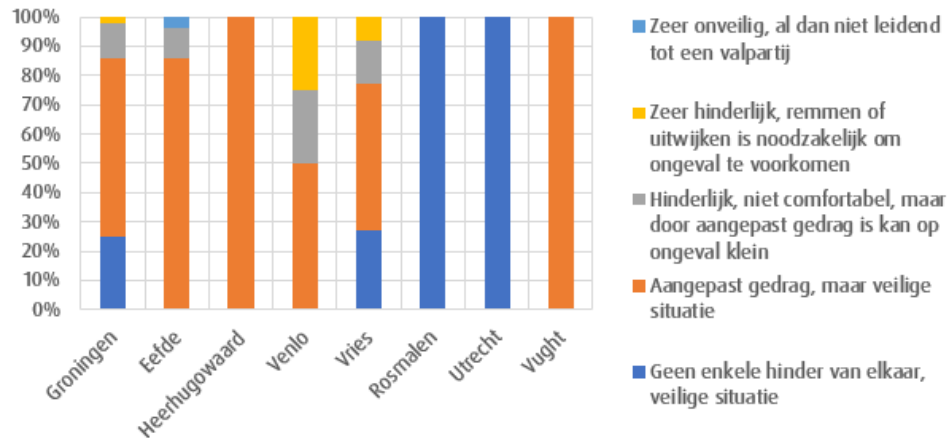
In onderstaande figuren is per kwalificatie de verdeling van de observaties per straat weergegeven. Op deze manier kunnen de resultaten van de straten eenvoudig met elkaar vergeleken worden. Voor de kwalificatie 'auto achter fiets' (zie figuur 4.2) geldt dat in het algemeen de meerderheid van de autobewegingen achter de fiets is beoordeeld als 'op comfortabele afstand'. Maar voor Groningen en Vries is ook een aanzienlijk deel (circa vijftig procent) van de bewegingen gekwalificeerd als 'dicht op fietser, hinderlijk'. De meeste gevaarlijke observaties zijn waargenomen in Eefde.



Figuur 4.2: Kwalificaties 'auto achter fiets' per straat

Voor een aantal straten is de kwalificatie met betrekking tot inhalen gelijk voor alle observaties (zie figuur 4.3). Maar gezien het lage aantal observaties in Heerhugowaard, Utrecht en Vught, is de waarde van de resultaten op deze straten zeer beperkt. Voor Rosmalen is het resultaat wel overtuigend, ondanks het relatieve hoge aantal observaties zijn alle inhaalbewegingen als veilig beoordeeld. Procentueel zijn in Vries de meeste onveilige situaties waargenomen aangezien de resultaten voor Venlo niet representatief zijn.

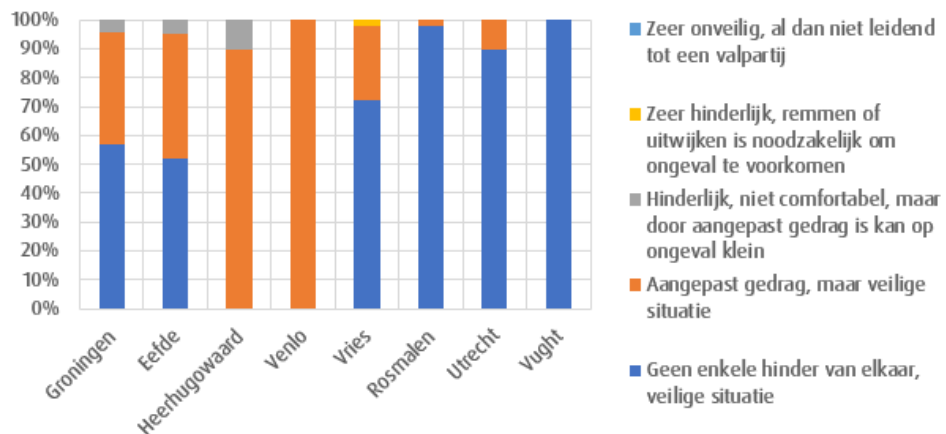
Kwalificatie inhalen



Figuur 4.3: Kwalificaties 'inhalen' per straat

In vergelijking met de eerder beschreven kwalificaties zijn tegemoetkomingen voor alle straten het meeste waargenomen. Alleen in Vught was het aantal observaties nog laag met minder dan tien waarnemingen. Voor de overige straten kan worden geconcludeerd dat in Rosmalen en Utrecht de meeste veilige tegemoetkomingen zijn waargenomen (zie figuur 4.4). Maar ook op de overige straten zijn de kwalificaties van de tegemoetkomingen over het algemeen positief. Het aantal tegemoetkomingen dat is gekwalificeerd als hinderlijk of onveiliger is zeer beperkt.

Kwalificatie tegemoetkomingen



Figuur 4.4: Kwalificaties 'tegemoetkomingen' per straat

Concluderend is er een aantal straten waarvan het aantal observaties te beperkt is om zinnige uitspraken over de conflicten te kunnen doen. Uit de overgebleven straten blijkt

dat de straat in Rosmalen het beste wordt beoordeeld, hier zijn geen onveilige conflicten waargenomen. De straten in Eefde en Vries zijn het minst positief beoordeeld, maar niet meteen als onveilig gezien het lage aantal kwalificaties 'hinderlijk' of erger.

4.3 Enquête fietsers

Vragen enquête

In onderstaand overzicht zijn de vragen die zijn gesteld aan de weggebruikers weergegeven. De afkortingen van de vragen worden verderop gebruikt bij de presentatie van de resultaten.

| Afkorting | Vraag | Antwoord |
|-------------------|--|---|
| Cijfer_veilig | Hoe veilig vindt u de rit die u zojuist (tot nu toe) op deze straat hebt gemaakt? | Rapportcijfer |
| Veilig_alleen | Ik vind de inrichting van deze straat goed om veilig te kunnen fietsen als ik alleen fiets. | Schaal: 1 (helemaal oneens) t/m 5 (helemaal eens) |
| Veilig_twee | Ik vind de inrichting van deze straat goed om veilig met z'n tweeën naast elkaar te fietsen. | Schaal: 1 (helemaal oneens) t/m 5 (helemaal eens) |
| Veel_auto's | Ik vind dat er in deze straat veel auto's rijden. | Schaal: 1 (helemaal oneens) t/m 5 (helemaal eens) |
| Auto's_hard | Ik vind dat auto's in deze straat te hard rijden. | Schaal: 1 (helemaal oneens) t/m 5 (helemaal eens) |
| Inhalen | Hoe beoordeelt u deze straat als een personenauto u inhaalt? | Schaal: 1 (heel onveilig) t/m 5 (heel veilig) |
| Tegemoet | Hoe beoordeelt u deze straat als een personenauto u tegemoet komt? | Schaal: 1 (heel onveilig) t/m 5 (heel veilig) |
| Inhalen_vracht | Hoe beoordeelt u deze straat als een vrachtauto u inhaalt? | Schaal: 1 (heel onveilig) t/m 5 (heel veilig) |
| Tegemoet_vracht | Hoe beoordeelt u deze straat als een vrachtauto u tegemoet komt? | Schaal: 1 (heel onveilig) t/m 5 (heel veilig) |
| Inhalen_landbouw | Hoe beoordeelt u deze straat als een landbouwvoertuig u inhaalt? | Schaal: 1 (heel onveilig) t/m 5 (heel veilig) |
| Tegemoet landbouw | Hoe beoordeelt u deze straat als een landbouwvoertuig u tegemoet komt? | Schaal: 1 (heel onveilig) t/m 5 (heel veilig) |
| Cijfer_overall | Welk rapportcijfer zou u overall aan deze straat geven? | Rapportcijfer |

Tabel 4.3: Overzicht vragen enquête fietsers

Resultaten enquête

In onderstaande tabel zijn de resultaten van de enquête weergegeven.

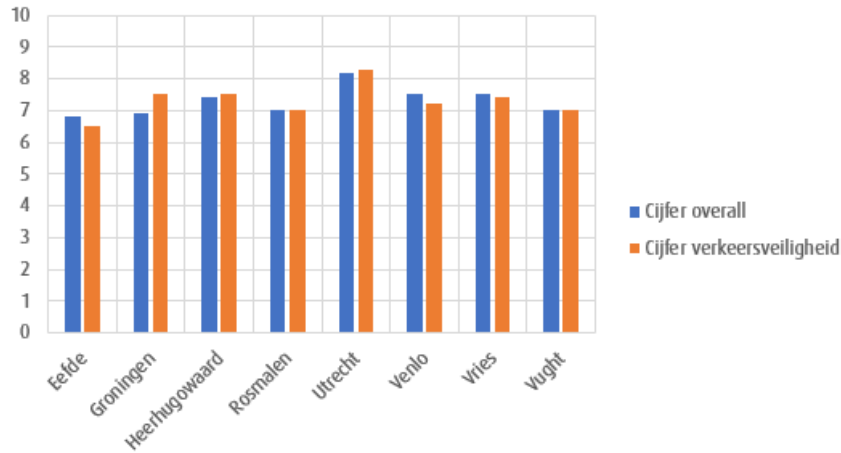
| | Eefde | Groningen | Heerhugowaard | Rosmalen | Utrecht | Venlo | Vries | Vught |
|---|-------|-----------|---------------|----------|---------|-------|-------|-------|
| N | 109 | 103 | 35 | 89 | 122 | 50 | 90 | 63 |
| Cijfer_veilig | 6,5 | 7,5 | 7,5 | 7,0 | 8,3 | 7,2 | 7,4 | 7,0 |
| Veilig_alleen | 3,7 | 3,8 | 4,5 | 3,7 | 4,5 | 3,7 | 3,9 | 3,9 |
| Veilig_twee | 2,9 | 2,8 | 4,3 | 3,1 | 4,3 | 2,9 | 3,6 | 3,9 |
| Veel_auto's | 2,9 | 3,4 | 2,1 | 3,4 | 2,1 | 3,2 | 2,7 | 2,9 |
| Auto's_hard | 3,8 | 3,6 | 2,1 | 3,6 | 2,3 | 3,6 | 3,6 | 3,4 |
| Inhalen | 3,1 | 3,2 | 4,1 | 3,2 | 3,7 | 3,3 | 3,6 | 3,5 |
| Tegemoet | 3,2 | 3,5 | 4,1 | 3,8 | 3,8 | 3,8 | 3,6 | 3,6 |
| Inhalen_vracht | 2,1 | 2,2 | 3,5 | 2,3 | 3,0 | 2,6 | 3,2 | 2,6 |
| Tegemoet_vracht | 2,5 | 2,4 | 3,5 | 2,8 | 3,1 | 3,0 | 3,3 | 2,6 |
| Inhalen_landbouw | 2,7 | 2,1 | 3,3 | 2,1 | 2,8 | 2,8 | 3,5 | 3,0 |
| Tegemoet_landbouw | 2,8 | 2,2 | 3,4 | 2,3 | 2,9 | 3,0 | 3,5 | 3,1 |
| Cijfer_overall | 6,8 | 6,9 | 7,4 | 7,0 | 8,2 | 7,5 | 7,5 | 7,0 |
| Voorspeld cijfer ontmoetingenvoorspeller | 7,3 | 7,2 | 7,4 | 7,2 | 7,4 | 7,0 | 7,2 | 7,4 |

Tabel 4.4: Resultaten enquête fietsers (voor Rosmalen geldt dat deelnemers die op het fietspad fietsen zijn weggelaten)

Gezien de overall rapportcijfers voor de diverse straten, worden alle straten minstens ruim voldoende beoordeeld. Utrecht valt op met verreweg de hoogste beoordeling, de overige straten liggen vrij dicht bij elkaar met een hun overall beoordeling. Ook met betrekking tot veiligheid wordt de straat in Utrecht in het hoogste beoordeeld, terwijl Eefde duidelijk het minste wordt beoordeeld.

Een mogelijke oorzaak van de goede beoordeling van de Utrechtse straat is de beperkte hoeveelheid en snelheid van het autoverkeer. Samen met de straat in Heerhugowaard geven respondenten aan dat ze vinden dat er weinig auto's rijden en dat weinig auto's te hard rijden. Het beeld van de hoeveelheid auto's komt overeen met de metingen, voor zowel Utrecht als Heerhugowaard is de ratio fiets/mvt relatief hoog (zie tabel 4.1). Een hogere ratio lijkt dus te resulteren in een hogere tevredenheid onder fietsers.

Daarnaast scoren de fietsstraten Groningen en Rosmalen relatief slecht op de tevredenheid met inhalen tegemoet komen van vracht- en landbouwverkeer. In Groningen is het aandeel vrachtverkeer relatief hoog met 5%, tevens is er sprake van een smalle fietsstraat. De combinatie van deze aspecten verklaart de relatief slechte beoordelingen.



Figuur 4.5: Cijfers overall en verkeersveiligheid fietsers

Specifieke vragen voor deelnemers Rosmalen

In Rosmalen ligt parallel aan beide zijden van de fietsstraat een ouder en smaller fietspad waar fietsers gebruik van moesten maken voor aanleg van de fietsstraat. Nu hebben ze de keuze uit zowel het oudere fietspad als de bredere fietsstraat.

Onderstaande tabel toont de benoemde motieven voor de gekozen optie. De fietsstraat lijkt met name de voorkeur te krijgen vanwege het ervaren comfort, vermoedelijk door de breedte van de weg. Aan de andere kant wordt veiligheid als meeste motief genoemd om toch nog gebruik te maken van het gescheiden fietspad. De vermoedelijke reden is dat deze fietsers het onprettig vinden om de weg te moeten delen met gemotoriseerde voertuigen en hiervan hinder ervaren.

| Antwoord | Waarom gekozen voor fietsstraat i.p.v. fietspad? | Waarom gekozen voor fietspad i.p.v. fietsstraat? |
|--------------------|--|--|
| Veiligheid | 4 | 11 |
| Comfort | 76 | 0 |
| Breedte | 7 | 0 |
| Sociale veiligheid | 1 | 1 |
| Anders/weet niet | 9 | 2 |

Specifieke vragen voor deelnemers Utrecht

Deelnemers in Utrecht is een aantal extra vragen gesteld over de zichtbaarheid en duidelijkheid van het fietsstraatbord. In eerste instantie hing het reguliere bord 'fietsstraat - auto te gast' voorafgaand aan de fietsstraat (deel 1). Maar op een gegeven moment is dit bord vangen door 'fietsstraat - tractor te gast' om de onderzoeken wat het effect is van deze bordenwissel (deel 2).

