Bijlage 1

Telpunt: 030 Locatie: Oosteinde, BERKHOUT
Type apparaat: VT300 Van: 4 dec 2018 t/m 19 dec 2018
Uitgesloten dagen: Begin- en Einddag
Alle uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Telpunt : 030 | | | |
| Straatnaam : Oosteinde | | | BeginJaar : 2012 |
| Locatie : | | | periode van : 4 dec 2018 |
| Wijk : Geen | | | T/m : 19 dec 2018 |
| Woonplaats : BERKHOUT | | | |
| Telpunt | 030 | 030 | 030 |
| Max. snelheid | 50 | 50 | 50 |
| Telnaam | 30-1812 | 30-1812 | 30-1812 |
| Apparaat | VT300 | VT300 | VT300 |
| IntSpec | CLS*SPD | CLS*SPD | CLS*SPD |
| Start | 5-12-18 [00:00] | 5-12-18 [00:00] | 5-12-18 [00:00] |
| Eind | 18-12-18 [15:00] | 18-12-18 [15:00] | 18-12-18 [15:00] |
| KanaalInfo | Klompemakerspad | Hulkerweg | |
| Kanaal | 1 | 2 | Totaal |
| | | | |
| Gemiddeld aantal voertuigen | | | |
| Zondag | 1198 | 1184 | 2382 |
| Maandag | 2152 | 2076 | 4228 |
| Dinsdag | 1473 | 1580 | 3052 |
| Woensdag | 2214 | 2133 | 4347 |
| Donderdag | 2318 | 2212 | 4530 |
| Vrijdag | 2160 | 2198 | 4358 |
| Zaterdag | 1745 | 1706 | 3450 |
| | | | |
| Gemiddelden | | | |
| Etmaal (weekdag) | 1894 | 1870 | 3764 |
| Werkdag | 2063 | 2040 | 4103 |
| Weekenddag | 1472 | 1445 | 2916 |
| 07-19 uur (werkdag) | 1651 | 1668 | 3319 |
| 19-23 uur (werkdag) | 303 | 269 | 572 |
| 23-07 uur (werkdag) | 110 | 103 | 213 |
| | | | |
| Voertuigcategorie | | | |
| Werkdagen gemiddelden | | | |
| Licht | 1230 | 1276 | 2506 |
| Middel | 205 | 192 | 398 |
| Zwaar | 28 | 30 | 58 |
| Tweewieler | 363 | 288 | 651 |
| Overig | 237 | 254 | 490 |
| | | | |
| 07-19 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 942 | 996 | 1938 |
| Middel | 161 | 153 | 313 |
| Zwaar | 24 | 26 | 50 |
| Tweewieler | 317 | 267 | 584 |

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Overig | 208 | 226 | 434 |
| | | | |
| 19-23 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 214 | 206 | 419 |
| Middel | 30 | 26 | 56 |
| Zwaar | 1 | 2 | 4 |
| Tweewieler | 37 | 14 | 51 |
| Overig | 21 | 21 | 42 |
| | | | |
| 23-07 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 74 | 75 | 149 |
| Middel | 15 | 13 | 28 |
| Zwaar | 4 | 1 | 4 |
| Tweewieler | 9 | 7 | 16 |
| Overig | 8 | 7 | 14 |
| | | | |
| Snelheidsklassen | | | |
| Gemiddeld werkdag aantal | | | |
| 0 - 10 km/h | 94 | 164 | 258 |
| 10 - 15 km/h | 140 | 86 | 226 |
| 15 - 20 km/h | 140 | 86 | 226 |
| 20 - 25 km/h | 101 | 89 | 190 |
| 25 - 30 km/h | 101 | 89 | 190 |
| 30 - 35 km/h | 43 | 52 | 95 |
| 35 - 40 km/h | 43 | 52 | 95 |
| 40 - 45 km/h | 228 | 277 | 505 |
| 45 - 50 km/h | 228 | 277 | 505 |
| 50 - 55 km/h | 356 | 332 | 687 |
| 55 - 60 km/h | 356 | 332 | 687 |
| 60 - 65 km/h | 100 | 88 | 188 |
| 65 - 70 km/h | 100 | 88 | 188 |
| 70 - 75 km/h | 13 | 11 | 24 |
| 75 - 80 km/h | 13 | 11 | 24 |
| 80 - 85 km/h | 3 | 2 | 5 |
| 85 - 90 km/h | 3 | 2 | 5 |
| 90 - 95 km/h | 0 | 0 | 1 |
| 95 - 100 km/h | 0 | 0 | 1 |
| 100 - 105 km/h | 0 | 0 | 1 |
| 105 - 110 km/h | 0 | 0 | 1 |
| 110 - 115 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 115 - 120 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 120 - 125 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 125 - 130 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 130 - 140 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 140 - 150 km/h | 0 | 0 | 0 |

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| 150 - 160 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 160 - 170 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 170 - 200 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 200 - 240 km/h | 0 | 0 | 0 |
| | | | |
| Snelheid werkdagen | | | |
| V15 | 19 km/h | 20 km/h | 19 km/h |
| gemiddelde snelheid | 49 km/h | 48 km/h | 48 km/h |
| V85 | 59 km/h | 59 km/h | 59 km/h |
| V90 | 62 km/h | 61 km/h | 61 km/h |
| % te hard rijders | 48 % | 45 % | 46 % |

Telpunt: 030 Locatie: Oosteinde, BERKHOUT
Type apparaat: VT300 Van: 20 feb 2019 t/m 12 mrt 2019
Uitgesloten dagen: 12-03-2019
Alle uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Telpunt : 030 | | | |
| Straatnaam : Oosteinde | | | BeginJaar : 2012 |
| Locatie : | | | periode van : 20 feb 2019 |
| Wijk : Geen | | | T/m : 12 mrt 2019 |
| Woonplaats : BERKHOUT | | | |
| Telpunt | 030 | 030 | 030 |
| Max. snelheid | 50 | 50 | 50 |
| Telnaam | 30-1903 | 30-1903 | 30-1903 |
| Apparaat | VT300 | VT300 | VT300 |
| IntSpec | CLS*SPD | CLS*SPD | CLS*SPD |
| Start | 26-02-19 [09:00] | 26-02-19 [09:00] | 26-02-19 [09:00] |
| Eind | 11-03-19 [23:00] | 11-03-19 [23:00] | 11-03-19 [23:00] |
| KanaalInfo | Klompemakerspad | Hulkerweg | |
| Kanaal | 1 | 2 | Totaal |
| | | | |
| Gemiddeld aantal voertuigen | | | |
| Zondag | 1502 | 1150 | 2653 |
| Maandag | 2145 | 1983 | 4128 |
| Dinsdag | 1676 | 1528 | 3205 |
| Woensdag | 2388 | 2217 | 4604 |
| Donderdag | 2321 | 2192 | 4513 |
| Vrijdag | 2264 | 2212 | 4476 |
| Zaterdag | 1850 | 1886 | 3736 |
| | | | |
| Gemiddelden | | | |
| Etmaal (weekdag) | 2021 | 1881 | 3902 |
| Werkdag | 2159 | 2027 | 4185 |
| Weekenddag | 1676 | 1518 | 3195 |
| 07-19 uur (werkdag) | 1687 | 1631 | 3318 |
| 19-23 uur (werkdag) | 362 | 304 | 666 |
| 23-07 uur (werkdag) | 110 | 92 | 201 |
| | | | |
| Voertuigcategorie | | | |
| Werkdagen gemiddelden | | | |
| Licht | 1143 | 1269 | 2412 |
| Middel | 161 | 158 | 320 |
| Zwaar | 20 | 23 | 43 |
| Tweewieler | 423 | 338 | 761 |
| Overig | 412 | 238 | 650 |
| | | | |
| 07-19 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 849 | 967 | 1816 |
| Middel | 126 | 125 | 251 |
| Zwaar | 18 | 20 | 38 |
| Tweewieler | 365 | 309 | 674 |

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Overig | 329 | 210 | 539 |
| | | | |
| 19-23 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 223 | 235 | 458 |
| Middel | 26 | 24 | 50 |
| Zwaar | 1 | 2 | 3 |
| Tweewieler | 46 | 20 | 66 |
| Overig | 66 | 22 | 88 |
| | | | |
| 23-07 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 70 | 68 | 138 |
| Middel | 9 | 9 | 18 |
| Zwaar | 2 | 1 | 2 |
| Tweewieler | 12 | 8 | 21 |
| Overig | 17 | 6 | 22 |
| | | | |
| Snelheidsklassen | | | |
| Gemiddeld werkdag aantal | | | |
| 0 - 10 km/h | 188 | 107 | 295 |
| 10 - 15 km/h | 175 | 112 | 286 |
| 15 - 20 km/h | 175 | 112 | 286 |
| 20 - 25 km/h | 90 | 114 | 204 |
| 25 - 30 km/h | 90 | 114 | 204 |
| 30 - 35 km/h | 51 | 55 | 106 |
| 35 - 40 km/h | 51 | 55 | 106 |
| 40 - 45 km/h | 249 | 265 | 514 |
| 45 - 50 km/h | 249 | 265 | 514 |
| 50 - 55 km/h | 321 | 315 | 636 |
| 55 - 60 km/h | 321 | 315 | 636 |
| 60 - 65 km/h | 86 | 85 | 172 |
| 65 - 70 km/h | 86 | 85 | 172 |
| 70 - 75 km/h | 11 | 10 | 21 |
| 75 - 80 km/h | 11 | 10 | 21 |
| 80 - 85 km/h | 2 | 2 | 4 |
| 85 - 90 km/h | 2 | 2 | 4 |
| 90 - 95 km/h | 1 | 0 | 1 |
| 95 - 100 km/h | 1 | 0 | 1 |
| 100 - 105 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 105 - 110 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 110 - 115 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 115 - 120 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 120 - 125 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 125 - 130 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 130 - 140 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 140 - 150 km/h | 0 | 0 | 0 |

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| 150 - 160 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 160 - 170 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 170 - 200 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 200 - 240 km/h | 0 | 0 | 0 |
| | | | |
| Snelheid werkdagen | | | |
| V15 | 14 km/h | 20 km/h | 16 km/h |
| gemiddelde snelheid | 46 km/h | 47 km/h | 47 km/h |
| V85 | 58 km/h | 59 km/h | 58 km/h |
| V90 | 60 km/h | 60 km/h | 60 km/h |
| % te hard rijders | 40 % | 43 % | 41 % |

Telpunt: 030 Locatie: Oosteinde, BERKHOUT
Type apparaat: VT300 Van: 7 jan 2020 t/m 21 jan 2020
Uitgesloten dagen: Begin- en Einddag
Alle uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Telpunt : 030 | | | |
| Straatnaam : Oosteinde | | | BeginJaar : 2012 |
| Locatie : Oosteinde 74 | | | periode van : 7 jan 2020 |
| Wijk : Geen | | | T/m : 21 jan 2020 |
| Woonplaats : BERKHOUT | | | |
| Telpunt | 030 | 030 | 030 |
| Max. snelheid | 50 | 50 | 50 |
| Telnaam | 30-2001 | 30-2001 | 30-2001 |
| Apparaat | VT300 | VT300 | VT300 |
| IntSpec | CLS*SPD | CLS*SPD | CLS*SPD |
| Start | 8-01-20 [00:00] | 8-01-20 [00:00] | 8-01-20 [00:00] |
| Eind | 20-01-20 [23:00] | 20-01-20 [23:00] | 20-01-20 [23:00] |
| KanaalInfo | Klompemakerspad | Hulkerweg | |
| Kanaal | 1 | 2 | Totaal |
| | | | |
| Gemiddeld aantal voertuigen | | | |
| Zondag | 1226 | 1206 | 2432 |
| Maandag | 2128 | 2032 | 4160 |
| Dinsdag | 2163 | 2099 | 4262 |
| Woensdag | 2096 | 2060 | 4156 |
| Donderdag | 2214 | 2188 | 4401 |
| Vrijdag | 2209 | 2193 | 4402 |
| Zaterdag | 1780 | 1685 | 3464 |
| | | | |
| Gemiddelden | | | |
| Etmaal (weekdag) | 1959 | 1910 | 3869 |
| Werkdag | 2162 | 2116 | 4278 |
| Weekenddag | 1503 | 1446 | 2948 |
| 07-19 uur (werkdag) | 1748 | 1757 | 3504 |
| 19-23 uur (werkdag) | 304 | 281 | 585 |
| 23-07 uur (werkdag) | 111 | 78 | 189 |
| | | | |
| Voertuigcategorie | | | |
| Werkdagen gemiddelden | | | |
| Licht | 1281 | 1319 | 2600 |
| Middel | 200 | 166 | 365 |
| Zwaar | 21 | 22 | 44 |
| Tweewieler | 418 | 390 | 809 |
| Overig | 241 | 219 | 460 |
| | | | |
| 07-19 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 979 | 1032 | 2012 |
| Middel | 162 | 140 | 302 |
| Zwaar | 20 | 20 | 41 |
| Tweewieler | 372 | 364 | 736 |

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Overig | 214 | 201 | 414 |
| | | | |
| 19-23 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 221 | 228 | 449 |
| Middel | 26 | 19 | 45 |
| Zwaar | 1 | 1 | 1 |
| Tweewieler | 35 | 19 | 55 |
| Overig | 21 | 14 | 35 |
| | | | |
| 23-07 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 81 | 59 | 140 |
| Middel | 11 | 7 | 18 |
| Zwaar | 0 | 1 | 1 |
| Tweewieler | 11 | 7 | 18 |
| Overig | 7 | 4 | 11 |
| | | | |
| Snelheidsklassen | | | |
| Gemiddeld werkdag aantal | | | |
| 0 - 10 km/h | 88 | 98 | 185 |
| 10 - 15 km/h | 177 | 140 | 317 |
| 15 - 20 km/h | 177 | 140 | 317 |
| 20 - 25 km/h | 105 | 116 | 220 |
| 25 - 30 km/h | 105 | 116 | 220 |
| 30 - 35 km/h | 65 | 67 | 132 |
| 35 - 40 km/h | 65 | 67 | 132 |
| 40 - 45 km/h | 308 | 321 | 629 |
| 45 - 50 km/h | 308 | 321 | 629 |
| 50 - 55 km/h | 305 | 299 | 604 |
| 55 - 60 km/h | 305 | 299 | 604 |
| 60 - 65 km/h | 67 | 59 | 126 |
| 65 - 70 km/h | 67 | 59 | 126 |
| 70 - 75 km/h | 8 | 6 | 14 |
| 75 - 80 km/h | 8 | 6 | 14 |
| 80 - 85 km/h | 1 | 1 | 2 |
| 85 - 90 km/h | 1 | 1 | 2 |
| 90 - 95 km/h | 0 | 0 | 1 |
| 95 - 100 km/h | 0 | 0 | 1 |
| 100 - 105 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 105 - 110 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 110 - 115 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 115 - 120 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 120 - 125 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 125 - 130 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 130 - 140 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 140 - 150 km/h | 0 | 0 | 0 |

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| 150 - 160 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 160 - 170 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 170 - 200 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 200 - 240 km/h | 0 | 0 | 0 |
| | | | |
| Snelheid werkdagen | | | |
| V15 | 18 km/h | 19 km/h | 18 km/h |
| gemiddelde snelheid | 46 km/h | 46 km/h | 46 km/h |
| V85 | 58 km/h | 57 km/h | 57 km/h |
| V90 | 59 km/h | 59 km/h | 59 km/h |
| % te hard rijders | 37 % | 36 % | 37 % |

Bijlage 2

Telpunt: 021 Locatie: Kerkebuurt, BERKHOUT
Type apparaat: VT300 Van: 3 okt 2018 t/m 16 okt 2018
Uitgesloten dagen: Begin- en Einddag
Alle uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Telpunt : 021 | | | |
| Straatnaam : Kerkebuurt | | | BeginJaar : 2011 |
| Locatie : | | | periode van : 3 okt 2018 |
| Wijk : Geen | | | T/m : 16 okt 2018 |
| Woonplaats : BERKHOUT | | | |
| Telpunt | 021 | 021 | 021 |
| Max. snelheid | 30 | 30 | 30 |
| Telnaam | 21-1810 | 21-1810 | 21-1810 |
| Apparaat | VT300 | VT300 | VT300 |
| IntSpec | CLS*SPD | CLS*SPD | CLS*SPD |
| Start | 4-10-18 [00:00] | 4-10-18 [00:00] | 4-10-18 [00:00] |
| Eind | 15-10-18 [23:00] | 15-10-18 [23:00] | 15-10-18 [23:00] |
| KanaalInfo | Slagterslaan | Teding van Berkhoutweg | |
| Kanaal | 1 | 2 | Totaal |
| | | | |
| Gemiddeld aantal voertuigen | | | |
| Zondag | 1432 | 1604 | 3036 |
| Maandag | 2342 | 2418 | 4760 |
| Dinsdag | 2461 | 2523 | 4984 |
| Woensdag | 2314 | 2559 | 4873 |
| Donderdag | 2464 | 2615 | 5080 |
| Vrijdag | 2462 | 2599 | 5061 |
| Zaterdag | 1985 | 2063 | 4048 |
| | | | |
| Gemiddelden | | | |
| Etmaal (weekdag) | 2179 | 2307 | 4486 |
| Werkdag | 2414 | 2543 | 4957 |
| Weekenddag | 1709 | 1833 | 3542 |
| 07-19 uur (werkdag) | 1951 | 2105 | 4056 |
| 19-23 uur (werkdag) | 302 | 298 | 601 |
| 23-07 uur (werkdag) | 160 | 140 | 301 |
| | | | |
| Voertuigcategorie | | | |
| Werkdagen gemiddelden | | | |
| Licht | 1223 | 1337 | 2560 |
| Middel | 196 | 237 | 434 |
| Zwaar | 37 | 41 | 78 |
| Tweewieler | 574 | 551 | 1126 |
| Overig | 383 | 377 | 760 |
| | | | |
| 07-19 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 937 | 1061 | 1998 |
| Middel | 144 | 193 | 337 |
| Zwaar | 34 | 37 | 71 |
| Tweewieler | 501 | 484 | 985 |

Telpunt: 021 Locatie: Kerkebuurt, BERKHOUT
Type apparaat: VT300 Van: 3 okt 2018 t/m 16 okt 2018
Uitgesloten dagen: Begin- en Einddag
Alle uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Overig | 336 | 329 | 665 |
| | | | |
| 19-23 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 188 | 191 | 380 |
| Middel | 24 | 25 | 49 |
| Zwaar | 1 | 1 | 3 |
| Tweewieler | 53 | 46 | 99 |
| Overig | 36 | 34 | 70 |
| | | | |
| 23-07 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 98 | 84 | 183 |
| Middel | 29 | 19 | 48 |
| Zwaar | 2 | 2 | 4 |
| Tweewieler | 21 | 21 | 42 |
| Overig | 10 | 14 | 24 |
| | | | |
| Snelheidsklassen | | | |
| Gemiddeld werkdag aantal | | | |
| 0 - 10 km/h | 190 | 186 | 376 |
| 10 - 15 km/h | 241 | 220 | 461 |
| 15 - 20 km/h | 241 | 220 | 461 |
| 20 - 25 km/h | 218 | 190 | 408 |
| 25 - 30 km/h | 218 | 190 | 408 |
| 30 - 35 km/h | 260 | 277 | 537 |
| 35 - 40 km/h | 260 | 277 | 537 |
| 40 - 45 km/h | 278 | 354 | 632 |
| 45 - 50 km/h | 278 | 354 | 632 |
| 50 - 55 km/h | 100 | 115 | 215 |
| 55 - 60 km/h | 100 | 115 | 215 |
| 60 - 65 km/h | 14 | 19 | 33 |
| 65 - 70 km/h | 14 | 19 | 33 |
| 70 - 75 km/h | 1 | 3 | 4 |
| 75 - 80 km/h | 1 | 3 | 4 |
| 80 - 85 km/h | 0 | 1 | 1 |
| 85 - 90 km/h | 0 | 1 | 1 |
| 90 - 95 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 95 - 100 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 100 - 105 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 105 - 110 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 110 - 115 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 115 - 120 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 120 - 125 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 125 - 130 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 130 - 140 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 140 - 150 km/h | 0 | 0 | 0 |

Telpunt: 021 Locatie: Kerkebuurt, BERKHOUT
Type apparaat: VT300 Van: 3 okt 2018 t/m 16 okt 2018
Uitgesloten dagen: Begin- en Einddag
Alle uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| 150 - 160 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 160 - 170 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 170 - 200 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 200 - 240 km/h | 0 | 0 | 0 |
| | | | |
| Snelheid werkdagen | | | |
| V15 | 14 km/h | 15 km/h | 14 km/h |
| gemiddelde snelheid | 33 km/h | 35 km/h | 34 km/h |
| V85 | 48 km/h | 49 km/h | 49 km/h |
| V90 | 50 km/h | 52 km/h | 51 km/h |
| % te hard rijders | 56 % | 62 % | 59 % |

Telpunt: 021 Locatie: Kerkebuurt, BERKHOUT
Type apparaat: VT300 Van: 23 okt 2019 t/m 12 nov 2019
Uitgesloten dagen: Begin- en Einddag
Uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Telpunt : 021 | | | |
| Straatnaam : Kerkebuurt | | | BeginJaar : 2011 |
| Locatie : | | | periode van : 23 okt 2019 |
| Wijk : Geen | | | T/m : 12 nov 2019 |
| Woonplaats : BERKHOUT | | | |
| Telpunt | 021 | 021 | 021 |
| Max. snelheid | 30 | 30 | 30 |
| Telnaam | 21-1911 | 21-1911 | 21-1911 |
| Apparaat | VT300 | VT300 | VT300 |
| IntSpec | CLS*SPD | CLS*SPD | CLS*SPD |
| Start | 29-10-19 [08:00] | 29-10-19 [08:00] | 29-10-19 [08:00] |
| Eind | 11-11-19 [23:00] | 11-11-19 [23:00] | 11-11-19 [23:00] |
| KanaalInfo | Slagterslaan | Teding van Berkhoutweg | |
| Kanaal | 1 | 2 | Totaal |
| | | | |
| Gemiddeld aantal voertuigen | | | |
| Zondag | 1296 | 1384 | 2680 |
| Maandag | 2222 | 2196 | 4418 |
| Dinsdag | 1714 | 1739 | 3453 |
| Woensdag | 2203 | 2258 | 4460 |
| Donderdag | 2320 | 2336 | 4656 |
| Vrijdag | 2272 | 2363 | 4634 |
| Zaterdag | 1674 | 1718 | 3393 |
| | | | |
| Gemiddelden | | | |
| Etmaal (weekdag) | 1957 | 1999 | 3956 |
| Werkdag | 2146 | 2178 | 4324 |
| Weekenddag | 1486 | 1551 | 3036 |
| 07-19 uur (werkdag) | 1714 | 1769 | 3482 |
| 19-23 uur (werkdag) | 333 | 311 | 643 |
| 23-07 uur (werkdag) | 100 | 99 | 199 |
| | | | |
| Voertuigcategorie | | | |
| Werkdagen gemiddelden | | | |
| Licht | 1207 | 1275 | 2482 |
| Middel | 180 | 200 | 380 |
| Zwaar | 33 | 31 | 64 |
| Tweewieler | 437 | 404 | 840 |
| Overig | 289 | 269 | 558 |
| | | | |
| 07-19 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 918 | 988 | 1906 |
| Middel | 142 | 162 | 304 |
| Zwaar | 30 | 28 | 59 |
| Tweewieler | 369 | 352 | 720 |

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Overig | 254 | 239 | 493 |
| | | | |
| 19-23 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 218 | 222 | 440 |
| Middel | 27 | 26 | 53 |
| Zwaar | 2 | 2 | 4 |
| Tweewieler | 58 | 38 | 96 |
| Overig | 28 | 23 | 50 |
| | | | |
| 23-07 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 70 | 65 | 135 |
| Middel | 11 | 12 | 23 |
| Zwaar | 1 | 1 | 2 |
| Tweewieler | 10 | 14 | 24 |
| Overig | 8 | 7 | 15 |
| | | | |
| Snelheidsklassen | | | |
| Gemiddeld werkdag aantal | | | |
| 0 - 10 km/h | 139 | 120 | 259 |
| 10 - 15 km/h | 172 | 169 | 341 |
| 15 - 20 km/h | 172 | 169 | 341 |
| 20 - 25 km/h | 224 | 153 | 376 |
| 25 - 30 km/h | 224 | 153 | 376 |
| 30 - 35 km/h | 318 | 296 | 615 |
| 35 - 40 km/h | 318 | 296 | 615 |
| 40 - 45 km/h | 226 | 316 | 542 |
| 45 - 50 km/h | 226 | 316 | 542 |
| 50 - 55 km/h | 54 | 82 | 136 |
| 55 - 60 km/h | 54 | 82 | 136 |
| 60 - 65 km/h | 8 | 12 | 20 |
| 65 - 70 km/h | 8 | 12 | 20 |
| 70 - 75 km/h | 1 | 1 | 2 |
| 75 - 80 km/h | 1 | 1 | 2 |
| 80 - 85 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 85 - 90 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 90 - 95 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 95 - 100 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 100 - 105 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 105 - 110 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 110 - 115 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 115 - 120 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 120 - 125 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 125 - 130 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 130 - 140 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 140 - 150 km/h | 0 | 0 | 0 |

Telpunt: 021 Locatie: Kerkebuurt, BERKHOUT
Type apparaat: VT300 Van: 23 okt 2019 t/m 12 nov 2019
Uitgesloten dagen: Begin- en Einddag
Uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| 150 - 160 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 160 - 170 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 170 - 200 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 200 - 240 km/h | 0 | 0 | 0 |
| | | | |
| Snelheid werkdagen | | | |
| V15 | 16 km/h | 17 km/h | 17 km/h |
| gemiddelde snelheid | 33 km/h | 37 km/h | 35 km/h |
| V85 | 46 km/h | 49 km/h | 48 km/h |
| V90 | 48 km/h | 50 km/h | 49 km/h |
| % te hard rijders | 60 % | 68 % | 64 % |

Telpunt: 021 Locatie: Kerkebuurt, BERKHOUT
Type apparaat: VT300 Van: 25 mei 2022 t/m 8 jun 2022
Uitgesloten dagen: 25-05, 8-06-2022
Uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Telpunt : 021 | | | |
| Straatnaam : Kerkebuurt | | | BeginJaar : 2011 |
| Locatie : Kerkebuurt | | | periode van : 25 mei 2022 |
| Wijk : Geen | | | T/m : 8 jun 2022 |
| Woonplaats : BERKHOUT | | | |
| Telpunt | 021 | 021 | 021 |
| Max. snelheid | 30 | 30 | 30 |
| Telnaam | 21-2206 | 21-2206 | 21-2206 |
| Apparaat | VT300 | VT300 | VT300 |
| IntSpec | CLS*SPD | CLS*SPD | CLS*SPD |
| Start | 26-05-22 [00:00] | 26-05-22 [00:00] | 26-05-22 [00:00] |
| Eind | 7-06-22 [23:00] | 7-06-22 [23:00] | 7-06-22 [23:00] |
| KanaalInfo | Slagterslaan | Teding van Berkhoutweg | |
| Kanaal | 1 | 2 | Totaal |
| | | | |
| Gemiddeld aantal voertuigen | | | |
| Zondag | 1010 | 1030 | 2040 |
| Maandag | 1434 | 1506 | 2940 |
| Dinsdag | 1866 | 1988 | 3854 |
| Woensdag | 1853 | 1966 | 3819 |
| Donderdag | 1657 | 1754 | 3410 |
| Vrijdag | 1800 | 1970 | 3770 |
| Zaterdag | 1344 | 1509 | 2853 |
| | | | |
| Gemiddelden | | | |
| Etmaal (weekdag) | 1544 | 1652 | 3197 |
| Werkdag | 1707 | 1822 | 3530 |
| Weekenddag | 1177 | 1269 | 2446 |
| 07-19 uur (werkdag) | 1389 | 1467 | 2856 |
| 19-23 uur (werkdag) | 167 | 174 | 341 |
| 23-07 uur (werkdag) | 151 | 182 | 333 |
| | | | |
| Voertuigcategorie | | | |
| Werkdagen gemiddelden | | | |
| Licht | 937 | 965 | 1902 |
| Middel | 141 | 228 | 369 |
| Zwaar | 18 | 40 | 58 |
| Tweewieler | 135 | 339 | 475 |
| Overig | 475 | 251 | 726 |
| | | | |
| 07-19 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 740 | 771 | 1511 |
| Middel | 111 | 188 | 299 |
| Zwaar | 16 | 33 | 50 |
| Tweewieler | 120 | 272 | 391 |

Telpunt: 021 Locatie: Kerkebuurt, BERKHOUT
Type apparaat: VT300 Van: 25 mei 2022 t/m 8 jun 2022
Uitgesloten dagen: 25-05, 8-06-2022
Uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Overig | 402 | 203 | 605 |
| | | | |
| 19-23 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 107 | 106 | 212 |
| Middel | 11 | 20 | 31 |
| Zwaar | 0 | 1 | 1 |
| Tweewieler | 9 | 26 | 35 |
| Overig | 41 | 21 | 62 |
| | | | |
| 23-07 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 91 | 88 | 179 |
| Middel | 19 | 20 | 39 |
| Zwaar | 2 | 5 | 7 |
| Tweewieler | 7 | 41 | 48 |
| Overig | 32 | 27 | 60 |
| | | | |
| Snelheidsklassen | | | |
| Gemiddeld werkdag aantal | | | |
| 0 - 10 km/h | 401 | 107 | 508 |
| 10 - 15 km/h | 29 | 113 | 142 |
| 15 - 20 km/h | 29 | 113 | 142 |
| 20 - 25 km/h | 109 | 161 | 270 |
| 25 - 30 km/h | 109 | 161 | 270 |
| 30 - 35 km/h | 186 | 185 | 371 |
| 35 - 40 km/h | 186 | 185 | 371 |
| 40 - 45 km/h | 236 | 262 | 498 |
| 45 - 50 km/h | 236 | 262 | 498 |
| 50 - 55 km/h | 80 | 115 | 194 |
| 55 - 60 km/h | 80 | 115 | 194 |
| 60 - 65 km/h | 12 | 19 | 31 |
| 65 - 70 km/h | 12 | 19 | 31 |
| 70 - 75 km/h | 1 | 2 | 3 |
| 75 - 80 km/h | 1 | 2 | 3 |
| 80 - 85 km/h | 0 | 0 | 1 |
| 85 - 90 km/h | 0 | 0 | 1 |
| 90 - 95 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 95 - 100 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 100 - 105 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 105 - 110 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 110 - 115 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 115 - 120 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 120 - 125 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 125 - 130 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 130 - 140 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 140 - 150 km/h | 0 | 0 | 0 |

Telpunt: 021 Locatie: Kerkebuurt, BERKHOUT
Type apparaat: VT300 Van: 25 mei 2022 t/m 8 jun 2022
Uitgesloten dagen: 25-05, 8-06-2022
Uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| 150 - 160 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 160 - 170 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 170 - 200 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 200 - 240 km/h | 0 | 0 | 0 |
| | | | |
| Snelheid werkdagen | | | |
| V15 | 7 km/h | 18 km/h | 12 km/h |
| gemiddelde snelheid | 36 km/h | 38 km/h | 37 km/h |
| V85 | 49 km/h | 51 km/h | 50 km/h |
| V90 | 52 km/h | 55 km/h | 54 km/h |
| % te hard rijders | 62 % | 66 % | 64 % |

Bijlage 3

Telpunt: 043 Locatie: Westeinde, BERKHOUT
Type apparaat: VT300 Van: 14 mrt 2018 t/m 27 mrt 2018
Uitgesloten dagen: Begin- en Einddag
Alle uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Telpunt : 043 | | | |
| Straatnaam : Westeinde | | | BeginJaar : 2013 |
| Locatie : | | | periode van : 14 mrt 2018 |
| Wijk : Geen | | | T/m : 27 mrt 2018 |
| Woonplaats : BERKHOUT | | | |
| Telpunt | 043 | 043 | 043 |
| Max. snelheid | 50 | 50 | 50 |
| Telnaam | 43-1803 | 43-1803 | 43-1803 |
| Apparaat | VT300 | VT300 | VT300 |
| IntSpec | CLS*SPD | CLS*SPD | CLS*SPD |
| Start | 15-03-18 [09:00] | 15-03-18 [09:00] | 15-03-18 [09:00] |
| Eind | 26-03-18 [23:00] | 26-03-18 [23:00] | 26-03-18 [23:00] |
| KanaalInfo | N507 | Teding van Berkhoutweg | |
| Kanaal | 1 | 2 | Totaal |
| | | | |
| Gemiddeld aantal voertuigen | | | |
| Zondag | 952 | 906 | 1858 |
| Maandag | 1606 | 1506 | 3112 |
| Dinsdag | 1765 | 1623 | 3388 |
| Woensdag | 1658 | 1630 | 3288 |
| Donderdag | 1327 | 1438 | 2766 |
| Vrijdag | 1699 | 1570 | 3269 |
| Zaterdag | 1198 | 1126 | 2324 |
| | | | |
| Gemiddelden | | | |
| Etmaal (weekdag) | 1416 | 1362 | 2778 |
| Werkdag | 1586 | 1535 | 3121 |
| Weekenddag | 1075 | 1016 | 2091 |
| 07-19 uur (werkdag) | 1294 | 1256 | 2550 |
| 19-23 uur (werkdag) | 222 | 196 | 418 |
| 23-07 uur (werkdag) | 70 | 82 | 152 |
| | | | |
| Voertuigcategorie | | | |
| Werkdagen gemiddelden | | | |
| Licht | 958 | 896 | 1854 |
| Middel | 158 | 130 | 288 |
| Zwaar | 20 | 20 | 40 |
| Tweewieler | 262 | 294 | 556 |
| Overig | 188 | 194 | 382 |
| | | | |
| 07-19 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 737 | 691 | 1428 |
| Middel | 129 | 103 | 232 |
| Zwaar | 17 | 19 | 36 |
| Tweewieler | 240 | 269 | 509 |

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Overig | 171 | 174 | 346 |
| | | | |
| 19-23 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 171 | 146 | 317 |
| Middel | 22 | 18 | 40 |
| Zwaar | 1 | 1 | 2 |
| Tweewieler | 15 | 18 | 33 |
| Overig | 13 | 14 | 27 |
| | | | |
| 23-07 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 50 | 59 | 110 |
| Middel | 8 | 9 | 17 |
| Zwaar | 1 | 0 | 2 |
| Tweewieler | 7 | 8 | 15 |
| Overig | 3 | 6 | 9 |
| | | | |
| Snelheidsklassen | | | |
| Gemiddeld werkdag aantal | | | |
| 0 - 10 km/h | 76 | 67 | 143 |
| 10 - 15 km/h | 103 | 103 | 206 |
| 15 - 20 km/h | 103 | 103 | 206 |
| 20 - 25 km/h | 80 | 96 | 176 |
| 25 - 30 km/h | 80 | 96 | 176 |
| 30 - 35 km/h | 40 | 40 | 81 |
| 35 - 40 km/h | 40 | 40 | 81 |
| 40 - 45 km/h | 160 | 179 | 339 |
| 45 - 50 km/h | 160 | 179 | 339 |
| 50 - 55 km/h | 278 | 239 | 516 |
| 55 - 60 km/h | 278 | 239 | 516 |
| 60 - 65 km/h | 80 | 66 | 146 |
| 65 - 70 km/h | 80 | 66 | 146 |
| 70 - 75 km/h | 11 | 9 | 20 |
| 75 - 80 km/h | 11 | 9 | 20 |
| 80 - 85 km/h | 2 | 2 | 4 |
| 85 - 90 km/h | 2 | 2 | 4 |
| 90 - 95 km/h | 1 | 0 | 1 |
| 95 - 100 km/h | 1 | 0 | 1 |
| 100 - 105 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 105 - 110 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 110 - 115 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 115 - 120 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 120 - 125 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 125 - 130 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 130 - 140 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 140 - 150 km/h | 0 | 0 | 0 |

Telpunt: 043 Locatie: Westeinde, BERKHOUT
Type apparaat: VT300 Van: 14 mrt 2018 t/m 27 mrt 2018
Uitgesloten dagen: Begin- en Einddag
Alle uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| 150 - 160 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 160 - 170 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 170 - 200 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 200 - 240 km/h | 0 | 0 | 0 |
| | | | |
| Snelheid werkdagen | | | |
| V15 | 19 km/h | 19 km/h | 19 km/h |
| gemiddelde snelheid | 49 km/h | 47 km/h | 48 km/h |
| V85 | 59 km/h | 59 km/h | 59 km/h |
| V90 | 62 km/h | 61 km/h | 62 km/h |
| % te hard rijders | 48 % | 43 % | 45 % |

Telpunt: 043 Locatie: Westeinde, BERKHOUT
Type apparaat: VT300 Van: 9 apr 2019 t/m 30 apr 2019
Uitgesloten dagen: Begin- en Einddag
Alle uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Telpunt : 043 | | | |
| Straatnaam : Westeinde | | | BeginJaar : 2013 |
| Locatie : | | | periode van : 9 apr 2019 |
| Wijk : Geen | | | T/m : 30 apr 2019 |
| Woonplaats : BERKHOUT | | | |
| Telpunt | 043 | 043 | 043 |
| Max. snelheid | 50 | 50 | 50 |
| Telnaam | 43-1905 | 43-1905 | 43-1905 |
| Apparaat | VT300 | VT300 | VT300 |
| IntSpec | CLS*SPD | CLS*SPD | CLS*SPD |
| Start | 10-04-19 [00:00] | 10-04-19 [00:00] | 10-04-19 [00:00] |
| Eind | 25-04-19 [14:00] | 26-04-19 [14:00] | 26-04-19 [14:00] |
| KanaalInfo | N194 | Teding van Berkhoutweg | |
| Kanaal | 1 | 2 | Totaal |
| | | | |
| Gemiddeld aantal voertuigen | | | |
| Zondag | 1110 | 912 | 2022 |
| Maandag | 1329 | 1208 | 2536 |
| Dinsdag | 1006 | 936 | 1942 |
| Woensdag | 1047 | 988 | 2036 |
| Donderdag | 1114 | 1558 | 2153 |
| Vrijdag | 1478 | 936 | 1922 |
| Zaterdag | 1193 | 1214 | 2406 |
| | | | |
| Gemiddelden | | | |
| Etmaal (weekdag) | 1170 | 1089 | 2126 |
| Werkdag | 1176 | 1098 | 2099 |
| Weekenddag | 1152 | 1063 | 2214 |
| 07-19 uur (werkdag) | 966 | 872 | 1697 |
| 19-23 uur (werkdag) | 132 | 129 | 241 |
| 23-07 uur (werkdag) | 78 | 97 | 162 |
| | | | |
| Voertuigcategorie | | | |
| Werkdagen gemiddelden | | | |
| Licht | 637 | 622 | 1163 |
| Middel | 120 | 112 | 214 |
| Zwaar | 21 | 18 | 36 |
| Tweewieler | 255 | 219 | 438 |
| Overig | 144 | 126 | 249 |
| | | | |
| 07-19 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 505 | 475 | 905 |
| Middel | 97 | 84 | 168 |
| Zwaar | 19 | 16 | 32 |
| Tweewieler | 222 | 190 | 381 |

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Overig | 123 | 106 | 212 |
| | | | |
| 19-23 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 87 | 84 | 158 |
| Middel | 14 | 13 | 25 |
| Zwaar | 1 | 1 | 1 |
| Tweewieler | 17 | 19 | 33 |
| Overig | 13 | 12 | 23 |
| | | | |
| 23-07 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 45 | 63 | 100 |
| Middel | 8 | 15 | 21 |
| Zwaar | 1 | 1 | 2 |
| Tweewieler | 16 | 10 | 24 |
| Overig | 8 | 8 | 15 |
| | | | |
| Snelheidsklassen | | | |
| Gemiddeld werkdag aantal | | | |
| 0 - 10 km/h | 37 | 37 | 68 |
| 10 - 15 km/h | 92 | 45 | 126 |
| 15 - 20 km/h | 92 | 45 | 126 |
| 20 - 25 km/h | 78 | 93 | 158 |
| 25 - 30 km/h | 78 | 93 | 158 |
| 30 - 35 km/h | 36 | 39 | 68 |
| 35 - 40 km/h | 36 | 39 | 68 |
| 40 - 45 km/h | 130 | 123 | 234 |
| 45 - 50 km/h | 130 | 123 | 234 |
| 50 - 55 km/h | 172 | 171 | 317 |
| 55 - 60 km/h | 172 | 171 | 317 |
| 60 - 65 km/h | 53 | 50 | 95 |
| 65 - 70 km/h | 53 | 50 | 95 |
| 70 - 75 km/h | 7 | 7 | 13 |
| 75 - 80 km/h | 7 | 7 | 13 |
| 80 - 85 km/h | 1 | 2 | 3 |
| 85 - 90 km/h | 1 | 2 | 3 |
| 90 - 95 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 95 - 100 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 100 - 105 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 105 - 110 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 110 - 115 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 115 - 120 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 120 - 125 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 125 - 130 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 130 - 140 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 140 - 150 km/h | 0 | 0 | 0 |

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| 150 - 160 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 160 - 170 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 170 - 200 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 200 - 240 km/h | 0 | 0 | 0 |
| | | | |
| Snelheid werkdagen | | | |
| V15 | 18 km/h | 22 km/h | 20 km/h |
| gemiddelde snelheid | 45 km/h | 46 km/h | 46 km/h |
| V85 | 58 km/h | 59 km/h | 59 km/h |
| V90 | 61 km/h | 61 km/h | 61 km/h |
| % te hard rijders | 40 % | 41 % | 40 % |

Telpunt: 043 Locatie: Westeinde, BERKHOUT
Type apparaat: VT300 Van: 10 mrt 2020 t/m 25 mrt 2020
Uitgesloten dagen: Begin- en Einddag
Alle uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Telpunt : 043 | | | |
| Straatnaam : Westeinde | | | BeginJaar : 2013 |
| Locatie : Westeinde Heddes | | | periode van : 10 mrt 2020 |
| Wijk : Geen | | | T/m : 25 mrt 2020 |
| Woonplaats : BERKHOUT | | | |
| Telpunt | 043 | 043 | 043 |
| Max. snelheid | 50 | 50 | 50 |
| Telnaam | 43-2012 | 43-2012 | 43-2012 |
| Apparaat | VT300 | VT300 | VT300 |
| IntSpec | CLS*SPD | CLS*SPD | CLS*SPD |
| Start | 11-03-20 [00:00] | 11-03-20 [00:00] | 11-03-20 [00:00] |
| Eind | 24-03-20 [09:00] | 24-03-20 [09:00] | 24-03-20 [09:00] |
| KanaalInfo | N194 | Teding van Berkhoutweg | |
| Kanaal | 1 | 2 | Totaal |
| | | | |
| Gemiddeld aantal voertuigen | | | |
| Zondag | 666 | 648 | 1314 |
| Maandag | 1070 | 1017 | 2087 |
| Dinsdag | 628 | 584 | 1211 |
| Woensdag | 1294 | 1276 | 2570 |
| Donderdag | 1175 | 1149 | 2324 |
| Vrijdag | 1166 | 1138 | 2304 |
| Zaterdag | 944 | 913 | 1858 |
| | | | |
| Gemiddelden | | | |
| Etmaal (weekdag) | 992 | 961 | 1952 |
| Werkdag | 1066 | 1033 | 2099 |
| Weekenddag | 806 | 780 | 1586 |
| 07-19 uur (werkdag) | 912 | 857 | 1769 |
| 19-23 uur (werkdag) | 106 | 131 | 237 |
| 23-07 uur (werkdag) | 48 | 45 | 93 |
| | | | |
| Voertuigcategorie | | | |
| Werkdagen gemiddelden | | | |
| Licht | 593 | 579 | 1171 |
| Middel | 196 | 173 | 369 |
| Zwaar | 38 | 38 | 75 |
| Tweewieler | 140 | 136 | 275 |
| Overig | 101 | 108 | 208 |
| | | | |
| 07-19 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 492 | 460 | 952 |
| Middel | 176 | 150 | 326 |
| Zwaar | 31 | 33 | 64 |
| Tweewieler | 128 | 118 | 246 |

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Overig | 86 | 96 | 182 |
| | | | |
| 19-23 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 71 | 90 | 161 |
| Middel | 12 | 15 | 27 |
| Zwaar | 3 | 2 | 5 |
| Tweewieler | 10 | 13 | 23 |
| Overig | 10 | 10 | 20 |
| | | | |
| 23-07 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 30 | 29 | 58 |
| Middel | 8 | 8 | 16 |
| Zwaar | 3 | 2 | 6 |
| Tweewieler | 2 | 4 | 7 |
| Overig | 5 | 2 | 6 |
| | | | |
| Snelheidsklassen | | | |
| Gemiddeld werkdag aantal | | | |
| 0 - 10 km/h | 50 | 54 | 104 |
| 10 - 15 km/h | 34 | 41 | 75 |
| 15 - 20 km/h | 34 | 41 | 75 |
| 20 - 25 km/h | 54 | 46 | 100 |
| 25 - 30 km/h | 54 | 46 | 100 |
| 30 - 35 km/h | 22 | 21 | 43 |
| 35 - 40 km/h | 22 | 21 | 43 |
| 40 - 45 km/h | 74 | 100 | 174 |
| 45 - 50 km/h | 74 | 100 | 174 |
| 50 - 55 km/h | 174 | 174 | 348 |
| 55 - 60 km/h | 174 | 174 | 348 |
| 60 - 65 km/h | 124 | 89 | 213 |
| 65 - 70 km/h | 124 | 89 | 213 |
| 70 - 75 km/h | 22 | 15 | 36 |
| 75 - 80 km/h | 22 | 15 | 36 |
| 80 - 85 km/h | 5 | 2 | 7 |
| 85 - 90 km/h | 5 | 2 | 7 |
| 90 - 95 km/h | 1 | 1 | 2 |
| 95 - 100 km/h | 1 | 1 | 2 |
| 100 - 105 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 105 - 110 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 110 - 115 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 115 - 120 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 120 - 125 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 125 - 130 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 130 - 140 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 140 - 150 km/h | 0 | 0 | 0 |

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| 150 - 160 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 160 - 170 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 170 - 200 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 200 - 240 km/h | 0 | 0 | 0 |
| | | | |
| Snelheid werkdagen | | | |
| V15 | 24 km/h | 22 km/h | 23 km/h |
| gemiddelde snelheid | 53 km/h | 51 km/h | 52 km/h |
| V85 | 66 km/h | 63 km/h | 65 km/h |
| V90 | 68 km/h | 66 km/h | 67 km/h |
| % te hard rijders | 61 % | 55 % | 58 % |

Bijlage 4

Telpunt: 034 Locatie: Slagterslaan, BERKHOUT
Type apparaat: VT300 Van: 25 mei 2022 t/m 8 jun 2022
Uitgesloten dagen: Begin- en Einddag
Alle uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Telpunt : 034 | | | |
| Straatnaam : Slagterslaan | | | BeginJaar : 2013 |
| Locatie : Slagterslaan thv 6 | | | periode van : 25 mei 2022 |
| Wijk : Geen | | | T/m : 8 jun 2022 |
| Woonplaats : BERKHOUT | | | |
| Telpunt | 034 | 034 | 034 |
| Max. snelheid | 50 | 50 | 50 |
| Telnaam | 34-2206 | 34-2206 | 34-2206 |
| Apparaat | VT300 | VT300 | VT300 |
| IntSpec | CLS*SPD | CLS*SPD | CLS*SPD |
| Start | 26-05-22 [00:00] | 26-05-22 [00:00] | 26-05-22 [00:00] |
| Eind | 7-06-22 [23:00] | 7-06-22 [23:00] | 7-06-22 [23:00] |
| KanaalInfo | Oosteinde | Reindert Visserstraat | |
| Kanaal | 1 | 2 | Totaal |
| | | | |
| Gemiddeld aantal voertuigen | | | |
| Zondag | 726 | 696 | 1422 |
| Maandag | 900 | 876 | 1776 |
| Dinsdag | 1198 | 1142 | 2340 |
| Woensdag | 1118 | 1074 | 2192 |
| Donderdag | 1022 | 984 | 2006 |
| Vrijdag | 1172 | 1091 | 2264 |
| Zaterdag | 974 | 941 | 1915 |
| | | | |
| Gemiddelden | | | |
| Etmaal (weekdag) | 1008 | 964 | 1972 |
| Werkdag | 1078 | 1029 | 2107 |
| Weekenddag | 850 | 818 | 1668 |
| 07-19 uur (werkdag) | 873 | 830 | 1703 |
| 19-23 uur (werkdag) | 160 | 132 | 292 |
| 23-07 uur (werkdag) | 45 | 68 | 113 |
| | | | |
| Voertuigcategorie | | | |
| Werkdagen gemiddelden | | | |
| Licht | 650 | 641 | 1291 |
| Middel | 146 | 114 | 259 |
| Zwaar | 14 | 15 | 30 |
| Tweewieler | 101 | 114 | 216 |
| Overig | 167 | 144 | 311 |
| | | | |
| 07-19 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 516 | 510 | 1026 |
| Middel | 123 | 91 | 213 |
| Zwaar | 12 | 14 | 26 |
| Tweewieler | 81 | 96 | 177 |

Telpunt: 034 Locatie: Slagterslaan, BERKHOUT
Type apparaat: VT300 Van: 25 mei 2022 t/m 8 jun 2022
Uitgesloten dagen: Begin- en Einddag
Alle uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Overig | 141 | 120 | 261 |
| | | | |
| 19-23 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 104 | 86 | 191 |
| Middel | 19 | 13 | 32 |
| Zwaar | 1 | 1 | 2 |
| Tweewieler | 15 | 14 | 30 |
| Overig | 20 | 18 | 38 |
| | | | |
| 23-07 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 30 | 45 | 75 |
| Middel | 4 | 11 | 15 |
| Zwaar | 1 | 1 | 2 |
| Tweewieler | 4 | 4 | 9 |
| Overig | 6 | 7 | 13 |
| | | | |
| Snelheidsklassen | | | |
| Gemiddeld werkdag aantal | | | |
| 0 - 10 km/h | 57 | 60 | 117 |
| 10 - 15 km/h | 51 | 42 | 93 |
| 15 - 20 km/h | 51 | 42 | 93 |
| 20 - 25 km/h | 73 | 58 | 130 |
| 25 - 30 km/h | 73 | 58 | 130 |
| 30 - 35 km/h | 96 | 78 | 175 |
| 35 - 40 km/h | 96 | 78 | 175 |
| 40 - 45 km/h | 193 | 194 | 387 |
| 45 - 50 km/h | 193 | 194 | 387 |
| 50 - 55 km/h | 85 | 96 | 181 |
| 55 - 60 km/h | 85 | 96 | 181 |
| 60 - 65 km/h | 11 | 15 | 26 |
| 65 - 70 km/h | 11 | 15 | 26 |
| 70 - 75 km/h | 1 | 1 | 3 |
| 75 - 80 km/h | 1 | 1 | 3 |
| 80 - 85 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 85 - 90 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 90 - 95 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 95 - 100 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 100 - 105 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 105 - 110 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 110 - 115 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 115 - 120 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 120 - 125 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 125 - 130 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 130 - 140 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 140 - 150 km/h | 0 | 0 | 0 |

Telpunt: 034 Locatie: Slagterslaan, BERKHOUT
Type apparaat: VT300 Van: 25 mei 2022 t/m 8 jun 2022
Uitgesloten dagen: Begin- en Einddag
Alle uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| 150 - 160 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 160 - 170 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 170 - 200 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 200 - 240 km/h | 0 | 0 | 0 |
| | | | |
| Snelheid werkdagen | | | |
| V15 | 21 km/h | 21 km/h | 21 km/h |
| gemiddelde snelheid | 42 km/h | 43 km/h | 42 km/h |
| V85 | 53 km/h | 54 km/h | 53 km/h |
| V90 | 56 km/h | 56 km/h | 56 km/h |
| % te hard rijders | 19 % | 23 % | 21 % |

Telpunt: 034 Locatie: Slagterslaan, BERKHOUT
Type apparaat: VT300 Van: 4 feb 2020 t/m 21 feb 2020
Uitgesloten dagen: Begin- en Einddag
Alle uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Telpunt : 034 | | | |
| Straatnaam : Slagterslaan | | | BeginJaar : 2013 |
| Locatie : Slagterslaan Berkhout | | | periode van : 4 feb 2020 |
| Wijk : Geen | | | T/m : 21 feb 2020 |
| Woonplaats : BERKHOUT | | | |
| Telpunt | 034 | 034 | 034 |
| Max. snelheid | 50 | 50 | 50 |
| Telnaam | 34-2002 | 34-2002 | 34-2002 |
| Apparaat | VT300 | VT300 | VT300 |
| IntSpec | CLS*SPD | CLS*SPD | CLS*SPD |
| Start | 5-02-20 [00:00] | 5-02-20 [00:00] | 5-02-20 [00:00] |
| Eind | 20-02-20 [16:00] | 18-02-20 [09:00] | 20-02-20 [16:00] |
| KanaalInfo | Oosteinde | Reindert Visserstraat | |
| Kanaal | 1 | 2 | Totaal |
| | | | |
| Gemiddeld aantal voertuigen | | | |
| Zondag | 567 | 522 | 1089 |
| Maandag | 1070 | 988 | 2058 |
| Dinsdag | 634 | 688 | 1322 |
| Woensdag | 1232 | 1138 | 2370 |
| Donderdag | 787 | 1116 | 1532 |
| Vrijdag | 1238 | 1150 | 2388 |
| Zaterdag | 998 | 940 | 1938 |
| | | | |
| Gemiddelden | | | |
| Etmaal (weekdag) | 923 | 935 | 1795 |
| Werkdag | 974 | 1016 | 1897 |
| Weekenddag | 782 | 731 | 1514 |
| 07-19 uur (werkdag) | 774 | 829 | 1528 |
| 19-23 uur (werkdag) | 157 | 132 | 277 |
| 23-07 uur (werkdag) | 43 | 54 | 92 |
| | | | |
| Voertuigcategorie | | | |
| Werkdagen gemiddelden | | | |
| Licht | 649 | 746 | 1327 |
| Middel | 68 | 83 | 144 |
| Zwaar | 14 | 16 | 28 |
| Tweewieler | 104 | 110 | 204 |
| Overig | 139 | 61 | 195 |
| | | | |
| 07-19 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 494 | 596 | 1036 |
| Middel | 57 | 69 | 121 |
| Zwaar | 13 | 14 | 26 |
| Tweewieler | 89 | 95 | 175 |

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Overig | 121 | 54 | 171 |
| | | | |
| 19-23 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 120 | 106 | 216 |
| Middel | 8 | 9 | 16 |
| Zwaar | 1 | 1 | 1 |
| Tweewieler | 12 | 12 | 23 |
| Overig | 16 | 6 | 21 |
| | | | |
| 23-07 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 35 | 44 | 75 |
| Middel | 3 | 5 | 7 |
| Zwaar | 0 | 1 | 1 |
| Tweewieler | 3 | 4 | 6 |
| Overig | 2 | 2 | 3 |
| | | | |
| Snelheidsklassen | | | |
| Gemiddeld werkdag aantal | | | |
| 0 - 10 km/h | 73 | 32 | 102 |
| 10 - 15 km/h | 52 | 44 | 93 |
| 15 - 20 km/h | 52 | 44 | 93 |
| 20 - 25 km/h | 86 | 81 | 160 |
| 25 - 30 km/h | 86 | 81 | 160 |
| 30 - 35 km/h | 158 | 153 | 297 |
| 35 - 40 km/h | 158 | 153 | 297 |
| 40 - 45 km/h | 122 | 159 | 267 |
| 45 - 50 km/h | 122 | 159 | 267 |
| 50 - 55 km/h | 29 | 48 | 72 |
| 55 - 60 km/h | 29 | 48 | 72 |
| 60 - 65 km/h | 2 | 7 | 9 |
| 65 - 70 km/h | 2 | 7 | 9 |
| 70 - 75 km/h | 0 | 0 | 1 |
| 75 - 80 km/h | 0 | 0 | 1 |
| 80 - 85 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 85 - 90 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 90 - 95 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 95 - 100 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 100 - 105 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 105 - 110 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 110 - 115 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 115 - 120 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 120 - 125 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 125 - 130 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 130 - 140 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 140 - 150 km/h | 0 | 0 | 0 |

Telpunt: 034 Locatie: Slagterslaan, BERKHOUT
Type apparaat: VT300 Van: 4 feb 2020 t/m 21 feb 2020
Uitgesloten dagen: Begin- en Einddag
Alle uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| 150 - 160 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 160 - 170 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 170 - 200 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 200 - 240 km/h | 0 | 0 | 0 |
| | | | |
| Snelheid werkdagen | | | |
| V15 | 19 km/h | 23 km/h | 21 km/h |
| gemiddelde snelheid | 35 km/h | 38 km/h | 36 km/h |
| V85 | 47 km/h | 49 km/h | 48 km/h |
| V90 | 49 km/h | 51 km/h | 50 km/h |
| % te hard rijders | 7 % | 11 % | 9 % |

Telpunt: 034 Locatie: Slagterslaan, BERKHOUT
Type apparaat: VT300 Van: 25 mei 2022 t/m 8 jun 2022
Uitgesloten dagen: Begin- en Einddag
Alle uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Telpunt : 034 | | | |
| Straatnaam : Slagterslaan | | | BeginJaar : 2013 |
| Locatie : Slagterslaan thv 6 | | | periode van : 25 mei 2022 |
| Wijk : Geen | | | T/m : 8 jun 2022 |
| Woonplaats : BERKHOUT | | | |
| Telpunt | 034 | 034 | 034 |
| Max. snelheid | 50 | 50 | 50 |
| Telnaam | 34-2206 | 34-2206 | 34-2206 |
| Apparaat | VT300 | VT300 | VT300 |
| IntSpec | CLS*SPD | CLS*SPD | CLS*SPD |
| Start | 26-05-22 [00:00] | 26-05-22 [00:00] | 26-05-22 [00:00] |
| Eind | 7-06-22 [23:00] | 7-06-22 [23:00] | 7-06-22 [23:00] |
| KanaalInfo | Oosteinde | Reindert Visserstraat | |
| Kanaal | 1 | 2 | Totaal |
| | | | |
| Gemiddeld aantal voertuigen | | | |
| Zondag | 726 | 696 | 1422 |
| Maandag | 900 | 876 | 1776 |
| Dinsdag | 1198 | 1142 | 2340 |
| Woensdag | 1118 | 1074 | 2192 |
| Donderdag | 1022 | 984 | 2006 |
| Vrijdag | 1172 | 1091 | 2264 |
| Zaterdag | 974 | 941 | 1915 |
| | | | |
| Gemiddelden | | | |
| Etmaal (weekdag) | 1008 | 964 | 1972 |
| Werkdag | 1078 | 1029 | 2107 |
| Weekenddag | 850 | 818 | 1668 |
| 07-19 uur (werkdag) | 873 | 830 | 1703 |
| 19-23 uur (werkdag) | 160 | 132 | 292 |
| 23-07 uur (werkdag) | 45 | 68 | 113 |
| | | | |
| Voertuigcategorie | | | |
| Werkdagen gemiddelden | | | |
| Licht | 650 | 641 | 1291 |
| Middel | 146 | 114 | 259 |
| Zwaar | 14 | 15 | 30 |
| Tweewieler | 101 | 114 | 216 |
| Overig | 167 | 144 | 311 |
| | | | |
| 07-19 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 516 | 510 | 1026 |
| Middel | 123 | 91 | 213 |
| Zwaar | 12 | 14 | 26 |
| Tweewieler | 81 | 96 | 177 |

Telpunt: 034 Locatie: Slagterslaan, BERKHOUT
Type apparaat: VT300 Van: 25 mei 2022 t/m 8 jun 2022
Uitgesloten dagen: Begin- en Einddag
Alle uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Overig | 141 | 120 | 261 |
| | | | |
| 19-23 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 104 | 86 | 191 |
| Middel | 19 | 13 | 32 |
| Zwaar | 1 | 1 | 2 |
| Tweewieler | 15 | 14 | 30 |
| Overig | 20 | 18 | 38 |
| | | | |
| 23-07 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 30 | 45 | 75 |
| Middel | 4 | 11 | 15 |
| Zwaar | 1 | 1 | 2 |
| Tweewieler | 4 | 4 | 9 |
| Overig | 6 | 7 | 13 |
| | | | |
| Snelheidsklassen | | | |
| Gemiddeld werkdag aantal | | | |
| 0 - 10 km/h | 57 | 60 | 117 |
| 10 - 15 km/h | 51 | 42 | 93 |
| 15 - 20 km/h | 51 | 42 | 93 |
| 20 - 25 km/h | 73 | 58 | 130 |
| 25 - 30 km/h | 73 | 58 | 130 |
| 30 - 35 km/h | 96 | 78 | 175 |
| 35 - 40 km/h | 96 | 78 | 175 |
| 40 - 45 km/h | 193 | 194 | 387 |
| 45 - 50 km/h | 193 | 194 | 387 |
| 50 - 55 km/h | 85 | 96 | 181 |
| 55 - 60 km/h | 85 | 96 | 181 |
| 60 - 65 km/h | 11 | 15 | 26 |
| 65 - 70 km/h | 11 | 15 | 26 |
| 70 - 75 km/h | 1 | 1 | 3 |
| 75 - 80 km/h | 1 | 1 | 3 |
| 80 - 85 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 85 - 90 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 90 - 95 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 95 - 100 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 100 - 105 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 105 - 110 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 110 - 115 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 115 - 120 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 120 - 125 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 125 - 130 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 130 - 140 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 140 - 150 km/h | 0 | 0 | 0 |

Telpunt: 034 Locatie: Slagterslaan, BERKHOUT
Type apparaat: VT300 Van: 25 mei 2022 t/m 8 jun 2022
Uitgesloten dagen: Begin- en Einddag
Alle uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| 150 - 160 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 160 - 170 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 170 - 200 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 200 - 240 km/h | 0 | 0 | 0 |
| | | | |
| Snelheid werkdagen | | | |
| V15 | 21 km/h | 21 km/h | 21 km/h |
| gemiddelde snelheid | 42 km/h | 43 km/h | 42 km/h |
| V85 | 53 km/h | 54 km/h | 53 km/h |
| V90 | 56 km/h | 56 km/h | 56 km/h |
| % te hard rijders | 19 % | 23 % | 21 % |

Bijlage 5

## Info

| Telpunt | |
|---|---|
| Weg | Teding van Berkhoutweg |
| Wegvak | Tussen L Tijsweg en Westeinde |
| Telpuntnummer | 217 |
| Plaats | Berkhout |
| Gemeente | Koggenland |

| Meting | |
|---|---|
| Meetperiode | 09-11-2015 t/m 03-12-2015 |
| Classificatie | Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties |
| L | Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 meter) |
| M | Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 meter) |
| Z | Zwaar verkeer (3 of meer assen) |
| Rijrichting 1 | Ri. Noord (Westeinde) |
| Rijrichting 2 | Ri. Zuid (L Tijsweg) |
| Meetmethode | Telslangen (Metrocount) |
| In opdracht van | HHNK |
| Uitgevoerd door | Grontmij |

BASEC

# Intensiteiten

## Intensiteiten

| | Doorsnede | | | | Ri. Noord | | Ri. Zuid | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Werkdag | | Weekdag | | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| Etmaal (0-24u) | 747 | 100.0% | 664 | 100.0% | 406 | 361 | 341 | 303 |
| Dag (7-19u) | 646 | 86.4% | 575 | 86.6% | 354 | 316 | 291 | 259 |
| Avond (19-23u) | 66 | 8.8% | 58 | 8.7% | 37 | 32 | 29 | 26 |
| Nacht (23-7u) | 36 | 4.8% | 31 | 4.7% | 14 | 13 | 21 | 18 |
| Ochtendspits (7-9u) | 106 | 14.1% | 81 | 12.1% | 40 | 31 | 66 | 50 |
| Avondspits (16-18u) | 152 | 20.3% | 130 | 19.6% | 100 | 84 | 52 | 46 |

## Voertuigverdeling

| | Doorsnede | | | | Ri. Noord | | Ri. Zuid | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Werkdag | | Weekdag | | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| Licht verkeer (L) | 707 | 94.7% | 632 | 95.2% | 95.2% | 95.8% | 93.9% | 94.4% |
| Middelzwaar verkeer (M) | 23 | 3.1% | 18 | 2.7% | 2.5% | 2.1% | 3.8% | 3.4% |
| Zwaar verkeer (Z) | 17 | 2.3% | 14 | 2.1% | 2.3% | 2.1% | 2.3% | 2.2% |