Deel 1

| Antwoord | Heeft u aan het begin van de straat dit bord gezien? | | Is het duidelijk wat dit bord voor u als fietser betekend? | |
|----------|--|------------|--|------------|
| | N | Percentage | N | Percentage |
| Ja | 90 | 73 | 118 | 95 |
| Nee | 34 | 27 | 6 | 5 |

| Antwoord | Vindt u dat het bord bijdraagt aan de veiligheid voor fietsers in deze straat? | |
|-------------|--|----|
| | N | % |
| Veel | 43 | 35 |
| Een beetje | 60 | 48 |
| Niet | 10 | 8 |
| Geen mening | 11 | 9 |

De meerderheid van de personen blijkt het fietsstraatbord te hebben gezien en ook te weten wat het bord betekend. Tevens denkt ruim 80% van de ondervraagde personen dat het bord op zijn minst deels bijdraagt aan de veiligheid van fietsers.

Deel 2

| Antwoord | Heeft u aan het begin van de straat dit bord gezien? | | Is het duidelijk wat dit bord voor u als fietser betekend? | |
|----------|--|------------|--|------------|
| | N | Percentage | N | Percentage |
| Ja | 58 | 60 | 81 | 84 |
| Nee | 38 | 40 | 15 | 16 |

| Antwoord | Vindt u dat het bord bijdraagt aan de veiligheid voor fietsers in deze straat? | |
|-------------|--|------------|
| | N | Percentage |
| Veel | 18 | 19 |
| Een beetje | 42 | 44 |
| Niet | 25 | 25 |
| Geen mening | 12 | 13 |

In vergelijking met het eerste bord (fietsstraat – auto te gast) is het bord minder vaak opgemerkt en is ook minder bekend wat de betekenis is van het bord. Verwacht mag worden dat dit niet aan het bord ligt maar aan de veel korte periode waarin het bord

aanwezig is geweest. Tevens denkt een grotere groep mensen dat het bord niet bijdraagt aan de veiligheid voor fietsers.

4.4 Enquête wegbeheerders

Wegbeheerders is een aantal vragen voorgelegd met betrekking tot de kennis van toepassing van fietsstraten buiten de bebouwde kom. In totaal hebben ruim 200 wegbeheerders gereageerd. In onderstaand overzicht zijn de gestelde vragen en gegeven antwoorden gepresenteerd.

1. Kent u het ontwerpprincipe fietsstraat?

| | N | % |
|---|-----|-----|
| Ja, alleen binnen de bebouwde kom | 112 | 48% |
| Ja, alleen buiten de bebouwde kom | 1 | 0% |
| Ja, zowel binnen als buiten de bebouwde kom | 114 | 49% |
| Nee | 8 | 3% |

2. Wat vindt u van het idee van een fietsstraat buiten de kom?

| | N | % |
|-----------------------------|----|-----|
| 1 - Helemaal geen goed idee | 18 | 8% |
| 2 - Geen goed idee | 30 | 13% |
| 3 - Neutraal | 66 | 28% |
| 4 - Goed idee | 88 | 37% |
| 5 - Zeer goed idee | 33 | 14% |

3. Heeft u ooit de toepassing van een fietsstraat buiten de bebouwde kom overwogen?

| | N | % |
|-----|-----|-----|
| Ja | 97 | 41% |
| Nee | 138 | 59% |

3a. Is deze fietsstraat ook aangelegd?

| | N | % |
|-----|----|-----|
| Ja | 45 | 42% |
| Nee | 63 | 58% |

3a. Wat was de reden dat de fietsstraat niet is aangelegd? (open vraag)

- Nog in voorbereiding
- Te grote snelheidsverschillen met gemotoriseerd verkeer
- Fietsintensiteit te weinig voor geloofwaardigheid
- Geen draagvlak onder omwonenden
- Traject is te lang waardoor aandacht voor fiets verslapt

4. Wat zouden voor u de belangrijkste redenen zijn om een fietsstraat buiten de bebouwde kom toe te (willen) passen? (meerdere antwoorden mogelijk)

| | N | % |
|---|-----|-----|
| Veiligheid fietsverkeer | 152 | 25% |
| Comfort en aantrekkelijkheid fietsverkeer | 147 | 24% |
| Samenhang van het fietsnetwerk | 112 | 18% |
| Duidelijkheid voor de weggebruikers | 64 | 10% |
| Lagere snelheid autoverkeer | 101 | 17% |
| Lagere kosten dan fietspad | 35 | 6% |
| Anders (open vraag): | | |
| - Dominantie fietsverkeer | | |
| - Efficiënter ruimtegebruik | | |
| - Fiets meer gewicht geven | | |

5. Wat zouden voor u de belangrijkste redenen zijn om GEEN fietsstraat buiten de bebouwde kom toe te (willen) passen? (meerdere antwoorden mogelijk)

| | N | % |
|--|-----|-----|
| Onbekendheid | 0 | 0% |
| Hogere snelheid autoverkeer | 144 | 49% |
| Landschappelijke waarden | 19 | 8% |
| Te weinig meerwaarde | 71 | 30% |
| Kosten | 29 | 12% |
| Anders: | | |
| - Te veel 'groot' verkeer (landbouwverkeer) | | |
| - Ontbreken wettelijk kader | | |
| - Ontbreken randvoorwaarden (verlichting, veilige weginrichting) | | |

6. Op welk gebied zou u graag meer informatie willen over de fietsstraat buiten de kom? (meerdere antwoorden mogelijk)

| | N | % |
|--------------------------------|-----|-----|
| Toepassingscriteria | 168 | 32% |
| Vormgeving | 144 | 27% |
| Bebording/ juridische aspecten | 100 | 19% |
| Aanleg/ beheer/ onderhoud | 32 | 6% |
| Landschappelijke inpassing | 51 | 10% |
| Weet niet/ geen wensen | 33 | 6% |
| Anders (open antwoord) | | |

Uit de enquête onder wegbeheerders blijkt dat nagenoeg elke wegbeheerder bekend is met het principe van een fietsstraat. Maar slechts de helft van de wegbeheerders is bekend met ontwerpprincipe van fietsstraat voor zowel binnen als buiten de bebouwde kom. De overige helft van de wegbeheerders kent alleen de principes van fietsstraten binnen de bebouwde kom. Verder vindt de helft van de wegbeheerders toepassing van fietsstraten buiten de bebouwde kom een goed of zeer goed idee. De overige helft van de wegbeheerders staat er neutraal tegenover of vind het geen goed idee.

Een aanzienlijk deel van de wegbeheerders heeft de toepassing van een fietsstraat buiten de bebouwde kom overwogen, maar meestal is deze nog niet aangelegd vanwege diverse redenen. Belangrijkste redenen voor toepassing zijn het verbeteren van de verkeersveiligheid, het comfort en de aantrekkelijkheid voor fietsverkeer. Ook een betere samenhang in het fietsnetwerk en een lagere snelheid van autoverkeer zijn veelgenoemde redenen. Aan de andere kant wordt een hogere snelheid van het autoverkeer als meest genoemde reden genoemd om geen fietsstraat toe te passen, op ruimte afstand gevolgd door het feit dat er geen meerwaarde wordt gezien van een fietsstraat.

Deze resultaten tonen aan dat veel wegbeheerders bereid zijn om fietsstraten buiten de bebouwde kom toe te passen, maar dat hier in veel gevallen nog onvoldoende kennis over is. De informatiebehoefte is er vooral met betrekking tot de toepassingscriteria en vormgeving, gevolgd door de bebording en juridische aspecten.

4.5 Enquête landbouwverkeer

Omdat het praktisch niet goed mogelijk bleek om bestuurders van landbouwvoertuigen op straat te bevragen (al was het maar vanwege de zeer lage intensiteit), is besloten de enquête over het tractor-te-gast-bord uit te zetten onder de achterban van Cumela. De resultaten zijn hieronder samengevat.

Deel 1: regulier bord

Heeft u dit bord eerder gezien?

| | N | % |
|---------------------|----|-----|
| Ja | 22 | 58% |
| Nee | 16 | 42% |
| Niet van toepassing | 12 | |



Is het voor u duidelijk wat dit bord betekent?

| | N | % |
|-------------------------|----|-----|
| Helemaal duidelijk | 7 | 18% |
| Duidelijk | 19 | 49% |
| Neutraal | 3 | 8% |
| Niet duidelijk | 7 | 18% |
| Helemaal niet duidelijk | 3 | 8% |

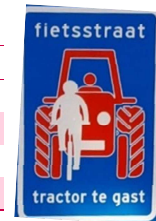
Stelt u zich voor dat u in een auto rijdt: Weet u wat er van u verwacht wordt bij het zien van dit bord?

| | N | % |
|---|----|-----|
| Ik mag deze straat niet inrijden | 3 | 5% |
| Ik mag fietsers niet inhalen | 6 | 9% |
| Ik moet me aanpassen aan het fietsverkeer | 31 | 48% |
| Ik moet mijn snelheid aanpassen | 20 | 31% |
| Ik hoef niks speciaals te doen | 1 | 2% |
| Weet ik niet | 0 | 0% |
| Overig | 3 | 5% |

Zou u door dit bord uw rijgedrag ten opzichte van fietsers aanpassen?

| | N | % |
|---|----|-----|
| Ja, ik let beter op | 13 | 25% |
| Ja, ik ben minder geneigd om fietsers in te halen | 12 | 24% |
| Ja, bij het inhalen van of het tegemoet komen van fietsers houd ik meer afstand en pas ik mijn snelheid aan | 16 | 31% |
| Nee, ik gedraag me niet anders ten opzichte van fietsers door dit bord | 9 | 18% |
| Weet ik niet | 0 | 0% |
| Overig | 1 | 2% |

Deel 2: tractor te gast



Heeft u dit bord eerder gezien?

| | N | % |
|---------------------|----|-----|
| Ja | 3 | 58% |
| Nee | 28 | 42% |
| Niet van toepassing | 19 | |

Is het voor u duidelijk wat dit bord betekent?

| | N | % |
|-------------------------|----|-----|
| Helemaal duidelijk | 7 | 22% |
| Duidelijk | 14 | 44% |
| Neutraal | 4 | 13% |
| Niet duidelijk | 5 | 16% |
| Helemaal niet duidelijk | 2 | 6% |

Stelt u zich voor dat u in een landbouwvoertuig rijdt: Weet u wat er van u verwacht wordt bij het zien van dit bord?

| | N | % |
|---|----|-----|
| Ik mag deze straat niet inrijden | 2 | 5% |
| Ik mag fietsers niet inhalen | 2 | 5% |
| Ik moet me aanpassen aan het fietsverkeer | 24 | 55% |
| Ik moet mijn snelheid aanpassen | 13 | 30% |
| Ik hoef niks speciaals te doen | 2 | 5% |
| Weet ik niet | 0 | 0% |
| Overig | 1 | 2% |

Zou u door dit bord uw rijgedrag ten opzichte van fietsers aanpassen?

| | N | % |
|---|----|-----|
| Ja, ik let beter op | 11 | 23% |
| Ja, ik ben minder geneigd om fietsers in te halen | 15 | 32% |
| Ja, bij het inhalen van of het tegemoet komen van fietsers houd ik meer afstand en pas ik mijn snelheid aan | 13 | 28% |
| Nee, ik gedraag me niet anders ten opzichte van fietsers door dit bord | 4 | 9% |
| Weet ik niet | 3 | 6% |
| Overig | 1 | 2% |

De meeste deelnemers van de enquête onder landbouwverkeer heeft het bord 'fietsstraat – auto te gast' gezien, hoewel ook een aanzienlijk deel van deze personen het bord niet heeft gezien. Daarnaast is voor de meeste mensen duidelijk wat het bord betekend, aanpassen aan fietsverkeer is het meest genoemde antwoord. Het bord lijkt ook te werken, 80% van de respondenten geeft aan door het bord hun rijgedrag aan te passen.

Met betrekking tot het bord 'fietsstraat – tractor te gast' gelden grotendeels vergelijkbare resultaten, hoewel bijna niemand het bord heeft opgemerkt. Ook bij dit bord denkt de overgrote meerderheid van de respondenten hun rijgedrag ten opzichte van fietsers aan te passen.

5

Analyse

Met behulp van de verzamelde meetgegevens zijn de eerder opgestelde hypothesen getoetst. De controles van de hypothesen zijn opgenomen in paragraaf 5.1, waarna in een paragraaf 5.2 een overzicht van alle hypothesen en bijbehorende resultaten wordt gegeven.

5.1 Toetsing hypothesen

5.1.1 Snelheid

Hypothese: de snelheid ligt lager op fietsstraten dan gewone straten

Uit de tabel blijkt dat de gemiddelde snelheid op fietsstraten inderdaad lager is in vergelijking met de snelheid op de overige straten. Het verschil is zelfs aanzienlijk, voor zowel de gemiddelde snelheid als de gemiddelde V85 snelheid is het verschil tussen beide typen straten ongeveer 10 km/u. Fietsstraten hebben dus bepaalde kenmerken die snelheid van gemotoriseerd verkeer omlaag doen brengen.

| | Gemiddelde snelheid | Gemiddelde snelheid V85 |
|----------------------|---------------------|-------------------------|
| Fietsstraat (6) | 42,7 | 53,2 |
| Geen fietsstraat (4) | 51,5 | 64,0 |

Tabel 5.1 Gemiddelde snelheid fietsstraten en overige straten

Hypothese: de snelheid ligt lager op plekken met meer bebouwing

Uit de tabel volgt inderdaad dat de snelheid op straten met meer bebouwing lager ligt dan de snelheid op de overige straten met minder of geen bebouwing.

| | Gemiddelde snelheid | Gemiddelde snelheid V85 |
|---------------------------|---------------------|-------------------------|
| Geen/weinig bebouwing (5) | 49,9 | 64,6 |
| Meer bebouwing (5) | 42,5 | 52,7 |

Tabel 5.2 Gemiddelde snelheid op straten met meer en geen/weinig bebouwing

5.1.2 Conflicten

Hypothese: automobilisten halen voorzigtiger in op een fietsstraat

Onderstaande tabel toont voor zowel de fietsstraten als overige wegen de kwalificaties van de inhaalbewegingen. De nummering van de kwalificaties komt overeen met het eerder beschreven beoordelingskader. Voor fietsstraten blijkt dat over het algemeen inderdaad voorzigtiger te lijkt worden ingehaald. Voor deze straten is 87% van de inhaalbewegingen gekwalificeerd als 'geen enkele hinder van elkaar, veilige situatie', terwijl dit percentage bij de overige straten 72% is. Logischerwijs is vervolgens voor de overige straten het aandeel kwalificaties 'aangepast gedrag, maar veilige situatie' hoger. Het verschil in de kwalificaties van de fietsstraten en overige straten is echter niet groot en ook de inhaalsituaties op de overige straten over het algemeen zijn veilig.

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|----------------------|-----------|----------|---------|--------|--------|
| Fietsstraat (6) | 87% (591) | 12% (81) | 1% (6) | 0% (1) | 0% (0) |
| Geen fietsstraat (4) | 72% (270) | 23% (84) | 4% (15) | 1% (3) | 0% (1) |

Tabel 5.3: Kwalificaties inhalen voor fietsstraten en overige straten (van 1: geen enkele hinder, veilige situatie t/m 5: zeer onveilig, al dan niet leidend tot valpartij).