## Snelheid

| | Doorsnede | Ri. Noord | Ri. Zuid |
|---|---|---|---|
| Gemiddelde | 63 | 63 | 62 |
| V85 | 76 | 76 | 75 |

## Etmaalcijfers

| | |
|---|---|
| 10-11-2015 | 709 |
| 11-11-2015 | 681 |
| 12-11-2015 | 689 |
| 13-11-2015 | 720 |
| 14-11-2015 | 592 |
| 15-11-2015 | 252 |
| 16-11-2015 | 628 |
| 17-11-2015 | 740 |
| 18-11-2015 | 749 |
| 19-11-2015 | 750 |
| 20-11-2015 | 830 |
| 21-11-2015 | 562 |
| 22-11-2015 | 339 |
| 23-11-2015 | 695 |
| 24-11-2015 | 727 |
| 25-11-2015 | 721 |
| 26-11-2015 | 807 |
| 27-11-2015 | 892 |
| 28-11-2015 | 705 |
| 29-11-2015 | 290 |
| 30-11-2015 | 785 |
| 01-12-2015 | 822 |
| 02-12-2015 | 793 |

Bijlage 6

BASEC

## Info

| Telpunt | |
|---|---|
| Weg | Teding van Berkhoutweg |
| Wegvak | Tussen L Tijsweg en Westeinde |
| Telpuntnummer | 217 |
| Plaats | Berkhout |
| Gemeente | Koggenland |

| Meting | |
|---|---|
| Meetperiode | 09-11-2015 t/m 03-12-2015 |
| Classificatie | Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties |
| Rijrichting 1 | Ri. Noord (Westeinde) |
| Rijrichting 2 | Ri. Zuid (L Tijsweg) |
| Meetmethode | Telslangen (Metrocount) |
| In opdracht van | HHNK |
| Uitgevoerd door | Grontmij |

BASEC

## Intensiteiten

| Intensiteiten | Doorsnede | | | | Ri. Noord | | Ri. Zuid | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Werkdag | | Weekdag | | Werkdag | Weekdag | Werkdag | Weekdag |
| Etmaal (0-24u) | 31 | 100.0% | 26 | 100.0% | 19 | 16 | 12 | 10 |
| Dag (7-19u) | 29 | 93.2% | 24 | 92.4% | 18 | 15 | 11 | 9 |
| Avond (19-23u) | 2 | 5.2% | 1 | 5.3% | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Nacht (23-7u) | 0 | 1.6% | 1 | 2.2% | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ochtendspits (7-9u) | 5 | 16.0% | 4 | 14.3% | 3 | 2 | 2 | 2 |
| Avondspits (16-18u) | 4 | 14.4% | 4 | 14.4% | 3 | 3 | 1 | 1 |

| Etmaalcijfers | |
|---|---|
| 10-11-2015 | 17 |
| 11-11-2015 | 16 |
| 12-11-2015 | 54 |
| 13-11-2015 | 37 |
| 14-11-2015 | 15 |
| 15-11-2015 | 1 |
| 16-11-2015 | 29 |
| 17-11-2015 | 23 |
| 18-11-2015 | 35 |
| 19-11-2015 | 15 |
| 20-11-2015 | 31 |
| 21-11-2015 | 22 |
| 22-11-2015 | 14 |
| 23-11-2015 | 33 |
| 24-11-2015 | 13 |
| 25-11-2015 | 39 |
| 26-11-2015 | 40 |
| 27-11-2015 | 39 |
| 28-11-2015 | 24 |
| 29-11-2015 | 5 |
| 30-11-2015 | 27 |
| 01-12-2015 | 24 |
| 02-12-2015 | 51 |

Bijlage 7

# KENTEKENONDERZOEK
Motorvoertuigen

# BERKHOUT
Meetlocaties en kordon

**Onderzoeksgebied**
Berkhout

**Meting**
Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

**Locaties**
1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

Connection Systems

**KENTEKENONDERZOEK**

Motorvoertuigen

**BERKHOUT**

HB-matrix

Onderzoeksgebied

Berkhout

Meting

Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

Locaties

1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

Legenda

Van/Naar
Van = Vanuit locatie of kordon (Bh)
Naar = Naar locatie of kordon (Bh)

Type verkeer
D (Doorgaand/Door) = Door kordon
B (Bestemming/Best) = Naar kordon
H (Herkomst/Herk) = Vanuit kordon

## WERKDAG - ETMAAL

| Van \ Naar | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Bh | Totaal | Door |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 Oosteinde | | 47 | 32 | 518 | 70 | 814 | 1480 | 666 |
| 2 Hulkerweg | 36 | | 3 | 16 | 99 | 360 | 513 | 154 |
| 3 Teding van Berkhoutweg | 40 | 2 | | 12 | 46 | 236 | 336 | 100 |
| 4 Westeinde | 578 | 12 | 7 | | 68 | 562 | 1226 | 664 |
| 5 Slagterslaan | 62 | 95 | 38 | 42 | | 319 | 555 | 236 |
| Bh Berkhout | 836 | 342 | 187 | 576 | 323 | | | |
| Totaal | 1552 | 497 | 266 | 1164 | 606 | | | |
| Doorgaand | 716 | 155 | 79 | 588 | 282 | | | |

| Ingaand | | Uitgaand | | Totaal |
|---|---|---|---|---|
| Door | Best | Door | Herk | Door |
| 45% | 55% | 46% | 54% | 46% |
| 30% | 70% | 31% | 69% | 31% |
| 30% | 70% | 30% | 70% | 30% |
| 54% | 46% | 51% | 49% | 52% |
| 43% | 57% | 47% | 53% | 45% |

## WERKDAG - OCHTENDSPITS (7-9u)

| Van \ Naar | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Bh | Totaal | Door |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 Oosteinde | | 5 | 3 | 112 | 8 | 51 | 179 | 129 |
| 2 Hulkerweg | 3 | | 0 | 1 | 8 | 20 | 33 | 13 |
| 3 Teding van Berkhoutweg | 4 | 0 | | 1 | 4 | 17 | 26 | 8 |
| 4 Westeinde | 69 | 1 | 0 | | 5 | 41 | 117 | 75 |
| 5 Slagterslaan | 7 | 27 | 13 | 8 | | 29 | 83 | 55 |
| Bh Berkhout | 122 | 71 | 25 | 96 | 47 | | | |
| Totaal | 205 | 103 | 41 | 218 | 72 | | | |
| Doorgaand | 83 | 33 | 16 | 122 | 25 | | | |

| Ingaand | | Uitgaand | | Totaal |
|---|---|---|---|---|
| Door | Best | Door | Herk | Door |
| 72% | 28% | 41% | 59% | 55% |
| 39% | 61% | 32% | 68% | 33% |
| 32% | 68% | 39% | 61% | 36% |
| 64% | 36% | 56% | 44% | 59% |
| 65% | 35% | 35% | 65% | 51% |

## WERKDAG - AVONDSPITS (16-18u)

| Van \ Naar | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Bh | Totaal | Door |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 Oosteinde | | 7 | 7 | 72 | 16 | 167 | 269 | 102 |
| 2 Hulkerweg | 6 | | 0 | 2 | 29 | 96 | 134 | 38 |
| 3 Teding van Berkhoutweg | 7 | 0 | | 2 | 14 | 49 | 72 | 22 |
| 4 Westeinde | 126 | 3 | 1 | | 18 | 129 | 277 | 148 |
| 5 Slagterslaan | 13 | 11 | 5 | 6 | | 64 | 98 | 34 |
| Bh Berkhout | 114 | 36 | 29 | 77 | 55 | | | |
| Totaal | 266 | 56 | 43 | 159 | 131 | | | |
| Doorgaand | 152 | 20 | 13 | 82 | 77 | | | |

| Ingaand | | Uitgaand | | Totaal |
|---|---|---|---|---|
| Door | Best | Door | Herk | Door |
| 38% | 62% | 57% | 43% | 47% |
| 28% | 72% | 35% | 65% | 30% |
| 31% | 69% | 31% | 69% | 31% |
| 53% | 47% | 51% | 49% | 53% |
| 35% | 65% | 58% | 42% | 48% |

**KENTEKENONDERZOEK**

Motorvoertuigen

**BERKHOUT**

HB-matrix

Onderzoeksgebied

Berkhout

Meting

Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

Locaties

1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

Legenda

Van/Naar
Van = Vanuit locatie of kordon (Bh)
Naar = Naar locatie of kordon (Bh)

Type verkeer
D (Doorgaand/Door) = Door kordon
B (Bestemming/Best) = Naar kordon
H (Herkomst/Herk) = Vanuit kordon

## ZATERDAG - ETMAAL

| Van \ Naar | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Bh | Totaal | Door |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 Oosteinde | | 44 | 31 | 399 | 75 | 859 | 1406 | 547 |
| 2 Hulkerweg | 27 | | 2 | 24 | 87 | 285 | 424 | 140 |
| 3 Teding van Berkhoutweg | 41 | 4 | | 10 | 28 | 175 | 257 | 82 |
| 4 Westeinde | 472 | 11 | 10 | | 60 | 467 | 1020 | 553 |
| 5 Slagterslaan | 59 | 72 | 30 | 20 | | 286 | 467 | 181 |
| Bh Berkhout | 864 | 299 | 163 | 476 | 295 | | | |
| Totaal | 1462 | 429 | 235 | 928 | 544 | | | |
| Doorgaand | 599 | 131 | 72 | 452 | 249 | | | |

| Ingaand | | Uitgaand | | Totaal |
|---|---|---|---|---|
| Door | Best | Door | Herk | Door |
| 39% | 61% | 41% | 59% | 40% |
| 33% | 67% | 30% | 70% | 32% |
| 32% | 68% | 31% | 69% | 31% |
| 54% | 46% | 49% | 51% | 52% |
| 39% | 61% | 46% | 54% | 43% |

## ZONDAG - ETMAAL

| Van \ Naar | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Bh | Totaal | Door |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 Oosteinde | | 28 | 20 | 340 | 52 | 601 | 1040 | 439 |
| 2 Hulkerweg | 22 | | 4 | 19 | 83 | 266 | 393 | 127 |
| 3 Teding van Berkhoutweg | 29 | 1 | | 8 | 24 | 97 | 159 | 62 |
| 4 Westeinde | 377 | 14 | 7 | | 55 | 342 | 794 | 453 |
| 5 Slagterslaan | 48 | 79 | 14 | 28 | | 201 | 368 | 167 |
| Bh Berkhout | 584 | 270 | 96 | 336 | 197 | | | |
| Totaal | 1060 | 391 | 140 | 729 | 411 | | | |
| Doorgaand | 476 | 121 | 44 | 394 | 214 | | | |

| Ingaand | | Uitgaand | | Totaal |
|---|---|---|---|---|
| Door | Best | Door | Herk | Door |
| 42% | 58% | 45% | 55% | 44% |
| 32% | 68% | 31% | 69% | 32% |
| 39% | 61% | 31% | 69% | 35% |
| 57% | 43% | 54% | 46% | 56% |
| 45% | 55% | 52% | 48% | 49% |

## WEEKDAG - ETMAAL

| Van \ Naar | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Bh | Totaal | Door |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 Oosteinde | | 43 | 30 | 476 | 68 | 790 | 1407 | 617 |
| 2 Hulkerweg | 33 | | 3 | 18 | 95 | 335 | 483 | 148 |
| 3 Teding van Berkhoutweg | 38 | 2 | | 11 | 40 | 207 | 299 | 92 |
| 4 Westeinde | 534 | 12 | 7 | | 65 | 517 | 1135 | 618 |
| 5 Slagterslaan | 60 | 89 | 33 | 36 | | 297 | 516 | 219 |
| Bh Berkhout | 804 | 325 | 171 | 527 | 301 | | | |
| Totaal | 1469 | 472 | 244 | 1068 | 569 | | | |
| Doorgaand | 665 | 147 | 73 | 541 | 268 | | | |

| Ingaand | | Uitgaand | | Totaal |
|---|---|---|---|---|
| Door | Best | Door | Herk | Door |
| 44% | 56% | 45% | 55% | 45% |
| 31% | 69% | 31% | 69% | 31% |
| 31% | 69% | 30% | 70% | 30% |
| 54% | 46% | 51% | 49% | 53% |
| 42% | 58% | 47% | 53% | 45% |

# KENTEKENONDERZOEK BERKHOUT

Motorvoertuigen — HB-matrix

Onderzoeksgebied
Berkhout

Meting
Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

Locaties
1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

Voertuigclassificatie
Licht verkeer
P = Personenauto's
L = Lichte bedrijfsvoertuigen (<3500 kg)

Zwaar verkeer
B = Bussen (touringcars en lijnbussen)
Z = Zware bedrijfsvoertuigen (>3500 kg)

Overig verkeer
Buit = Buitenlandse voertuigen

Legenda
Van/Naar
Van = Vanuit locatie of kordon (Bh)
Naar = Naar locatie of kordon (Bh)

Type verkeer
D (Doorgaand/Door) = Door kordon
B (Bestemming/Best) = Naar kordon
H (Herkomst/Herk) = Vanuit kordon

## WERKDAG - PERSONENAUTO'S

| Van \ Naar | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Bh | Totaal | Door |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 Oosteinde | | 41 | 26 | 423 | 62 | 701 | 1252 | 551 |
| 2 Hulkerweg | 30 | | 2 | 12 | 79 | 268 | 391 | 123 |
| 3 Teding van Berkhoutweg | 31 | 1 | | 10 | 38 | 185 | 265 | 80 |
| 4 Westeinde | 468 | 10 | 5 | | 57 | 443 | 982 | 539 |
| 5 Slagterslaan | 54 | 74 | 31 | 34 | | 266 | 458 | 192 |
| Bh Berkhout | 712 | 270 | 152 | 463 | 280 | | | |
| Totaal | 1295 | 396 | 216 | 941 | 516 | | | |
| Doorgaand | 583 | 126 | 64 | 478 | 236 | | | |

| Ingaand | | Uitgaand | | Totaal |
|---|---|---|---|---|
| Door | Best | Door | Herk | Door |
| 44% | 56% | 45% | 55% | 45% |
| 32% | 68% | 32% | 68% | 32% |
| 30% | 70% | 30% | 70% | 30% |
| 55% | 45% | 51% | 49% | 53% |
| 42% | 58% | 46% | 54% | 44% |

## WERKDAG - LICHTE BEDRIJFSVOERTUIGEN

| Van \ Naar | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Bh | Totaal | Door |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 Oosteinde | | 5 | 5 | 60 | 8 | 98 | 175 | 77 |
| 2 Hulkerweg | 4 | | 1 | 3 | 19 | 53 | 80 | 27 |
| 3 Teding van Berkhoutweg | 7 | 1 | | 2 | 8 | 41 | 58 | 18 |
| 4 Westeinde | 71 | 2 | 2 | | 10 | 99 | 184 | 85 |
| 5 Slagterslaan | 8 | 18 | 7 | 7 | | 42 | 82 | 40 |
| Bh Berkhout | 104 | 49 | 32 | 99 | 36 | | | |
| Totaal | 195 | 75 | 46 | 172 | 80 | | | |
| Doorgaand | 91 | 25 | 14 | 73 | 44 | | | |

| Ingaand | | Uitgaand | | Totaal |
|---|---|---|---|---|
| Door | Best | Door | Herk | Door |
| 44% | 56% | 47% | 53% | 45% |
| 34% | 66% | 34% | 66% | 34% |
| 30% | 70% | 31% | 69% | 31% |
| 46% | 54% | 42% | 58% | 44% |
| 49% | 51% | 56% | 45% | 52% |

# KENTEKENONDERZOEK BERKHOUT

Motorvoertuigen — HB-matrix

Onderzoeksgebied
Berkhout

Meting
Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

Locaties
1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

Voertuigclassificatie
Licht verkeer
P = Personenauto's
L = Lichte bedrijfsvoertuigen (<3500 kg)

Zwaar verkeer
B = Bussen (touringcars en lijnbussen)
Z = Zware bedrijfsvoertuigen (>3500 kg)

Overig verkeer
Buit = Buitenlandse voertuigen

Legenda
Van/Naar
Van = Vanuit locatie of kordon (Bh)
Naar = Naar locatie of kordon (Bh)

Type verkeer
D (Doorgaand/Door) = Door kordon
B (Bestemming/Best) = Naar kordon
H (Herkomst/Herk) = Vanuit kordon

## WERKDAG - BUSSEN

| Van \ Naar | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Bh | Totaal | Door |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 Oosteinde | | 0 | 0 | 27 | 0 | 0 | 28 | 27 |
| 2 Hulkerweg | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 Teding van Berkhoutweg | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 Westeinde | 29 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 29 | 29 |
| 5 Slagterslaan | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| Bh Berkhout | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | | | |
| Totaal | 30 | 0 | 0 | 28 | 0 | | | |
| Doorgaand | 29 | 0 | 0 | 27 | 0 | | | |

| | Ingaand | | Uitgaand | | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|
| | Door | Best | Door | Herk | Door |
| 1 Oosteinde | 99% | 1% | 97% | 3% | 98% |
| 2 Hulkerweg | - | - | - | - | - |
| 3 Teding van Berkhoutweg | - | - | 100% | 0% | 100% |
| 4 Westeinde | 99% | 1% | 96% | 4% | 97% |
| 5 Slagterslaan | - | - | - | - | - |

## WERKDAG - ZWARE BEDRIJFSVOERTUIGEN

| Van \ Naar | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Bh | Totaal | Door |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 Oosteinde | | 0 | 1 | 4 | 0 | 6 | 11 | 5 |
| 2 Hulkerweg | 1 | | 1 | 0 | 1 | 27 | 29 | 3 |
| 3 Teding van Berkhoutweg | 1 | 0 | | 0 | 0 | 9 | 11 | 2 |
| 4 Westeinde | 6 | 0 | 0 | | 0 | 14 | 21 | 7 |
| 5 Slagterslaan | 1 | 2 | 0 | 0 | | 7 | 10 | 3 |
| Bh Berkhout | 11 | 10 | 3 | 6 | 2 | | | |
| Totaal | 20 | 13 | 4 | 10 | 3 | | | |
| Doorgaand | 9 | 3 | 1 | 4 | 2 | | | |

| | Ingaand | | Uitgaand | | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|
| | Door | Best | Door | Herk | Door |
| 1 Oosteinde | 46% | 54% | 44% | 56% | 45% |
| 2 Hulkerweg | 9% | 91% | 22% | 78% | 13% |
| 3 Teding van Berkhoutweg | 15% | 85% | 32% | 68% | 20% |
| 4 Westeinde | 34% | 66% | 41% | 59% | 37% |
| 5 Slagterslaan | 28% | 72% | 47% | 53% | 33% |

## WERKDAG - BUITENLANDSE VOERTUIGEN

| Van \ Naar | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Bh | Totaal | Door |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 Oosteinde | | 1 | 0 | 5 | 0 | 9 | 15 | 6 |
| 2 Hulkerweg | 0 | | 0 | 0 | 0 | 12 | 13 | 1 |
| 3 Teding van Berkhoutweg | 0 | 0 | | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 |
| 4 Westeinde | 4 | 0 | 0 | | 0 | 6 | 10 | 4 |
| 5 Slagterslaan | 0 | 1 | 0 | 1 | | 5 | 6 | 1 |
| Bh Berkhout | 8 | 12 | 1 | 7 | 6 | | | |
| Totaal | 12 | 14 | 1 | 12 | 7 | | | |
| Doorgaand | 5 | 2 | 0 | 6 | 1 | | | |

| | Ingaand | | Uitgaand | | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|
| | Door | Best | Door | Herk | Door |
| 1 Oosteinde | 40% | 60% | 38% | 62% | 39% |
| 2 Hulkerweg | 9% | 91% | 12% | 88% | 10% |
| 3 Teding van Berkhoutweg | 35% | 65% | 22% | 78% | 31% |
| 4 Westeinde | 42% | 58% | 47% | 53% | 45% |
| 5 Slagterslaan | 21% | 79% | 12% | 88% | 16% |

# KENTEKENONDERZOEK
Motorvoertuigen

# BERKHOUT
Routes - Details

**Onderzoeksgebied**
Berkhout

**Meting**
Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

**Locaties**
1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

**Legenda**
Van/Naar
Van = Vanuit locatie of kordon (Bh)
Naar = Naar locatie of kordon (Bh)

Type verkeer
D (Doorgaand/Door) = Door kordon
B (Bestemming/Best) = Naar kordon
H (Herkomst/Herk) = Vanuit kordon

## WERKDAG

| Route | HB kordon Van | Naar | Type | 0u | 1u | 2u | 3u | 4u | 5u | 6u | 7u | 8u | 9u | 10u | 11u | 12u | 13u | 14u | 15u | 16u | 17u | 18u | 19u | 20u | 21u | 22u | 23u | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1-oost | Bh | 1 | H | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 6 | 27 | 55 | 67 | 53 | 51 | 52 | 51 | 58 | 56 | 62 | 62 | 52 | 58 | 52 | 31 | 21 | 11 | 9 | 836 |
| 1-west | 1 | Bh | B | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 15 | 19 | 32 | 41 | 47 | 47 | 57 | 57 | 65 | 67 | 78 | 89 | 63 | 45 | 32 | 26 | 17 | 12 | 814 |
| 1-west - 2-zuid | 1 | 2 | D | 0 | 0 | 0 | | | 0 | 0 | 1 | 4 | 5 | 3 | 4 | 3 | 3 | 5 | 4 | 4 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 47 |
| 1-west - 3-zuid | 1 | 3 | D | | | | | | 0 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 5 | 5 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | | 0 | 32 |
| 1-west - 4-west | 1 | 4 | D | 2 | 1 | 0 | 1 | 1 | 8 | 39 | 64 | 49 | 25 | 25 | 27 | 30 | 30 | 32 | 34 | 36 | 36 | 22 | 15 | 14 | 14 | 12 | 6 | 518 |
| 1-west - 5-noord | 1 | 5 | D | 0 | 0 | | | 0 | 1 | 1 | 3 | 6 | 3 | 4 | 5 | 5 | 4 | 5 | 6 | 8 | 8 | 3 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 70 |
| 2-noord | 2 | Bh | B | 3 | 1 | 1 | 0 | 1 | 2 | 7 | 8 | 12 | 15 | 17 | 18 | 19 | 21 | 24 | 30 | 48 | 48 | 29 | 19 | 12 | 9 | 9 | 8 | 360 |
| 2-noord - 1-oost | 2 | 1 | D | 0 | | | | | | | 1 | 2 | 3 | 3 | 3 | 2 | 2 | 4 | 3 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 36 |
| 2-noord - 3-zuid | 2 | 3 | D | | | | | | | | | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | | | 3 |
| 2-noord - 4-west | 2 | 4 | D | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 16 |
| 2-noord - 5-noord | 2 | 5 | D | 1 | 0 | | | | 0 | 1 | 3 | 6 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 7 | 11 | 14 | 16 | 8 | 2 | 3 | 2 | 1 | 2 | 99 |
| 2-zuid | Bh | 2 | H | 0 | 0 | | 0 | 3 | 18 | 36 | 37 | 34 | 23 | 18 | 16 | 17 | 18 | 19 | 19 | 20 | 17 | 14 | 13 | 7 | 6 | 6 | 3 | 342 |
| 3-noord | 3 | Bh | B | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 6 | 12 | 14 | 16 | 18 | 18 | 18 | 21 | 19 | 23 | 26 | 17 | 13 | 6 | 3 | 2 | 1 | 236 |
| 3-noord - 1-oost | 3 | 1 | D | 0 | | 0 | | | 0 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 | 3 | 4 | 3 | 4 | 3 | 3 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 40 |
| 3-noord - 2-zuid | 3 | 2 | D | | 0 | | | | | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | | | | | 2 |
| 3-noord - 4-west | 3 | 4 | D | 0 | 0 | | | | | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | | 12 |
| 3-noord - 5-noord | 3 | 5 | D | | | 0 | 1 | | | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 6 | 8 | 5 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 46 |
| 3-zuid | Bh | 3 | H | | | 0 | | | 2 | 5 | 9 | 16 | 13 | 14 | 13 | 14 | 15 | 16 | 16 | 17 | 12 | 8 | 7 | 4 | 2 | 2 | 1 | 187 |
| 4-oost | 4 | Bh | B | 4 | 1 | 1 | 0 | 1 | 2 | 21 | 16 | 25 | 26 | 29 | 32 | 32 | 30 | 42 | 43 | 60 | 70 | 38 | 28 | 21 | 17 | 17 | 7 | 562 |
| 4-oost - 1-oost | 4 | 1 | D | 2 | 2 | 1 | 0 | 1 | 6 | 19 | 30 | 38 | 27 | 30 | 27 | 31 | 37 | 40 | 51 | 66 | 60 | 35 | 23 | 16 | 16 | 10 | 9 | 578 |
| 4-oost - 2-zuid | 4 | 2 | D | 0 | | | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | 12 |
| 4-oost - 3-zuid | 4 | 3 | D | | | | | | | | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| 4-oost - 5-noord | 4 | 5 | D | 0 | | | | | 0 | 1 | 2 | 4 | 3 | 3 | 4 | 5 | 4 | 6 | 7 | 8 | 10 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 0 | 68 |
| 4-west | Bh | 4 | H | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 13 | 30 | 46 | 50 | 33 | 33 | 32 | 27 | 37 | 33 | 41 | 43 | 35 | 30 | 34 | 21 | 13 | 11 | 8 | 576 |
| 5-noord | Bh | 5 | H | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 11 | 17 | 30 | 19 | 18 | 15 | 16 | 21 | 25 | 25 | 29 | 25 | 19 | 18 | 10 | 11 | 5 | 4 | 323 |
| 5-zuid | 5 | Bh | B | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 11 | 9 | 20 | 16 | 15 | 17 | 18 | 18 | 26 | 26 | 31 | 33 | 25 | 20 | 11 | 8 | 6 | 5 | 319 |
| 5-zuid - 1-oost | 5 | 1 | D | 0 | | | | | | 1 | 2 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 5 | 7 | 6 | 3 | 3 | 2 | 1 | 1 | 0 | 62 |
| 5-zuid - 2-zuid | 5 | 2 | D | | 0 | | 0 | 0 | 8 | 8 | 12 | 14 | 7 | 6 | 5 | 4 | 5 | 3 | 4 | 4 | 7 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | | 95 |
| 5-zuid - 3-zuid | 5 | 3 | D | | | 0 | | | | 3 | 9 | 4 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 3 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 | | 0 | 38 |
| 5-zuid - 4-west | 5 | 4 | D | 0 | | | | | | 5 | 6 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 0 | 42 |

# KENTEKENONDERZOEK

Motorvoertuigen

# BERKHOUT

Routes - Details

**Onderzoeksgebied**

Berkhout

**Meting**

Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

**Locaties**

1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

**Legenda**

Van/Naar
Van = Vanuit locatie of kordon (Bh)
Naar = Naar locatie of kordon (Bh)

Type verkeer
D (Doorgaand/Door) = Door kordon
B (Bestemming/Best) = Naar kordon
H (Herkomst/Herk) = Vanuit kordon

## ZATERDAG

| Route | HB kordon Van | Naar | Type | 0u | 1u | 2u | 3u | 4u | 5u | 6u | 7u | 8u | 9u | 10u | 11u | 12u | 13u | 14u | 15u | 16u | 17u | 18u | 19u | 20u | 21u | 22u | 23u | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1-oost | Bh | 1 | H | 9 | 8 | 1 | 2 | | | 7 | 20 | 49 | 62 | 95 | 77 | 85 | 66 | 80 | 57 | 61 | 47 | 41 | 35 | 27 | 16 | 11 | 12 | 864 |
| 1-west | 1 | Bh | B | 8 | 4 | 2 | | | 1 | 6 | 11 | 25 | 43 | 68 | 76 | 80 | 75 | 82 | 80 | 71 | 63 | 39 | 44 | 33 | 28 | 15 | 11 | 859 |
| 1-west - 2-zuid | 1 | 2 | D | 1 | | | | | | | 1 | 3 | 4 | 8 | 6 | 3 | 3 | 4 | 5 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 44 |
| 1-west - 3-zuid | 1 | 3 | D | 1 | | | | | | | | 2 | 1 | 4 | 4 | 4 | 3 | 2 | 2 | 5 | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | 31 |
| 1-west - 4-west | 1 | 4 | D | 4 | 2 | 1 | | 2 | 2 | 5 | 13 | 18 | 21 | 31 | 30 | 36 | 43 | 28 | 32 | 35 | 21 | 21 | 12 | 12 | 14 | 12 | 11 | 399 |
| 1-west - 5-noord | 1 | 5 | D | 1 | | | | | | 1 | 1 | 3 | 3 | 6 | 5 | 9 | 10 | 6 | 10 | 8 | 4 | 3 | 3 | 3 | 1 | 2 | 1 | 75 |
| 2-noord | 2 | Bh | B | 6 | 4 | 1 | 1 | 1 | | 4 | 4 | 7 | 14 | 17 | 15 | 19 | 23 | 23 | 28 | 27 | 25 | 12 | 14 | 15 | 12 | 10 | 8 | 285 |
| 2-noord - 1-oost | 2 | 1 | D | | | 1 | | | | 1 | 1 | 2 | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 4 | 1 | | 1 | 2 | 27 |
| 2-noord - 3-zuid | 2 | 3 | D | | | | | | | | | | 1 | | | | | | | | | 1 | 1 | | | | | 2 |
| 2-noord - 4-west | 2 | 4 | D | | | 1 | | | | | 1 | | 1 | 1 | 1 | 11 | 2 | 2 | 2 | 2 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | 24 |
| 2-noord - 5-noord | 2 | 5 | D | 2 | 1 | 1 | | | | | 3 | 4 | 7 | 6 | 7 | 9 | 7 | 9 | 8 | 4 | 4 | 6 | 3 | 4 | 5 | 2 | | 87 |
| 2-zuid | Bh | 2 | H | 6 | 3 | 1 | | 1 | 9 | 7 | 9 | 11 | 19 | 14 | 28 | 20 | 30 | 26 | 26 | 22 | 16 | 15 | 14 | 6 | 8 | 10 | 6 | 299 |
| 3-noord | 3 | Bh | B | | 1 | | | | | 2 | 3 | 6 | 12 | 16 | 19 | 14 | 18 | 23 | 14 | 14 | 17 | 6 | 7 | 3 | 2 | 1 | | 175 |
| 3-noord - 1-oost | 3 | 1 | D | | | | | | | | 2 | 2 | 1 | 6 | 3 | 5 | 3 | 6 | 5 | 3 | 2 | 2 | | | 2 | 2 | | 41 |
| 3-noord - 2-zuid | 3 | 2 | D | | | | | | | | | | 1 | 1 | | 1 | 1 | | 1 | | | | 1 | 1 | | | | 4 |
| 3-noord - 4-west | 3 | 4 | D | | | | | | | | | | | 1 | | 2 | 2 | 2 | | 1 | 1 | 1 | | 1 | | | 1 | 10 |
| 3-noord - 5-noord | 3 | 5 | D | 1 | | | 1 | | | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | | | 1 | | | 28 |
| 3-zuid | Bh | 3 | H | 2 | 1 | | | | | 1 | 3 | 7 | 18 | 17 | 15 | 14 | 16 | 15 | 14 | 11 | 15 | 6 | 2 | 5 | 2 | 1 | | 163 |
| 4-oost | 4 | Bh | B | 6 | 3 | 3 | 2 | 1 | 2 | 5 | 7 | 16 | 20 | 34 | 38 | 39 | 43 | 44 | 47 | 32 | 38 | 17 | 16 | 23 | 18 | 9 | 9 | 467 |
| 4-oost - 1-oost | 4 | 1 | D | 5 | 4 | 3 | 3 | | 2 | 9 | 12 | 20 | 26 | 28 | 38 | 34 | 40 | 53 | 40 | 33 | 38 | 24 | 22 | 17 | 6 | 12 | 9 | 472 |
| 4-oost - 2-zuid | 4 | 2 | D | | | | | | | | 1 | 1 | 1 | | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | | 1 | | | | | 11 |
| 4-oost - 3-zuid | 4 | 3 | D | | | | | | | | | | 2 | 1 | 1 | | 1 | 3 | 3 | 1 | 1 | | | | | | | 10 |
| 4-oost - 5-noord | 4 | 5 | D | | 1 | | | | | | | 1 | 3 | 4 | 5 | 5 | 9 | 8 | 5 | 5 | 2 | 3 | 4 | 3 | 3 | 2 | 1 | 60 |
| 4-west | Bh | 4 | H | 5 | 6 | 6 | 1 | 1 | 3 | 6 | 12 | 22 | 25 | 32 | 46 | 40 | 41 | 40 | 41 | 32 | 29 | 21 | 18 | 18 | 16 | 12 | 9 | 476 |
| 5-noord | Bh | 5 | H | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | | 1 | 7 | 18 | 17 | 33 | 23 | 26 | 31 | 27 | 27 | 19 | 16 | 14 | 12 | 7 | 7 | 6 | 4 | 295 |
| 5-zuid | 5 | Bh | B | 4 | 3 | 1 | 2 | | 1 | 5 | 5 | 14 | 15 | 29 | 24 | 25 | 24 | 22 | 30 | 16 | 18 | 13 | 11 | 13 | 6 | 5 | 7 | 286 |
| 5-zuid - 1-oost | 5 | 1 | D | 1 | | | | | 1 | | 1 | 5 | 3 | 5 | 3 | 10 | 5 | 6 | 4 | 4 | 3 | 5 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 59 |
| 5-zuid - 2-zuid | 5 | 2 | D | | | 1 | | | 1 | 1 | 3 | 4 | 8 | 7 | 5 | 4 | 8 | 4 | 5 | 6 | 3 | 5 | 4 | 2 | 1 | 2 | 2 | 72 |
| 5-zuid - 3-zuid | 5 | 3 | D | | | | | | | 1 | | 3 | 2 | 2 | 2 | 4 | 6 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | 30 |
| 5-zuid - 4-west | 5 | 4 | D | 1 | | | | | | | | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | 20 |