Hypothese: landbouwverkeer leidt tot meer hinder en gevaar dan personenauto's

Met betrekking tot deze hypothese zijn de volgende vragen gesteld:

- Hoe beoordeelt u deze straat...
 - . Als een personenauto/landbouwvoertuig u inhaalt?
 - . Als een personenauto/landbouwvoertuig u tegemoet komt?

Hierbij kon worden geantwoord op een schaal van 1-5 met 1 = heel onveilig en 5 = heel veilig. In de tabel zijn de gemiddelde antwoorden weergegeven. Duidelijk is dat voor zowel bij het inhalen als het tegemoet komen situaties met personenauto's als veiliger worden beoordeeld, voor zowel de fietsstraten als de overige straten. Opvallend zijn wel de grote verschillen in beoordeling. Bij de fietsstraten worden situaties met landbouwverkeer ongeveer met een heel punt minder beoordeeld, terwijl bij de overige straten dit verschil slechts ongeveer een derde hiervan is (0,3-0,4). Al met al voelen fietsers zich bij het inhalen/tegemoetkomen van personenauto's veiliger op fietsstraten en bij het inhalen/tegemoetkomen van landbouwverkeer juist onveiliger op fietsstraten ten opzichte van de overige straten.

| | Inhalen personenauto's | Inhalen Landbouwver keer | Tegemoet komen personenauto's | Tegemoet komen landbouwverkeer |
|----------------------|---------------------------|--------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|
| Fietsstraat (5) | 3,5*** | 2,6*** | 3,7*** | 2,7*** |
| Geen fietsstraat (3) | 3,3*** | 3,0*** | 3,5*** | 3,1*** |
| Totaal | 3,4*** | 2,8*** | 3,6*** | 2,8*** |

Beoordelingen inhalen/tegemoetkomen personenauto's en landbouwverkeer (*** sterk statistisch significant verschil (sig>0.001), steeds een vergelijking tussen personenauto's en landbouwverkeer)

Uit een nadere analyse van de data volgt dat de relatief lage score voor de hinder van landbouwverkeer op fietsstraten grotendeels valt terug te voeren op de fietsstraat in Groningen met een beperkte breedte en relatief veel landbouwverkeer.

Hypothese: vrachtverkeer leidt tot meer hinder en gevaar dan personenauto's

Met betrekking tot deze hypothese zijn de volgende vragen gesteld:

- Hoe beoordeelt u deze straat...
 - . Als een personenauto/vrachtauto u inhaalt?
 - . Als een personenauto/vrachtauto u tegemoet komt?

Hierbij kon worden geantwoord op een schaal van 1-5 met 1 = heel onveilig en 5 = heel veilig. In onderstaande tabel zijn de gemiddelde antwoorden weergegeven. Inhalen en tegemoet komen van vrachtverkeer wordt duidelijk minder beoordeelt dan van personenauto's. Opvallend is dat het verschil in de beoordelingen van fietsstraten en de overige straten ongeveer gelijk is, terwijl bij landbouwverkeer wel grote verschillen te zien waren.

| | Inhalen personenauto's | Inhalen vrachtauto's | Tegemoet komen personenauto's | Tegemoet komen vrachtauto's |
|-------------------------|---------------------------|-------------------------|----------------------------------|--------------------------------|
| Fietsstraat (5) | 3,4*** | 2,6*** | 3,7*** | 2,8*** |
| Geen fietsstraat (3) | 3,3*** | 2,7*** | 3,5*** | 2,9*** |
| Totaal | 3,4*** | 2,6*** | 3,6*** | 2,8*** |

*** Dit is een sterk statistisch significant verschil ($sig > 0.001$) (steeds een vergelijking tussen personenauto's en vrachtverkeer)

Hypothese: de fietsstraat leidt niet tot minder conflicten, maar wel tot minder ernstige

Uit de resultaten blijkt dat voor zowel de situaties met een auto achter een fiets en inhaalbewegingen de kwalificaties positiever zijn en de situaties als veiliger worden beoordeeld voor de fietsstraten. Met name bij de situaties waarbij een auto zich achter een fietsers bevindt worden aanzienlijk veiliger beoordeeld op de fietsstraten. Met betrekking tot de tegemoetkomingen is het verschil tussen fietsstraten en overige straten minimaal.

| Auto achter fiets | 1 (veilig) | 2 (hinderlijk) | 3 (gevaarlijk) |
|----------------------|------------|----------------|----------------|
| Fietsstraat (6) | 85% (153) | 15% (27) | 1% (1) |
| Geen fietsstraat (4) | 51% (44) | 37% (32) | 12% (10) |

| Inhalen | 1 (veilig) | 2 | 3 | 4 | 5 (zeer onveilig) |
|----------------------|------------|----------|---------|--------|-------------------|
| Fietsstraat (6) | 87% (591) | 12% (81) | 1% (6) | 0% (1) | 0% (0) |
| Geen fietsstraat (4) | 72% (270) | 23% (84) | 4% (15) | 1% (3) | 0% (1) |

| Tegemoet komen | 1 (veilig) | 2 | 3 | 4 | 5 (zeer onveilig) |
|----------------------|------------|----------|---------|--------|-------------------|
| Fietsstraat (6) | 94% (2311) | 5% (134) | 1% (17) | 0% (2) | 0% (0) |
| Geen fietsstraat (4) | 90% (1187) | 9% (125) | 1% (12) | 0% (1) | 0% (0) |

5.1.3 Waardering

Hypothese: fietsers zijn meer tevreden op een fietsstraat

Gezien het totale cijfer (met alle beoordelingsaspecten samengenomen) blijkt de beoordeling voor fietsstraten licht hoger te zijn. Het verschil is echter dusdanig klein dat er niet gesproken kan worden van een sterk statistisch significant verschil.

| | Cijfer overall |
|----------------------|----------------|
| Fietsstraat (6) | 7,4* |
| Geen fietsstraat (4) | 7,2* |

*Beoordeling fietsstraten en overige straten (*zwak statistisch significant verschil, sig = 0,085)*

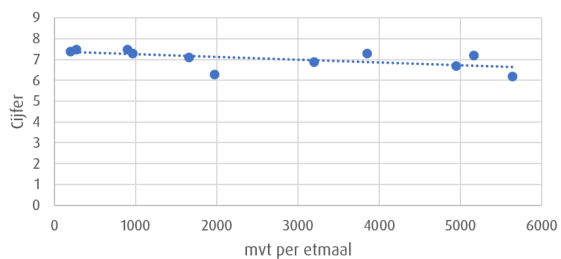
Hypothese: Jongere fietsers zijn tevredener dan oudere fietsers

Deze hypothese kon niet worden getoetst omdat fietsers niet is gevraagd naar hun leeftijd en omdat is nagelaten de enquêteurs een inschatting te laten maken.

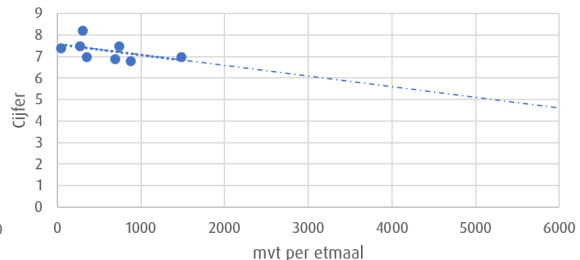
Hypothese: buiten de bebouwde kom daalt de waardering sneller bij een toenemende intensiteit van het autoverkeer

Op basis van de metingen blijkt dat de totale waardering buiten de bebouwde kom sneller daalt bij toenemende auto-intensiteiten. Echter zijn buiten de bebouwde kom geen hoge intensiteiten zoals binnen de bebouwde kom waargenomen, waardoor onzeker is wat de boordeling zal zijn bij hogere intensiteiten.

Relatie autointensiteit en overall cijfer binnen de kom



Relatie autointensiteit en overall cijfer buiten de kom



5.1.4 Overig

Hypothese: het fietsstraatbord heeft geen effect

De meerderheid van de personen blijkt het fietsstraatbord te hebben gezien en ook te weten wat het bord betekend. Tevens denkt ruim 80% van de ondervraagde personen dat het bord op zijn minst deels bijdraagt aan de veiligheid van fietsers. Al met al lijkt het bord dus wel degelijk effect te hebben, hoewel het gedrag dat mensen denken of zeggen te hebben niet altijd overeen komt met het werkelijke gedrag.

| Heeft u aan het begin van de straat dit bord gezien? | | |
|--|----|-----|
| Ja | 90 | 73% |
| Nee | 34 | 27% |

| Is het duidelijk wat dit bord voor u als fietser betekent? | | |
|--|-----|-----|
| Ja | 118 | 95% |
| Nee | 6 | 5% |

| Vindt u dat het bord bijdraagt aan de veiligheid voor fietsers in deze straat? | | |
|--|----|-----|
| Veel | 43 | 35% |
| Een beetje | 60 | 48% |
| Niet | 10 | 8% |
| Geen mening | 11 | 9% |

Hypothese: een fietsstraat leidt tot meer fietsers

Voor de onderzochte straten geldt dat de intensiteit van fietsers hoger ligt op de fietsstraten. En aangezien de intensiteiten auto's op deze straten gemiddeld lager is, ligt de ratio fietsen-auto's op fietsstraten veel hoger. Uit deze cijfers kan echter niet worden geconcludeerd of een fietsstraat de oorzaak is van de hogere intensiteit fietsers. Aannemelijk is dat fietsstraten juist worden toegepast op straten waarbij de intensiteit van fietsers relatief hoog is. Om de hypothese te kunnen toetsen zouden dus van meerdere straten die vormen omgevormd tot fietsstraat zowel de voor- als nasituatie onderzocht moeten worden. Alleen dan kan het effect van de toepassing van een fietsstraat op de intensiteiten worden onderzocht.

| | Gem. Intensiteit auto's | Gem. Intensiteit fietsers | Gem. Ratio fietsen/auto's |
|----------------------|-------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Fietsstraat (6) | 548 | 851 | 2,7 |
| Geen fietsstraat (4) | 637 | 427 | 0,7 |

Hypothese: Langere fietsstraat leidt tot meer inhalen, minder achterhangen

Deze hypothese kon niet worden getoetst omdat telkens slechts een klein deel van de fietsstraat in beeld was

Hypothese: bochten in de fietsstraat leidt tot lagere snelheid, minder inhalen, meer conflicten met tegenligger

Deze hypothese kon niet worden getoetst omdat de camera op een recht wegvak werd geplaatst om een zo lang mogelijk deel van de fietsstraat te kunnen observeren.

5.2 Conclusie

Onderstaande tabel 5.1 toont een overzicht van opgestelde hypothesen en het uiteindelijke oordeel. De meeste onderzochte hypothesen blijken juist te zijn, hoewel er ook een aantal hypothesen zijn waarover geen duidelijk oordeel valt te vellen na onderzoek. Daarnaast zijn enkele hypothesen die op basis van de verkregen meetgegevens niet onderzocht konden worden, waardoor het oordeel nog onbekend is.

| Hypothese | Oordeel |
|---|----------------------|
| <i>Snelheid</i> | |
| De snelheid ligt op fietsstraten lager dan op gewone straten | JA |
| De snelheid ligt lager op plekken met meer bebouwing | JA |
| De snelheid op de fietsstraat buiten de bebouwde kom is hoger dan de snelheid op fietsstraten binnen de bebouwde kom | ? |
| <i>Conflicten</i> | |
| Automobilisten halen voorzichtiger in op een fietsstraat | JA |
| Een fietsstraat met langere rechte stukken leidt tot meer inhaalbewegingen | ? |
| Landbouwverkeer leidt tot meer hinder en gevaar dan personenauto's | JA |
| Vrachtverkeer leidt tot meer hinder en gevaar dan personenauto's | JA |
| Een fietsstraat leidt niet tot minder conflicten, maar wel tot minder ernstige conflicten | NEE JA |
| Bochten in een fietsstraat leiden tot lagere snelheden, minder inhaalbewegingen en minder conflicten met tegenliggers | ? |
| <i>Waardering</i> | |
| Fietsers zijn meer tevreden op een fietsstraat | JA beperkt |
| Oudere fietsers zijn minder tevreden over fietsstraten dan jongere fietsers | ? |
| Buiten de bebouwde kom daalt de waardering sneller bij een toenemende intensiteit van het autoverkeer | JA waarschijnlijk |
| <i>Overig</i> | |
| Bebording waarmee een fietsstraat wordt aangegeven heeft geen effect | -NEE |
| Een fietsstraat leidt tot een hogere intensiteit fietsers | ? |

Tabel 5.1 Overzicht en oordeel hypothesen

Bijlage A: Slangtellingen

Verkeerstelling
Motorvoertuigen



Romeinenweg, Venlo
Tussen Berenbroekweg en Vaerbroekweg



V01

Meetlocatie
Romeinenweg
Venlo
Tussen Berenbroekweg en Vaerbroekweg
Ri. 1 = Ri. Oost (Berenbroekweg)
Ri. 2 = Ri. West (Vaerbroekweg)
Meting
Meetperiode: 6 t/m 12 oktober 2020
Methode: Telslangen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: GoudappelCoffeng/CROW
Uitgevoerd door: NDC Nederland