# KENTEKENONDERZOEK
Motorvoertuigen

# BERKHOUT
Routes - Details

**Onderzoeksgebied**
Berkhout

**Meting**
Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

**Locaties**
1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

**Legenda**
Van/Naar
Van = Vanuit locatie of kordon (Bh)
Naar = Naar locatie of kordon (Bh)

Type verkeer
D (Doorgaand/Door) = Door kordon
B (Bestemming/Best) = Naar kordon
H (Herkomst/Herk) = Vanuit kordon

## ZONDAG

| Route | HB kordon Van | Naar | Type | 0u | 1u | 2u | 3u | 4u | 5u | 6u | 7u | 8u | 9u | 10u | 11u | 12u | 13u | 14u | 15u | 16u | 17u | 18u | 19u | 20u | 21u | 22u | 23u | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1-oost | Bh | 1 | H | 11 | 4 | 2 | 3 | 2 | 2 | 3 | 5 | 14 | 32 | 39 | 44 | 56 | 64 | 52 | 47 | 48 | 45 | 40 | 28 | 26 | 10 | 7 | 6 | 584 |
| 1-west | 1 | Bh | B | 9 | 10 | 4 | 5 | 3 | 4 | 5 | 4 | 3 | 20 | 29 | 51 | 46 | 53 | 64 | 63 | 54 | 46 | 38 | 37 | 24 | 23 | 6 | 7 | 601 |
| 1-west - 2-zuid | 1 | 2 | D | 1 | 2 | | 1 | | | | 1 | 1 | | 5 | 3 | 3 | 4 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | | | | 28 |
| 1-west - 3-zuid | 1 | 3 | D | | | | | | | | | | 1 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 2 | 5 | 2 | 1 | 2 | | | 1 | | 20 |
| 1-west - 4-west | 1 | 4 | D | 9 | 4 | | 2 | 4 | 2 | 3 | 9 | 6 | 9 | 20 | 24 | 22 | 35 | 27 | 30 | 32 | 26 | 16 | 18 | 22 | 13 | 6 | 6 | 340 |
| 1-west - 5-noord | 1 | 5 | D | 1 | 1 | | 1 | | | | | 1 | 1 | 2 | 6 | 5 | 5 | 7 | 4 | 6 | 7 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 52 |
| 2-noord | 2 | Bh | B | 5 | 1 | 3 | 2 | 3 | 2 | 1 | 4 | 5 | 8 | 14 | 19 | 21 | 19 | 27 | 21 | 24 | 26 | 17 | 13 | 15 | 12 | 9 | 3 | 266 |
| 2-noord - 1-oost | 2 | 1 | D | | | | | | | | | | 1 | 1 | 2 | 3 | 2 | 4 | 1 | 3 | 3 | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | 22 |
| 2-noord - 3-zuid | 2 | 3 | D | | | 1 | | | | | | | | | 1 | 1 | 1 | | 1 | | | 1 | | | | | | 4 |
| 2-noord - 4-west | 2 | 4 | D | | 1 | | | | | 1 | | | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 4 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | | | 19 |
| 2-noord - 5-noord | 2 | 5 | D | | 2 | 1 | 1 | | 1 | 1 | 2 | 3 | 3 | 7 | 6 | 5 | 7 | 8 | 9 | 3 | 7 | 6 | 6 | 3 | 2 | 3 | 2 | 83 |
| 2-zuid | Bh | 2 | H | 7 | 3 | 1 | 2 | 1 | 6 | 2 | 7 | 7 | 13 | 30 | 23 | 19 | 32 | 23 | 15 | 20 | 17 | 14 | 11 | 8 | 9 | 2 | 2 | 270 |
| 3-noord | 3 | Bh | B | 2 | | | | 1 | | 1 | | 2 | 4 | 4 | 7 | 7 | 12 | 11 | 13 | 8 | 9 | 6 | 6 | 3 | 3 | 1 | | 97 |
| 3-noord - 1-oost | 3 | 1 | D | 1 | 1 | | | | | | | 1 | 2 | 3 | 2 | 4 | 2 | 2 | 4 | 2 | 3 | 3 | | 1 | 1 | 1 | | 29 |
| 3-noord - 2-zuid | 3 | 2 | D | | | | | | | | | | | | | | 1 | | | | | | 1 | | | | | 1 |
| 3-noord - 4-west | 3 | 4 | D | | | | | | | | | | | 1 | 1 | | | 2 | 2 | 1 | | 1 | 1 | 2 | | 1 | | 8 |
| 3-noord - 5-noord | 3 | 5 | D | | | | | | | | | | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 4 | 3 | 4 | 4 | 1 | 1 | 1 | | | | 24 |
| 3-zuid | Bh | 3 | H | 1 | | 1 | | | | 1 | 1 | 1 | 4 | 9 | 6 | 6 | 10 | 13 | 12 | 9 | 6 | 5 | 7 | 5 | 2 | 1 | 1 | 96 |
| 4-oost | 4 | Bh | B | 8 | 7 | 3 | 5 | 2 | 1 | 3 | 4 | 2 | 6 | 21 | 28 | 21 | 31 | 27 | 34 | 44 | 28 | 16 | 14 | 15 | 15 | 7 | 4 | 342 |
| 4-oost - 1-oost | 4 | 1 | D | 7 | 5 | 2 | 1 | 1 | 2 | 3 | 6 | 3 | 6 | 15 | 23 | 22 | 37 | 42 | 39 | 41 | 37 | 25 | 22 | 12 | 11 | 12 | 8 | 377 |
| 4-oost - 2-zuid | 4 | 2 | D | 1 | | | | | | | | | | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 2 | 1 | | 2 | | 1 | | 1 | | 14 |
| 4-oost - 3-zuid | 4 | 3 | D | | | | | | | | | | | 1 | 2 | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | | 1 | | | 7 |
| 4-oost - 5-noord | 4 | 5 | D | 1 | | | 1 | | | 1 | | | 1 | 3 | 4 | 6 | 7 | 6 | 10 | 7 | 6 | 3 | 1 | 1 | | 1 | | 55 |
| 4-west | Bh | 4 | H | 6 | 4 | | 4 | 1 | 1 | 3 | 5 | 6 | 10 | 25 | 32 | 38 | 41 | 36 | 22 | 24 | 21 | 18 | 15 | 11 | 9 | 4 | 3 | 336 |
| 5-noord | Bh | 5 | H | 6 | 2 | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | 3 | 8 | 13 | 17 | 20 | 18 | 20 | 19 | 15 | 14 | 12 | 10 | 6 | 6 | 4 | 3 | 197 |
| 5-zuid | 5 | Bh | B | 4 | 3 | 3 | | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 5 | 10 | 15 | 18 | 25 | 19 | 17 | 17 | 17 | 13 | 13 | 10 | 4 | 3 | 1 | 201 |
| 5-zuid - 1-oost | 5 | 1 | D | 1 | 1 | | 1 | | | 2 | 1 | | 3 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 6 | 6 | 4 | 3 | 1 | | | | | 48 |
| 5-zuid - 2-zuid | 5 | 2 | D | 2 | | | | 1 | 1 | | 2 | 4 | 5 | 8 | 6 | 6 | 5 | 5 | 13 | 6 | 7 | 4 | 2 | 2 | 2 | 1 | | 79 |
| 5-zuid - 3-zuid | 5 | 3 | D | 1 | | | | | | | | | | 1 | | 4 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | | | | 2 | | | 14 |
| 5-zuid - 4-west | 5 | 4 | D | 1 | | | 1 | | | | | | 1 | 1 | 2 | 4 | 4 | 6 | 2 | 4 | 2 | 2 | 1 | 1 | | 1 | | 28 |

# KENTEKENONDERZOEK

Motorvoertuigen

# BERKHOUT

Rijtijden - Routes tussen 1 en 4

**Onderzoeksgebied**

Berkhout

**Meting**

Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

**Locaties**

1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

**Legenda**

Rijtijd
■ = Laagste waarde in tabel
■ = Hoogeste waarde in tabel

**Toelichting**

Gemiddelde rijtijd per route per uur in m:ss

## GEMIDDELDE RIJTIJD - ROUTE 1 -> 4

| Dag | | Uur 0u | 1u | 2u | 3u | 4u | 5u | 6u | 7u | 8u | 9u | 10u | 11u | 12u | 13u | 14u | 15u | 16u | 17u | 18u | 19u | 20u | 21u | 22u | 23u | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Maandag | 20-mrt | 4:29 | | 12:30 | 3:40 | | 5:01 | 5:47 | 5:54 | 6:34 | 6:49 | 6:20 | 6:38 | 6:30 | 6:26 | 7:11 | 7:03 | 7:23 | 6:22 | 6:16 | 5:56 | 7:28 | 5:53 | 6:12 | 6:00 | 6:29 |
| Dinsdag | 21-mrt | 5:25 | 5:52 | | 4:53 | | 5:01 | 5:57 | 6:20 | 6:38 | 6:34 | 6:12 | 6:32 | 6:44 | 6:27 | 7:03 | 7:11 | 7:19 | 6:31 | 6:31 | 6:21 | 6:18 | 6:16 | 6:04 | 6:05 | 6:30 |
| Woensdag | 22-mrt | 5:08 | 4:30 | | 5:39 | 5:01 | 4:49 | 5:49 | 5:54 | 6:23 | 6:14 | 6:36 | 6:35 | 7:14 | 7:04 | 7:34 | 6:47 | 6:52 | 6:55 | 5:54 | 6:19 | 6:08 | 6:04 | 6:20 | 5:42 | 6:30 |
| Donderdag | 23-mrt | 6:18 | 4:55 | | | | 5:57 | 5:42 | 6:06 | 6:38 | 6:50 | 6:43 | 6:24 | 6:49 | 6:39 | 6:59 | 6:57 | 6:29 | 6:41 | 6:19 | 7:25 | 6:06 | 6:11 | 5:40 | 6:51 | 6:29 |
| Vrijdag | 24-mrt | 6:07 | | | | | 5:09 | 5:48 | 6:07 | 6:28 | 6:35 | 6:56 | 7:13 | 6:44 | 7:41 | 7:19 | 7:04 | 7:04 | 6:38 | 6:23 | 6:05 | 5:59 | 5:59 | 6:02 | 5:42 | 6:36 |
| Zaterdag | 25-mrt | 6:37 | 5:49 | | | 4:48 | 4:36 | 5:35 | 5:45 | 6:43 | 6:19 | 6:35 | 6:47 | 6:34 | 6:45 | 6:55 | 6:53 | 6:27 | 7:24 | 6:16 | 7:25 | 6:20 | 6:07 | 6:06 | 5:49 | 6:33 |
| Zondag | 26-mrt | 5:27 | 6:15 | | 5:31 | 5:43 | 4:26 | 5:04 | 5:30 | 5:13 | 5:44 | 5:53 | 7:12 | 5:58 | 6:39 | 6:50 | 7:24 | 6:36 | 6:21 | 6:34 | 5:53 | 5:56 | 5:45 | 5:44 | 5:15 | 6:18 |
| Maandag | 27-mrt | 3:41 | | | | 5:09 | 5:13 | 5:53 | 6:06 | 6:51 | 6:22 | 6:43 | 6:16 | 6:45 | 6:50 | 7:31 | 6:43 | 6:49 | 6:57 | 6:17 | 6:20 | 6:06 | 6:08 | 5:37 | 5:46 | 6:28 |
| Dinsdag | 28-mrt | 4:07 | 3:40 | | 5:11 | 5:27 | 4:47 | 6:00 | 6:00 | 6:35 | 6:32 | 6:54 | 6:38 | 7:07 | 6:49 | 6:58 | 6:42 | 7:25 | 7:01 | 6:37 | 5:57 | 6:32 | 5:50 | 6:03 | 5:44 | 6:30 |
| Woensdag | 29-mrt | 4:20 | | | | | 4:54 | 5:44 | 6:02 | 6:41 | 6:43 | 6:56 | 6:59 | 7:01 | 6:49 | 6:27 | 7:00 | 7:45 | 6:47 | 6:12 | 6:33 | 6:01 | 6:37 | 6:01 | 7:25 | 6:35 |
| Donderdag | 30-mrt | | 5:07 | | 5:19 | 4:21 | 4:47 | 6:00 | 6:08 | 6:35 | 6:38 | 6:21 | 6:51 | 6:34 | 6:55 | 7:00 | 7:04 | 7:04 | 6:59 | 6:01 | 6:27 | 5:41 | 6:06 | 6:16 | 6:29 | 6:30 |
| Vrijdag | 31-mrt | | 5:00 | | | 5:58 | 4:59 | 5:57 | 6:01 | 6:40 | 6:29 | 7:01 | 6:29 | 6:20 | 6:24 | 6:45 | 6:31 | 6:22 | 6:20 | 6:08 | 5:49 | 6:01 | 7:19 | 5:56 | 7:10 | 6:24 |
| Zaterdag | 1-apr | 6:28 | | 5:54 | | 5:54 | | 5:11 | 5:57 | 6:03 | 6:23 | 6:29 | 6:41 | 6:58 | 7:17 | 6:26 | 6:58 | 6:23 | 6:28 | 6:04 | 6:05 | 6:07 | 6:05 | 6:20 | 5:55 | 6:33 |
| Zondag | 2-apr | 5:39 | 6:16 | | 5:00 | 5:00 | 5:00 | 5:00 | 5:00 | 5:00 | 5:56 | 6:23 | 6:30 | 6:33 | 6:15 | 7:05 | 6:39 | 6:26 | 6:38 | 6:20 | 5:49 | 5:42 | 5:41 | 5:51 | 5:39 | 6:14 |
| Werkdag | Totaal | 5:09 | 4:55 | 12:30 | 4:56 | 5:10 | 4:58 | 5:51 | 6:05 | 6:37 | 6:34 | 6:41 | 6:39 | 6:46 | 6:49 | 7:05 | 6:54 | 7:04 | 6:44 | 6:16 | 6:20 | 6:06 | 6:14 | 6:01 | 6:07 | 6:30 |
| | n | 2 | 1 | 0 | 1 | 1 | 8 | 39 | 64 | 49 | 25 | 25 | 27 | 30 | 30 | 32 | 34 | 36 | 36 | 22 | 15 | 14 | 14 | 12 | 6 | 518 |

## GEMIDDELDE RIJTIJD - ROUTE 4 -> 1

| Dag | | Uur 0u | 1u | 2u | 3u | 4u | 5u | 6u | 7u | 8u | 9u | 10u | 11u | 12u | 13u | 14u | 15u | 16u | 17u | 18u | 19u | 20u | 21u | 22u | 23u | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Maandag | 20-mrt | 5:13 | 4:38 | | 3:28 | | 5:19 | 5:42 | 6:16 | 6:41 | 6:15 | 6:45 | 6:54 | 6:35 | 6:11 | 6:48 | 6:58 | 6:29 | 6:12 | 6:35 | 6:36 | 5:41 | 5:47 | 6:20 | 5:22 | 6:24 |
| Dinsdag | 21-mrt | 4:56 | | 5:02 | | 5:24 | 5:17 | 5:56 | 6:52 | 7:03 | 6:28 | 6:58 | 6:37 | 6:35 | 6:40 | 6:40 | 6:25 | 6:39 | 6:22 | 6:48 | 6:25 | 5:48 | 5:24 | 5:53 | 5:36 | 6:31 |
| Woensdag | 22-mrt | 4:31 | 5:28 | 4:30 | | 5:32 | 6:42 | 5:55 | 6:15 | 7:02 | 6:11 | 6:40 | 6:29 | 6:31 | 7:33 | 6:53 | 6:59 | 6:48 | 6:10 | 6:08 | 5:52 | 6:08 | 5:46 | 6:14 | 5:02 | 6:29 |
| Donderdag | 23-mrt | 5:30 | 5:05 | 3:59 | 4:18 | 4:40 | 5:24 | 5:40 | 6:33 | 6:59 | 6:39 | 6:43 | 6:47 | 7:51 | 6:35 | 7:07 | 6:29 | 6:29 | 6:30 | 6:18 | 6:49 | 6:23 | 5:53 | 5:38 | 5:36 | 6:35 |
| Vrijdag | 24-mrt | 5:33 | 4:49 | 3:58 | 4:20 | 5:31 | 4:59 | 5:37 | 5:55 | 7:21 | 6:44 | 6:44 | 6:38 | 7:14 | 6:57 | 6:42 | 6:42 | 6:40 | 6:28 | 6:24 | 6:16 | 6:18 | 5:55 | 5:50 | 5:10 | 6:31 |
| Zaterdag | 25-mrt | 4:59 | 4:53 | 5:46 | 4:39 | | 4:27 | 5:12 | 5:42 | 6:15 | 6:21 | 6:27 | 6:38 | 6:27 | 7:02 | 6:35 | 6:33 | 7:05 | 6:39 | 5:45 | 5:49 | 6:08 | 6:20 | 6:02 | 5:25 | 6:24 |
| Zondag | 26-mrt | 5:43 | 5:55 | 6:39 | 6:54 | 4:40 | 4:17 | 5:28 | 5:01 | 5:28 | 5:37 | 5:46 | 6:09 | 6:13 | 6:47 | 6:43 | 7:02 | 6:31 | 6:09 | 6:02 | 5:55 | 6:29 | 5:59 | 5:26 | 5:38 | 6:16 |
| Maandag | 27-mrt | 4:50 | | 3:46 | | 4:59 | 5:09 | 5:51 | 6:31 | 6:58 | 6:18 | 6:28 | 6:37 | 6:45 | 6:41 | 7:14 | 6:41 | 6:20 | 6:26 | 6:15 | 6:01 | 6:09 | 5:52 | 5:34 | 5:25 | 6:27 |
| Dinsdag | 28-mrt | 3:53 | 4:34 | 3:52 | | | 5:46 | 6:06 | 6:17 | 7:33 | 6:56 | 6:41 | 6:58 | 6:27 | 7:00 | 6:54 | 7:00 | 6:37 | 6:23 | 6:32 | 6:24 | 5:54 | 6:20 | 5:57 | 5:38 | 6:38 |
| Woensdag | 29-mrt | 5:13 | 10:15 | | | 6:43 | 5:19 | 5:36 | 6:06 | 6:26 | 6:37 | 6:44 | 6:47 | 6:25 | 6:37 | 6:54 | 6:41 | 6:45 | 6:39 | 6:11 | 6:04 | 6:06 | 5:34 | 6:08 | 5:49 | 6:28 |
| Donderdag | 30-mrt | 3:53 | 4:49 | 4:49 | | 4:43 | 5:23 | 5:51 | 6:18 | 6:32 | 6:21 | 6:20 | 6:31 | 6:25 | 6:45 | 6:52 | 6:37 | 7:16 | 6:24 | 6:31 | 6:11 | 6:20 | 5:30 | 5:53 | 5:59 | 6:30 |
| Vrijdag | 31-mrt | 5:17 | 6:09 | | 3:52 | | 5:19 | 5:54 | 6:09 | 6:57 | 6:20 | 7:04 | 6:59 | 6:15 | 6:25 | 6:33 | 6:33 | 6:16 | 6:14 | 5:57 | 6:37 | 6:14 | 6:08 | 6:05 | 6:24 | 6:24 |
| Zaterdag | 1-apr | 5:29 | 5:29 | 4:38 | 4:45 | | 4:55 | 6:21 | 5:39 | 6:08 | 6:21 | 6:02 | 6:46 | 6:46 | 6:45 | 6:41 | 6:43 | 6:25 | 6:12 | 6:08 | 5:53 | 6:06 | 5:52 | 6:07 | 6:02 | 6:22 |
| Zondag | 2-apr | 5:12 | 5:19 | 6:39 | 5:00 | 5:00 | | 5:00 | 5:00 | 5:00 | 5:56 | 6:00 | 7:13 | 6:33 | 6:49 | 6:35 | 6:45 | 6:48 | 6:20 | 5:55 | 6:05 | 5:55 | 5:36 | 5:30 | 5:34 | 6:23 |
| Werkdag | Totaal | 4:57 | 5:26 | 4:23 | 4:00 | 5:19 | 5:25 | 5:49 | 6:20 | 6:56 | 6:30 | 6:43 | 6:44 | 6:44 | 6:43 | 6:52 | 6:42 | 6:38 | 6:23 | 6:23 | 6:20 | 6:08 | 5:50 | 5:57 | 5:35 | 6:30 |
| | n | 2 | 2 | 1 | 0 | 1 | 6 | 19 | 30 | 38 | 27 | 30 | 27 | 31 | 37 | 40 | 51 | 66 | 60 | 35 | 23 | 16 | 16 | 10 | 9 | 578 |

**KENTEKENONDERZOEK**

Motorvoertuigen

**BERKHOUT**

Rijtijden - Routes tussen 1 en 4

## GEMIDDELDE RIJTIJD - ROUTE 1 -> 4

| Onderzoeksgebied | Dag | Uur | 0u | 1u | 2u | 3u | 4u | 5u | 6u | 7u | 8u | 9u | 10u | 11u | 12u | 13u | 14u | 15u | 16u | 17u | 18u | 19u | 20u | 21u | 22u | 23u | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

# KENTEKENONDERZOEK

Motorvoertuigen

# BERKHOUT

Rijtijden - Details

**Onderzoeksgebied**

Berkhout

**Meting**

Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

**Locaties**

1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

**Legenda**

Van/Naar
Van = Vanuit locatie of kordon (Bh)
Naar = Naar locatie of kordon (Bh)

Type verkeer
D (Doorgaand/Door) = Door kordon
B (Bestemming/Best) = Naar kordon
H (Herkomst/Herk) = Vanuit kordon

Rijtijd
Gemiddelde rijtijd per route per uur in m:ss
Gem. = Gemiddelde rijtijd per route per dag
n = Aantal op route per dag

## WERKDAG

| Route | HB kordon | | | 0u | 1u | 2u | 3u | 4u | 5u | 6u | 7u | 8u | 9u | 10u | 11u | 12u | 13u | 14u | 15u | 16u | 17u | 18u | 19u | 20u | 21u | 22u | 23u | Totaal | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Van | Naar | Type | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Gem | n |
| 1-oost | Bh | 1 | H | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | - | 836 |
| 1-west | 1 | Bh | B | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | - | 814 |
| 1-west - 2-zuid | 1 | 2 | D | 2:20 | 1:22 | 1:22 | | | 7:15 | 4:18 | 3:39 | 3:17 | 3:26 | 3:37 | 3:23 | 3:27 | 3:20 | 2:54 | 3:13 | 3:47 | 3:19 | 3:29 | 3:45 | 2:23 | 3:35 | 4:37 | 2:11 | 3:23 | 47 |
| 1-west - 3-zuid | 1 | 3 | D | | | | | | 5:05 | 5:20 | 5:45 | 6:28 | 6:19 | 6:23 | 6:50 | 6:32 | 6:32 | 6:20 | 7:18 | 6:11 | 6:14 | 5:30 | 5:43 | 7:01 | 6:46 | | 6:20 | 6:28 | 32 |
| 1-west - 4-west | 1 | 4 | D | 5:09 | 4:55 | 12:30 | 4:56 | 5:10 | 4:58 | 5:51 | 6:05 | 6:37 | 6:34 | 6:41 | 6:39 | 6:46 | 6:49 | 7:05 | 6:54 | 7:04 | 6:44 | 6:16 | 6:20 | 6:06 | 6:14 | 6:01 | 6:07 | 6:30 | 518 |
| 1-west - 5-noord | 1 | 5 | D | 3:11 | 3:22 | | | 3:02 | 3:42 | 4:00 | 4:12 | 4:00 | 3:40 | 4:13 | 3:59 | 3:51 | 3:49 | 4:25 | 4:14 | 3:55 | 4:06 | 4:08 | 4:25 | 3:55 | 3:43 | 4:15 | 3:27 | 4:02 | 70 |
| 2-noord | 2 | Bh | B | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | - | 360 |
| 2-noord - 1-oost | 2 | 1 | D | 7:50 | | | | | | | 3:42 | 4:00 | 3:42 | 3:19 | 3:53 | 3:40 | 3:58 | 4:10 | 3:08 | 3:43 | 3:44 | 3:44 | 4:33 | 4:51 | 2:19 | 4:07 | 3:11 | 3:47 | 36 |
| 2-noord - 3-zuid | 2 | 3 | D | | | | | | | | | 9:21 | 9:18 | 8:21 | 9:35 | 8:42 | 9:05 | 7:31 | 7:18 | 6:44 | 9:34 | 7:56 | 3:57 | | 9:51 | | | 8:21 | 3 |
| 2-noord - 4-west | 2 | 4 | D | 7:04 | 6:54 | 11:01 | | | | 6:57 | 8:27 | 8:04 | 7:49 | 7:20 | 6:53 | 6:15 | 7:01 | 6:49 | 6:58 | 8:31 | 6:51 | 8:01 | 6:15 | 6:25 | 4:14 | 6:21 | 6:54 | 7:12 | 16 |
| 2-noord - 5-noord | 2 | 5 | D | 2:29 | 2:18 | | | | 2:14 | 2:42 | 2:53 | 3:37 | 3:16 | 3:05 | 3:01 | 2:46 | 2:54 | 3:00 | 3:02 | 3:01 | 2:53 | 2:48 | 2:51 | 2:48 | 2:37 | 2:29 | 2:40 | 2:58 | 99 |
| 2-zuid | Bh | 2 | H | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | - | 342 |
| 3-noord | 3 | Bh | B | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | - | 236 |
| 3-noord - 1-oost | 3 | 1 | D | 6:23 | | 5:36 | | | 5:06 | 5:16 | 6:22 | 7:08 | 6:21 | 6:48 | 6:53 | 7:15 | 6:21 | 6:39 | 6:31 | 6:38 | 6:01 | 5:58 | 5:56 | 5:50 | 6:20 | 5:26 | 7:40 | 6:27 | 40 |
| 3-noord - 2-zuid | 3 | 2 | D | | 3:54 | | | | | 5:59 | | 7:29 | 6:50 | 5:39 | 6:01 | 8:41 | 7:50 | 9:35 | 6:02 | | 5:51 | 4:51 | 11:17 | | | | | 7:03 | 2 |
| 3-noord - 4-west | 3 | 4 | D | 5:00 | 2:36 | | | | | 6:15 | 4:58 | 3:42 | 4:15 | 5:02 | 4:13 | 4:01 | 4:07 | 4:40 | 5:27 | 3:49 | 5:16 | 5:13 | 5:16 | 7:04 | 3:40 | 5:27 | | 4:40 | 12 |
| 3-noord - 5-noord | 3 | 5 | D | | | 8:30 | 6:34 | | | 4:26 | 4:13 | 5:00 | 4:37 | 4:45 | 4:52 | 5:21 | 4:58 | 5:18 | 4:47 | 4:32 | 4:38 | 4:52 | 4:45 | 4:30 | 5:44 | 5:09 | 4:40 | 4:49 | 46 |
| 3-zuid | Bh | 3 | H | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | - | 187 |
| 4-oost | 4 | Bh | B | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | - | 562 |
| 4-oost - 1-oost | 4 | 1 | D | 4:57 | 5:26 | 4:23 | 4:00 | 5:19 | 5:25 | 5:49 | 6:20 | 6:56 | 6:30 | 6:43 | 6:44 | 6:44 | 6:43 | 6:52 | 6:42 | 6:38 | 6:23 | 6:23 | 6:20 | 6:08 | 5:50 | 5:57 | 5:35 | 6:30 | 578 |
| 4-oost - 2-zuid | 4 | 2 | D | 5:02 | | | 4:44 | 4:32 | 9:11 | 6:09 | 7:44 | 8:15 | 7:37 | 8:27 | 6:36 | 6:46 | 6:31 | 7:15 | 7:17 | 7:18 | 6:13 | 5:38 | 7:18 | 9:17 | 7:15 | | | 7:04 | 12 |
| 4-oost - 3-zuid | 4 | 3 | D | | | | | | | | 2:40 | 3:27 | 4:45 | 4:53 | 6:35 | 5:07 | 4:56 | 5:54 | 3:39 | 4:53 | 5:18 | 3:49 | 3:34 | 4:15 | 3:34 | 4:40 | 3:31 | 4:51 | 7 |
| 4-oost - 5-noord | 4 | 5 | D | 3:50 | | | | | 5:26 | 4:37 | 5:04 | 5:30 | 5:53 | 5:35 | 5:04 | 5:08 | 5:21 | 5:33 | 5:28 | 5:12 | 4:59 | 4:52 | 4:49 | 5:36 | 4:41 | 5:09 | 5:34 | 5:15 | 68 |
| 4-west | Bh | 4 | H | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | - | 576 |
| 5-noord | Bh | 5 | H | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | - | 323 |
| 5-zuid | 5 | Bh | B | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | - | 319 |
| 5-zuid - 1-oost | 5 | 1 | D | 3:54 | | | | | | 3:33 | 3:23 | 3:57 | 3:50 | 4:45 | 3:55 | 3:59 | 4:22 | 4:33 | 4:10 | 3:59 | 4:05 | 3:53 | 4:12 | 4:23 | 4:38 | 4:57 | 4:44 | 4:07 | 62 |
| 5-zuid - 2-zuid | 5 | 2 | D | | 2:49 | | 3:00 | 2:25 | 2:27 | 2:29 | 2:32 | 2:48 | 3:01 | 2:51 | 2:56 | 2:58 | 2:50 | 3:03 | 3:11 | 3:12 | 2:52 | 2:44 | 2:45 | 2:29 | 3:21 | 2:55 | | 2:47 | 95 |
| 5-zuid - 3-zuid | 5 | 3 | D | | | 4:08 | | | | 3:53 | 4:20 | 4:39 | 5:01 | 5:06 | 5:25 | 5:10 | 4:46 | 4:36 | 4:31 | 4:39 | 4:28 | 5:09 | 4:27 | 4:26 | 4:16 | | 4:36 | 4:36 | 38 |
| 5-zuid - 4-west | 5 | 4 | D | 4:07 | | | | | | 4:36 | 4:50 | 5:06 | 5:49 | 6:09 | 5:33 | 5:08 | 5:38 | 5:59 | 5:35 | 5:29 | 5:22 | 5:23 | 5:40 | 5:29 | 4:49 | 4:25 | 4:21 | 5:17 | 42 |

# KENTEKENONDERZOEK

Motorvoertuigen

# BERKHOUT

Herkomst - Doorgaand verkeer

**Onderzoeksgebied**

Berkhout

**Meting**

Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

**Locaties**

1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

**Toelichting**

Alle geregistreerde Nederlandse kentekens zijn via RDW verrijkt met de postcode van de kentekenhouder. De herkomst van bestuurders van leasevoertuigen is onbekend. Daarom zijn kentekens met postcodes van veel voorkomende leasemaatschappijen geïdentificeerd en afzonderlijk in de data opgenomen.

In de tabellen is voor het doorgaand verkeer en voor het bestemmingsverkeer de herkomst van de ingaande voertuigen gepresenteerd. Hierbij is onderscheid gemaakt naar postcode (Berkhout), CBS gemeente (top 10) en provincie (Noord-Holland).