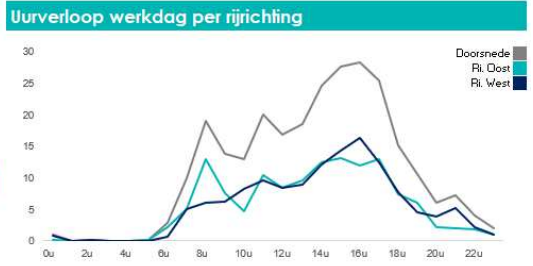


Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, afstand < 3,7 m)
M = Middelwaar verkeer (2 assen, afstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

| | Doorsnede | | Ri. Oost | | Ri. West | |
|---------------------|-----------|---------|----------|---------|----------|---------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| Emaäl (0-24u) | 266 | 100% | 264 | 100% | 132 | 133 |
| Dag (7-19u) | 232 | 87,2% | 233 | 88,4% | 117 | 118 |
| Avond (19-23u) | 28 | 10,4% | 24 | 9,2% | 12 | 11 |
| Nacht (23-7u) | 6 | 2,3% | 6 | 2,4% | 4 | 4 |
| Ochtendspits (7-9u) | 29 | 10,9% | 24 | 9,0% | 18 | 14 |
| Avondspits (16-18u) | 54 | 20,2% | 54 | 20,4% | 25 | 27 |

| | Doorsnede | | Ri. Oost | | Ri. West | |
|---------------|-----------|---------|----------|---------|----------|---------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| 00:00 - 01:00 | 1 | 0,4% | 1 | 0,5% | 0 | 0 |
| 01:00 - 02:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,1% | 0 | 0 |
| 02:00 - 03:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,2% | 0 | 0 |
| 03:00 - 04:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,7% | 0 | 0 |
| 04:00 - 05:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 05:00 - 06:00 | 0 | 0,1% | 0 | 0,1% | 0 | 0 |
| 06:00 - 07:00 | 3 | 1,1% | 2 | 0,8% | 2 | 2 |
| 07:00 - 08:00 | 10 | 3,8% | 8 | 2,9% | 5 | 4 |
| 08:00 - 09:00 | 19 | 7,1% | 16 | 6,1% | 13 | 10 |
| 09:00 - 10:00 | 14 | 5,2% | 13 | 4,9% | 8 | 7 |
| 10:00 - 11:00 | 13 | 4,9% | 14 | 5,3% | 5 | 5 |
| 11:00 - 12:00 | 20 | 7,5% | 21 | 7,9% | 10 | 11 |
| 12:00 - 13:00 | 17 | 6,3% | 18 | 6,8% | 8 | 9 |
| 13:00 - 14:00 | 19 | 7,0% | 24 | 8,9% | 10 | 12 |
| 14:00 - 15:00 | 25 | 9,2% | 25 | 9,4% | 12 | 13 |
| 15:00 - 16:00 | 28 | 10,4% | 28 | 10,6% | 13 | 14 |
| 16:00 - 17:00 | 28 | 10,7% | 28 | 10,6% | 12 | 13 |
| 17:00 - 18:00 | 25 | 9,5% | 26 | 9,7% | 13 | 14 |
| 18:00 - 19:00 | 15 | 5,7% | 14 | 5,4% | 7 | 7 |
| 19:00 - 20:00 | 11 | 4,0% | 9 | 3,5% | 6 | 5 |
| 20:00 - 21:00 | 6 | 2,3% | 6 | 2,1% | 2 | 2 |
| 21:00 - 22:00 | 7 | 2,7% | 6 | 2,3% | 2 | 2 |
| 22:00 - 23:00 | 4 | 1,5% | 3 | 1,3% | 2 | 1 |
| 23:00 - 24:00 | 2 | 0,8% | 2 | 0,8% | 1 | 1 |

| | Doorsnede | | Ri. Noord | | Ri. Zuid | |
|----------------|-----------|---------|-----------|---------|----------|---------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| Licht (L) | 255 | 95,9% | 250 | 94,3% | 96,4% | 95,1% |
| Middelwaar (M) | 5 | 1,7% | 4 | 1,6% | 1,6% | 1,6% |
| Zwaar (Z) | 6 | 2,4% | 9 | 3,6% | 1,8% | 3,3% |



| Elmaaltotalen | | Snelheid weekdag | | |
|--------------------------|-------------------|------------------|-------------|-------------|
| | Aantal voertuigen | Doorsnede | Ri. Oost | Ri. West |
| di 6-okt | 282 | | | |
| wo 7-okt | 283 | | | |
| do 8-okt | 244 | | | |
| vr 9-okt | 269 | | | |
| za 10-okt | 286 | | | |
| zo 11-okt | 229 | | | |
| ma 12-okt | 254 | | | |
| Gem. snelheid V85 | | 52,1 | 54,5 | 49,8 |
| | | 65,8 | 65,9 | 65,6 |

Verkeerstelling
Bromfietzers en fietsers

Romeinenweg, Venlo
Tussen Berenbroekweg en Vaerbroekweg



V01

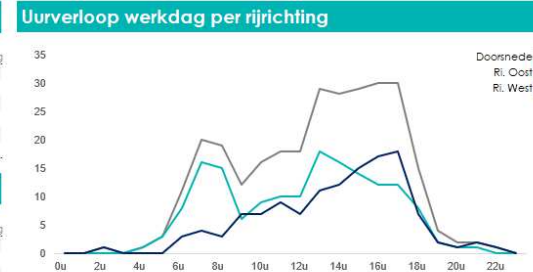
Meetlocatie
Romeinenweg
Venlo
Tussen Berenbroekweg en Vaerbroekweg
Ri. 1 = Ri. Oost (Berenbroekweg)
Ri. 2 = Ri. West (Vaerbroekweg)
Meting
Meetperiode: 6 t/m 12 oktober 2020
Methode: Telslangen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: GoudappelCoffeng/CROW
Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinatie

| | Doorsnede | | Ri. Oost | | Ri. West | |
|---------------------|-----------|---------|----------|---------|----------|---------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| Emaäl (0-24u) | 289 | 100% | 278 | 100% | 162 | 157 |
| Dag (7-19u) | 264 | 91,3% | 256 | 92,2% | 146 | 144 |
| Avond (19-23u) | 9 | 3,1% | 9 | 3,2% | 4 | 4 |
| Nacht (23-7u) | 16 | 5,5% | 13 | 4,5% | 12 | 9 |
| Ochtendspits (7-9u) | 39 | 13,5% | 30 | 10,8% | 31 | 24 |
| Avondspits (16-18u) | 60 | 20,8% | 49 | 17,7% | 24 | 21 |

| | Doorsnede | | Ri. Oost | | Ri. West | |
|---------------|-----------|---------|----------|---------|----------|---------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| 00:00 - 01:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 01:00 - 02:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 02:00 - 03:00 | 1 | 0,3% | 1 | 0,4% | 0 | 1 |
| 03:00 - 04:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 04:00 - 05:00 | 1 | 0,3% | 1 | 0,4% | 1 | 1 |
| 05:00 - 06:00 | 3 | 1,0% | 2 | 0,7% | 3 | 2 |
| 06:00 - 07:00 | 11 | 3,8% | 8 | 2,9% | 8 | 6 |
| 07:00 - 08:00 | 20 | 6,9% | 15 | 5,4% | 16 | 12 |
| 08:00 - 09:00 | 19 | 6,6% | 15 | 5,4% | 15 | 12 |
| 09:00 - 10:00 | 12 | 4,2% | 12 | 4,3% | 6 | 7 |
| 10:00 - 11:00 | 16 | 5,5% | 20 | 7,2% | 9 | 11 |
| 11:00 - 12:00 | 18 | 6,2% | 23 | 8,3% | 10 | 13 |
| 12:00 - 13:00 | 18 | 6,2% | 24 | 8,6% | 10 | 14 |
| 13:00 - 14:00 | 29 | 10,0% | 31 | 11,2% | 18 | 19 |
| 14:00 - 15:00 | 28 | 9,7% | 29 | 10,4% | 16 | 16 |
| 15:00 - 16:00 | 29 | 10,0% | 27 | 9,7% | 14 | 14 |
| 16:00 - 17:00 | 30 | 10,4% | 26 | 9,4% | 12 | 12 |
| 17:00 - 18:00 | 30 | 10,4% | 23 | 8,3% | 12 | 9 |
| 18:00 - 19:00 | 15 | 5,2% | 11 | 4,0% | 8 | 6 |
| 19:00 - 20:00 | 4 | 1,4% | 4 | 1,4% | 2 | 2 |
| 20:00 - 21:00 | 2 | 0,7% | 2 | 0,7% | 1 | 1 |
| 21:00 - 22:00 | 2 | 0,7% | 2 | 0,7% | 1 | 1 |
| 22:00 - 23:00 | 1 | 0,3% | 1 | 0,4% | 0 | 1 |
| 23:00 - 24:00 | 0 | 0,0% | 1 | 0,2% | 0 | 0 |



| Elmaaltotalen | | Snelheid weekdag | | |
|---------------|-------------------|------------------|----------|----------|
| | Aantal voertuigen | Doorsnede | Ri. Oost | Ri. West |
| di 6-okt | 230 | | | |
| wo 7-okt | 226 | | | |
| do 8-okt | 205 | | | |
| vr 9-okt | 463 | | | |
| za 10-okt | 240 | | | |
| zo 11-okt | 259 | | | |
| ma 12-okt | 319 | | | |

Verkeerstelling
Motorvoertuigen



Sluisweg, Vries, Drenthe
Tussen Hondstong en Groningerweg



V01

Meestlocatie
Sluisweg
Vries, Drenthe
Tussen Hondstong en Groningerweg
Ri. 1 = Ri. Noord (Hondstong)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Groningerweg)

Meting
Meesperiode: 15 t/m 21 september 2020
Methode: Telstangen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: GoudappelCoffeng/CROW
Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

| | Doorsnede | | Ri. Noord | | Ri. Zuid | |
|---------------------|-----------|---------|-----------|---------|----------|---------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| Emaal (0-24u) | 734 | 100% | 684 | 100% | 370 | 344 |
| Dag (7-19u) | 650 | 88,5% | 609 | 89,0% | 326 | 304 |
| Avond (19-23u) | 66 | 9,0% | 60 | 8,7% | 37 | 33 |
| Nacht (23-7u) | 18 | 2,5% | 16 | 2,3% | 7 | 7 |
| Ochtendspits (7-9u) | 78 | 10,6% | 65 | 9,5% | 32 | 29 |
| Avondspits (16-18u) | 139 | 19,0% | 127 | 18,5% | 77 | 68 |

| | Doorsnede | | Ri. Noord | | Ri. Zuid | |
|---------------|-----------|---------|-----------|---------|----------|---------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| 00:00 - 01:00 | 1 | 0,1% | 0 | 0,1% | 1 | 0 |
| 01:00 - 02:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 02:00 - 03:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 03:00 - 04:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 04:00 - 05:00 | 1 | 0,1% | 1 | 0,1% | 1 | 0 |
| 05:00 - 06:00 | 2 | 0,2% | 1 | 0,2% | 0 | 2 |
| 06:00 - 07:00 | 13 | 1,8% | 11 | 1,5% | 5 | 5 |
| 07:00 - 08:00 | 36 | 4,9% | 31 | 4,5% | 14 | 14 |
| 08:00 - 09:00 | 42 | 5,7% | 34 | 5,0% | 18 | 15 |
| 09:00 - 10:00 | 41 | 5,8% | 38 | 5,6% | 22 | 20 |
| 10:00 - 11:00 | 53 | 7,2% | 47 | 6,9% | 28 | 24 |
| 11:00 - 12:00 | 55 | 7,5% | 55 | 8,0% | 25 | 24 |
| 12:00 - 13:00 | 54 | 7,4% | 51 | 7,5% | 27 | 25 |
| 13:00 - 14:00 | 61 | 8,3% | 60 | 8,7% | 29 | 30 |
| 14:00 - 15:00 | 63 | 8,5% | 63 | 9,2% | 31 | 31 |
| 15:00 - 16:00 | 70 | 9,6% | 68 | 9,9% | 37 | 35 |
| 16:00 - 17:00 | 74 | 10,1% | 68 | 10,0% | 39 | 33 |
| 17:00 - 18:00 | 65 | 8,9% | 58 | 8,5% | 38 | 34 |
| 18:00 - 19:00 | 36 | 4,9% | 35 | 5,1% | 17 | 19 |
| 19:00 - 20:00 | 32 | 4,4% | 31 | 4,5% | 19 | 13 |
| 20:00 - 21:00 | 20 | 2,7% | 17 | 2,4% | 11 | 9 |
| 21:00 - 22:00 | 9 | 1,2% | 8 | 1,1% | 5 | 4 |
| 22:00 - 23:00 | 5 | 0,7% | 5 | 0,7% | 2 | 3 |
| 23:00 - 24:00 | 1 | 0,1% | 2 | 0,3% | 0 | 1 |

| | Doorsnede | | Ri. Noord | | Ri. Zuid | |
|-----------------|-----------|---------|-----------|---------|----------|---------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| Licht (L) | 632 | 94,2% | 644 | 94,1% | 93,6% | 93,8% |
| Middelzwaar (M) | 29 | 4,0% | 23 | 3,4% | 4,1% | 3,7% |
| Zwaar (Z) | 13 | 1,8% | 17 | 2,4% | 2,3% | 2,5% |

Uurverloop werkdag per rijrichting



| | Aantal voertuigen | Snelheid werkdag | | |
|----------|-------------------|------------------|-----------|----------|
| | | Doorsnede | Ri. Noord | Ri. Zuid |
| d/15-sep | 730 | 54,4 | 54,4 | 54,4 |
| wo15-sep | 735 | 68,2 | 63,1 | 67,2 |
| do17-sep | 714 | | | |
| vr18-sep | 743 | | | |
| za19-sep | 637 | | | |
| zo20-sep | 482 | | | |
| ma21-sep | 724 | | | |

Verkeerstelling
Bromfietsers en fietsers

Sluisweg, Vries, Drenthe
Tussen Hondstong en Groningerweg



V01

Meestlocatie
Sluisweg
Vries, Drenthe
Tussen Hondstong en Groningerweg
Ri. 1 = Ri. Noord (Hondstong)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Groningerweg)

Meting
Meesperiode: 15 t/m 21 september 2020
Methode: Telstangen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: GoudappelCoffeng/CROW
Uitgevoerd door: NDC Nederland

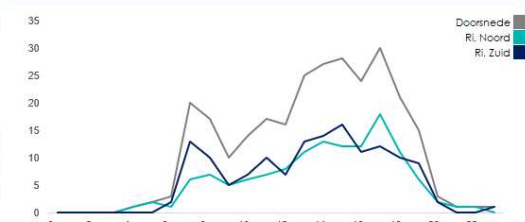


Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

| | Doorsnede | | Ri. Noord | | Ri. Zuid | |
|---------------------|-----------|---------|-----------|---------|----------|---------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| Emaal (0-24u) | 274 | 100% | 263 | 100% | 130 | 129 |
| Dag (7-19u) | 249 | 90,2% | 240 | 91,4% | 116 | 117 |
| Avond (19-23u) | 20 | 7,2% | 17 | 6,5% | 10 | 9 |
| Nacht (23-7u) | 7 | 2,5% | 6 | 2,2% | 4 | 3 |
| Ochtendspits (7-9u) | 37 | 13,4% | 27 | 10,3% | 13 | 10 |
| Avondspits (16-18u) | 54 | 19,6% | 51 | 19,4% | 30 | 27 |

| | Doorsnede | | Ri. Noord | | Ri. Zuid | |
|---------------|-----------|---------|-----------|---------|----------|---------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| 00:00 - 01:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 01:00 - 02:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 02:00 - 03:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 03:00 - 04:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 04:00 - 05:00 | 1 | 0,4% | 1 | 0,4% | 1 | 1 |
| 05:00 - 06:00 | 2 | 0,7% | 1 | 0,4% | 2 | 1 |
| 06:00 - 07:00 | 3 | 1,1% | 3 | 1,1% | 1 | 2 |
| 07:00 - 08:00 | 20 | 7,2% | 14 | 5,3% | 6 | 5 |
| 08:00 - 09:00 | 17 | 6,2% | 13 | 4,9% | 7 | 5 |
| 09:00 - 10:00 | 10 | 3,6% | 10 | 3,8% | 5 | 5 |
| 10:00 - 11:00 | 14 | 5,1% | 13 | 4,9% | 6 | 7 |
| 11:00 - 12:00 | 17 | 6,2% | 17 | 6,5% | 7 | 7 |
| 12:00 - 13:00 | 16 | 5,8% | 18 | 6,9% | 8 | 10 |
| 13:00 - 14:00 | 25 | 9,1% | 26 | 9,9% | 11 | 11 |
| 14:00 - 15:00 | 27 | 9,8% | 32 | 12,2% | 13 | 17 |
| 15:00 - 16:00 | 28 | 10,1% | 28 | 10,7% | 12 | 14 |
| 16:00 - 17:00 | 24 | 8,7% | 25 | 9,5% | 12 | 12 |
| 17:00 - 18:00 | 30 | 10,9% | 26 | 9,5% | 18 | 15 |
| 18:00 - 19:00 | 21 | 7,6% | 18 | 6,9% | 11 | 10 |
| 19:00 - 20:00 | 15 | 5,4% | 12 | 4,6% | 6 | 5 |
| 20:00 - 21:00 | 3 | 1,1% | 3 | 1,1% | 2 | 2 |
| 21:00 - 22:00 | 1 | 0,4% | 1 | 0,4% | 1 | 0 |
| 22:00 - 23:00 | 1 | 0,4% | 1 | 0,4% | 1 | 1 |
| 23:00 - 24:00 | 1 | 0,4% | 1 | 0,3% | 0 | 1 |