## WERKDAG - ETMAAL

| Ingaand bij / Herkomst | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Totaal | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Berkhout (PC 1647) | 28 | 28 | 10 | 17 | 48 | 130 | 7% |
| Koggenland overig | 168 | 32 | 37 | 166 | 61 | 464 | 25% |
| Hoorn | 218 | 19 | 22 | 238 | 50 | 547 | 30% |
| Medemblik | 17 | 7 | 10 | 21 | 15 | 70 | 4% |
| Dijk en Waard | 38 | 4 | 1 | 45 | 3 | 90 | 5% |
| Alkmaar | 17 | 2 | 2 | 22 | 4 | 46 | 3% |
| Drechterland | 13 | 2 | 2 | 16 | 2 | 35 | 2% |
| Purmerend | 5 | 6 | 2 | 3 | 5 | 21 | 1% |
| Amsterdam | 5 | 4 | 1 | 7 | 4 | 21 | 1% |
| Opmeer | 6 | 4 | 1 | 5 | 4 | 19 | 1% |
| Edam-Volendam | 8 | 9 | 2 | 2 | 4 | 25 | 1% |
| Hollands Kroon | 5 | 1 | 0 | 2 | 1 | 10 | 1% |
| Noord-Holland overig | 62 | 15 | 3 | 61 | 12 | 153 | 8% |
| Nederland overig | 24 | 8 | 2 | 17 | 9 | 60 | 3% |
| Buitenland | 6 | 1 | 1 | 4 | 1 | 13 | 1% |
| Lease | 45 | 12 | 5 | 38 | 14 | 114 | 6% |
| Onbekend | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | 0% |
| Totaal | 666 | 154 | 100 | 664 | 236 | 1821 | 100% |

## ZATERDAG - ETMAAL

| Ingaand bij / Herkomst | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Totaal | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Berkhout (PC 1647) | 38 | 28 | 13 | 18 | 58 | 154 | 10% |
| Koggenland overig | 153 | 25 | 32 | 146 | 39 | 395 | 26% |
| Hoorn | 162 | 19 | 17 | 197 | 26 | 420 | 28% |
| Medemblik | 14 | 2 | 6 | 14 | 8 | 44 | 3% |
| Dijk en Waard | 28 | 3 | 1 | 31 | 1 | 62 | 4% |
| Alkmaar | 12 | 3 | 1 | 16 | 2 | 33 | 2% |
| Drechterland | 9 | 2 | 3 | 9 | 1 | 23 | 1% |
| Purmerend | 6 | 6 | 1 | 8 | 4 | 24 | 2% |
| Amsterdam | 8 | 7 | 1 | 7 | 7 | 28 | 2% |
| Opmeer | 6 | 4 | 1 | 7 | 4 | 20 | 1% |
| Edam-Volendam | 5 | 8 | 1 | 4 | 5 | 21 | 1% |
| Hollands Kroon | 5 | 2 | 1 | 3 | 1 | 10 | 1% |
| Noord-Holland overig | 43 | 14 | 4 | 44 | 11 | 115 | 8% |
| Nederland overig | 23 | 15 | 1 | 15 | 7 | 60 | 4% |
| Buitenland | 9 | 2 | 2 | 5 | 1 | 18 | 1% |
| Lease | 30 | 5 | 2 | 33 | 8 | 77 | 5% |
| Onbekend | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0% |
| Totaal | 547 | 140 | 82 | 553 | 181 | 1502 | 100% |

## WEEKDAG - ETMAAL

| Ingaand bij / Herkomst | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Totaal | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Berkhout (PC 1647) | 30 | 28 | 10 | 17 | 47 | 131 | 8% |
| Koggenland overig | 158 | 29 | 35 | 154 | 54 | 430 | 25% |
| Hoorn | 199 | 19 | 20 | 224 | 43 | 505 | 30% |
| Medemblik | 16 | 6 | 8 | 19 | 13 | 62 | 4% |
| Dijk en Waard | 34 | 3 | 1 | 39 | 3 | 80 | 5% |
| Alkmaar | 16 | 2 | 2 | 20 | 3 | 43 | 3% |
| Drechterland | 11 | 2 | 2 | 14 | 2 | 30 | 2% |
| Purmerend | 5 | 6 | 1 | 4 | 5 | 22 | 1% |
| Amsterdam | 6 | 4 | 1 | 7 | 4 | 22 | 1% |
| Opmeer | 6 | 4 | 1 | 5 | 4 | 19 | 1% |
| Edam-Volendam | 6 | 8 | 1 | 3 | 5 | 23 | 1% |
| Hollands Kroon | 4 | 1 | 0 | 3 | 1 | 9 | 1% |
| Noord-Holland overig | 56 | 14 | 3 | 55 | 12 | 140 | 8% |
| Nederland overig | 23 | 9 | 2 | 16 | 10 | 60 | 4% |
| Buitenland | 7 | 1 | 1 | 4 | 1 | 15 | 1% |
| Lease | 39 | 10 | 4 | 35 | 12 | 100 | 6% |
| Onbekend | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0% |
| Totaal | 617 | 148 | 92 | 618 | 219 | 1693 | 100% |

## ZONDAG - ETMAAL

| Ingaand bij / Herkomst | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Totaal | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Berkhout (PC 1647) | 28 | 27 | 5 | 19 | 34 | 112 | 9% |
| Koggenland overig | 113 | 20 | 28 | 98 | 35 | 293 | 23% |
| Hoorn | 140 | 18 | 14 | 180 | 29 | 381 | 31% |
| Medemblik | 10 | 6 | 4 | 13 | 9 | 41 | 3% |
| Dijk en Waard | 23 | 1 | 2 | 20 | 1 | 47 | 4% |
| Alkmaar | 16 | 2 | 2 | 14 | 2 | 35 | 3% |
| Drechterland | 5 | 1 | 1 | 10 | 2 | 17 | 1% |
| Purmerend | 6 | 8 | 2 | 3 | 3 | 21 | 2% |
| Amsterdam | 6 | 4 | 1 | 5 | 4 | 19 | 1% |
| Opmeer | 4 | 6 | 1 | 5 | 5 | 20 | 2% |
| Edam-Volendam | 2 | 8 | 1 | 2 | 8 | 20 | 2% |
| Hollands Kroon | 2 | 0 | 0 | 4 | 1 | 6 | 0% |
| Noord-Holland overig | 42 | 12 | 2 | 39 | 10 | 103 | 8% |
| Nederland overig | 17 | 9 | 1 | 15 | 19 | 60 | 5% |
| Buitenland | 11 | 3 | 1 | 5 | 2 | 21 | 2% |
| Lease | 19 | 6 | 2 | 22 | 6 | 54 | 4% |
| Onbekend | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0% |
| Totaal | 439 | 127 | 62 | 453 | 167 | 1247 | 100% |

# KENTEKENONDERZOEK

Motorvoertuigen

# BERKHOUT

Herkomst - Bestemmingsverkeer

**Onderzoeksgebied**

Berkhout

**Meting**

Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

**Locaties**

1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

**Toelichting**

Alle geregistreerde Nederlandse kentekens zijn via RDW verrijkt met de postcode van de kentekenhouder. De herkomst van bestuurders van leasevoertuigen is onbekend. Daarom zijn kentekens met postcodes van veel voorkomende leasemaatschappijen geïdentificeerd en afzonderlijk in de data opgenomen.

In de tabellen is voor het doorgaand verkeer en voor het bestemmingsverkeer de herkomst van de ingaande voertuigen gepresenteerd. Hierbij is onderscheid gemaakt naar postcode (Berkhout), CBS gemeente (top 10) en provincie (Noord-Holland).

## WERKDAG - ETMAAL

| Ingaand bij / Herkomst | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Totaal | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Berkhout (PC 1647) | 434 | 170 | 115 | 271 | 163 | 1152 | 50% |
| Koggenland overig | 24 | 22 | 66 | 99 | 16 | 227 | 10% |
| Hoorn | 146 | 14 | 9 | 20 | 47 | 235 | 10% |
| Medemblik | 33 | 11 | 3 | 9 | 27 | 83 | 4% |
| Dijk en Waard | 3 | 2 | 1 | 31 | 2 | 38 | 2% |
| Alkmaar | 5 | 8 | 2 | 18 | 1 | 35 | 2% |
| Drechterland | 17 | 3 | 3 | 3 | 5 | 31 | 1% |
| Purmerend | 3 | 11 | 2 | 4 | 1 | 22 | 1% |
| Amsterdam | 10 | 10 | 1 | 6 | 3 | 30 | 1% |
| Opmeer | 5 | 3 | 2 | 8 | 10 | 27 | 1% |
| Edam-Volendam | 3 | 13 | 2 | 2 | 1 | 20 | 1% |
| Hollands Kroon | 10 | 3 | 5 | 9 | 1 | 29 | 1% |
| Noord-Holland overig | 31 | 24 | 9 | 25 | 11 | 99 | 4% |
| Nederland overig | 21 | 24 | 5 | 21 | 7 | 79 | 3% |
| Buitenland | 9 | 12 | 1 | 6 | 5 | 32 | 1% |
| Lease | 58 | 28 | 10 | 29 | 18 | 144 | 6% |
| Onbekend | 2 | 3 | 0 | 2 | 0 | 8 | 0% |
| Totaal | 814 | 360 | 236 | 562 | 319 | 2290 | 100% |

## ZATERDAG - ETMAAL

| Ingaand bij / Herkomst | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Totaal | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Berkhout (PC 1647) | 464 | 121 | 104 | 238 | 142 | 1068 | 52% |
| Koggenland overig | 22 | 17 | 40 | 76 | 16 | 170 | 8% |
| Hoorn | 142 | 10 | 7 | 15 | 50 | 224 | 11% |
| Medemblik | 30 | 7 | 2 | 9 | 29 | 76 | 4% |
| Dijk en Waard | 3 | 2 | 0 | 20 | 1 | 24 | 1% |
| Alkmaar | 7 | 7 | 4 | 12 | 3 | 31 | 1% |
| Drechterland | 17 | 2 | 0 | 1 | 2 | 22 | 1% |
| Purmerend | 5 | 15 | 0 | 4 | 1 | 25 | 1% |
| Amsterdam | 11 | 7 | 1 | 7 | 7 | 32 | 2% |
| Opmeer | 5 | 2 | 1 | 6 | 6 | 20 | 1% |
| Edam-Volendam | 3 | 8 | 1 | 3 | 0 | 14 | 1% |
| Hollands Kroon | 13 | 2 | 1 | 3 | 1 | 18 | 1% |
| Noord-Holland overig | 30 | 22 | 6 | 27 | 5 | 88 | 4% |
| Nederland overig | 30 | 27 | 2 | 13 | 6 | 77 | 4% |
| Buitenland | 11 | 11 | 0 | 7 | 4 | 32 | 2% |
| Lease | 66 | 25 | 10 | 27 | 16 | 143 | 7% |
| Onbekend | 4 | 5 | 0 | 3 | 1 | 11 | 1% |
| Totaal | 859 | 285 | 175 | 467 | 286 | 2071 | 100% |

## WEEKDAG - ETMAAL

| Ingaand bij / Herkomst | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Totaal | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Berkhout (PC 1647) | 418 | 156 | 105 | 253 | 151 | 1083 | 50% |
| Koggenland overig | 22 | 20 | 56 | 89 | 15 | 202 | 9% |
| Hoorn | 139 | 13 | 8 | 18 | 46 | 223 | 10% |
| Medemblik | 31 | 10 | 3 | 9 | 26 | 78 | 4% |
| Dijk en Waard | 3 | 2 | 1 | 27 | 2 | 33 | 2% |
| Alkmaar | 6 | 7 | 2 | 16 | 1 | 32 | 1% |
| Drechterland | 18 | 3 | 2 | 3 | 4 | 29 | 1% |
| Purmerend | 4 | 12 | 2 | 4 | 1 | 22 | 1% |
| Amsterdam | 10 | 9 | 1 | 6 | 4 | 29 | 1% |
| Opmeer | 5 | 3 | 1 | 7 | 9 | 25 | 1% |
| Edam-Volendam | 3 | 12 | 1 | 2 | 0 | 18 | 1% |
| Hollands Kroon | 11 | 3 | 4 | 7 | 1 | 25 | 1% |
| Noord-Holland overig | 30 | 23 | 7 | 24 | 9 | 92 | 4% |
| Nederland overig | 22 | 24 | 4 | 18 | 6 | 75 | 3% |
| Buitenland | 10 | 13 | 1 | 6 | 4 | 34 | 2% |
| Lease | 57 | 26 | 9 | 27 | 17 | 137 | 6% |
| Onbekend | 3 | 3 | 0 | 3 | 0 | 9 | 0% |
| Totaal | 790 | 335 | 207 | 517 | 297 | 2146 | 100% |

## ZONDAG - ETMAAL

| Ingaand bij / Herkomst | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Totaal | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Berkhout (PC 1647) | 295 | 125 | 57 | 179 | 99 | 754 | 50% |
| Koggenland overig | 15 | 13 | 22 | 53 | 9 | 112 | 7% |
| Hoorn | 105 | 10 | 4 | 12 | 34 | 165 | 11% |
| Medemblik | 27 | 5 | 3 | 5 | 17 | 55 | 4% |
| Dijk en Waard | 1 | 2 | 0 | 12 | 2 | 16 | 1% |
| Alkmaar | 6 | 6 | 0 | 8 | 1 | 20 | 1% |
| Drechterland | 22 | 2 | 0 | 3 | 3 | 29 | 2% |
| Purmerend | 5 | 9 | 1 | 4 | 1 | 19 | 1% |
| Amsterdam | 6 | 8 | 1 | 5 | 3 | 23 | 1% |
| Opmeer | 4 | 3 | 1 | 5 | 10 | 22 | 1% |
| Edam-Volendam | 1 | 10 | 0 | 1 | 0 | 11 | 1% |
| Hollands Kroon | 10 | 1 | 0 | 2 | 1 | 13 | 1% |
| Noord-Holland overig | 24 | 17 | 2 | 15 | 5 | 62 | 4% |
| Nederland overig | 19 | 24 | 0 | 8 | 3 | 54 | 4% |
| Buitenland | 14 | 19 | 2 | 7 | 3 | 45 | 3% |
| Lease | 46 | 15 | 5 | 17 | 15 | 97 | 6% |
| Onbekend | 3 | 1 | 0 | 9 | 0 | 12 | 1% |
| Totaal | 601 | 266 | 97 | 342 | 201 | 1506 | 100% |

# KENTEKENONDERZOEK

Motorvoertuigen

# BERKHOUT

Herkomst in detail - Doorgaand verkeer

**Onderzoeksgebied**

Berkhout

**Meting**

Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

**Locaties**

1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

**Toelichting**

Alle geregistreerde Nederlandse kentekens zijn via RDW verrijkt met de postcode van de kentekenhouder. De herkomst van bestuurders van leasevoertuigen is onbekend. Daarom zijn kentekens met postcodes van veel voorkomende leasemaatschappijen geïdentificeerd en afzonderlijk in de data opgenomen.

In de tabellen is voor het doorgaand verkeer de herkomst van de ingaande voertuigen gepresenteerd. Hierbij is onderscheid gemaakt naar postcode (Berkhout, Koggenland overig en Hoorn), CBS gemeente (top 10) en provincie (Noord-Holland).

## WERKDAG - ETMAAL

| Herkomst | | | Ingaand bij 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Totaal | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Berkhout | 1647 | *Berkhout* | 28 | 28 | 10 | 17 | 48 | 130 | 7% | |
| Koggenland overig | 1631 | *Oudendijk* | 2 | 1 | 0 | 1 | 1 | 4 | 0% | |
| | 1633 | *Avenhorn* | 20 | 3 | 15 | 12 | 11 | 60 | 3% | |
| | 1634 | *Scharwoude* | 2 | 4 | 1 | 1 | 3 | 11 | 1% | |
| | 1641 | *Spierdijk* | 18 | 1 | 1 | 19 | 4 | 42 | 2% | |
| | 1642 | *Spierdijk* | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% | |
| | 1643 | *Spierdijk* | 3 | 0 | 0 | 1 | 3 | 8 | 0% | |
| | 1645 | *Ursem* | 16 | 0 | 1 | 24 | 2 | 43 | 2% | |
| | 1648 | *De Goorn* | 70 | 6 | 17 | 71 | 13 | 177 | 10% | |
| | 1652 | *Zuidermeer* | 4 | 17 | 0 | 1 | 23 | 45 | 2% | |
| | 1711 | *Hensbroek* | 8 | 0 | 0 | 9 | 0 | 18 | 1% | |
| | 1713 | *Obdam* | 25 | 1 | 1 | 28 | 1 | 56 | 3% | |
| Hoorn | 1621 | *Binnenstad* | 19 | 3 | 1 | 18 | 4 | 44 | 2% | |
| | 1622 | *Grote Waal* | 80 | 4 | 3 | 70 | 12 | 170 | 9% | |
| | 1623 | *Venenlaankwartier* | 11 | 1 | 1 | 8 | 2 | 22 | 1% | |
| | 1624 | *Noord* | 21 | 2 | 1 | 23 | 4 | 51 | 3% | |
| | 1625 | *Risdam-Zuid* | 11 | 1 | 5 | 19 | 6 | 42 | 2% | |
| | 1627 | *Hoorn 80* | 2 | 0 | 0 | 3 | 0 | 6 | 0% | |
| | 1628 | *Kersenboogerd* | 51 | 2 | 3 | 57 | 3 | 116 | 6% | |
| | 1689 | *Zwaag* | 18 | 4 | 7 | 30 | 17 | 77 | 4% | |
| | 1695 | *Blokker* | 7 | 1 | 1 | 8 | 3 | 19 | 1% | |
| Medemblik | | | 17 | 7 | 10 | 21 | 15 | 70 | 4% | |
| Dijk en Waard | | | 38 | 4 | 1 | 45 | 3 | 90 | 5% | |
| Alkmaar | | | 17 | 2 | 2 | 22 | 4 | 46 | 3% | |
| Drechterland | | | 13 | 2 | 2 | 16 | 2 | 35 | 2% | |
| Purmerend | | | 5 | 6 | 2 | 3 | 5 | 21 | 1% | |
| Amsterdam | | | 5 | 4 | 1 | 7 | 4 | 21 | 1% | |
| Opmeer | | | 6 | 4 | 1 | 5 | 4 | 19 | 1% | |
| Edam-Volendam | | | 8 | 9 | 2 | 2 | 4 | 25 | 1% | |
| Hollands Kroon | | | 5 | 1 | 0 | 2 | 1 | 10 | 1% | |
| Noord-Holland overig | | | 62 | 15 | 3 | 61 | 12 | 153 | 8% | |
| Nederland overig | | | 24 | 8 | 2 | 17 | 9 | 60 | 3% | |
| Buitenland | | | 6 | 1 | 1 | 4 | 1 | 13 | 1% | |
| Lease | | | 45 | 12 | 5 | 38 | 14 | 114 | 6% | |
| Onbekend | | | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | 0% | |
| Totaal | | | 666 | 154 | 100 | 664 | 236 | 1821 | 100% | |

# KENTEKENONDERZOEK

Motorvoertuigen

# BERKHOUT

Herkomst in detail - Doorgaand verkeer

**Onderzoeksgebied**

Berkhout

**Meting**

Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

**Locaties**

1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

**Toelichting**

Alle geregistreerde Nederlandse kentekens zijn via RDW verrijkt met de postcode van de kentekenhouder. De herkomst van bestuurders van leasevoertuigen is onbekend. Daarom zijn kentekens met postcodes van veel voorkomende leasemaatschappijen geïdentificeerd en afzonderlijk in de data opgenomen.

In de tabellen is voor het doorgaand verkeer de herkomst van de ingaande voertuigen gepresenteerd. Hierbij is onderscheid gemaakt naar postcode (Berkhout, Koggenland overig en Hoorn), CBS gemeente (top 10) en provincie (Noord-Holland).

## WEEKDAG - ETMAAL

| Herkomst | | | Ingaand bij 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Totaal | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Berkhout | 1647 | *Berkhout* | 30 | 28 | 10 | 17 | 47 | 131 | 8% | |
| Koggenland overig | 1631 | *Oudendijk* | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 4 | 0% | |
| | 1633 | *Avenhorn* | 20 | 3 | 14 | 12 | 10 | 59 | 3% | |
| | 1634 | *Scharwoude* | 2 | 4 | 1 | 1 | 3 | 10 | 1% | |
| | 1641 | *Spierdijk* | 17 | 1 | 1 | 18 | 4 | 41 | 2% | |
| | 1642 | *Spierdijk* | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% | |
| | 1643 | *Spierdijk* | 3 | 0 | 0 | 1 | 3 | 7 | 0% | |
| | 1645 | *Ursem* | 14 | 0 | 1 | 21 | 2 | 38 | 2% | |
| | 1648 | *De Goorn* | 65 | 5 | 16 | 65 | 11 | 163 | 10% | |
| | 1652 | *Zuidermeer* | 4 | 15 | 0 | 1 | 20 | 40 | 2% | |
| | 1711 | *Hensbroek* | 8 | 0 | 0 | 8 | 0 | 16 | 1% | |
| | 1713 | *Obdam* | 23 | 1 | 1 | 25 | 1 | 52 | 3% | |
| Hoorn | 1621 | *Binnenstad* | 18 | 3 | 1 | 17 | 3 | 42 | 2% | |
| | 1622 | *Grote Waal* | 75 | 4 | 4 | 66 | 10 | 159 | 9% | |
| | 1623 | *Venenlaankwartier* | 9 | 1 | 1 | 8 | 1 | 20 | 1% | |
| | 1624 | *Noord* | 20 | 2 | 1 | 23 | 3 | 48 | 3% | |
| | 1625 | *Risdam-Zuid* | 10 | 2 | 4 | 19 | 6 | 41 | 2% | |
| | 1627 | *Hoorn 80* | 2 | 0 | 0 | 3 | 0 | 5 | 0% | |
| | 1628 | *Kersenboogerd* | 43 | 3 | 3 | 52 | 3 | 104 | 6% | |
| | 1689 | *Zwaag* | 16 | 4 | 6 | 28 | 14 | 68 | 4% | |
| | 1695 | *Blokker* | 6 | 0 | 1 | 9 | 3 | 19 | 1% | |
| Medemblik | | | 16 | 6 | 8 | 19 | 13 | 62 | 4% | |
| Dijk en Waard | | | 34 | 3 | 1 | 39 | 3 | 80 | 5% | |
| Alkmaar | | | 16 | 2 | 2 | 20 | 3 | 43 | 3% | |
| Drechterland | | | 11 | 2 | 2 | 14 | 2 | 30 | 2% | |
| Purmerend | | | 5 | 6 | 1 | 4 | 5 | 22 | 1% | |
| Amsterdam | | | 6 | 4 | 1 | 7 | 4 | 22 | 1% | |
| Opmeer | | | 6 | 4 | 1 | 5 | 4 | 19 | 1% | |
| Edam-Volendam | | | 6 | 8 | 1 | 3 | 5 | 23 | 1% | |
| Hollands Kroon | | | 4 | 1 | 0 | 3 | 1 | 9 | 1% | |
| Noord-Holland overig | | | 56 | 14 | 3 | 55 | 12 | 140 | 8% | |
| Nederland overig | | | 23 | 9 | 2 | 16 | 10 | 60 | 4% | |
| Buitenland | | | 7 | 1 | 1 | 4 | 1 | 15 | 1% | |
| Lease | | | 39 | 10 | 4 | 35 | 12 | 100 | 6% | |
| Onbekend | | | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0% | |
| Totaal | | | 617 | 148 | 92 | 618 | 219 | 1693 | 100% | |

# KENTEKENONDERZOEK

Motorvoertuigen

# BERKHOUT

Herkomst in detail - Doorgaand verkeer

**Onderzoeksgebied**

Berkhout

**Meting**

Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

**Locaties**

1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

**Toelichting**

Alle geregistreerde Nederlandse kentekens zijn via RDW verrijkt met de postcode van de kentekenhouder. De herkomst van bestuurders van leasevoertuigen is onbekend. Daarom zijn kentekens met postcodes van veel voorkomende leasemaatschappijen geïdentificeerd en afzonderlijk in de data opgenomen.

In de tabellen is voor het doorgaand verkeer de herkomst van de ingaande voertuigen gepresenteerd. Hierbij is onderscheid gemaakt naar postcode (Berkhout, Koggenland overig en Hoorn), CBS gemeente (top 10) en provincie (Noord-Holland).

## ZATERDAG - ETMAAL

| Herkomst | | | Ingaand bij 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Totaal | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Berkhout | 1647 | *Berkhout* | 38 | 28 | 13 | 18 | 58 | 154 | 10% | |
| Koggenland overig | 1631 | *Oudendijk* | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 3 | 0% | |
| | 1633 | *Avenhorn* | 21 | 3 | 10 | 15 | 7 | 56 | 4% | |
| | 1634 | *Scharwoude* | 1 | 5 | 0 | 3 | 2 | 10 | 1% | |
| | 1641 | *Spierdijk* | 22 | 2 | 2 | 22 | 2 | 49 | 3% | |
| | 1642 | *Spierdijk* | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% | |
| | 1643 | *Spierdijk* | 6 | 1 | 0 | 2 | 3 | 11 | 1% | |
| | 1645 | *Ursem* | 13 | 1 | 2 | 13 | 1 | 28 | 2% | |
| | 1648 | *De Goorn* | 63 | 2 | 17 | 64 | 8 | 153 | 10% | |
| | 1652 | *Zuidermeer* | 5 | 10 | 1 | 1 | 14 | 30 | 2% | |
| | 1711 | *Hensbroek* | 6 | 1 | 0 | 7 | 0 | 13 | 1% | |
| | 1713 | *Obdam* | 18 | 2 | 1 | 21 | 2 | 43 | 3% | |
| Hoorn | 1621 | *Binnenstad* | 18 | 2 | 1 | 17 | 2 | 39 | 3% | |
| | 1622 | *Grote Waal* | 69 | 4 | 6 | 60 | 8 | 147 | 10% | |
| | 1623 | *Venenlaankwartier* | 5 | 1 | 1 | 7 | 1 | 15 | 1% | |
| | 1624 | *Noord* | 16 | 1 | 1 | 19 | 3 | 39 | 3% | |
| | 1625 | *Risdam-Zuid* | 10 | 2 | 2 | 15 | 3 | 32 | 2% | |
| | 1627 | *Hoorn 80* | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0% | |
| | 1628 | *Kersenboogerd* | 23 | 5 | 3 | 41 | 3 | 74 | 5% | |
| | 1689 | *Zwaag* | 12 | 6 | 4 | 25 | 5 | 51 | 3% | |
| | 1695 | *Blokker* | 8 | 0 | 0 | 13 | 3 | 24 | 2% | |
| Medemblik | | | 14 | 2 | 6 | 14 | 8 | 44 | 3% | |
| Dijk en Waard | | | 28 | 3 | 1 | 31 | 1 | 62 | 4% | |
| Alkmaar | | | 12 | 3 | 1 | 16 | 2 | 33 | 2% | |
| Drechterland | | | 9 | 2 | 3 | 9 | 1 | 23 | 1% | |
| Purmerend | | | 6 | 6 | 1 | 8 | 4 | 24 | 2% | |
| Amsterdam | | | 8 | 7 | 1 | 7 | 7 | 28 | 2% | |
| Opmeer | | | 6 | 4 | 1 | 7 | 4 | 20 | 1% | |
| Edam-Volendam | | | 5 | 8 | 1 | 4 | 5 | 21 | 1% | |
| Hollands Kroon | | | 5 | 2 | 1 | 3 | 1 | 10 | 1% | |
| Noord-Holland overig | | | 43 | 14 | 4 | 44 | 11 | 115 | 8% | |
| Nederland overig | | | 23 | 15 | 1 | 15 | 7 | 60 | 4% | |
| Buitenland | | | 9 | 2 | 2 | 5 | 1 | 18 | 1% | |
| Lease | | | 30 | 5 | 2 | 33 | 8 | 77 | 5% | |
| Onbekend | | | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0% | |
| Totaal | | | 547 | 140 | 82 | 553 | 181 | 1502 | 100% | |

# KENTEKENONDERZOEK

Motorvoertuigen

# BERKHOUT

Herkomst in detail - Doorgaand verkeer

**Onderzoeksgebied**

Berkhout

**Meting**

Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

**Locaties**

1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

**Toelichting**

Alle geregistreerde Nederlandse kentekens zijn via RDW verrijkt met de postcode van de kentekenhouder. De herkomst van bestuurders van leasevoertuigen is onbekend. Daarom zijn kentekens met postcodes van veel voorkomende leasemaatschappijen geïdentificeerd en afzonderlijk in de data opgenomen.

In de tabellen is voor het doorgaand verkeer de herkomst van de ingaande voertuigen gepresenteerd. Hierbij is onderscheid gemaakt naar postcode (Berkhout, Koggenland overig en Hoorn), CBS gemeente (top 10) en provincie (Noord-Holland).

## ZONDAG - ETMAAL

| Herkomst | | Ingaand bij | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Totaal | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Berkhout | 1647 | *Berkhout* | 28 | 27 | 5 | 19 | 34 | 112 | 9% | |
| Koggenland overig | 1631 | *Oudendijk* | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 4 | 0% | |
| | 1633 | *Avenhorn* | 20 | 3 | 16 | 12 | 7 | 57 | 5% | |
| | 1634 | *Scharwoude* | 1 | 2 | 0 | 0 | 2 | 5 | 0% | |
| | 1641 | *Spierdijk* | 11 | 1 | 1 | 12 | 4 | 28 | 2% | |
| | 1642 | *Spierdijk* | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0% | |
| | 1643 | *Spierdijk* | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 3 | 0% | |
| | 1645 | *Ursem* | 9 | 0 | 0 | 14 | 1 | 24 | 2% | |
| | 1648 | *De Goorn* | 44 | 2 | 10 | 37 | 7 | 99 | 8% | |
| | 1652 | *Zuidermeer* | 4 | 10 | 0 | 1 | 11 | 25 | 2% | |
| | 1711 | *Hensbroek* | 6 | 0 | 0 | 6 | 0 | 12 | 1% | |
| | 1713 | *Obdam* | 18 | 2 | 1 | 16 | 1 | 38 | 3% | |
| Hoorn | 1621 | *Binnenstad* | 13 | 3 | 1 | 14 | 2 | 32 | 3% | |
| | 1622 | *Grote Waal* | 56 | 2 | 3 | 48 | 6 | 115 | 9% | |
| | 1623 | *Venenlaankwartier* | 7 | 0 | 1 | 10 | 0 | 18 | 1% | |
| | 1624 | *Noord* | 14 | 3 | 2 | 22 | 3 | 44 | 3% | |
| | 1625 | *Risdam-Zuid* | 7 | 4 | 3 | 19 | 11 | 42 | 3% | |
| | 1627 | *Hoorn 80* | 1 | 1 | 0 | 3 | 0 | 4 | 0% | |
| | 1628 | *Kersenboogerd* | 27 | 3 | 2 | 38 | 3 | 73 | 6% | |
| | 1689 | *Zwaag* | 13 | 3 | 3 | 17 | 4 | 39 | 3% | |
| | 1695 | *Blokker* | 4 | 1 | 1 | 11 | 1 | 17 | 1% | |
| Medemblik | | | 10 | 6 | 4 | 13 | 9 | 41 | 3% | |
| Dijk en Waard | | | 23 | 1 | 2 | 20 | 1 | 47 | 4% | |
| Alkmaar | | | 16 | 2 | 2 | 14 | 2 | 35 | 3% | |
| Drechterland | | | 5 | 1 | 1 | 10 | 2 | 17 | 1% | |
| Purmerend | | | 6 | 8 | 2 | 3 | 3 | 21 | 2% | |
| Amsterdam | | | 6 | 4 | 1 | 5 | 4 | 19 | 1% | |
| Opmeer | | | 4 | 6 | 1 | 5 | 5 | 20 | 2% | |
| Edam-Volendam | | | 2 | 8 | 1 | 2 | 8 | 20 | 2% | |
| Hollands Kroon | | | 2 | 0 | 0 | 4 | 1 | 6 | 0% | |
| Noord-Holland overig | | | 42 | 12 | 2 | 39 | 10 | 103 | 8% | |
| Nederland overig | | | 17 | 9 | 1 | 15 | 19 | 60 | 5% | |
| Buitenland | | | 11 | 3 | 1 | 5 | 2 | 21 | 2% | |
| Lease | | | 19 | 6 | 2 | 22 | 6 | 54 | 4% | |
| Onbekend | | | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0% | |
| Totaal | | | 439 | 127 | 62 | 453 | 167 | 1247 | 100% | |

# KENTEKENONDERZOEK

Motorvoertuigen

# BERKHOUT

Herkomst in detail - Bestemmingsverkeer

**Onderzoeksgebied**

Berkhout

**Meting**

Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

**Locaties**

1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

**Toelichting**

Alle geregistreerde Nederlandse kentekens zijn via RDW verrijkt met de postcode van de kentekenhouder. De herkomst van bestuurders van leasevoertuigen is onbekend. Daarom zijn kentekens met postcodes van veel voorkomende leasemaatschappijen geïdentificeerd en afzonderlijk in de data opgenomen.

In de tabellen is voor het bestemmingsverkeer de herkomst van de ingaande voertuigen gepresenteerd. Hierbij is onderscheid gemaakt naar postcode (Berkhout, Koggenland overig en Hoorn), CBS gemeente (top 10) en provincie (Noord-Holland).

## WERKDAG - ETMAAL

| Herkomst | | Ingaand bij | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Totaal | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Berkhout | 1647 | *Berkhout* | 434 | 170 | 115 | 271 | 163 | 1152 | 50% |
| Koggenland overig | 1631 | *Oudendijk* | 0 | 3 | 1 | 1 | 0 | 5 | 0% |
| | 1633 | *Avenhorn* | 6 | 5 | 28 | 17 | 2 | 59 | 3% |
| | 1634 | *Scharwoude* | 1 | 5 | 1 | 1 | 0 | 8 | 0% |
| | 1641 | *Spierdijk* | 1 | 1 | 1 | 11 | 2 | 17 | 1% |
| | 1642 | *Spierdijk* | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| | 1643 | *Spierdijk* | 1 | 1 | 1 | 4 | 2 | 9 | 0% |
| | 1645 | *Ursem* | 2 | 2 | 4 | 16 | 1 | 25 | 1% |
| | 1648 | *De Goorn* | 10 | 3 | 27 | 35 | 4 | 80 | 3% |
| | 1652 | *Zuidermeer* | 0 | 1 | 0 | 1 | 4 | 7 | 0% |
| | 1711 | *Hensbroek* | 0 | 0 | 1 | 3 | 0 | 4 | 0% |
| | 1713 | *Obdam* | 0 | 1 | 1 | 10 | 1 | 13 | 1% |
| Hoorn | 1621 | *Binnenstad* | 15 | 2 | 2 | 3 | 1 | 23 | 1% |
| | 1622 | *Grote Waal* | 37 | 2 | 2 | 4 | 3 | 48 | 2% |
| | 1623 | *Venenlaankwartier* | 5 | 0 | 0 | 1 | 1 | 6 | 0% |
| | 1624 | *Noord* | 17 | 2 | 1 | 2 | 3 | 26 | 1% |
| | 1625 | *Risdam-Zuid* | 10 | 2 | 2 | 2 | 14 | 30 | 1% |
| | 1627 | *Hoorn 80* | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0% |
| | 1628 | *Kersenboogerd* | 26 | 2 | 1 | 3 | 4 | 36 | 2% |
| | 1689 | *Zwaag* | 23 | 3 | 1 | 5 | 21 | 53 | 2% |
| | 1695 | *Blokker* | 9 | 0 | 1 | 1 | 1 | 11 | 0% |
| Medemblik | | | 33 | 11 | 3 | 9 | 27 | 83 | 4% |
| Dijk en Waard | | | 3 | 2 | 1 | 31 | 2 | 38 | 2% |
| Alkmaar | | | 5 | 8 | 2 | 18 | 1 | 35 | 2% |
| Drechterland | | | 17 | 3 | 3 | 3 | 5 | 31 | 1% |
| Purmerend | | | 3 | 11 | 2 | 4 | 1 | 22 | 1% |
| Amsterdam | | | 10 | 10 | 1 | 6 | 3 | 30 | 1% |
| Opmeer | | | 5 | 3 | 2 | 8 | 10 | 27 | 1% |
| Edam-Volendam | | | 3 | 13 | 2 | 2 | 1 | 20 | 1% |
| Hollands Kroon | | | 10 | 3 | 5 | 9 | 1 | 29 | 1% |
| Noord-Holland overig | | | 31 | 24 | 9 | 25 | 11 | 99 | 4% |
| Nederland overig | | | 21 | 24 | 5 | 21 | 7 | 79 | 3% |
| Buitenland | | | 9 | 12 | 1 | 6 | 5 | 32 | 1% |
| Lease | | | 58 | 28 | 10 | 29 | 18 | 144 | 6% |
| Onbekend | | | 2 | 3 | 0 | 2 | 0 | 8 | 0% |
| Totaal | | | 814 | 360 | 236 | 562 | 319 | 2290 | 100% |

# KENTEKENONDERZOEK

Motorvoertuigen

# BERKHOUT

Herkomst in detail - Bestemmingsverkeer

**Onderzoeksgebied**

Berkhout

**Meting**

Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

**Locaties**

1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

**Toelichting**

Alle geregistreerde Nederlandse kentekens zijn via RDW verrijkt met de postcode van de kentekenhouder. De herkomst van bestuurders van leasevoertuigen is onbekend. Daarom zijn kentekens met postcodes van veel voorkomende leasemaatschappijen geïdentificeerd en afzonderlijk in de data opgenomen.

In de tabellen is voor het bestemmingsverkeer de herkomst van de ingaande voertuigen gepresenteerd. Hierbij is onderscheid gemaakt naar postcode (Berkhout, Koggenland overig en Hoorn), CBS gemeente (top 10) en provincie (Noord-Holland).

## WEEKDAG - ETMAAL

| Herkomst | | Ingaand bij | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Totaal | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Berkhout | 1647 | *Berkhout* | 418 | 156 | 105 | 253 | 151 | 1083 | 50% | |
| Koggenland overig | 1631 | *Oudendijk* | 0 | 2 | 1 | 1 | 0 | 5 | 0% | |
| | 1633 | *Avenhorn* | 6 | 5 | 24 | 16 | 2 | 53 | 2% | |
| | 1634 | *Scharwoude* | 1 | 5 | 0 | 1 | 0 | 7 | 0% | |
| | 1641 | *Spierdijk* | 1 | 1 | 1 | 11 | 2 | 16 | 1% | |
| | 1642 | *Spierdijk* | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% | |
| | 1643 | *Spierdijk* | 1 | 0 | 1 | 3 | 2 | 7 | 0% | |
| | 1645 | *Ursem* | 2 | 2 | 4 | 15 | 1 | 24 | 1% | |
| | 1648 | *De Goorn* | 9 | 3 | 23 | 31 | 4 | 70 | 3% | |
| | 1652 | *Zuidermeer* | 0 | 1 | 0 | 1 | 4 | 6 | 0% | |
| | 1711 | *Hensbroek* | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 3 | 0% | |
| | 1713 | *Obdam* | 0 | 1 | 1 | 10 | 1 | 12 | 1% | |
| Hoorn | 1621 | *Binnenstad* | 14 | 2 | 1 | 2 | 1 | 21 | 1% | |
| | 1622 | *Grote Waal* | 36 | 2 | 2 | 3 | 2 | 46 | 2% | |
| | 1623 | *Venenlaankwartier* | 5 | 0 | 0 | 1 | 0 | 6 | 0% | |
| | 1624 | *Noord* | 17 | 2 | 1 | 3 | 3 | 25 | 1% | |
| | 1625 | *Risdam-Zuid* | 11 | 2 | 2 | 2 | 14 | 30 | 1% | |
| | 1627 | *Hoorn 80* | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0% | |
| | 1628 | *Kersenboogerd* | 26 | 2 | 1 | 2 | 4 | 35 | 2% | |
| | 1689 | *Zwaag* | 21 | 3 | 1 | 4 | 20 | 49 | 2% | |
| | 1695 | *Blokker* | 9 | 0 | 0 | 1 | 1 | 10 | 0% | |
| Medemblik | | | 31 | 10 | 3 | 9 | 26 | 78 | 4% | |
| Dijk en Waard | | | 3 | 2 | 1 | 27 | 2 | 33 | 2% | |
| Alkmaar | | | 6 | 7 | 2 | 16 | 1 | 32 | 1% | |
| Drechterland | | | 18 | 3 | 2 | 3 | 4 | 29 | 1% | |
| Purmerend | | | 4 | 12 | 2 | 4 | 1 | 22 | 1% | |
| Amsterdam | | | 10 | 9 | 1 | 6 | 4 | 29 | 1% | |
| Opmeer | | | 5 | 3 | 1 | 7 | 9 | 25 | 1% | |
| Edam-Volendam | | | 3 | 12 | 1 | 2 | 0 | 18 | 1% | |
| Hollands Kroon | | | 11 | 3 | 4 | 7 | 1 | 25 | 1% | |
| Noord-Holland overig | | | 30 | 23 | 7 | 24 | 9 | 92 | 4% | |
| Nederland overig | | | 22 | 24 | 4 | 18 | 6 | 75 | 3% | |
| Buitenland | | | 10 | 13 | 1 | 6 | 4 | 34 | 2% | |
| Lease | | | 57 | 26 | 9 | 27 | 17 | 137 | 6% | |
| Onbekend | | | 3 | 3 | 0 | 3 | 0 | 9 | 0% | |
| Totaal | | | 790 | 335 | 207 | 517 | 297 | 2146 | 100% | |

# KENTEKENONDERZOEK

Motorvoertuigen

# BERKHOUT

Herkomst in detail - Bestemmingsverkeer

**Onderzoeksgebied**

Berkhout

**Meting**

Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

**Locaties**

1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

**Toelichting**

Alle geregistreerde Nederlandse kentekens zijn via RDW verrijkt met de postcode van de kentekenhouder. De herkomst van bestuurders van leasevoertuigen is onbekend. Daarom zijn kentekens met postcodes van veel voorkomende leasemaatschappijen geïdentificeerd en afzonderlijk in de data opgenomen.

In de tabellen is voor het bestemmingsverkeer de herkomst van de ingaande voertuigen gepresenteerd. Hierbij is onderscheid gemaakt naar postcode (Berkhout, Koggenland overig en Hoorn), CBS gemeente (top 10) en provincie (Noord-Holland).

## ZATERDAG - ETMAAL

| Herkomst | | Ingaand bij | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Totaal | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Berkhout | 1647 | *Berkhout* | 464 | 121 | 104 | 238 | 142 | 1068 | 52% | |
| Koggenland overig | 1631 | *Oudendijk* | 1 | 3 | 1 | 2 | 0 | 6 | 0% | |
| | 1633 | *Avenhorn* | 9 | 5 | 20 | 16 | 0 | 49 | 2% | |
| | 1634 | *Scharwoude* | 1 | 6 | 1 | 1 | 0 | 8 | 0% | |
| | 1641 | *Spierdijk* | 1 | 1 | 1 | 12 | 3 | 17 | 1% | |
| | 1642 | *Spierdijk* | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0% | |
| | 1643 | *Spierdijk* | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 0% | |
| | 1645 | *Ursem* | 2 | 1 | 3 | 13 | 3 | 21 | 1% | |
| | 1648 | *De Goorn* | 8 | 2 | 13 | 25 | 5 | 53 | 3% | |
| | 1652 | *Zuidermeer* | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 | 0% | |
| | 1711 | *Hensbroek* | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% | |
| | 1713 | *Obdam* | 1 | 0 | 1 | 7 | 1 | 9 | 0% | |
| Hoorn | 1621 | *Binnenstad* | 15 | 1 | 0 | 1 | 1 | 17 | 1% | |
| | 1622 | *Grote Waal* | 39 | 2 | 2 | 4 | 3 | 48 | 2% | |
| | 1623 | *Venenlaankwartier* | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0% | |
| | 1624 | *Noord* | 14 | 2 | 1 | 3 | 1 | 20 | 1% | |
| | 1625 | *Risdam-Zuid* | 15 | 1 | 2 | 4 | 18 | 39 | 2% | |
| | 1627 | *Hoorn 80* | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0% | |
| | 1628 | *Kersenboogerd* | 30 | 1 | 1 | 1 | 6 | 37 | 2% | |
| | 1689 | *Zwaag* | 17 | 2 | 3 | 3 | 22 | 46 | 2% | |
| | 1695 | *Blokker* | 10 | 1 | 1 | 1 | 0 | 12 | 1% | |
| Medemblik | | | 30 | 7 | 2 | 9 | 29 | 76 | 4% | |
| Dijk en Waard | | | 3 | 2 | 0 | 20 | 1 | 24 | 1% | |
| Alkmaar | | | 7 | 7 | 4 | 12 | 3 | 31 | 1% | |
| Drechterland | | | 17 | 2 | 0 | 1 | 2 | 22 | 1% | |
| Purmerend | | | 5 | 15 | 0 | 4 | 1 | 25 | 1% | |
| Amsterdam | | | 11 | 7 | 1 | 7 | 7 | 32 | 2% | |
| Opmeer | | | 5 | 2 | 1 | 6 | 6 | 20 | 1% | |
| Edam-Volendam | | | 3 | 8 | 1 | 3 | 0 | 14 | 1% | |
| Hollands Kroon | | | 13 | 2 | 1 | 3 | 1 | 18 | 1% | |
| Noord-Holland overig | | | 30 | 22 | 6 | 27 | 5 | 88 | 4% | |
| Nederland overig | | | 30 | 27 | 2 | 13 | 6 | 77 | 4% | |
| Buitenland | | | 11 | 11 | 0 | 7 | 4 | 32 | 2% | |
| Lease | | | 66 | 25 | 10 | 27 | 16 | 143 | 7% | |
| Onbekend | | | 4 | 5 | 0 | 3 | 1 | 11 | 1% | |
| Totaal | | | 859 | 285 | 175 | 467 | 286 | 2071 | 100% | |

# KENTEKENONDERZOEK

Motorvoertuigen

# BERKHOUT

Herkomst in detail - Bestemmingsverkeer

**Onderzoeksgebied**

Berkhout

**Meting**

Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

**Locaties**

1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

**Toelichting**

Alle geregistreerde Nederlandse kentekens zijn via RDW verrijkt met de postcode van de kentekenhouder. De herkomst van bestuurders van leasevoertuigen is onbekend. Daarom zijn kentekens met postcodes van veel voorkomende leasemaatschappijen geïdentificeerd en afzonderlijk in de data opgenomen.

In de tabellen is voor het bestemmingsverkeer de herkomst van de ingaande voertuigen gepresenteerd. Hierbij is onderscheid gemaakt naar postcode (Berkhout, Koggenland overig en Hoorn), CBS gemeente (top 10) en provincie (Noord-Holland).

## ZONDAG - ETMAAL

| Herkomst | | | Ingaand bij 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Totaal | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Berkhout | 1647 | *Berkhout* | 295 | 125 | 57 | 179 | 99 | 754 | 50% |
| Koggenland overig | 1631 | *Oudendijk* | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 3 | 0% |
| | 1633 | *Avenhorn* | 5 | 3 | 10 | 10 | 2 | 28 | 2% |
| | 1634 | *Scharwoude* | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0% |
| | 1641 | *Spierdijk* | 0 | 0 | 1 | 9 | 1 | 10 | 1% |
| | 1642 | *Spierdijk* | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| | 1643 | *Spierdijk* | 1 | 0 | 1 | 2 | 1 | 4 | 0% |
| | 1645 | *Ursem* | 3 | 1 | 4 | 10 | 1 | 18 | 1% |
| | 1648 | *De Goorn* | 7 | 3 | 8 | 15 | 3 | 35 | 2% |
| | 1652 | *Zuidermeer* | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0% |
| | 1711 | *Hensbroek* | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0% |
| | 1713 | *Obdam* | 0 | 0 | 1 | 9 | 1 | 10 | 1% |
| Hoorn | 1621 | *Binnenstad* | 8 | 2 | 1 | 1 | 1 | 13 | 1% |
| | 1622 | *Grote Waal* | 27 | 2 | 2 | 2 | 1 | 33 | 2% |
| | 1623 | *Venenlaankwartier* | 4 | 0 | 0 | 1 | 1 | 5 | 0% |
| | 1624 | *Noord* | 18 | 2 | 0 | 3 | 4 | 27 | 2% |
| | 1625 | *Risdam-Zuid* | 8 | 1 | 0 | 2 | 11 | 20 | 1% |
| | 1627 | *Hoorn 80* | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| | 1628 | *Kersenboogerd* | 22 | 2 | 1 | 2 | 2 | 28 | 2% |
| | 1689 | *Zwaag* | 15 | 2 | 1 | 2 | 16 | 35 | 2% |
| | 1695 | *Blokker* | 5 | 0 | 0 | 1 | 0 | 5 | 0% |
| Medemblik | | | 27 | 5 | 3 | 5 | 17 | 55 | 4% |
| Dijk en Waard | | | 1 | 2 | 0 | 12 | 2 | 16 | 1% |
| Alkmaar | | | 6 | 6 | 0 | 8 | 1 | 20 | 1% |
| Drechterland | | | 22 | 2 | 0 | 3 | 3 | 29 | 2% |
| Purmerend | | | 5 | 9 | 1 | 4 | 1 | 19 | 1% |
| Amsterdam | | | 6 | 8 | 1 | 5 | 3 | 23 | 1% |
| Opmeer | | | 4 | 3 | 1 | 5 | 10 | 22 | 1% |
| Edam-Volendam | | | 1 | 10 | 0 | 1 | 0 | 11 | 1% |
| Hollands Kroon | | | 10 | 1 | 0 | 2 | 1 | 13 | 1% |
| Noord-Holland overig | | | 24 | 17 | 2 | 15 | 5 | 62 | 4% |
| Nederland overig | | | 19 | 24 | 0 | 8 | 3 | 54 | 4% |
| Buitenland | | | 14 | 19 | 2 | 7 | 3 | 45 | 3% |
| Lease | | | 46 | 15 | 5 | 17 | 15 | 97 | 6% |
| Onbekend | | | 3 | 1 | 0 | 9 | 0 | 12 | 1% |
| Totaal | | | 601 | 266 | 97 | 342 | 201 | 1506 | 100% |

# KENTEKENONDERZOEK

Motorvoertuigen

# BERKHOUT

Intensiteiten - Hoofdlijnen

**Onderzoeksgebied**

Berkhout

**Meting**

Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

**Voertuigclassificatie**

Licht verkeer
P = Personenauto's
L = Lichte bedrijfsvoertuigen (<3500 kg)

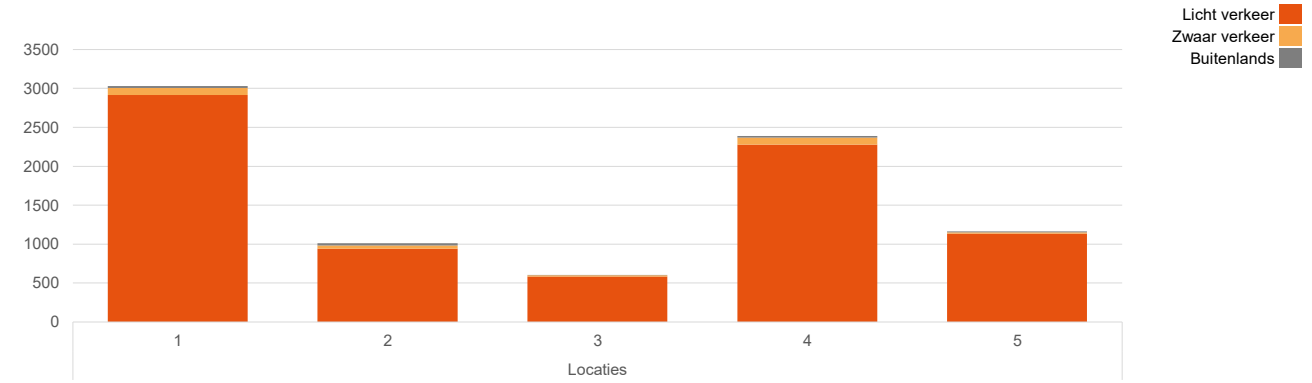
Zwaar verkeer
B = Bussen (touringcars en lijnbussen)
Z = Zware bedrijfsvoertuigen (>3500 kg)

Overig verkeer
Buit = Buitenlandse voertuigen

## WERKDAG - ETMAAL

| | | Absoluut | | | | | | Procentueel | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Licht verkeer | | Zwaar verkeer | | Overig | Totaal | Licht verkeer | | Zwaar verkeer | | Overig | Totaal |
| Locaties | | P | L | B | Z | Buit | | P | L | B | Z | Buit | |
| 1 | Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg) | 2547 | 369 | 57 | 31 | 27 | 3032 | 84% | 12% | 2% | 1% | 1% | 100% |
| 2 | Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde) | 787 | 154 | 0 | 42 | 27 | 1010 | 78% | 15% | 0% | 4% | 3% | 100% |
| 3 | Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde) | 481 | 104 | 0 | 15 | 3 | 602 | 80% | 17% | 0% | 3% | 0% | 100% |
| 4 | Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg) | 1924 | 356 | 57 | 31 | 22 | 2390 | 81% | 15% | 2% | 1% | 1% | 100% |
| 5 | Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk) | 974 | 162 | 0 | 13 | 12 | 1161 | 84% | 14% | 0% | 1% | 1% | 100% |

**Intensiteiten per locatie en per voertuigcategorie - Werkdag etmaal**






Connection Systems

**KENTEKENONDERZOEK**

Motorvoertuigen

**BERKHOUT**

Intensiteiten - Hoofdlijnen

Onderzoeksgebied

Berkhout

Meting

Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

Voertuigclassificatie

Licht verkeer
P = Personenauto's
L = Lichte bedrijfsvoertuigen (<3500 kg)

Zwaar verkeer
B = Bussen (touringcars en lijnbussen)
Z = Zware bedrijfsvoertuigen (>3500 kg)

Overig verkeer
Buit = Buitenlandse voertuigen

## ZATERDAG - ETMAAL

| | | Absoluut | | | | | | Procentueel | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Licht verkeer | | Zwaar verkeer | | Overig | Totaal | Licht verkeer | | Zwaar verkeer | | Overig | Totaal |
| Locaties | | P | L | B | Z | Buit | | P | L | B | Z | Buit | |
| 1 | Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg) | 2548 | 243 | 32 | 10 | 35 | 2866 | 89% | 8% | 1% | 0% | 1% | 100% |
| 2 | Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde) | 720 | 98 | 1 | 7 | 28 | 853 | 84% | 11% | 0% | 1% | 3% | 100% |
| 3 | Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde) | 435 | 53 | 0 | 1 | 3 | 492 | 89% | 11% | 0% | 0% | 1% | 100% |
| 4 | Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg) | 1699 | 184 | 32 | 9 | 24 | 1947 | 87% | 9% | 2% | 0% | 1% | 100% |
| 5 | Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk) | 896 | 104 | 1 | 1 | 9 | 1011 | 89% | 10% | 0% | 0% | 1% | 100% |

## ZONDAG - ETMAAL

| | | Absoluut | | | | | | Procentueel | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Licht verkeer | | Zwaar verkeer | | Overig | Totaal | Licht verkeer | | Zwaar verkeer | | Overig | Totaal |
| Locaties | | P | L | B | Z | Buit | | P | L | B | Z | Buit | |
| 1 | Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg) | 1864 | 158 | 28 | 7 | 44 | 2101 | 89% | 8% | 1% | 0% | 2% | 100% |
| 2 | Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde) | 667 | 64 | 0 | 6 | 47 | 784 | 85% | 8% | 0% | 1% | 6% | 100% |
| 3 | Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde) | 264 | 28 | 0 | 2 | 5 | 298 | 89% | 9% | 0% | 1% | 2% | 100% |
| 4 | Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg) | 1322 | 135 | 27 | 12 | 28 | 1523 | 87% | 9% | 2% | 1% | 2% | 100% |
| 5 | Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk) | 702 | 64 | 0 | 3 | 10 | 779 | 90% | 8% | 0% | 0% | 1% | 100% |

## WEEKDAG - ETMAAL

| | | Absoluut | | | | | | Procentueel | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Licht verkeer | | Zwaar verkeer | | Overig | Totaal | Licht verkeer | | Zwaar verkeer | | Overig | Totaal |
| Locaties | | P | L | B | Z | Buit | | P | L | B | Z | Buit | |
| 1 | Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg) | 2449 | 321 | 50 | 25 | 31 | 2875 | 85% | 11% | 2% | 1% | 1% | 100% |
| 2 | Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde) | 760 | 133 | 0 | 32 | 30 | 955 | 80% | 14% | 0% | 3% | 3% | 100% |
| 3 | Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde) | 443 | 86 | 0 | 11 | 3 | 543 | 82% | 16% | 0% | 2% | 1% | 100% |
| 4 | Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg) | 1806 | 299 | 49 | 25 | 23 | 2203 | 82% | 14% | 2% | 1% | 1% | 100% |
| 5 | Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk) | 924 | 139 | 0 | 10 | 12 | 1085 | 85% | 13% | 0% | 1% | 1% | 100% |

**KENTEKENONDERZOEK** **BERKHOUT**

Motorvoertuigen Intensiteiten - Dag/uur

Onderzoeksgebied

Berkhout

Meting

Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

Locaties

1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

## 1. OOSTEINDE (HULKERWEG - BERKHOUTERWEG)

| Uur | Ma 20-3 | Di 21-3 | Wo 22-3 | Do 23-3 | Vr 24-3 | Za 25-3 | Zo 26-3 | Ma 27-3 | Di 28-3 | Wo 29-3 | Do 30-3 | Vr 31-3 | Za 1-4 | Zo 2-4 | Werk dag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 00:00 - 01:00 | 7 | 9 | 11 | 5 | 13 | 13 | 39 | 9 | 14 | 6 | 7 | 8 | 41 | 39 | 9 |
| 01:00 - 02:00 | 4 | 3 | 6 | 5 | 7 | 7 | 30 | 1 | 3 | 2 | 12 | 7 | 29 | 24 | 5 |
| 02:00 - 03:00 | 1 | 4 | 4 | 6 | 2 | 3 | 8 | 0 | 1 | 1 | 2 | 2 | 10 | 8 | 2 |
| 03:00 - 04:00 | 2 | 1 | 2 | 3 | 1 | 3 | 14 | 1 | 3 | 0 | 1 | 1 | 6 | 10 | 2 |
| 04:00 - 05:00 | 2 | 1 | 4 | 3 | 2 | 2 | 11 | 5 | 2 | 4 | 2 | 1 | 1 | 6 | 3 |
| 05:00 - 06:00 | 28 | 24 | 23 | 22 | 20 | 6 | 10 | 15 | 35 | 24 | 21 | 15 | 2 | 7 | 23 |
| 06:00 - 07:00 | 103 | 127 | 104 | 122 | 102 | 34 | 12 | 95 | 97 | 95 | 92 | 81 | 19 | 19 | 102 |
| 07:00 - 08:00 | 156 | 232 | 183 | 207 | 137 | 66 | 28 | 203 | 199 | 152 | 170 | 139 | 52 | 16 | 178 |
| 08:00 - 09:00 | 177 | 268 | 186 | 265 | 190 | 126 | 27 | 186 | 182 | 167 | 204 | 218 | 121 | 30 | 204 |
| 09:00 - 10:00 | 132 | 177 | 172 | 171 | 161 | 168 | 59 | 157 | 181 | 162 | 164 | 176 | 164 | 83 | 165 |
| 10:00 - 11:00 | 143 | 184 | 164 | 176 | 161 | 258 | 104 | 153 | 162 | 187 | 180 | 197 | 243 | 124 | 171 |
| 11:00 - 12:00 | 140 | 178 | 188 | 205 | 181 | 241 | 158 | 152 | 160 | 168 | 157 | 208 | 234 | 157 | 174 |
| 12:00 - 13:00 | 165 | 197 | 203 | 201 | 208 | 238 | 161 | 151 | 170 | 182 | 201 | 200 | 293 | 167 | 188 |
| 13:00 - 14:00 | 187 | 192 | 196 | 185 | 244 | 249 | 197 | 185 | 183 | 195 | 204 | 244 | 248 | 212 | 202 |
| 14:00 - 15:00 | 188 | 209 | 211 | 204 | 242 | 256 | 220 | 221 | 200 | 231 | 213 | 234 | 277 | 197 | 215 |
| 15:00 - 16:00 | 225 | 253 | 251 | 235 | 268 | 230 | 207 | 236 | 201 | 214 | 254 | 270 | 243 | 185 | 241 |
| 16:00 - 17:00 | 288 | 281 | 310 | 251 | 280 | 240 | 210 | 271 | 257 | 281 | 241 | 262 | 204 | 181 | 272 |
| 17:00 - 18:00 | 251 | 261 | 250 | 277 | 254 | 190 | 177 | 266 | 259 | 261 | 320 | 245 | 169 | 174 | 264 |
| 18:00 - 19:00 | 169 | 220 | 192 | 182 | 195 | 137 | 117 | 194 | 184 | 182 | 199 | 217 | 135 | 141 | 193 |
| 19:00 - 20:00 | 84 | 167 | 116 | 142 | 132 | 109 | 98 | 152 | 164 | 168 | 178 | 168 | 138 | 123 | 147 |
| 20:00 - 21:00 | 62 | 98 | 83 | 102 | 100 | 80 | 92 | 97 | 85 | 103 | 137 | 119 | 109 | 83 | 99 |
| 21:00 - 22:00 | 56 | 79 | 87 | 94 | 81 | 76 | 56 | 85 | 67 | 87 | 85 | 96 | 60 | 65 | 82 |
| 22:00 - 23:00 | 41 | 68 | 50 | 53 | 66 | 58 | 29 | 49 | 40 | 56 | 63 | 60 | 51 | 34 | 55 |
| 23:00 - 24:00 | 21 | 38 | 40 | 28 | 49 | 39 | 23 | 41 | 35 | 23 | 41 | 65 | 53 | 30 | 38 |
| Etmaal (0-24u) | 2632 | 3271 | 3036 | 3144 | 3096 | 2829 | 2087 | 2925 | 3233 | 2951 | 3148 | 3233 | 2902 | 2115 | 3032 |
| Dag (7-19u) | 2221 | 2652 | 2506 | 2559 | 2521 | 2399 | 1665 | 2375 | 2338 | 2382 | 2507 | 2610 | 2383 | 1667 | 2467 |
| Avond (19-23u) | 243 | 412 | 336 | 391 | 379 | 323 | 275 | 383 | 356 | 414 | 463 | 443 | 358 | 305 | 382 |
| Nacht (23-7u) | 168 | 207 | 194 | 194 | 196 | 107 | 147 | 167 | 190 | 155 | 178 | 180 | 161 | 143 | 183 |
| OS (7-9u) | 333 | 500 | 369 | 472 | 327 | 192 | 55 | 389 | 381 | 319 | 374 | 357 | 173 | 46 | 382 |
| AS (16-18u) | 539 | 542 | 560 | 528 | 534 | 430 | 387 | 537 | 516 | 542 | 561 | 507 | 373 | 355 | 537 |