Uurverloop werkdag per rijrichting



| | Aantal voertuigen | Snelheid werkdag | | |
|----------|-------------------|------------------|-----------|----------|
| | | Doorsnede | Ri. Noord | Ri. Zuid |
| d/15-sep | 388 | | | |
| wo16-sep | 243 | | | |
| do17-sep | 239 | | | |
| vr18-sep | 209 | | | |
| za19-sep | 194 | | | |
| zo20-sep | 279 | | | |
| ma21-sep | 292 | | | |

Verkeerstelling
Motorvoertuigen



Waterleidingstraat, Rosmalen
Tussen Driekoningenstraat en Nieuwe Erven



R01

Meetlocatie
Waterleidingstraat
Rosmalen
Tussen Driekoningenstraat en Nieuwe Erven
Ri. 1 = Ri. Oost (Driekoningenstraat)
Ri. 2 = Ri. West (Nieuwe Erven)

Meting
Meesperiode: 17 t/m 23 september 2020
Methode: Tellingen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: GoudappelCoffeng/CROW
Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelbaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

Intensiteiten

| | Doorsnede | | Ri. Oost | | Ri. West | | | |
|---------------------|-----------|---------|----------|---------|----------|---------|-----|-----|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | | |
| Érmaal (0-24u) | 1479 | 100% | 1324 | 100% | 788 | 703 | 630 | 621 |
| Dag (7-19u) | 1242 | 84,0% | 1117 | 84,4% | 664 | 593 | 578 | 524 |
| Avond (19-23u) | 172 | 11,7% | 150 | 11,3% | 102 | 89 | 70 | 62 |
| Nacht (23-7u) | 64 | 4,3% | 57 | 4,3% | 22 | 21 | 42 | 35 |
| Ochtendspits (7-9u) | 169 | 12,8% | 147 | 11,1% | 58 | 46 | 131 | 101 |
| Avondspits (16-18u) | 284 | 19,2% | 241 | 18,2% | 204 | 166 | 80 | 75 |

Uurcijfers

| | Doorsnede | | Ri. Oost | | Ri. West | | | |
|---------------|-----------|---------|----------|---------|----------|---------|----|----|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | | |
| 00:00 - 01:00 | 2 | 0,1% | 4 | 0,3% | 1 | 2 | 1 | 2 |
| 01:00 - 02:00 | 1 | 0,1% | 2 | 0,2% | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 02:00 - 03:00 | 1 | 0,1% | 1 | 0,1% | 1 | 1 | 0 | 1 |
| 03:00 - 04:00 | 1 | 0,1% | 1 | 0,1% | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 04:00 - 05:00 | 2 | 0,1% | 2 | 0,1% | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 05:00 - 06:00 | 8 | 0,5% | 6 | 0,5% | 1 | 1 | 7 | 5 |
| 06:00 - 07:00 | 39 | 2,6% | 31 | 2,3% | 12 | 10 | 27 | 21 |
| 07:00 - 08:00 | 78 | 5,3% | 60 | 4,5% | 20 | 15 | 58 | 44 |
| 08:00 - 09:00 | 110 | 7,5% | 87 | 6,5% | 30 | 30 | 73 | 57 |
| 09:00 - 10:00 | 82 | 5,6% | 75 | 5,7% | 38 | 35 | 44 | 40 |
| 10:00 - 11:00 | 84 | 5,7% | 80 | 6,0% | 43 | 41 | 42 | 39 |
| 11:00 - 12:00 | 82 | 5,5% | 85 | 6,5% | 43 | 44 | 39 | 41 |
| 12:00 - 13:00 | 100 | 6,8% | 92 | 6,9% | 54 | 49 | 46 | 43 |
| 13:00 - 14:00 | 103 | 7,0% | 102 | 7,7% | 50 | 50 | 53 | 52 |
| 14:00 - 15:00 | 103 | 7,0% | 104 | 7,8% | 51 | 52 | 52 | 52 |
| 15:00 - 16:00 | 119 | 8,1% | 110 | 8,3% | 71 | 64 | 48 | 46 |
| 16:00 - 17:00 | 153 | 10,3% | 132 | 10,0% | 106 | 88 | 47 | 44 |
| 17:00 - 18:00 | 131 | 8,9% | 108 | 8,2% | 98 | 78 | 33 | 31 |
| 18:00 - 19:00 | 95 | 6,4% | 83 | 6,3% | 53 | 47 | 42 | 36 |
| 19:00 - 20:00 | 75 | 5,1% | 65 | 4,9% | 43 | 37 | 32 | 28 |
| 20:00 - 21:00 | 48 | 3,3% | 42 | 3,2% | 29 | 25 | 20 | 18 |
| 21:00 - 22:00 | 27 | 1,8% | 23 | 1,7% | 16 | 14 | 11 | 9 |
| 22:00 - 23:00 | 22 | 1,5% | 20 | 1,5% | 15 | 13 | 7 | 7 |
| 23:00 - 24:00 | 11 | 0,7% | 10 | 0,8% | 6 | 6 | 4 | 4 |

Voertuigverdeling

| | Doorsnede | | Ri. Noord | | Ri. Zuid | | | |
|----------------|-----------|---------|-----------|---------|----------|---------|-------|-------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | | |
| Licht (L) | 1415 | 95,7% | 1264 | 95,5% | 95,6% | 95,3% | 95,8% | 95,6% |
| Middelbaar (M) | 40 | 2,7% | 31 | 2,3% | 2,7% | 2,3% | 2,7% | 2,4% |
| Zwaar (Z) | 24 | 1,6% | 30 | 2,2% | 1,6% | 2,4% | 1,5% | 2,0% |

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaaltotalen

| | Aantal voertuigen |
|-----------|-------------------|
| do 17-sep | 1536 |
| vr 18-sep | 1483 |
| za 19-sep | 1100 |
| zo 20-sep | 778 |
| ma 21-sep | 1377 |
| di 22-sep | 1432 |
| wo 23-sep | 1566 |

Snelheid weekdag

| | Doorsnede | Ri. Oost | Ri. West |
|-------------------|-----------|----------|----------|
| Gem. snelheid V85 | 66,1 | 66,8 | 65,5 |

Verkeerstelling
Bromfietsers en fietsers

Waterleidingstraat, Rosmalen
Tussen Driekoningenstraat en Nieuwe Erven



R01

Meetlocatie
Waterleidingstraat
Rosmalen
Tussen Driekoningenstraat en Nieuwe Erven
Ri. 1 = Ri. Oost (Driekoningenstraat)
Ri. 2 = Ri. West (Nieuwe Erven)

Meting
Meesperiode: 17 t/m 23 september 2020
Methode: Tellingen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: GoudappelCoffeng/CROW
Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

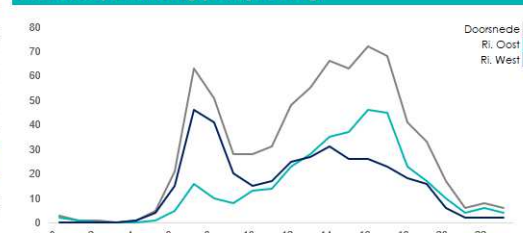
Intensiteiten

| | Doorsnede | | Ri. Oost | | Ri. West | | | |
|---------------------|-----------|---------|----------|---------|----------|---------|-----|-----|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | | |
| Érmaal (0-24u) | 716 | 100% | 710 | 100% | 348 | 345 | 363 | 362 |
| Dag (7-19u) | 614 | 85,8% | 615 | 86,7% | 298 | 298 | 315 | 316 |
| Avond (19-23u) | 64 | 8,9% | 61 | 8,6% | 37 | 35 | 26 | 26 |
| Nacht (23-7u) | 38 | 5,3% | 34 | 4,7% | 13 | 12 | 22 | 20 |
| Ochtendspits (7-9u) | 114 | 15,9% | 89 | 12,5% | 26 | 21 | 87 | 66 |
| Avondspits (16-18u) | 140 | 19,6% | 133 | 18,7% | 91 | 85 | 49 | 48 |

Uurcijfers

| | Doorsnede | | Ri. Oost | | Ri. West | | | |
|---------------|-----------|---------|----------|---------|----------|---------|----|----|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | | |
| 00:00 - 01:00 | 3 | 0,4% | 3 | 0,4% | 2 | 2 | 0 | 1 |
| 01:00 - 02:00 | 1 | 0,1% | 2 | 0,3% | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 02:00 - 03:00 | 1 | 0,1% | 1 | 0,1% | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 03:00 - 04:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 04:00 - 05:00 | 1 | 0,1% | 1 | 0,1% | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 05:00 - 06:00 | 5 | 0,7% | 4 | 0,6% | 1 | 1 | 4 | 3 |
| 06:00 - 07:00 | 21 | 2,9% | 17 | 2,4% | 5 | 4 | 15 | 13 |
| 07:00 - 08:00 | 63 | 8,8% | 47 | 6,6% | 16 | 12 | 46 | 34 |
| 08:00 - 09:00 | 51 | 7,1% | 42 | 5,9% | 10 | 9 | 41 | 32 |
| 09:00 - 10:00 | 28 | 3,9% | 28 | 3,9% | 8 | 9 | 20 | 19 |
| 10:00 - 11:00 | 28 | 3,9% | 32 | 4,5% | 13 | 15 | 15 | 17 |
| 11:00 - 12:00 | 31 | 4,3% | 41 | 5,8% | 14 | 18 | 17 | 23 |
| 12:00 - 13:00 | 48 | 6,7% | 52 | 7,3% | 23 | 24 | 25 | 28 |
| 13:00 - 14:00 | 55 | 7,7% | 62 | 8,7% | 28 | 31 | 27 | 32 |
| 14:00 - 15:00 | 66 | 9,2% | 73 | 10,3% | 35 | 36 | 31 | 37 |
| 15:00 - 16:00 | 63 | 8,8% | 68 | 9,6% | 37 | 38 | 26 | 30 |
| 16:00 - 17:00 | 72 | 10,1% | 69 | 9,7% | 46 | 43 | 26 | 26 |
| 17:00 - 18:00 | 68 | 9,5% | 64 | 9,0% | 45 | 42 | 23 | 22 |
| 18:00 - 19:00 | 41 | 5,7% | 37 | 5,2% | 23 | 21 | 18 | 16 |
| 19:00 - 20:00 | 33 | 4,6% | 30 | 4,2% | 17 | 15 | 16 | 15 |
| 20:00 - 21:00 | 17 | 2,4% | 17 | 2,4% | 10 | 10 | 6 | 7 |
| 21:00 - 22:00 | 6 | 0,8% | 7 | 1,0% | 4 | 5 | 2 | 2 |
| 22:00 - 23:00 | 8 | 1,1% | 7 | 1,0% | 6 | 5 | 2 | 2 |
| 23:00 - 24:00 | 6 | 0,8% | 6 | 0,8% | 4 | 3 | 2 | 2 |

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaaltotalen

| | Aantal voertuigen |
|-----------|-------------------|
| do 17-sep | 665 |
| vr 18-sep | 642 |
| za 19-sep | 637 |
| zo 20-sep | 760 |
| ma 21-sep | 774 |
| di 22-sep | 845 |
| wo 23-sep | 637 |

Verkeerstelling
Motorvoertuigen



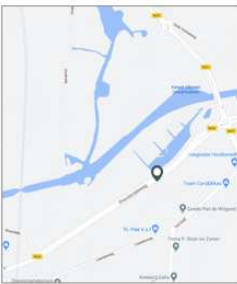
Parallelweg N242, Heerhugowaard
Tussen A.C. de Graafweg en Waarddijk



H01

Meetlocatie
Parallelweg N242
Heerhugowaard
Tussen A.C. de Graafweg en Waarddijk
Ri. 1 = Ri. Oost (A.C. de Graafweg)
Ri. 2 = Ri. West (Waarddijk)

Meting
Meetperiode: 30 sep t/m 6 oktober 2020
Methode: Telstrangen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: GoudappelCoffeng/CROW
Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

Intensiteiten

| | Doorsnede | | Ri. Oost | | Ri. West | |
|---------------------|-----------|---------|----------|---------|----------|---------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| Eemaal (0-24u) | 45 | 100% | 40 | 100% | 22 | 20 |
| Dag (7-19u) | 42 | 92,4% | 37 | 92,6% | 20 | 19 |
| Avond (19-23u) | 2 | 4,4% | 2 | 5,0% | 1 | 1 |
| Nacht (23-7u) | 1 | 3,1% | 1 | 2,5% | 1 | 0 |
| Ochtendspits (7-9u) | 6 | 12,9% | 5 | 11,3% | 2 | 2 |
| Avondspits (16-18u) | 7 | 16,0% | 6 | 16,0% | 3 | 3 |

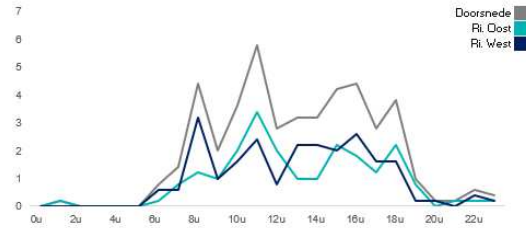
Uurcijfers

| Tijdsinterval | Doorsnede | | Ri. Oost | | Ri. West | |
|---------------|-----------|---------|----------|---------|----------|---------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| 00:00 - 01:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 01:00 - 02:00 | 0 | 0,4% | 0 | 0,4% | 0 | 0 |
| 02:00 - 03:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 03:00 - 04:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 04:00 - 05:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 05:00 - 06:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 06:00 - 07:00 | 1 | 1,8% | 1 | 1,4% | 0 | 1 |
| 07:00 - 08:00 | 1 | 3,1% | 1 | 2,8% | 1 | 1 |
| 08:00 - 09:00 | 4 | 9,8% | 3 | 8,5% | 1 | 3 |
| 09:00 - 10:00 | 2 | 4,4% | 2 | 5,3% | 1 | 1 |
| 10:00 - 11:00 | 4 | 8,0% | 4 | 11,0% | 2 | 2 |
| 11:00 - 12:00 | 6 | 12,9% | 5 | 12,1% | 3 | 2 |
| 12:00 - 13:00 | 3 | 6,2% | 3 | 6,7% | 2 | 1 |
| 13:00 - 14:00 | 3 | 7,1% | 3 | 7,1% | 1 | 1 |
| 14:00 - 15:00 | 3 | 7,1% | 3 | 7,8% | 1 | 2 |
| 15:00 - 16:00 | 4 | 9,3% | 3 | 8,2% | 2 | 2 |
| 16:00 - 17:00 | 4 | 9,8% | 4 | 9,2% | 2 | 3 |
| 17:00 - 18:00 | 3 | 6,2% | 3 | 6,7% | 1 | 1 |
| 18:00 - 19:00 | 4 | 8,4% | 3 | 7,1% | 2 | 2 |
| 19:00 - 20:00 | 1 | 2,2% | 1 | 2,5% | 1 | 0 |
| 20:00 - 21:00 | 0 | 0,4% | 0 | 0,7% | 0 | 0 |
| 21:00 - 22:00 | 0 | 0,4% | 0 | 0,7% | 0 | 0 |
| 22:00 - 23:00 | 1 | 1,3% | 0 | 1,1% | 0 | 0 |
| 23:00 - 24:00 | 0 | 0,9% | 0 | 0,7% | 0 | 0 |

Voertuigverdeling

| | Doorsnede | | Ri. Noord | | Ri. Zuid | |
|-----------------|-----------|---------|-----------|---------|----------|---------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| Licht (L) | 31 | 68,4% | 28 | 69,9% | 70,4% | 73,4% |
| Middelzwaar (M) | 2 | 4,4% | 2 | 4,6% | 3,7% | 3,5% |
| Zwaar (Z) | 12 | 27,1% | 10 | 25,5% | 25,9% | 23,1% |

Uurverloop werkdag per rijrichting



Etmaaltotalen

| | Aantal voertuigen |
|-----------|-------------------|
| wo 30-sep | 58 |
| do 1-okt | 44 |
| vr 2-okt | 50 |
| za 3-okt | 43 |
| zo 4-okt | 14 |
| ma 5-okt | 32 |
| di 6-okt | 41 |

Snelheid weekdag

| | Doorsnede | Ri. Oost | Ri. West |
|-------------------|-----------|----------|----------|
| Gem. snelheid V85 | 42,0 | 39,9 | 44,2 |

Verkeerstelling
Bromfietzers en fietsers

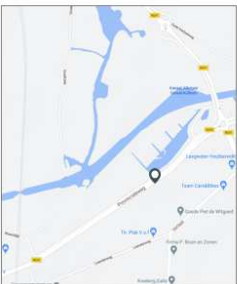
Parallelweg N242, Heerhugowaard
Tussen A.C. de Graafweg en Waarddijk



H01

Meetlocatie
Parallelweg N242
Heerhugowaard
Tussen A.C. de Graafweg en Waarddijk
Ri. 1 = Ri. Oost (A.C. de Graafweg)
Ri. 2 = Ri. West (Waarddijk)

Meting
Meetperiode: 30 sep t/m 6 oktober 2020
Methode: Telstrangen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: GoudappelCoffeng/CROW
Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

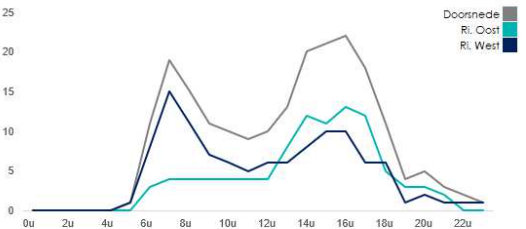
Intensiteiten

| | Doorsnede | | Ri. Oost | | Ri. West | |
|---------------------|-----------|---------|----------|---------|----------|---------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| Eemaal (0-24u) | 206 | 100% | 177 | 100% | 96 | 82 |
| Dag (7-19u) | 179 | 86,9% | 153 | 86,2% | 85 | 71 |
| Avond (19-23u) | 14 | 6,8% | 14 | 7,9% | 8 | 5 |
| Nacht (23-7u) | 13 | 6,3% | 10 | 5,9% | 3 | 3 |
| Ochtendspits (7-9u) | 34 | 16,5% | 27 | 15,2% | 8 | 6 |
| Avondspits (16-18u) | 40 | 19,4% | 33 | 18,6% | 25 | 19 |

Uurcijfers

| Tijdsinterval | Doorsnede | | Ri. Oost | | Ri. West | |
|---------------|-----------|---------|----------|---------|----------|---------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| 00:00 - 01:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 01:00 - 02:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 02:00 - 03:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 03:00 - 04:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 04:00 - 05:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 05:00 - 06:00 | 1 | 0,5% | 1 | 0,6% | 0 | 0 |
| 06:00 - 07:00 | 11 | 5,3% | 9 | 5,1% | 3 | 3 |
| 07:00 - 08:00 | 19 | 9,2% | 15 | 8,5% | 4 | 3 |
| 08:00 - 09:00 | 15 | 7,3% | 12 | 6,8% | 4 | 3 |
| 09:00 - 10:00 | 11 | 5,3% | 11 | 6,2% | 4 | 4 |
| 10:00 - 11:00 | 10 | 4,9% | 10 | 5,6% | 4 | 4 |
| 11:00 - 12:00 | 9 | 4,4% | 9 | 5,1% | 4 | 5 |
| 12:00 - 13:00 | 10 | 4,9% | 9 | 5,1% | 4 | 4 |
| 13:00 - 14:00 | 13 | 6,3% | 12 | 6,8% | 8 | 7 |
| 14:00 - 15:00 | 20 | 9,7% | 16 | 9,0% | 12 | 9 |
| 15:00 - 16:00 | 21 | 10,2% | 18 | 10,1% | 11 | 9 |
| 16:00 - 17:00 | 22 | 10,7% | 18 | 10,1% | 13 | 10 |
| 17:00 - 18:00 | 18 | 8,7% | 15 | 8,5% | 12 | 9 |
| 18:00 - 19:00 | 11 | 5,3% | 8 | 4,5% | 5 | 4 |
| 19:00 - 20:00 | 4 | 1,9% | 4 | 2,3% | 3 | 3 |
| 20:00 - 21:00 | 5 | 2,4% | 5 | 2,8% | 3 | 3 |
| 21:00 - 22:00 | 3 | 1,5% | 3 | 1,7% | 2 | 2 |
| 22:00 - 23:00 | 2 | 1,0% | 2 | 1,1% | 0 | 1 |
| 23:00 - 24:00 | 1 | 0,5% | 0 | 0,2% | 0 | 0 |

Uurverloop werkdag per rijrichting



Etmaaltotalen

| | Aantal voertuigen |
|-----------|-------------------|
| wo 30-sep | 358 |
| do 1-okt | 142 |
| vr 2-okt | 297 |
| za 3-okt | 119 |
| zo 4-okt | 92 |
| ma 5-okt | 90 |
| di 6-okt | 144 |

Verkeerstelling Motorvoertuigen



Parallelweg N411, Utrecht Tussen Baan van Fectio en Rhijnauwenselaan



U01

Meetlocatie
Parallelweg N411
Utrecht
Tussen Baan van Fectio en Rhijnauwenselaan
Ri. 1 = Ri. Oost (Baan van Fectio)
Ri. 2 = Ri. West (Rhijnauwenselaan)

Meting
Meesperiode: 17 t/m 23 september 2020
Methode: Telstangen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: GoudappelColleng/CROW
Uitgevoerd door: NDC Nederland



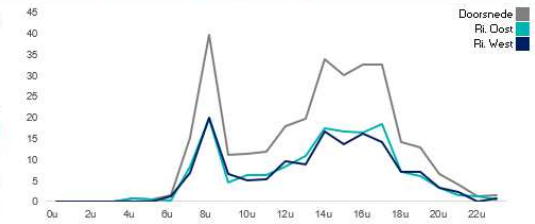
Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

| | Doorsnede | | Ri. Oost | | Ri. West | |
|---------------------|-----------|---------|----------|---------|----------|---------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| Elmaal (0-24u) | 293 | 100% | 337 | 100% | 155 | 173 |
| Dag (7-19u) | 270 | 90,3% | 309 | 91,7% | 141 | 159 |
| Avond (19-23u) | 25 | 8,3% | 24 | 7,1% | 12 | 12 |
| Nacht (23-7u) | 4 | 1,4% | 4 | 1,2% | 2 | 2 |
| Ochtendspits (7-9u) | 55 | 18,3% | 40 | 11,9% | 28 | 20 |
| Avondspits (16-18u) | 65 | 21,8% | 66 | 19,6% | 35 | 35 |

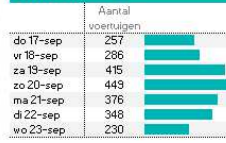
| | Doorsnede | | Ri. Oost | | Ri. West | |
|---------------|-----------|---------|----------|---------|----------|---------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| 00:00 - 01:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 01:00 - 02:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,1% | 0 | 0 |
| 02:00 - 03:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 03:00 - 04:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 04:00 - 05:00 | 1 | 0,3% | 1 | 0,2% | 1 | 1 |
| 05:00 - 06:00 | 1 | 0,2% | 1 | 0,2% | 1 | 1 |
| 06:00 - 07:00 | 1 | 0,5% | 1 | 0,4% | 0 | 1 |
| 07:00 - 08:00 | 15 | 5,1% | 11 | 3,2% | 8 | 7 |
| 08:00 - 09:00 | 40 | 13,2% | 29 | 8,7% | 20 | 14 |
| 09:00 - 10:00 | 11 | 3,7% | 12 | 3,5% | 5 | 5 |
| 10:00 - 11:00 | 11 | 3,8% | 17 | 4,9% | 6 | 9 |
| 11:00 - 12:00 | 12 | 3,9% | 22 | 6,6% | 6 | 11 |
| 12:00 - 13:00 | 18 | 6,0% | 24 | 7,0% | 8 | 11 |
| 13:00 - 14:00 | 20 | 6,5% | 31 | 9,3% | 11 | 16 |
| 14:00 - 15:00 | 34 | 11,4% | 45 | 13,3% | 17 | 23 |
| 15:00 - 16:00 | 30 | 10,1% | 39 | 11,6% | 17 | 20 |
| 16:00 - 17:00 | 33 | 10,9% | 35 | 10,4% | 16 | 17 |
| 17:00 - 18:00 | 33 | 10,9% | 31 | 9,2% | 18 | 18 |
| 18:00 - 19:00 | 14 | 4,7% | 13 | 3,9% | 7 | 7 |
| 19:00 - 20:00 | 13 | 4,3% | 12 | 3,5% | 6 | 6 |
| 20:00 - 21:00 | 7 | 2,2% | 7 | 1,9% | 3 | 3 |
| 21:00 - 22:00 | 4 | 1,3% | 4 | 1,2% | 2 | 2 |
| 22:00 - 23:00 | 1 | 0,4% | 1 | 0,4% | 1 | 1 |
| 23:00 - 24:00 | 1 | 0,5% | 1 | 0,3% | 1 | 1 |

| | Doorsnede | | Ri. Noord | | Ri. Zuid | |
|-----------------|-----------|---------|-----------|---------|----------|---------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| Licht (L) | 190 | 63,6% | 204 | 60,4% | 61,4% | 58,5% |
| Middelzwaar (M) | 2 | 0,5% | 3 | 0,8% | 0,3% | 0,4% |
| Zwaar (Z) | 107 | 35,3% | 131 | 38,3% | 38,4% | 41,0% |

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaaltotalen



Snelheid weekdag

| | Doorsnede | Ri. Oost | Ri. West |
|-------------------|-----------|----------|----------|
| Gem. snelheid V85 | 31,2 | 31,3 | 31,0 |
| | 40,3 | 40,7 | 39,9 |

Verkeerstelling Bromfietzers en fietsers

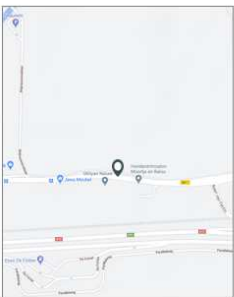
Parallelweg N411, Utrecht Tussen Baan van Fectio en Rhijnauwenselaan



U01

Meetlocatie
Parallelweg N411
Utrecht
Tussen Baan van Fectio en Rhijnauwenselaan
Ri. 1 = Ri. Oost (Baan van Fectio)
Ri. 2 = Ri. West (Rhijnauwenselaan)

Meting
Meesperiode: 17 t/m 23 september 2020
Methode: Telstangen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: GoudappelColleng/CROW
Uitgevoerd door: NDC Nederland