**KENTEKENONDERZOEK** **BERKHOUT**

Motorvoertuigen Intensiteiten - Dag/uur

Onderzoeksgebied

Berkhout

Meting

Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

Locaties

1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

## 2. HULKERWEG (LIJSBETH TIJSWEG - OOSTEINDE)

| Uur | Ma 20-3 | Di 21-3 | Wo 22-3 | Do 23-3 | Vr 24-3 | Za 25-3 | Zo 26-3 | Ma 27-3 | Di 28-3 | Wo 29-3 | Do 30-3 | Vr 31-3 | Za 1-4 | Zo 2-4 | Werk dag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 00:00 - 01:00 | 5 | 2 | 3 | 6 | 6 | 7 | 10 | 5 | 8 | 5 | 4 | 6 | 20 | 16 | 5 |
| 01:00 - 02:00 | 1 | 3 | 2 | 2 | 2 | 8 | 10 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 5 | 4 | 2 |
| 02:00 - 03:00 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 6 | 6 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 5 | 6 | 2 |
| 03:00 - 04:00 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | 1 | 6 | 1 | 0 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 |
| 04:00 - 05:00 | 6 | 3 | 5 | 1 | 5 | 1 | 4 | 6 | 5 | 4 | 5 | 4 | 1 | 3 | 4 |
| 05:00 - 06:00 | 34 | 7 | 33 | 28 | 27 | 7 | 5 | 33 | 35 | 30 | 24 | 23 | 12 | 13 | 27 |
| 06:00 - 07:00 | 52 | 38 | 53 | 66 | 57 | 20 | 5 | 52 | 56 | 53 | 56 | 46 | 5 | 3 | 53 |
| 07:00 - 08:00 | 66 | 61 | 67 | 55 | 58 | 20 | 12 | 76 | 63 | 62 | 68 | 46 | 19 | 17 | 62 |
| 08:00 - 09:00 | 59 | 79 | 68 | 91 | 72 | 36 | 20 | 82 | 76 | 70 | 79 | 59 | 23 | 18 | 74 |
| 09:00 - 10:00 | 45 | 58 | 71 | 59 | 72 | 49 | 24 | 49 | 51 | 67 | 57 | 59 | 63 | 37 | 59 |
| 10:00 - 11:00 | 46 | 41 | 40 | 56 | 62 | 55 | 57 | 60 | 57 | 50 | 71 | 60 | 52 | 73 | 54 |
| 11:00 - 12:00 | 51 | 47 | 54 | 60 | 56 | 72 | 60 | 56 | 55 | 52 | 54 | 43 | 55 | 61 | 53 |
| 12:00 - 13:00 | 55 | 56 | 50 | 71 | 49 | 74 | 55 | 43 | 42 | 56 | 52 | 42 | 66 | 59 | 52 |
| 13:00 - 14:00 | 57 | 55 | 56 | 68 | 72 | 76 | 70 | 48 | 51 | 53 | 53 | 50 | 76 | 72 | 56 |
| 14:00 - 15:00 | 63 | 48 | 58 | 46 | 77 | 75 | 72 | 72 | 58 | 70 | 83 | 73 | 63 | 79 | 65 |
| 15:00 - 16:00 | 82 | 79 | 71 | 69 | 89 | 62 | 65 | 66 | 77 | 78 | 58 | 74 | 91 | 66 | 74 |
| 16:00 - 17:00 | 83 | 86 | 97 | 93 | 94 | 55 | 61 | 97 | 94 | 108 | 105 | 78 | 68 | 60 | 94 |
| 17:00 - 18:00 | 92 | 94 | 102 | 102 | 95 | 55 | 55 | 103 | 93 | 103 | 109 | 79 | 47 | 65 | 97 |
| 18:00 - 19:00 | 36 | 69 | 44 | 72 | 47 | 38 | 47 | 73 | 65 | 63 | 59 | 60 | 43 | 41 | 59 |
| 19:00 - 20:00 | 30 | 49 | 27 | 44 | 38 | 30 | 32 | 35 | 55 | 44 | 44 | 45 | 51 | 38 | 41 |
| 20:00 - 21:00 | 6 | 24 | 16 | 36 | 28 | 17 | 29 | 28 | 31 | 23 | 24 | 40 | 38 | 32 | 26 |
| 21:00 - 22:00 | 13 | 23 | 16 | 17 | 17 | 21 | 21 | 17 | 13 | 20 | 29 | 25 | 33 | 30 | 19 |
| 22:00 - 23:00 | 14 | 15 | 13 | 15 | 28 | 25 | 16 | 19 | 22 | 21 | 15 | 17 | 25 | 16 | 18 |
| 23:00 - 24:00 | 9 | 14 | 11 | 14 | 21 | 16 | 5 | 12 | 15 | 14 | 12 | 21 | 18 | 9 | 14 |
| Etmaal (0-24u) | 907 | 953 | 960 | 1072 | 1076 | 826 | 747 | 1036 | 1027 | 1052 | 1065 | 955 | 880 | 820 | 1010 |
| Dag (7-19u) | 735 | 773 | 778 | 842 | 843 | 667 | 598 | 825 | 782 | 832 | 848 | 723 | 666 | 648 | 798 |
| Avond (19-23u) | 63 | 111 | 72 | 112 | 111 | 93 | 98 | 99 | 121 | 108 | 112 | 127 | 147 | 116 | 104 |
| Nacht (23-7u) | 109 | 69 | 110 | 118 | 122 | 66 | 51 | 112 | 124 | 112 | 105 | 105 | 67 | 56 | 109 |
| OS (7-9u) | 125 | 140 | 135 | 146 | 130 | 56 | 32 | 158 | 139 | 132 | 147 | 105 | 42 | 35 | 136 |
| AS (16-18u) | 175 | 180 | 199 | 195 | 189 | 110 | 116 | 200 | 187 | 211 | 214 | 157 | 115 | 125 | 191 |

**KENTEKENONDERZOEK** **BERKHOUT**

Motorvoertuigen Intensiteiten - Dag/uur

Onderzoeksgebied

Berkhout

Meting

Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

Locaties

1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

## 3. TEDING VAN BERKHOUTWEG (L TIJSWEG - WESTEINDE)

| Uur | Ma 20-3 | Di 21-3 | Wo 22-3 | Do 23-3 | Vr 24-3 | Za 25-3 | Zo 26-3 | Ma 27-3 | Di 28-3 | Wo 29-3 | Do 30-3 | Vr 31-3 | Za 1-4 | Zo 2-4 | Werk dag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 00:00 - 01:00 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 1 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 5 | 2 | 0 |
| 01:00 - 02:00 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 0 | 0 |
| 02:00 - 03:00 | 0 | 2 | 2 | 4 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 2 | 1 |
| 03:00 - 04:00 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 0 | 1 |
| 04:00 - 05:00 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 05:00 - 06:00 | 3 | 4 | 4 | 4 | 3 | 0 | 0 | 4 | 5 | 3 | 4 | 2 | 0 | 0 | 4 |
| 06:00 - 07:00 | 19 | 16 | 10 | 11 | 15 | 4 | 0 | 15 | 13 | 11 | 14 | 18 | 5 | 2 | 14 |
| 07:00 - 08:00 | 25 | 28 | 33 | 34 | 22 | 10 | 0 | 27 | 30 | 26 | 31 | 22 | 7 | 2 | 28 |
| 08:00 - 09:00 | 39 | 48 | 35 | 36 | 40 | 24 | 2 | 42 | 43 | 26 | 38 | 33 | 15 | 4 | 38 |
| 09:00 - 10:00 | 32 | 41 | 37 | 30 | 44 | 25 | 10 | 35 | 29 | 35 | 37 | 49 | 49 | 13 | 37 |
| 10:00 - 11:00 | 35 | 41 | 36 | 24 | 51 | 52 | 24 | 50 | 32 | 35 | 38 | 50 | 41 | 15 | 39 |
| 11:00 - 12:00 | 29 | 41 | 37 | 41 | 76 | 47 | 20 | 39 | 38 | 41 | 33 | 49 | 47 | 20 | 42 |
| 12:00 - 13:00 | 47 | 42 | 42 | 45 | 89 | 40 | 28 | 30 | 35 | 37 | 31 | 42 | 53 | 23 | 44 |
| 13:00 - 14:00 | 42 | 61 | 41 | 39 | 67 | 55 | 30 | 40 | 34 | 40 | 37 | 47 | 44 | 25 | 45 |
| 14:00 - 15:00 | 31 | 42 | 55 | 56 | 84 | 59 | 27 | 40 | 44 | 48 | 58 | 53 | 52 | 40 | 51 |
| 15:00 - 16:00 | 44 | 55 | 47 | 48 | 67 | 40 | 43 | 55 | 46 | 50 | 64 | 63 | 44 | 31 | 54 |
| 16:00 - 17:00 | 63 | 66 | 50 | 60 | 81 | 35 | 33 | 53 | 66 | 70 | 52 | 58 | 41 | 27 | 62 |
| 17:00 - 18:00 | 53 | 50 | 50 | 56 | 53 | 45 | 28 | 56 | 53 | 49 | 66 | 52 | 34 | 21 | 54 |
| 18:00 - 19:00 | 20 | 35 | 28 | 35 | 43 | 16 | 16 | 35 | 37 | 20 | 38 | 29 | 20 | 17 | 32 |
| 19:00 - 20:00 | 13 | 32 | 22 | 30 | 36 | 15 | 20 | 23 | 26 | 21 | 24 | 30 | 8 | 13 | 26 |
| 20:00 - 21:00 | 6 | 13 | 6 | 19 | 14 | 10 | 11 | 16 | 14 | 19 | 18 | 20 | 9 | 10 | 15 |
| 21:00 - 22:00 | 3 | 15 | 4 | 6 | 2 | 8 | 9 | 8 | 10 | 11 | 5 | 4 | 7 | 8 | 7 |
| 22:00 - 23:00 | 4 | 8 | 0 | 11 | 3 | 4 | 3 | 4 | 9 | 5 | 3 | 2 | 4 | 4 | 5 |
| 23:00 - 24:00 | 1 | 5 | 7 | 0 | 10 | 1 | 1 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 1 | 0 | 4 |
| Etmaal (0-24u) | 512 | 645 | 550 | 589 | 803 | 493 | 317 | 574 | 569 | 552 | 598 | 631 | 490 | 279 | 602 |
| Dag (7-19u) | 460 | 550 | 491 | 504 | 717 | 448 | 261 | 502 | 487 | 477 | 523 | 547 | 447 | 238 | 526 |
| Avond (19-23u) | 26 | 68 | 32 | 66 | 55 | 37 | 43 | 51 | 59 | 56 | 50 | 56 | 28 | 35 | 52 |
| Nacht (23-7u) | 26 | 27 | 27 | 19 | 31 | 8 | 13 | 21 | 23 | 19 | 25 | 28 | 15 | 6 | 25 |
| OS (7-9u) | 64 | 76 | 68 | 70 | 62 | 34 | 2 | 69 | 73 | 52 | 69 | 55 | 22 | 6 | 66 |
| AS (16-18u) | 116 | 116 | 100 | 116 | 134 | 80 | 61 | 109 | 119 | 119 | 118 | 110 | 75 | 48 | 116 |

**KENTEKENONDERZOEK** **BERKHOUT**

Motorvoertuigen Intensiteiten - Dag/uur

Onderzoeksgebied

Berkhout

Meting

Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

Locaties

1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

## 4. WESTEINDE (N194 - TEDING VAN BERKHOUTWEG)

| Uur | Ma 20-3 | Di 21-3 | Wo 22-3 | Do 23-3 | Vr 24-3 | Za 25-3 | Zo 26-3 | Ma 27-3 | Di 28-3 | Wo 29-3 | Do 30-3 | Vr 31-3 | Za 1-4 | Zo 2-4 | Werk dag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 00:00 - 01:00 | 13 | 12 | 13 | 9 | 11 | 18 | 25 | 12 | 9 | 9 | 11 | 13 | 19 | 33 | 11 |
| 01:00 - 02:00 | 9 | 2 | 6 | 8 | 5 | 13 | 22 | 1 | 3 | 2 | 7 | 8 | 18 | 21 | 5 |
| 02:00 - 03:00 | 5 | 4 | 6 | 5 | 3 | 5 | 5 | 2 | 6 | 2 | 4 | 2 | 19 | 5 | 4 |
| 03:00 - 04:00 | 3 | 4 | 2 | 4 | 4 | 4 | 15 | 1 | 2 | 4 | 3 | 3 | 7 | 12 | 3 |
| 04:00 - 05:00 | 4 | 5 | 9 | 8 | 8 | 4 | 8 | 7 | 3 | 3 | 4 | 8 | 2 | 7 | 6 |
| 05:00 - 06:00 | 29 | 26 | 27 | 26 | 33 | 7 | 7 | 25 | 31 | 39 | 28 | 24 | 7 | 4 | 29 |
| 06:00 - 07:00 | 104 | 142 | 99 | 125 | 97 | 30 | 13 | 123 | 109 | 112 | 119 | 98 | 17 | 12 | 113 |
| 07:00 - 08:00 | 134 | 221 | 170 | 192 | 120 | 41 | 25 | 160 | 181 | 132 | 166 | 127 | 45 | 19 | 160 |
| 08:00 - 09:00 | 154 | 236 | 147 | 243 | 141 | 80 | 18 | 155 | 180 | 136 | 173 | 167 | 71 | 17 | 173 |
| 09:00 - 10:00 | 103 | 135 | 115 | 132 | 126 | 105 | 38 | 84 | 120 | 109 | 141 | 128 | 94 | 27 | 119 |
| 10:00 - 11:00 | 117 | 130 | 143 | 127 | 141 | 131 | 93 | 111 | 129 | 118 | 116 | 122 | 129 | 77 | 125 |
| 11:00 - 12:00 | 120 | 130 | 140 | 139 | 129 | 172 | 110 | 97 | 108 | 98 | 129 | 161 | 147 | 126 | 125 |
| 12:00 - 13:00 | 109 | 131 | 142 | 149 | 138 | 146 | 99 | 104 | 135 | 140 | 123 | 150 | 184 | 126 | 132 |
| 13:00 - 14:00 | 149 | 129 | 122 | 133 | 175 | 191 | 141 | 119 | 143 | 131 | 155 | 163 | 177 | 177 | 142 |
| 14:00 - 15:00 | 149 | 137 | 161 | 164 | 174 | 205 | 145 | 177 | 144 | 164 | 154 | 174 | 158 | 154 | 160 |
| 15:00 - 16:00 | 164 | 181 | 196 | 178 | 207 | 182 | 131 | 185 | 151 | 174 | 180 | 195 | 164 | 155 | 181 |
| 16:00 - 17:00 | 211 | 248 | 237 | 224 | 213 | 159 | 124 | 211 | 203 | 233 | 210 | 204 | 126 | 181 | 219 |
| 17:00 - 18:00 | 200 | 232 | 204 | 233 | 211 | 141 | 116 | 202 | 236 | 225 | 230 | 210 | 117 | 127 | 218 |
| 18:00 - 19:00 | 122 | 141 | 115 | 135 | 143 | 78 | 73 | 134 | 150 | 119 | 139 | 127 | 97 | 94 | 133 |
| 19:00 - 20:00 | 107 | 100 | 121 | 106 | 102 | 65 | 72 | 97 | 106 | 108 | 119 | 110 | 84 | 68 | 108 |
| 20:00 - 21:00 | 57 | 74 | 81 | 88 | 85 | 67 | 63 | 68 | 68 | 72 | 81 | 94 | 78 | 60 | 77 |
| 21:00 - 22:00 | 55 | 55 | 63 | 86 | 49 | 55 | 56 | 60 | 71 | 65 | 61 | 64 | 60 | 42 | 63 |
| 22:00 - 23:00 | 36 | 56 | 54 | 64 | 58 | 53 | 30 | 43 | 45 | 57 | 49 | 49 | 42 | 31 | 51 |
| 23:00 - 24:00 | 27 | 30 | 35 | 19 | 57 | 40 | 22 | 34 | 27 | 19 | 32 | 40 | 40 | 20 | 32 |
| Etmaal (0-24u) | 2181 | 2561 | 2408 | 2597 | 2430 | 1992 | 1451 | 2212 | 2360 | 2271 | 2434 | 2441 | 1902 | 1595 | 2390 |
| Dag (7-19u) | 1732 | 2051 | 1892 | 2049 | 1918 | 1631 | 1113 | 1739 | 1880 | 1779 | 1916 | 1928 | 1509 | 1280 | 1888 |
| Avond (19-23u) | 255 | 285 | 319 | 344 | 294 | 240 | 221 | 268 | 290 | 302 | 310 | 317 | 264 | 201 | 298 |
| Nacht (23-7u) | 194 | 225 | 197 | 204 | 218 | 121 | 117 | 205 | 190 | 190 | 208 | 196 | 129 | 114 | 203 |
| OS (7-9u) | 288 | 457 | 317 | 435 | 261 | 121 | 43 | 315 | 361 | 268 | 339 | 294 | 116 | 36 | 334 |
| AS (16-18u) | 411 | 480 | 441 | 457 | 424 | 300 | 240 | 413 | 439 | 458 | 440 | 414 | 243 | 308 | 438 |

**KENTEKENONDERZOEK** **BERKHOUT**

Motorvoertuigen Intensiteiten - Dag/uur

Onderzoeksgebied
Berkhout

Meting
Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

Locaties
1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

## 5. SLAGTERSLAAN (BURG BEEMSTERBOERSTRAAT - BOBELDIJK)

| Uur | Ma 20-3 | Di 21-3 | Wo 22-3 | Do 23-3 | Vr 24-3 | Za 25-3 | Zo 26-3 | Ma 27-3 | Di 28-3 | Wo 29-3 | Do 30-3 | Vr 31-3 | Za 1-4 | Zo 2-4 | Werk dag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 00:00 - 01:00 | 2 | 2 | 2 | 2 | 6 | 6 | 17 | 0 | 5 | 1 | 4 | 4 | 14 | 13 | 3 |
| 01:00 - 02:00 | 0 | 2 | 0 | 0 | 3 | 6 | 8 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 4 | 6 | 1 |
| 02:00 - 03:00 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 4 | 5 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 2 | 5 | 1 |
| 03:00 - 04:00 | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 | 4 | 6 | 1 | 1 | 4 | 4 | 3 | 2 | 2 | 2 |
| 04:00 - 05:00 | 4 | 3 | 2 | 3 | 2 | 0 | 3 | 2 | 2 | 1 | 3 | 1 | 1 | 0 | 2 |
| 05:00 - 06:00 | 12 | 14 | 14 | 14 | 10 | 3 | 2 | 12 | 13 | 15 | 12 | 10 | 1 | 2 | 13 |
| 06:00 - 07:00 | 45 | 47 | 34 | 44 | 36 | 11 | 7 | 51 | 43 | 40 | 45 | 46 | 7 | 7 | 43 |
| 07:00 - 08:00 | 65 | 92 | 54 | 74 | 51 | 19 | 4 | 59 | 74 | 50 | 57 | 55 | 16 | 8 | 63 |
| 08:00 - 09:00 | 92 | 99 | 90 | 108 | 90 | 55 | 15 | 88 | 100 | 61 | 99 | 92 | 47 | 10 | 92 |
| 09:00 - 10:00 | 63 | 71 | 67 | 50 | 78 | 55 | 20 | 63 | 48 | 68 | 64 | 71 | 62 | 34 | 64 |
| 10:00 - 11:00 | 49 | 53 | 51 | 61 | 58 | 93 | 42 | 67 | 52 | 53 | 68 | 80 | 94 | 55 | 59 |
| 11:00 - 12:00 | 38 | 71 | 63 | 77 | 69 | 66 | 61 | 48 | 60 | 58 | 64 | 64 | 84 | 57 | 61 |
| 12:00 - 13:00 | 68 | 62 | 73 | 50 | 80 | 100 | 64 | 42 | 59 | 70 | 55 | 61 | 92 | 80 | 62 |
| 13:00 - 14:00 | 72 | 75 | 70 | 75 | 80 | 89 | 75 | 73 | 48 | 64 | 66 | 67 | 109 | 74 | 69 |
| 14:00 - 15:00 | 81 | 72 | 85 | 88 | 98 | 93 | 83 | 85 | 72 | 75 | 99 | 86 | 85 | 75 | 84 |
| 15:00 - 16:00 | 85 | 85 | 82 | 87 | 119 | 95 | 84 | 92 | 75 | 108 | 99 | 104 | 97 | 80 | 94 |
| 16:00 - 17:00 | 108 | 115 | 127 | 109 | 105 | 68 | 73 | 116 | 108 | 125 | 131 | 99 | 57 | 64 | 114 |
| 17:00 - 18:00 | 110 | 150 | 113 | 119 | 104 | 51 | 67 | 113 | 118 | 109 | 120 | 102 | 63 | 68 | 116 |
| 18:00 - 19:00 | 75 | 74 | 71 | 72 | 65 | 54 | 45 | 76 | 72 | 69 | 79 | 58 | 49 | 46 | 71 |
| 19:00 - 20:00 | 56 | 66 | 39 | 62 | 62 | 38 | 41 | 65 | 52 | 52 | 58 | 43 | 36 | 35 | 56 |
| 20:00 - 21:00 | 41 | 38 | 28 | 30 | 37 | 30 | 23 | 33 | 32 | 39 | 25 | 46 | 37 | 24 | 35 |
| 21:00 - 22:00 | 24 | 37 | 23 | 28 | 23 | 31 | 18 | 39 | 24 | 22 | 29 | 17 | 22 | 16 | 27 |
| 22:00 - 23:00 | 20 | 15 | 15 | 19 | 20 | 27 | 11 | 13 | 17 | 20 | 9 | 15 | 13 | 10 | 16 |
| 23:00 - 24:00 | 15 | 8 | 11 | 15 | 17 | 18 | 5 | 10 | 16 | 16 | 9 | 18 | 11 | 7 | 14 |
| Etmaal (0-24u) | 1128 | 1252 | 1117 | 1190 | 1215 | 1016 | 779 | 1148 | 1091 | 1122 | 1202 | 1144 | 1005 | 778 | 1161 |
| Dag (7-19u) | 906 | 1019 | 946 | 970 | 997 | 838 | 633 | 922 | 886 | 910 | 1001 | 939 | 855 | 651 | 950 |
| Avond (19-23u) | 141 | 156 | 105 | 139 | 142 | 126 | 93 | 150 | 125 | 133 | 121 | 121 | 108 | 85 | 133 |
| Nacht (23-7u) | 81 | 77 | 66 | 81 | 76 | 52 | 53 | 76 | 80 | 79 | 80 | 84 | 42 | 42 | 78 |
| OS (7-9u) | 157 | 191 | 144 | 182 | 141 | 74 | 19 | 147 | 174 | 111 | 156 | 147 | 63 | 18 | 155 |
| AS (16-18u) | 218 | 265 | 240 | 228 | 209 | 119 | 140 | 229 | 226 | 234 | 251 | 201 | 120 | 132 | 230 |

**KENTEKENONDERZOEK** **BERKHOUT**

Motorvoertuigen Intensiteiten - Werkdag

Onderzoeksgebied
Berkhout

Meting
Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

Locaties
1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

Voertuigclassificatie
Licht verkeer
P = Personenauto's
L = Lichte bedrijfsvoertuigen (<3500 kg)

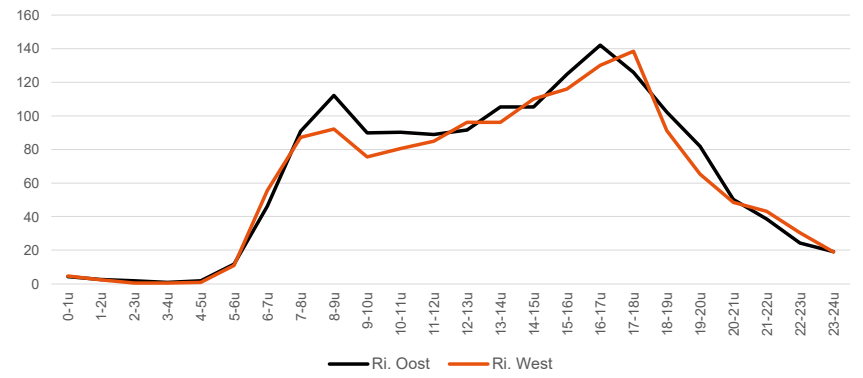
Zwaar verkeer
B = Bussen (touringcars en lijnbussen)
Z = Zware bedrijfsvoertuigen (>3500 kg)

Overig verkeer
Buit = Buitenlandse voertuigen

## 1. OOSTEINDE (HULKERWEG - BERKHOUTERWEG)

| | Ri. Oost | | | | | | Ri. West | | | | | | Doorsnede | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Licht verkeer | | Zwaar | | Overig | Totaal | Licht verkeer | | Zwaar | | Overig | Totaal | Licht verkeer | | Zwaar | | Overig | Totaal |
| Uur | P | L | B | Z | Buit | | P | L | B | Z | Buit | | P | L | B | Z | Buit | |
| 00:00 - 01:00 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 |
| 01:00 - 02:00 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 02:00 - 03:00 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 03:00 - 04:00 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 04:00 - 05:00 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 05:00 - 06:00 | 9 | 3 | 0 | 0 | 0 | 12 | 9 | 2 | 0 | 0 | 0 | 11 | 17 | 5 | 0 | 0 | 0 | 23 |
| 06:00 - 07:00 | 26 | 16 | 1 | 3 | 0 | 46 | 36 | 15 | 2 | 0 | 2 | 56 | 62 | 31 | 3 | 3 | 3 | 102 |
| 07:00 - 08:00 | 77 | 11 | 2 | 1 | 0 | 91 | 71 | 13 | 2 | 1 | 1 | 87 | 148 | 23 | 4 | 2 | 2 | 178 |
| 08:00 - 09:00 | 97 | 11 | 2 | 2 | 1 | 112 | 78 | 11 | 2 | 1 | 0 | 92 | 175 | 22 | 4 | 3 | 1 | 204 |
| 09:00 - 10:00 | 76 | 11 | 2 | 1 | 0 | 90 | 64 | 9 | 2 | 1 | 0 | 76 | 139 | 20 | 4 | 2 | 0 | 165 |
| 10:00 - 11:00 | 74 | 12 | 2 | 2 | 1 | 90 | 69 | 9 | 2 | 1 | 1 | 81 | 142 | 20 | 4 | 3 | 1 | 171 |
| 11:00 - 12:00 | 74 | 11 | 2 | 2 | 1 | 89 | 71 | 11 | 2 | 1 | 1 | 85 | 144 | 21 | 4 | 3 | 1 | 174 |
| 12:00 - 13:00 | 78 | 10 | 2 | 2 | 0 | 92 | 84 | 9 | 2 | 1 | 1 | 96 | 161 | 19 | 4 | 2 | 1 | 188 |
| 13:00 - 14:00 | 88 | 13 | 2 | 2 | 1 | 105 | 83 | 9 | 2 | 1 | 1 | 96 | 172 | 22 | 4 | 3 | 1 | 202 |
| 14:00 - 15:00 | 88 | 13 | 2 | 1 | 1 | 105 | 97 | 10 | 2 | 1 | 1 | 110 | 185 | 23 | 4 | 2 | 2 | 215 |
| 15:00 - 16:00 | 101 | 19 | 2 | 1 | 1 | 125 | 98 | 15 | 2 | 1 | 1 | 116 | 198 | 34 | 4 | 2 | 3 | 241 |
| 16:00 - 17:00 | 117 | 21 | 2 | 1 | 1 | 142 | 110 | 17 | 2 | 1 | 1 | 130 | 227 | 38 | 4 | 2 | 1 | 272 |
| 17:00 - 18:00 | 109 | 13 | 2 | 1 | 2 | 126 | 120 | 14 | 2 | 1 | 2 | 139 | 229 | 27 | 4 | 1 | 4 | 264 |
| 18:00 - 19:00 | 88 | 10 | 2 | 1 | 2 | 102 | 79 | 10 | 2 | 0 | 1 | 91 | 167 | 20 | 4 | 1 | 3 | 193 |
| 19:00 - 20:00 | 72 | 7 | 2 | 0 | 1 | 82 | 56 | 7 | 1 | 0 | 1 | 65 | 128 | 14 | 3 | 1 | 2 | 147 |
| 20:00 - 21:00 | 44 | 5 | 1 | 0 | 0 | 50 | 41 | 5 | 1 | 0 | 2 | 48 | 85 | 10 | 1 | 1 | 2 | 99 |
| 21:00 - 22:00 | 34 | 4 | 1 | 0 | 0 | 39 | 36 | 5 | 1 | 0 | 1 | 43 | 70 | 9 | 1 | 1 | 1 | 82 |
| 22:00 - 23:00 | 21 | 2 | 1 | 0 | 0 | 24 | 27 | 2 | 1 | 0 | 0 | 30 | 48 | 5 | 1 | 1 | 0 | 55 |
| 23:00 - 24:00 | 16 | 2 | 1 | 0 | 0 | 19 | 17 | 1 | 1 | 0 | 0 | 19 | 33 | 3 | 2 | 0 | 0 | 38 |
| Etmaal (0-24u) | 1295 | 195 | 30 | 20 | 12 | 1552 | 1252 | 175 | 28 | 11 | 15 | 1480 | 2547 | 369 | 57 | 31 | 27 | 3032 |
| Dag (7-19u) | 1065 | 154 | 24 | 16 | 10 | 1269 | 1022 | 136 | 22 | 9 | 9 | 1198 | 2087 | 290 | 46 | 25 | 19 | 2467 |
| Avond (19-23u) | 170 | 18 | 4 | 1 | 1 | 195 | 160 | 19 | 3 | 1 | 4 | 187 | 330 | 38 | 7 | 3 | 5 | 382 |
| Nacht (23-7u) | 60 | 22 | 2 | 4 | 1 | 88 | 70 | 19 | 3 | 0 | 3 | 95 | 129 | 42 | 5 | 4 | 3 | 183 |
| OS (7-10u) | 249 | 33 | 6 | 4 | 1 | 293 | 213 | 33 | 6 | 3 | 2 | 255 | 462 | 65 | 12 | 6 | 3 | 547 |
| AS (15-18u) | 327 | 53 | 6 | 3 | 4 | 393 | 328 | 46 | 5 | 2 | 3 | 385 | 654 | 100 | 11 | 5 | 7 | 777 |

1. OOSTEINDE (HULKERWEG - BERKHOUTERWEG)






Connection Systems

**KENTEKENONDERZOEK**
Motorvoertuigen

**BERKHOUT**
Intensiteiten - Werkdag

**KENTEKENONDERZOEK**

Motorvoertuigen

**BERKHOUT**

Intensiteiten - Werkdag

Onderzoeksgebied
Berkhout

Meting
Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

Locaties
1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

Voertuigclassificatie
Licht verkeer
P = Personenauto's
L = Lichte bedrijfsvoertuigen (<3500 kg)

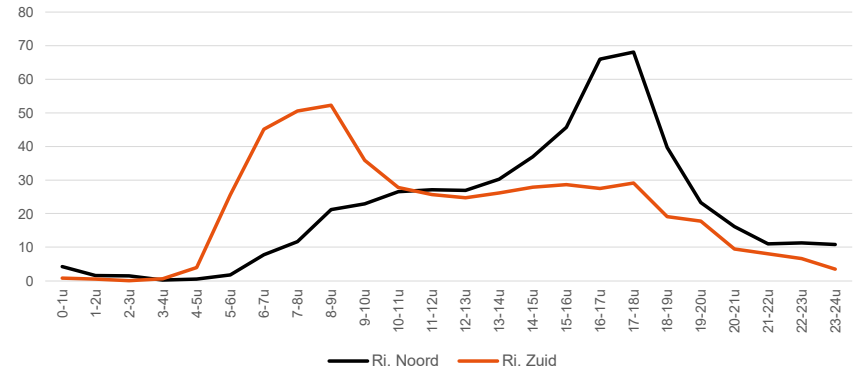
Zwaar verkeer
B = Bussen (touringcars en lijnbussen)
Z = Zware bedrijfsvoertuigen (>3500 kg)