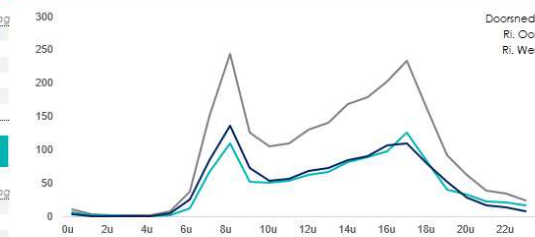


Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinatie

| | Doorsnede | | Ri. Oost | | Ri. West | |
|---------------------|-----------|---------|----------|---------|----------|---------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| Elmaal (0-24u) | 2264 | 100% | 2122 | 100% | 1093 | 1030 |
| Dag (7-19u) | 1949 | 86,1% | 1822 | 85,9% | 934 | 878 |
| Avond (19-23u) | 226 | 10,0% | 214 | 10,1% | 116 | 109 |
| Nacht (23-7u) | 89 | 3,9% | 86 | 4,0% | 43 | 43 |
| Ochtendspits (7-9u) | 395 | 17,4% | 299 | 14,1% | 175 | 133 |
| Avondspits (16-18u) | 437 | 19,3% | 400 | 18,9% | 222 | 200 |

| | Doorsnede | | Ri. Oost | | Ri. West | |
|---------------|-----------|---------|----------|---------|----------|---------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| 00:00 - 01:00 | 11 | 0,5% | 14 | 0,7% | 7 | 6 |
| 01:00 - 02:00 | 3 | 0,1% | 6 | 0,3% | 2 | 4 |
| 02:00 - 03:00 | 2 | 0,1% | 4 | 0,2% | 2 | 2 |
| 03:00 - 04:00 | 2 | 0,1% | 2 | 0,1% | 1 | 2 |
| 04:00 - 05:00 | 2 | 0,1% | 3 | 0,1% | 1 | 1 |
| 05:00 - 06:00 | 8 | 0,4% | 6 | 0,3% | 2 | 5 |
| 06:00 - 07:00 | 37 | 1,6% | 28 | 1,3% | 12 | 9 |
| 07:00 - 08:00 | 151 | 6,7% | 112 | 5,3% | 66 | 50 |
| 08:00 - 09:00 | 244 | 10,8% | 187 | 8,8% | 109 | 83 |
| 09:00 - 10:00 | 126 | 5,6% | 115 | 5,4% | 52 | 49 |
| 10:00 - 11:00 | 105 | 4,6% | 107 | 5,0% | 51 | 51 |
| 11:00 - 12:00 | 110 | 4,9% | 117 | 5,5% | 53 | 56 |
| 12:00 - 13:00 | 130 | 5,7% | 143 | 6,7% | 62 | 71 |
| 13:00 - 14:00 | 140 | 6,2% | 153 | 7,2% | 67 | 74 |
| 14:00 - 15:00 | 168 | 7,4% | 171 | 8,1% | 82 | 84 |
| 15:00 - 16:00 | 179 | 7,9% | 180 | 8,5% | 89 | 90 |
| 16:00 - 17:00 | 203 | 9,0% | 195 | 9,2% | 97 | 92 |
| 17:00 - 18:00 | 234 | 10,3% | 205 | 9,7% | 125 | 108 |
| 18:00 - 19:00 | 159 | 7,0% | 137 | 6,5% | 81 | 70 |
| 19:00 - 20:00 | 92 | 4,1% | 83 | 3,9% | 40 | 36 |
| 20:00 - 21:00 | 62 | 2,7% | 59 | 2,8% | 33 | 30 |
| 21:00 - 22:00 | 38 | 1,7% | 40 | 1,9% | 22 | 23 |
| 22:00 - 23:00 | 34 | 1,5% | 32 | 1,5% | 21 | 20 |
| 23:00 - 24:00 | 24 | 1,1% | 23 | 1,1% | 16 | 15 |

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaaltotalen



Verkeerstelling
Motorvoertuigen



Metrayweg, Eefde
Tussen Valkeweg en N348



E01

Meetlocatie
Metrayweg
Eefde
Tussen Valkeweg en N348
Ri. 1 = Ri. Noord (Valkeweg)
Ri. 2 = Ri. Zuid (N348)

Meting
Meetperiode: 30 sep t/m 6 oktober 2020
Methode: Telslangen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: GoudappelCoffeng/CROW
Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

| | Doorsnede | | Ri. Noord | | Ri. Zuid | |
|---------------------|-----------|---------|-----------|---------|----------|---------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| Eрмаal (0-24u) | 872 | 100% | 790 | 100% | 412 | 378 |
| Dag (7-19u) | 749 | 85,9% | 683 | 86,4% | 360 | 332 |
| Avond (19-23u) | 102 | 11,7% | 90 | 11,4% | 42 | 38 |
| Nacht (23-7u) | 21 | 2,4% | 18 | 2,3% | 10 | 9 |
| Ochtendspits (7-9u) | 117 | 13,5% | 90 | 11,4% | 66 | 43 |
| Avondspits (16-18u) | 146 | 16,8% | 134 | 16,9% | 65 | 60 |

| | Doorsnede | | Ri. Noord | | Ri. Zuid | |
|---------------|-----------|---------|-----------|---------|----------|---------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| 00:00 - 01:00 | 1 | 0,1% | 2 | 0,3% | 1 | 1 |
| 01:00 - 02:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 02:00 - 03:00 | 0 | 0,0% | 1 | 0,1% | 0 | 0 |
| 03:00 - 04:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 04:00 - 05:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 05:00 - 06:00 | 5 | 0,6% | 4 | 0,5% | 3 | 3 |
| 06:00 - 07:00 | 9 | 1,0% | 6 | 0,8% | 4 | 3 |
| 07:00 - 08:00 | 49 | 5,6% | 35 | 4,5% | 28 | 20 |
| 08:00 - 09:00 | 69 | 7,9% | 55 | 6,9% | 38 | 29 |
| 09:00 - 10:00 | 48 | 5,5% | 44 | 5,5% | 22 | 21 |
| 10:00 - 11:00 | 52 | 5,9% | 49 | 6,3% | 25 | 24 |
| 11:00 - 12:00 | 59 | 6,8% | 59 | 7,5% | 28 | 29 |
| 12:00 - 13:00 | 60 | 6,9% | 58 | 7,4% | 28 | 28 |
| 13:00 - 14:00 | 66 | 7,6% | 61 | 7,7% | 30 | 29 |
| 14:00 - 15:00 | 66 | 7,6% | 67 | 8,5% | 30 | 31 |
| 15:00 - 16:00 | 76 | 8,7% | 71 | 8,9% | 34 | 34 |
| 16:00 - 17:00 | 78 | 8,9% | 73 | 9,2% | 35 | 32 |
| 17:00 - 18:00 | 69 | 7,9% | 61 | 7,7% | 31 | 28 |
| 18:00 - 19:00 | 58 | 6,6% | 50 | 6,3% | 31 | 27 |
| 19:00 - 20:00 | 43 | 4,9% | 35 | 4,5% | 22 | 18 |
| 20:00 - 21:00 | 29 | 3,3% | 26 | 3,3% | 9 | 9 |
| 21:00 - 22:00 | 16 | 1,8% | 15 | 1,9% | 6 | 5 |
| 22:00 - 23:00 | 15 | 1,7% | 13 | 1,7% | 6 | 5 |
| 23:00 - 24:00 | 6 | 0,7% | 5 | 0,6% | 1 | 1 |

| | Doorsnede | | Ri. Noord | | Ri. Zuid | |
|-----------------|-----------|---------|-----------|---------|----------|---------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| Licht (L) | 826 | 94,7% | 754 | 95,4% | 34,3% | 35,5% |
| Middelzwaar (M) | 25 | 2,9% | 19 | 2,5% | 2,9% | 2,4% |
| Zwaar (Z) | 20 | 2,3% | 17 | 2,1% | 2,2% | 2,1% |

Verkeerstelling
Bromfietzers en fietsers



E01

Meetlocatie
Metrayweg
Eefde
Tussen Valkeweg en N348
Ri. 1 = Ri. Noord (Valkeweg)
Ri. 2 = Ri. Zuid (N348)

Meting
Meetperiode: 30 sep t/m 6 oktober 2020
Methode: Telslangen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: GoudappelCoffeng/CROW
Uitgevoerd door: NDC Nederland

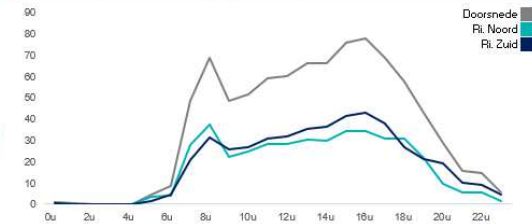


Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinatie

| | Doorsnede | | Ri. Noord | | Ri. Zuid | |
|---------------------|-----------|---------|-----------|---------|----------|---------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| Eрмаal (0-24u) | 510 | 100% | 425 | 100% | 251 | 211 |
| Dag (7-19u) | 461 | 90,4% | 383 | 90,1% | 226 | 187 |
| Avond (19-23u) | 30 | 5,9% | 26 | 6,1% | 14 | 13 |
| Nacht (23-7u) | 19 | 3,7% | 16 | 3,8% | 11 | 11 |
| Ochtendspits (7-9u) | 115 | 22,5% | 85 | 20,0% | 26 | 20 |
| Avondspits (16-18u) | 98 | 19,2% | 79 | 18,6% | 64 | 49 |

| | Doorsnede | | Ri. Noord | | Ri. Zuid | |
|---------------|-----------|---------|-----------|---------|----------|---------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| 00:00 - 01:00 | 1 | 0,2% | 1 | 0,2% | 0 | 0 |
| 01:00 - 02:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 02:00 - 03:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 03:00 - 04:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 04:00 - 05:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 05:00 - 06:00 | 5 | 1,0% | 4 | 0,9% | 3 | 3 |
| 06:00 - 07:00 | 10 | 2,0% | 8 | 1,9% | 7 | 5 |
| 07:00 - 08:00 | 40 | 7,8% | 29 | 6,8% | 13 | 10 |
| 08:00 - 09:00 | 75 | 14,7% | 56 | 13,2% | 13 | 10 |
| 09:00 - 10:00 | 25 | 4,9% | 21 | 4,9% | 8 | 7 |
| 10:00 - 11:00 | 27 | 5,3% | 24 | 5,6% | 9 | 8 |
| 11:00 - 12:00 | 18 | 3,5% | 17 | 4,0% | 8 | 8 |
| 12:00 - 13:00 | 26 | 5,1% | 24 | 5,6% | 14 | 13 |
| 13:00 - 14:00 | 34 | 6,7% | 33 | 7,8% | 18 | 18 |
| 14:00 - 15:00 | 43 | 8,4% | 37 | 8,7% | 30 | 24 |
| 15:00 - 16:00 | 53 | 10,4% | 46 | 10,8% | 38 | 32 |
| 16:00 - 17:00 | 55 | 10,8% | 45 | 10,6% | 37 | 29 |
| 17:00 - 18:00 | 43 | 8,4% | 34 | 8,0% | 27 | 20 |
| 18:00 - 19:00 | 22 | 4,3% | 17 | 4,0% | 11 | 8 |
| 19:00 - 20:00 | 12 | 2,4% | 10 | 2,4% | 6 | 5 |
| 20:00 - 21:00 | 7 | 1,4% | 7 | 1,6% | 3 | 3 |
| 21:00 - 22:00 | 6 | 1,2% | 5 | 1,2% | 3 | 3 |
| 22:00 - 23:00 | 5 | 1,0% | 4 | 0,9% | 2 | 2 |
| 23:00 - 24:00 | 3 | 0,6% | 2 | 0,5% | 1 | 1 |

Uurverloop werkdag per rijrichting



Etmaaltotalen

| | Aantal voertuigen |
|-----------|-------------------|
| wo 30-sep | 371 |
| do 1-okt | 936 |
| vr 2-okt | 783 |
| za 3-okt | 685 |
| ma 5-okt | 486 |
| di 6-okt | 862 |

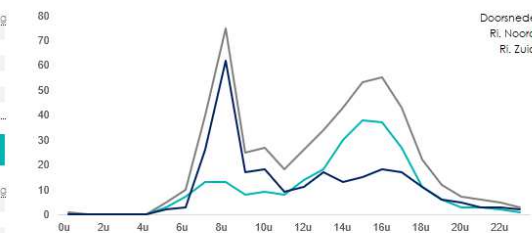
Snelheid weekdag

| | Doorsnede | Ri. Noord | Ri. Zuid |
|-------------------|-----------|-----------|----------|
| Gem. snelheid V85 | 47,5 | 48,0 | 46,3 |
| | 57,8 | 57,3 | 58,3 |

Etmaaltotalen

| | Aantal voertuigen |
|-----------|-------------------|
| wo 30-sep | 585 |
| do 1-okt | 466 |
| vr 2-okt | 592 |
| za 3-okt | 225 |
| zo 4-okt | 202 |
| ma 5-okt | 450 |
| di 6-okt | 459 |

Uurverloop werkdag per rijrichting



Verkeerstelling

Bromfietzers en fietsers

Beijumerweg, Groningen

Tussen Boterdiep Oostzijde en Spakenpad



G01

Meetclocatie

Beijumerweg
Groningen
Tussen Boterdiep Oostzijde en Spakenpad
Ri. 1 = Ri. Noord (Boterdiep Oostzijde)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Spakenpad)

Meting

Meesperiode: 15 t/m 21 september 2020
Methode: Tellingen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: GoudappelCoffeng/CROW
Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinatie

Intensiteiten

| | Doorsnede | | Ri. Noord | | Ri. Zuid | |
|---------------------|-----------|---------|-----------|---------|----------|---------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| Elmaal (0-24u) | 1109 | 100% | 1026 | 100% | 562 | 504 |
| Dag (7-19u) | 943 | 85,0% | 872 | 85,0% | 482 | 425 |
| Avond (19-23u) | 125 | 11,3% | 116 | 11,3% | 64 | 57 |
| Nacht (23-7u) | 41 | 3,7% | 38 | 3,7% | 16 | 22 |
| Ochtendspits (7-9u) | 166 | 15,0% | 125 | 12,2% | 43 | 33 |
| Avondspits (16-18u) | 215 | 19,4% | 200 | 19,5% | 132 | 84 |

Uurcijfers

| | Doorsnede | | Ri. Noordwest | | Ri. Zuidoost | |
|---------------|-----------|---------|---------------|---------|--------------|---------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| 00:00 - 01:00 | 3 | 0,3% | 5 | 0,5% | 2 | 2 |
| 01:00 - 02:00 | 1 | 0,1% | 2 | 0,2% | 1 | 1 |
| 02:00 - 03:00 | 1 | 0,1% | 2 | 0,2% | 1 | 1 |
| 03:00 - 04:00 | 0 | 0,0% | 1 | 0,1% | 0 | 0 |
| 04:00 - 05:00 | 1 | 0,1% | 0 | 0,0% | 1 | 0 |
| 05:00 - 06:00 | 3 | 0,3% | 2 | 0,2% | 1 | 2 |
| 06:00 - 07:00 | 23 | 2,1% | 17 | 1,7% | 5 | 13 |
| 07:00 - 08:00 | 71 | 6,4% | 52 | 5,1% | 13 | 42 |
| 08:00 - 09:00 | 95 | 8,6% | 73 | 7,1% | 30 | 49 |
| 09:00 - 10:00 | 50 | 4,5% | 44 | 4,3% | 20 | 25 |
| 10:00 - 11:00 | 56 | 5,0% | 49 | 4,8% | 23 | 27 |
| 11:00 - 12:00 | 62 | 5,6% | 58 | 5,7% | 33 | 27 |
| 12:00 - 13:00 | 66 | 6,0% | 68 | 6,6% | 36 | 33 |
| 13:00 - 14:00 | 76 | 6,9% | 76 | 7,4% | 43 | 32 |
| 14:00 - 15:00 | 96 | 8,7% | 98 | 9,6% | 56 | 42 |
| 15:00 - 16:00 | 95 | 8,6% | 96 | 9,4% | 57 | 41 |
| 16:00 - 17:00 | 117 | 10,6% | 111 | 10,8% | 69 | 49 |
| 17:00 - 18:00 | 98 | 8,8% | 89 | 8,7% | 63 | 35 |
| 18:00 - 19:00 | 61 | 5,5% | 58 | 5,7% | 39 | 23 |
| 19:00 - 20:00 | 56 | 5,0% | 51 | 5,0% | 28 | 26 |
| 20:00 - 21:00 | 33 | 3,0% | 31 | 3,0% | 14 | 17 |
| 21:00 - 22:00 | 19 | 1,7% | 18 | 1,8% | 12 | 7 |
| 22:00 - 23:00 | 17 | 1,5% | 16 | 1,6% | 10 | 7 |
| 23:00 - 24:00 | 9 | 0,8% | 9 | 0,9% | 5 | 4 |

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaaltotalen

| | Aantal voertuigen |
|-----------|-------------------|
| di 15-sep | 1276 |
| wo 16-sep | 1061 |
| do 17-sep | 1083 |
| vr 18-sep | 1029 |
| za 19-sep | 866 |
| zo 20-sep | 775 |
| ma 21-sep | 1082 |

Verkeerstelling

Bromfietzers en fietsers

Bergenshuizensstraat, Vught

Tussen De Kikvorsch en Scheepersdijk



V01

Meetclocatie

Bergenshuizensstraat
Vught
Tussen De Kikvorsch en Scheepersdijk
Ri. 1 = Ri. Noord (De Kikvorsch)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Scheepersdijk)

Meting

Meesperiode: 17 t/m 23 september 2020
Methode: Tellingen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: GoudappelCoffeng/CROW
Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinatie

Intensiteiten

| | Doorsnede | | Ri. Noord | | Ri. Zuid | |
|---------------------|-----------|---------|-----------|---------|----------|---------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| Elmaal (0-24u) | 218 | 100% | 219 | 100% | 107 | 113 |
| Dag (7-19u) | 193 | 88,5% | 197 | 89,6% | 97 | 103 |
| Avond (19-23u) | 23 | 10,6% | 20 | 9,1% | 9 | 10 |
| Nacht (23-7u) | 2 | 0,9% | 2 | 1,0% | 1 | 1 |
| Ochtendspits (7-9u) | 28 | 12,8% | 23 | 10,5% | 19 | 8 |
| Avondspits (16-18u) | 41 | 18,8% | 40 | 18,2% | 21 | 21 |

Uurcijfers

| | Doorsnede | | Ri. Noord | | Ri. Zuid | |
|---------------|-----------|---------|-----------|---------|----------|---------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| 00:00 - 01:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 01:00 - 02:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 02:00 - 03:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 03:00 - 04:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 04:00 - 05:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 05:00 - 06:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 |
| 06:00 - 07:00 | 2 | 0,9% | 2 | 0,9% | 1 | 1 |
| 07:00 - 08:00 | 11 | 5,0% | 9 | 4,1% | 7 | 5 |
| 08:00 - 09:00 | 17 | 7,8% | 14 | 6,4% | 12 | 10 |
| 09:00 - 10:00 | 8 | 3,7% | 8 | 3,6% | 6 | 5 |
| 10:00 - 11:00 | 11 | 5,0% | 13 | 5,9% | 5 | 7 |
| 11:00 - 12:00 | 12 | 5,5% | 13 | 5,9% | 6 | 7 |
| 12:00 - 13:00 | 13 | 6,0% | 16 | 7,3% | 4 | 10 |
| 13:00 - 14:00 | 22 | 10,1% | 25 | 11,4% | 9 | 14 |
| 14:00 - 15:00 | 22 | 10,1% | 23 | 10,5% | 10 | 13 |
| 15:00 - 16:00 | 22 | 10,1% | 23 | 10,5% | 11 | 12 |
| 16:00 - 17:00 | 21 | 9,6% | 20 | 9,1% | 10 | 11 |
| 17:00 - 18:00 | 20 | 9,2% | 20 | 9,1% | 11 | 10 |
| 18:00 - 19:00 | 14 | 6,4% | 13 | 5,9% | 6 | 8 |
| 19:00 - 20:00 | 13 | 6,0% | 11 | 5,0% | 6 | 7 |
| 20:00 - 21:00 | 5 | 2,3% | 5 | 2,3% | 2 | 3 |
| 21:00 - 22:00 | 3 | 1,4% | 3 | 1,4% | 0 | 3 |
| 22:00 - 23:00 | 2 | 0,9% | 1 | 0,5% | 1 | 1 |
| 23:00 - 24:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,1% | 0 | 0 |

Uurverloop werkdag per rijrichting



Elmaaltotalen

| | Aantal voertuigen |
|-----------|-------------------|
| do 17-sep | 215 |
| vr 18-sep | 175 |
| za 19-sep | 223 |
| zo 20-sep | 214 |
| ma 21-sep | 232 |
| di 22-sep | 278 |
| wo 23-sep | 195 |

Verkeerstelling Motorvoertuigen



Beijumerweg, Groningen Tussen Boterdiep Oostzijde en Spakenpad



G01

Meetlocatie
Beijumerweg
Groningen
Tussen Boterdiep Oostzijde en Spakenpad
Ri. 1 = Ri. Noord (Boterdiep Oostzijde)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Spakenpad)

Meting
Meetperiode: 15/1m 21 september 2020
Methodiek: Telslangen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: Goudappel/Coffeng/CROW
Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelbaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

Intensiteiten

| | Doorsnede | | Ri. Noord | | Ri. Zuid | | | |
|---------------------|-----------|---------|-----------|---------|----------|---------|-----|-----|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | | |
| Etmaal (0-24u) | 684 | 100% | 653 | 100% | 340 | 322 | 344 | 330 |
| Dag (7-19u) | 572 | 83,6% | 547 | 83,8% | 287 | 274 | 285 | 273 |
| Avond (19-23u) | 94 | 13,7% | 89 | 13,6% | 44 | 40 | 50 | 49 |
| Nacht (23-7u) | 18 | 2,7% | 17 | 2,6% | 9 | 8 | 9 | 9 |
| Ochtendspits (7-9u) | 65 | 9,5% | 52 | 7,9% | 32 | 26 | 33 | 26 |
| Avondspits (16-18u) | 137 | 20,1% | 125 | 19,1% | 64 | 59 | 74 | 66 |

Uurcijfers

| | Doorsnede | | Ri. Noord | | Ri. Zuid | | | |
|---------------|-----------|---------|-----------|---------|----------|---------|----|----|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | | |
| 00:00 - 01:00 | 2 | 0,3% | 2 | 0,4% | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 01:00 - 02:00 | 0 | 0,0% | 1 | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 02:00 - 03:00 | 1 | 0,1% | 1 | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 03:00 - 04:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 04:00 - 05:00 | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 05:00 - 06:00 | 1 | 0,1% | 0 | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 06:00 - 07:00 | 7 | 1,1% | 6 | 0,9% | 4 | 3 | 4 | 3 |
| 07:00 - 08:00 | 18 | 2,6% | 15 | 2,4% | 10 | 9 | 8 | 7 |
| 08:00 - 09:00 | 47 | 6,8% | 36 | 5,6% | 22 | 17 | 25 | 19 |
| 09:00 - 10:00 | 29 | 4,3% | 28 | 4,3% | 15 | 15 | 14 | 13 |
| 10:00 - 11:00 | 39 | 5,8% | 37 | 5,7% | 21 | 20 | 18 | 17 |
| 11:00 - 12:00 | 48 | 7,0% | 47 | 7,2% | 23 | 21 | 25 | 25 |
| 12:00 - 13:00 | 49 | 7,2% | 51 | 7,7% | 27 | 27 | 22 | 24 |
| 13:00 - 14:00 | 46 | 6,7% | 50 | 7,6% | 24 | 26 | 22 | 24 |
| 14:00 - 15:00 | 59 | 8,6% | 60 | 9,2% | 34 | 35 | 25 | 25 |
| 15:00 - 16:00 | 56 | 8,2% | 56 | 8,5% | 27 | 25 | 29 | 31 |
| 16:00 - 17:00 | 70 | 10,2% | 64 | 9,9% | 31 | 29 | 39 | 35 |
| 17:00 - 18:00 | 68 | 9,9% | 60 | 9,3% | 32 | 29 | 35 | 31 |
| 18:00 - 19:00 | 43 | 6,3% | 42 | 6,4% | 20 | 20 | 23 | 22 |
| 19:00 - 20:00 | 37 | 5,5% | 37 | 5,6% | 20 | 18 | 18 | 18 |
| 20:00 - 21:00 | 27 | 3,9% | 24 | 3,7% | 12 | 10 | 15 | 14 |
| 21:00 - 22:00 | 20 | 2,9% | 18 | 2,8% | 7 | 6 | 13 | 12 |
| 22:00 - 23:00 | 9 | 1,4% | 10 | 1,5% | 5 | 5 | 5 | 5 |
| 23:00 - 24:00 | 7 | 1,1% | 7 | 1,0% | 3 | 3 | 4 | 4 |

Voertuigverdeling

| | Doorsnede | | Ri. Noord | | Ri. Zuid | | | |
|----------------|-----------|---------|-----------|---------|----------|---------|-------|-------|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | | |
| Licht (L) | 636 | 93,0% | 604 | 92,5% | 92,5% | 92,2% | 93,6% | 92,8% |
| Middelbaar (M) | 11 | 1,6% | 10 | 1,5% | 1,5% | 1,5% | 1,7% | 1,5% |
| Zwaar (Z) | 37 | 5,3% | 39 | 6,0% | 6,0% | 6,4% | 4,7% | 5,7% |

Uurverloop werkdag per rijrichting



Etmaaltotalen



Snelheid weekdag

| | Doorsnede | Ri. Noord | Ri. Zuid |
|---------------|-----------|-----------|----------|
| Gem. snelheid | 38,2 | 39,1 | 37,4 |
| V85 | 47,1 | 47,4 | 46,9 |

Verkeerstelling Bromfietzers en fietsers

Beijumerweg, Groningen Tussen Boterdiep Oostzijde en Spakenpad



G01

Meetlocatie
Beijumerweg
Groningen
Tussen Boterdiep Oostzijde en Spakenpad
Ri. 1 = Ri. Noord (Boterdiep Oostzijde)
Ri. 2 = Ri. Zuid (Spakenpad)

Meting
Meetperiode: 15/1m 21 september 2020
Methodiek: Telslangen (NDC Nederland MC)
In opdracht van: Goudappel/Coffeng/CROW
Uitgevoerd door: NDC Nederland



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinatie

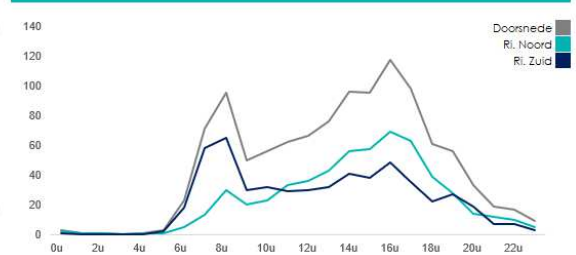
Intensiteiten

| | Doorsnede | | Ri. Noord | | Ri. Zuid | | | |
|---------------------|-----------|---------|-----------|---------|----------|---------|-----|-----|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | | |
| Etmaal (0-24u) | 1109 | 100% | 1026 | 100% | 562 | 520 | 544 | 504 |
| Dag (7-19u) | 943 | 85,0% | 872 | 85,0% | 482 | 446 | 460 | 425 |
| Avond (19-23u) | 125 | 11,3% | 116 | 11,3% | 64 | 59 | 60 | 57 |
| Nacht (23-7u) | 41 | 3,7% | 38 | 3,7% | 16 | 15 | 24 | 22 |
| Ochtendspits (7-9u) | 166 | 15,0% | 125 | 12,2% | 43 | 33 | 123 | 91 |
| Avondspits (16-18u) | 215 | 19,4% | 200 | 19,5% | 132 | 116 | 83 | 84 |

Uurcijfers

| | Doorsnede | | Ri. Noordwest | | Ri. Zuidoost | | | |
|---------------|-----------|---------|---------------|---------|--------------|---------|----|----|
| | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag | | |
| 00:00 - 01:00 | 3 | 0,3% | 5 | 0,5% | 2 | 3 | 1 | 2 |
| 01:00 - 02:00 | 1 | 0,1% | 2 | 0,2% | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 02:00 - 03:00 | 1 | 0,1% | 2 | 0,2% | 1 | 1 | 0 | 1 |
| 03:00 - 04:00 | 0 | 0,0% | 1 | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 04:00 - 05:00 | 1 | 0,1% | 0 | 0,0% | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 05:00 - 06:00 | 3 | 0,3% | 2 | 0,2% | 1 | 1 | 2 | 2 |
| 06:00 - 07:00 | 23 | 2,1% | 17 | 1,7% | 5 | 4 | 18 | 13 |
| 07:00 - 08:00 | 71 | 6,4% | 52 | 5,1% | 13 | 10 | 58 | 42 |
| 08:00 - 09:00 | 95 | 8,6% | 73 | 7,1% | 30 | 23 | 65 | 49 |
| 09:00 - 10:00 | 50 | 4,5% | 44 | 4,3% | 20 | 19 | 30 | 25 |
| 10:00 - 11:00 | 56 | 5,0% | 49 | 4,8% | 23 | 22 | 32 | 27 |
| 11:00 - 12:00 | 62 | 5,6% | 58 | 5,7% | 33 | 31 | 29 | 27 |
| 12:00 - 13:00 | 66 | 6,0% | 66 | 6,6% | 36 | 35 | 30 | 33 |
| 13:00 - 14:00 | 76 | 6,9% | 76 | 7,4% | 43 | 44 | 32 | 32 |
| 14:00 - 15:00 | 96 | 8,7% | 96 | 9,6% | 56 | 56 | 41 | 42 |
| 15:00 - 16:00 | 95 | 8,6% | 96 | 9,4% | 57 | 55 | 38 | 41 |
| 16:00 - 17:00 | 117 | 10,6% | 111 | 10,8% | 69 | 62 | 48 | 49 |
| 17:00 - 18:00 | 98 | 8,8% | 89 | 8,7% | 63 | 54 | 35 | 35 |
| 18:00 - 19:00 | 61 | 5,5% | 58 | 5,7% | 39 | 35 | 22 | 23 |
| 19:00 - 20:00 | 56 | 5,0% | 51 | 5,0% | 28 | 26 | 27 | 26 |
| 20:00 - 21:00 | 33 | 3,0% | 31 | 3,0% | 14 | 13 | 19 | 17 |
| 21:00 - 22:00 | 19 | 1,7% | 18 | 1,8% | 12 | 11 | 7 | 7 |
| 22:00 - 23:00 | 17 | 1,5% | 16 | 1,6% | 10 | 9 | 7 | 7 |
| 23:00 - 24:00 | 9 | 0,8% | 9 | 0,9% | 5 | 5 | 3 | 4 |

Uurverloop werkdag per rijrichting



Etmaaltotalen



Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
Goudappel
Coffeng