Overig verkeer
Buit = Buitenlandse voertuigen

## 2. HULKERWEG (LIJSBETH TIJSWEG - OOSTEINDE)

| | Ri. Noord | | | | | | Ri. Zuid | | | | | | Doorsnede | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Licht verkeer | | Zwaar | | Overig | Totaal | Licht verkeer | | Zwaar | | Overig | Totaal | Licht verkeer | | Zwaar | | Overig | Totaal |
| Uur | P | L | B | Z | Buit | | P | L | B | Z | Buit | | P | L | B | Z | Buit | |
| 00:00 - 01:00 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 01:00 - 02:00 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| 02:00 - 03:00 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| 03:00 - 04:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 04:00 - 05:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 4 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 4 |
| 05:00 - 06:00 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 18 | 5 | 0 | 1 | 2 | 26 | 20 | 5 | 0 | 1 | 2 | 27 |
| 06:00 - 07:00 | 6 | 1 | 0 | 1 | 0 | 8 | 32 | 11 | 0 | 3 | 0 | 45 | 38 | 12 | 0 | 3 | 0 | 53 |
| 07:00 - 08:00 | 7 | 2 | 0 | 2 | 0 | 12 | 41 | 8 | 0 | 1 | 0 | 51 | 49 | 10 | 0 | 4 | 1 | 62 |
| 08:00 - 09:00 | 14 | 5 | 0 | 2 | 0 | 21 | 45 | 6 | 0 | 1 | 1 | 52 | 59 | 11 | 0 | 2 | 1 | 74 |
| 09:00 - 10:00 | 17 | 4 | 0 | 2 | 0 | 23 | 30 | 4 | 0 | 0 | 1 | 36 | 47 | 9 | 0 | 2 | 1 | 59 |
| 10:00 - 11:00 | 19 | 4 | 0 | 2 | 1 | 27 | 21 | 4 | 0 | 2 | 1 | 28 | 41 | 8 | 0 | 4 | 2 | 54 |
| 11:00 - 12:00 | 20 | 4 | 0 | 3 | 0 | 27 | 20 | 4 | 0 | 1 | 1 | 26 | 40 | 8 | 0 | 4 | 1 | 53 |
| 12:00 - 13:00 | 21 | 3 | 0 | 2 | 1 | 27 | 20 | 3 | 0 | 1 | 1 | 25 | 41 | 6 | 0 | 3 | 2 | 52 |
| 13:00 - 14:00 | 23 | 5 | 0 | 2 | 1 | 30 | 21 | 3 | 0 | 1 | 2 | 26 | 44 | 8 | 0 | 3 | 2 | 56 |
| 14:00 - 15:00 | 28 | 6 | 0 | 2 | 1 | 37 | 21 | 5 | 0 | 1 | 0 | 28 | 49 | 11 | 0 | 4 | 1 | 65 |
| 15:00 - 16:00 | 33 | 10 | 0 | 3 | 1 | 46 | 23 | 6 | 0 | 0 | 0 | 29 | 55 | 15 | 0 | 3 | 1 | 74 |
| 16:00 - 17:00 | 46 | 15 | 0 | 4 | 1 | 66 | 22 | 4 | 0 | 0 | 1 | 28 | 68 | 19 | 0 | 4 | 2 | 94 |
| 17:00 - 18:00 | 58 | 8 | 0 | 1 | 2 | 68 | 24 | 4 | 0 | 0 | 1 | 29 | 82 | 12 | 0 | 1 | 3 | 97 |
| 18:00 - 19:00 | 32 | 5 | 0 | 1 | 1 | 40 | 15 | 3 | 0 | 0 | 1 | 19 | 48 | 8 | 0 | 1 | 2 | 59 |
| 19:00 - 20:00 | 20 | 2 | 0 | 0 | 1 | 23 | 15 | 3 | 0 | 0 | 1 | 18 | 35 | 5 | 0 | 0 | 1 | 41 |
| 20:00 - 21:00 | 13 | 2 | 0 | 0 | 1 | 16 | 8 | 1 | 0 | 0 | 0 | 10 | 21 | 3 | 0 | 0 | 1 | 26 |
| 21:00 - 22:00 | 9 | 1 | 0 | 0 | 1 | 11 | 7 | 1 | 0 | 0 | 1 | 8 | 16 | 2 | 0 | 0 | 1 | 19 |
| 22:00 - 23:00 | 10 | 1 | 0 | 1 | 0 | 11 | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | 7 | 15 | 2 | 0 | 1 | 0 | 18 |
| 23:00 - 24:00 | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | 11 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 12 | 2 | 0 | 1 | 0 | 14 |
| Etmaal (0-24u) | 391 | 80 | 0 | 29 | 13 | 513 | 396 | 75 | 0 | 13 | 14 | 497 | 787 | 154 | 0 | 42 | 27 | 1010 |
| Dag (7-19u) | 317 | 71 | 0 | 26 | 10 | 423 | 305 | 53 | 0 | 8 | 9 | 375 | 622 | 124 | 0 | 34 | 19 | 798 |
| Avond (19-23u) | 53 | 6 | 0 | 1 | 2 | 62 | 35 | 5 | 0 | 0 | 2 | 42 | 87 | 11 | 0 | 1 | 4 | 104 |
| Nacht (23-7u) | 22 | 3 | 0 | 3 | 1 | 29 | 56 | 17 | 0 | 4 | 3 | 80 | 78 | 20 | 0 | 7 | 4 | 109 |
| OS (7-10u) | 38 | 11 | 0 | 6 | 1 | 56 | 117 | 18 | 0 | 2 | 2 | 139 | 155 | 29 | 0 | 8 | 3 | 195 |
| AS (15-18u) | 137 | 32 | 0 | 8 | 4 | 180 | 69 | 14 | 0 | 1 | 2 | 85 | 205 | 46 | 0 | 9 | 5 | 265 |

2. HULKERWEG (LIJSBETH TIJSWEG - OOSTEINDE)



**KENTEKENONDERZOEK**
Motorvoertuigen

**BERKHOUT**
Intensiteiten - Werkdag

**KENTEKENONDERZOEK**
Motorvoertuigen

**BERKHOUT**
Intensiteiten - Werkdag

Onderzoeksgebied
Berkhout

Meting
Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

Locaties
1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

Voertuigclassificatie
Licht verkeer
P = Personenauto's
L = Lichte bedrijfsvoertuigen (<3500 kg)

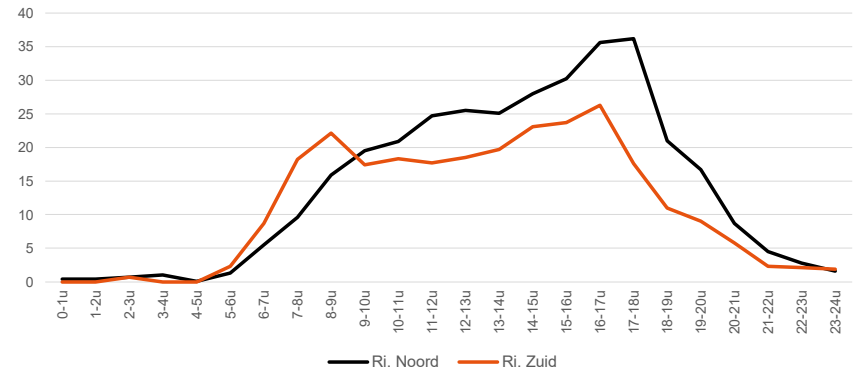
Zwaar verkeer
B = Bussen (touringcars en lijnbussen)
Z = Zware bedrijfsvoertuigen (>3500 kg)

Overig verkeer
Buit = Buitenlandse voertuigen

## 3. TEDING VAN BERKHOUTWEG (L TIJSWEG - WESTEINDE)

| | Ri. Noord | | | | | | Ri. Zuid | | | | | | Doorsnede | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Licht verkeer | | Zwaar | | Overig | Totaal | Licht verkeer | | Zwaar | | Overig | Totaal | Licht verkeer | | Zwaar | | Overig | Totaal |
| Uur | P | L | B | Z | Buit | | P | L | B | Z | Buit | | P | L | B | Z | Buit | |
| 00:00 - 01:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01:00 - 02:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 02:00 - 03:00 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 03:00 - 04:00 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 04:00 - 05:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 05:00 - 06:00 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 06:00 - 07:00 | 4 | 2 | 0 | 0 | 0 | 6 | 4 | 5 | 0 | 0 | 0 | 9 | 7 | 7 | 0 | 0 | 0 | 14 |
| 07:00 - 08:00 | 5 | 3 | 0 | 1 | 0 | 10 | 16 | 2 | 0 | 0 | 0 | 18 | 21 | 6 | 0 | 1 | 0 | 28 |
| 08:00 - 09:00 | 12 | 2 | 0 | 2 | 0 | 16 | 16 | 5 | 0 | 1 | 0 | 22 | 28 | 8 | 0 | 2 | 0 | 38 |
| 09:00 - 10:00 | 16 | 3 | 0 | 1 | 0 | 20 | 14 | 3 | 0 | 1 | 0 | 17 | 29 | 6 | 0 | 2 | 0 | 37 |
| 10:00 - 11:00 | 16 | 4 | 0 | 1 | 0 | 21 | 15 | 4 | 0 | 0 | 0 | 18 | 30 | 7 | 0 | 2 | 0 | 39 |
| 11:00 - 12:00 | 20 | 4 | 0 | 1 | 0 | 25 | 14 | 4 | 0 | 1 | 0 | 18 | 33 | 7 | 0 | 2 | 0 | 42 |
| 12:00 - 13:00 | 20 | 4 | 0 | 2 | 0 | 26 | 15 | 3 | 0 | 0 | 0 | 19 | 35 | 7 | 0 | 2 | 0 | 44 |
| 13:00 - 14:00 | 21 | 3 | 0 | 1 | 0 | 25 | 17 | 2 | 0 | 0 | 0 | 20 | 38 | 6 | 0 | 1 | 0 | 45 |
| 14:00 - 15:00 | 22 | 5 | 0 | 1 | 0 | 28 | 20 | 3 | 0 | 0 | 0 | 23 | 42 | 7 | 0 | 1 | 0 | 51 |
| 15:00 - 16:00 | 24 | 5 | 0 | 1 | 0 | 30 | 19 | 4 | 0 | 0 | 0 | 24 | 43 | 9 | 0 | 1 | 0 | 54 |
| 16:00 - 17:00 | 27 | 8 | 0 | 0 | 0 | 36 | 23 | 3 | 0 | 0 | 0 | 26 | 50 | 11 | 0 | 1 | 0 | 62 |
| 17:00 - 18:00 | 29 | 8 | 0 | 0 | 0 | 36 | 14 | 4 | 0 | 0 | 0 | 18 | 42 | 11 | 0 | 0 | 0 | 54 |
| 18:00 - 19:00 | 19 | 2 | 0 | 0 | 0 | 21 | 9 | 2 | 0 | 0 | 0 | 11 | 28 | 4 | 0 | 0 | 0 | 32 |
| 19:00 - 20:00 | 14 | 3 | 0 | 0 | 0 | 17 | 8 | 1 | 0 | 0 | 0 | 9 | 22 | 4 | 0 | 0 | 0 | 26 |
| 20:00 - 21:00 | 7 | 1 | 0 | 0 | 0 | 9 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 6 | 13 | 2 | 0 | 0 | 0 | 15 |
| 21:00 - 22:00 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 5 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| 22:00 - 23:00 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 23:00 - 24:00 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| Etmaal (0-24u) | 265 | 58 | 0 | 11 | 2 | 336 | 216 | 46 | 0 | 4 | 1 | 266 | 481 | 104 | 0 | 15 | 3 | 602 |
| Dag (7-19u) | 230 | 50 | 0 | 11 | 1 | 292 | 191 | 38 | 0 | 4 | 1 | 234 | 421 | 88 | 0 | 15 | 2 | 526 |
| Avond (19-23u) | 28 | 5 | 0 | 0 | 0 | 33 | 17 | 2 | 0 | 0 | 0 | 19 | 45 | 7 | 0 | 0 | 1 | 52 |
| Nacht (23-7u) | 7 | 4 | 0 | 0 | 0 | 11 | 7 | 6 | 0 | 0 | 0 | 14 | 15 | 10 | 0 | 0 | 0 | 25 |
| OS (7-10u) | 33 | 8 | 0 | 3 | 0 | 45 | 46 | 10 | 0 | 2 | 0 | 58 | 79 | 19 | 0 | 5 | 0 | 103 |
| AS (15-18u) | 79 | 21 | 0 | 1 | 0 | 102 | 57 | 10 | 0 | 1 | 0 | 68 | 136 | 31 | 0 | 2 | 1 | 170 |

3. TEDING VAN BERKHOUTWEG (L TIJSWEG - WESTEINDE)



**KENTEKENONDERZOEK**
Motorvoertuigen

**BERKHOUT**
Intensiteiten - Werkdag

**KENTEKENONDERZOEK**
Motorvoertuigen

**BERKHOUT**
Intensiteiten - Werkdag

Onderzoeksgebied
Berkhout

Meting
Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

Locaties
1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

Voertuigclassificatie
Licht verkeer
P = Personenauto's
L = Lichte bedrijfsvoertuigen (<3500 kg)

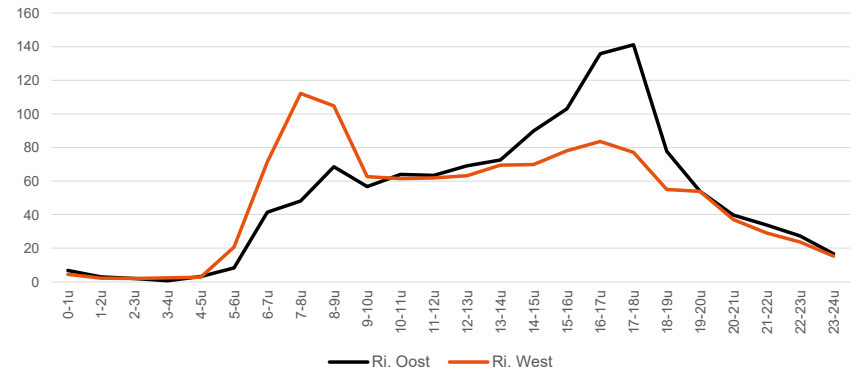
Zwaar verkeer
B = Bussen (touringcars en lijnbussen)
Z = Zware bedrijfsvoertuigen (>3500 kg)

Overig verkeer
Buit = Buitenlandse voertuigen

## 4. WESTEINDE (N194 - TEDING VAN BERKHOUTWEG)

| | Ri. Oost | | | | | | Ri. West | | | | | | Doorsnede | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Licht verkeer | | Zwaar | | Overig | Totaal | Licht verkeer | | Zwaar | | Overig | Totaal | Licht verkeer | | Zwaar | | Overig | Totaal |
| Uur | P | L | B | Z | Buit | | P | L | B | Z | Buit | | P | L | B | Z | Buit | |
| 00:00 - 01:00 | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | 7 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 10 | 1 | 0 | 0 | 0 | 11 |
| 01:00 - 02:00 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 02:00 - 03:00 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 03:00 - 04:00 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 04:00 - 05:00 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 4 | 2 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| 05:00 - 06:00 | 6 | 2 | 0 | 0 | 0 | 8 | 12 | 8 | 0 | 0 | 0 | 21 | 18 | 11 | 0 | 0 | 0 | 29 |
| 06:00 - 07:00 | 30 | 10 | 1 | 1 | 1 | 42 | 48 | 19 | 2 | 0 | 2 | 71 | 77 | 29 | 3 | 1 | 3 | 113 |
| 07:00 - 08:00 | 38 | 6 | 2 | 1 | 1 | 48 | 93 | 16 | 2 | 0 | 1 | 112 | 131 | 22 | 4 | 1 | 2 | 160 |
| 08:00 - 09:00 | 52 | 12 | 2 | 2 | 1 | 69 | 88 | 14 | 2 | 1 | 1 | 105 | 140 | 26 | 4 | 3 | 1 | 173 |
| 09:00 - 10:00 | 44 | 9 | 2 | 2 | 0 | 57 | 50 | 9 | 2 | 1 | 1 | 63 | 95 | 18 | 4 | 3 | 1 | 119 |
| 10:00 - 11:00 | 49 | 11 | 2 | 2 | 1 | 64 | 51 | 7 | 2 | 1 | 1 | 62 | 100 | 18 | 4 | 3 | 1 | 125 |
| 11:00 - 12:00 | 50 | 9 | 2 | 2 | 1 | 63 | 49 | 10 | 2 | 1 | 0 | 62 | 99 | 19 | 4 | 3 | 1 | 125 |
| 12:00 - 13:00 | 56 | 8 | 2 | 2 | 1 | 69 | 52 | 8 | 2 | 0 | 1 | 63 | 108 | 16 | 4 | 3 | 1 | 132 |
| 13:00 - 14:00 | 56 | 12 | 2 | 1 | 1 | 72 | 57 | 10 | 2 | 0 | 1 | 70 | 113 | 22 | 4 | 2 | 1 | 142 |
| 14:00 - 15:00 | 72 | 14 | 2 | 1 | 1 | 90 | 56 | 10 | 2 | 1 | 1 | 70 | 128 | 23 | 4 | 2 | 2 | 160 |
| 15:00 - 16:00 | 78 | 21 | 2 | 1 | 1 | 103 | 63 | 12 | 2 | 1 | 1 | 78 | 141 | 33 | 4 | 2 | 2 | 181 |
| 16:00 - 17:00 | 106 | 26 | 2 | 2 | 1 | 136 | 68 | 13 | 2 | 1 | 1 | 84 | 174 | 39 | 4 | 2 | 1 | 219 |
| 17:00 - 18:00 | 122 | 16 | 2 | 1 | 1 | 141 | 65 | 8 | 2 | 1 | 2 | 77 | 187 | 24 | 4 | 1 | 3 | 218 |
| 18:00 - 19:00 | 64 | 10 | 2 | 1 | 1 | 78 | 45 | 7 | 2 | 1 | 1 | 55 | 108 | 17 | 3 | 2 | 2 | 133 |
| 19:00 - 20:00 | 46 | 5 | 2 | 0 | 0 | 54 | 46 | 7 | 1 | 0 | 0 | 54 | 92 | 12 | 3 | 1 | 1 | 108 |
| 20:00 - 21:00 | 34 | 4 | 1 | 1 | 0 | 40 | 30 | 5 | 1 | 0 | 0 | 37 | 65 | 9 | 1 | 1 | 1 | 77 |
| 21:00 - 22:00 | 30 | 3 | 1 | 0 | 0 | 34 | 25 | 3 | 1 | 0 | 0 | 29 | 55 | 6 | 1 | 1 | 0 | 63 |
| 22:00 - 23:00 | 23 | 3 | 1 | 0 | 0 | 27 | 21 | 2 | 1 | 0 | 0 | 24 | 44 | 5 | 1 | 1 | 0 | 51 |
| 23:00 - 24:00 | 14 | 1 | 1 | 0 | 0 | 17 | 14 | 1 | 1 | 0 | 0 | 15 | 28 | 2 | 2 | 0 | 0 | 32 |
| Etmaal (0-24u) | 982 | 184 | 29 | 21 | 10 | 1226 | 941 | 172 | 28 | 10 | 12 | 1164 | 1924 | 356 | 57 | 31 | 22 | 2390 |
| Dag (7-19u) | 787 | 153 | 23 | 18 | 8 | 989 | 736 | 123 | 22 | 8 | 9 | 899 | 1523 | 276 | 46 | 26 | 17 | 1888 |
| Avond (19-23u) | 133 | 16 | 4 | 2 | 1 | 155 | 122 | 17 | 3 | 1 | 1 | 144 | 255 | 33 | 7 | 3 | 1 | 298 |
| Nacht (23-7u) | 62 | 16 | 2 | 1 | 1 | 82 | 83 | 31 | 3 | 1 | 3 | 121 | 145 | 47 | 5 | 2 | 4 | 203 |
| OS (7-10u) | 134 | 27 | 6 | 5 | 2 | 173 | 231 | 39 | 6 | 2 | 2 | 280 | 366 | 65 | 12 | 7 | 4 | 453 |
| AS (15-18u) | 306 | 63 | 6 | 3 | 2 | 380 | 195 | 33 | 5 | 2 | 3 | 239 | 501 | 96 | 11 | 6 | 5 | 619 |

4. WESTEINDE (N194 - TEDING VAN BERKHOUTWEG)



**KENTEKENONDERZOEK**
Motorvoertuigen

**BERKHOUT**
Intensiteiten - Werkdag

**KENTEKENONDERZOEK**

Motorvoertuigen

**BERKHOUT**

Intensiteiten - Werkdag

Onderzoeksgebied
Berkhout

Meting
Meetperiode: 20 maart t/m 2 april 2023
Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera
In opdracht van: Gemeente Koggenland
Uitgevoerd door: Connection Systems

Locaties
1. Oosteinde (Hulkerweg - Berkhouterweg)
2. Hulkerweg (Lijsbeth Tijsweg - Oosteinde)
3. Teding van Berkhoutweg (L Tijsweg - Westeinde)
4. Westeinde (N194 - Teding van Berkhoutweg)
5. Slagterslaan (Burg Beemsterboerstraat - Bobeldijk)

Voertuigclassificatie
Licht verkeer
P = Personenauto's
L = Lichte bedrijfsvoertuigen (<3500 kg)

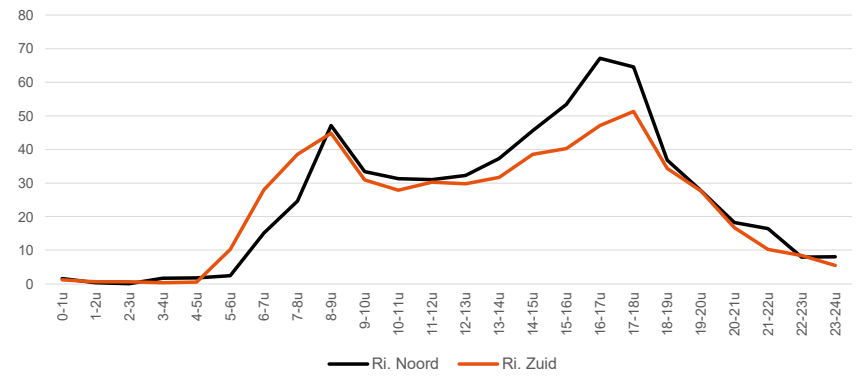
Zwaar verkeer
B = Bussen (touringcars en lijnbussen)
Z = Zware bedrijfsvoertuigen (>3500 kg)

Overig verkeer
Buit = Buitenlandse voertuigen

## 5. SLAGTERSLAAN (BURG BEEMSTERBOERSTRAAT - BOBELDIJK)

| | Ri. Noord | | | | | | Ri. Zuid | | | | | | Doorsnede | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Licht verkeer | | Zwaar | | Overig | Totaal | Licht verkeer | | Zwaar | | Overig | Totaal | Licht verkeer | | Zwaar | | Overig | Totaal |
| Uur | P | L | B | Z | Buit | | P | L | B | Z | Buit | | P | L | B | Z | Buit | |
| 00:00 - 01:00 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 01:00 - 02:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 02:00 - 03:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 03:00 - 04:00 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 04:00 - 05:00 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 05:00 - 06:00 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 6 | 3 | 0 | 1 | 0 | 10 | 8 | 3 | 0 | 1 | 0 | 13 |
| 06:00 - 07:00 | 12 | 3 | 0 | 0 | 0 | 15 | 18 | 9 | 0 | 1 | 0 | 28 | 31 | 11 | 0 | 1 | 1 | 43 |
| 07:00 - 08:00 | 19 | 4 | 0 | 0 | 1 | 25 | 30 | 7 | 0 | 1 | 1 | 39 | 49 | 11 | 0 | 1 | 2 | 63 |
| 08:00 - 09:00 | 43 | 3 | 0 | 0 | 1 | 47 | 38 | 6 | 0 | 1 | 0 | 45 | 81 | 9 | 0 | 1 | 1 | 92 |
| 09:00 - 10:00 | 29 | 4 | 0 | 0 | 0 | 33 | 24 | 5 | 0 | 1 | 0 | 31 | 53 | 9 | 0 | 2 | 0 | 64 |
| 10:00 - 11:00 | 27 | 4 | 0 | 0 | 0 | 31 | 22 | 4 | 0 | 1 | 0 | 28 | 49 | 8 | 0 | 1 | 1 | 59 |
| 11:00 - 12:00 | 26 | 4 | 0 | 1 | 1 | 31 | 24 | 5 | 0 | 1 | 1 | 30 | 50 | 9 | 0 | 2 | 1 | 61 |
| 12:00 - 13:00 | 28 | 4 | 0 | 0 | 0 | 32 | 26 | 3 | 0 | 0 | 0 | 30 | 54 | 7 | 0 | 1 | 1 | 62 |
| 13:00 - 14:00 | 33 | 4 | 0 | 0 | 0 | 37 | 26 | 5 | 0 | 1 | 0 | 32 | 59 | 9 | 0 | 1 | 0 | 69 |
| 14:00 - 15:00 | 39 | 6 | 0 | 0 | 1 | 46 | 32 | 6 | 0 | 1 | 0 | 39 | 71 | 12 | 0 | 1 | 1 | 84 |
| 15:00 - 16:00 | 43 | 9 | 0 | 0 | 1 | 53 | 34 | 6 | 0 | 0 | 0 | 40 | 77 | 15 | 0 | 0 | 1 | 94 |
| 16:00 - 17:00 | 54 | 13 | 0 | 0 | 0 | 67 | 40 | 7 | 0 | 0 | 1 | 47 | 93 | 20 | 0 | 1 | 1 | 114 |
| 17:00 - 18:00 | 56 | 8 | 0 | 0 | 0 | 65 | 43 | 8 | 0 | 0 | 1 | 51 | 99 | 16 | 0 | 1 | 1 | 116 |
| 18:00 - 19:00 | 32 | 5 | 0 | 0 | 0 | 37 | 31 | 3 | 0 | 0 | 0 | 34 | 62 | 8 | 0 | 0 | 0 | 71 |
| 19:00 - 20:00 | 24 | 3 | 0 | 0 | 0 | 28 | 25 | 2 | 0 | 0 | 1 | 28 | 49 | 6 | 0 | 0 | 1 | 56 |
| 20:00 - 21:00 | 16 | 2 | 0 | 0 | 0 | 18 | 15 | 1 | 0 | 0 | 0 | 17 | 31 | 3 | 0 | 0 | 1 | 35 |
| 21:00 - 22:00 | 15 | 2 | 0 | 0 | 0 | 16 | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | 10 | 24 | 3 | 0 | 0 | 0 | 27 |
| 22:00 - 23:00 | 7 | 1 | 0 | 0 | 0 | 8 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 15 | 1 | 0 | 0 | 0 | 16 |
| 23:00 - 24:00 | 8 | 1 | 0 | 0 | 0 | 8 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 13 | 1 | 0 | 0 | 0 | 14 |
| Etmaal (0-24u) | 516 | 80 | 0 | 3 | 7 | 606 | 458 | 82 | 0 | 10 | 6 | 555 | 974 | 162 | 0 | 13 | 12 | 1161 |
| Dag (7-19u) | 428 | 68 | 0 | 3 | 6 | 504 | 369 | 64 | 0 | 8 | 5 | 445 | 797 | 132 | 0 | 11 | 10 | 950 |
| Avond (19-23u) | 62 | 8 | 0 | 0 | 1 | 70 | 57 | 5 | 0 | 0 | 1 | 63 | 119 | 13 | 0 | 0 | 2 | 133 |
| Nacht (23-7u) | 26 | 4 | 0 | 0 | 0 | 31 | 32 | 13 | 0 | 2 | 0 | 47 | 59 | 17 | 0 | 2 | 1 | 78 |
| OS (7-10u) | 91 | 11 | 0 | 1 | 2 | 105 | 92 | 18 | 0 | 3 | 1 | 114 | 183 | 29 | 0 | 4 | 3 | 219 |
| AS (15-18u) | 152 | 30 | 0 | 1 | 2 | 185 | 116 | 20 | 0 | 1 | 1 | 139 | 269 | 51 | 0 | 2 | 3 | 324 |

5. SLAGTERSLAAN (BURG BEEMSTERBOERSTRAAT - BOBELDIJK)



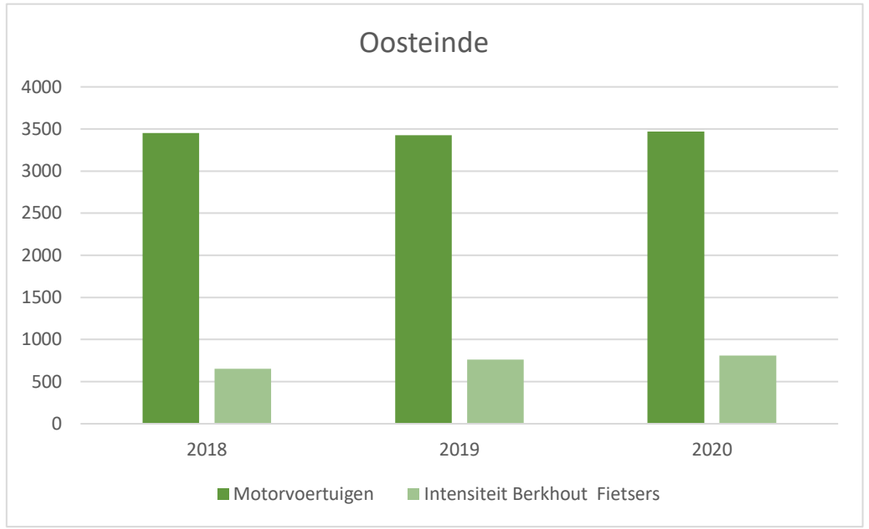
**KENTEKENONDERZOEK**
Motorvoertuigen

**BERKHOUT**
Intensiteiten - Werkdag

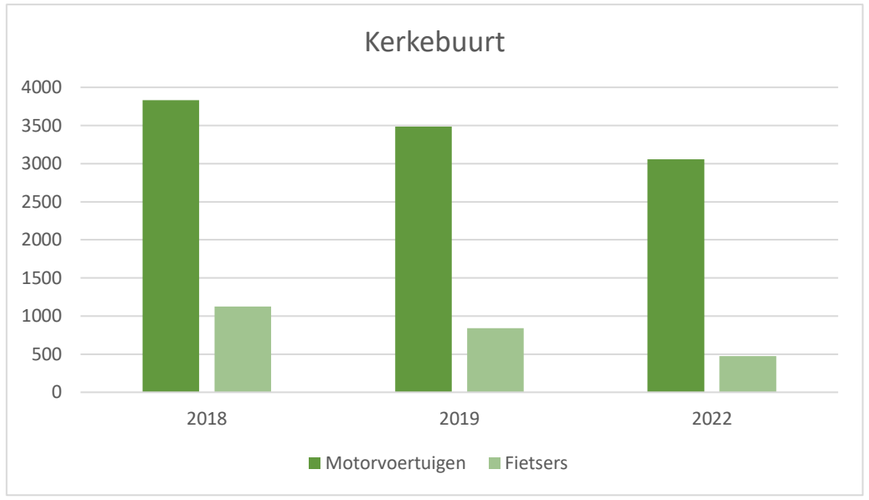
Bijlage 8

Intensiteit Berkhout

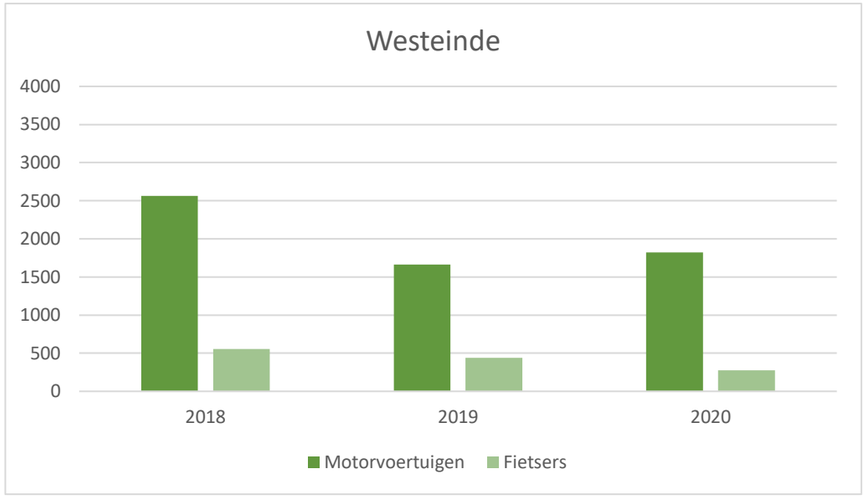
| Locatie Oosteinde 74 (tussen A7 en Hulkerweg) | Motorvoertuigen | Fietsers | Werkdag etmaalintensiteit |
|---|---|---|---|
| 2018 | 3452 | 651 | 4103 |
| 2019 | 3424 | 761 | 4185 |
| 2020 | 3469 | 809 | 4278 |



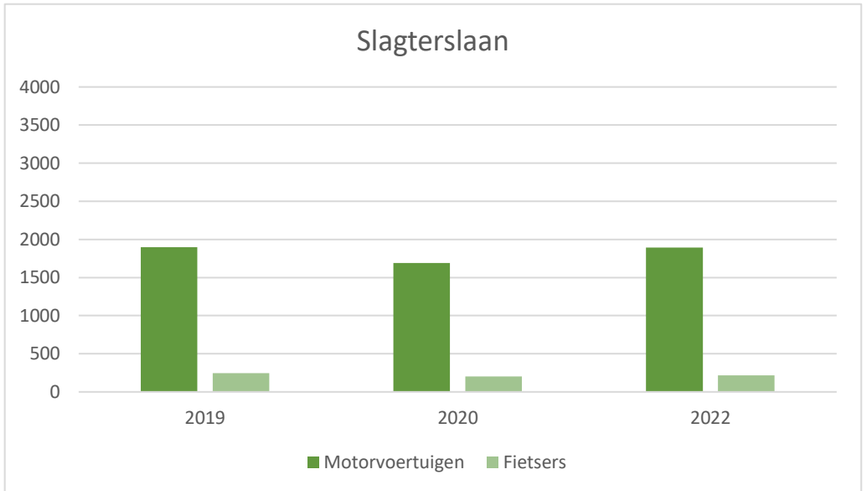

| Kerkebuurt nabij basisschool | Motorvoertuigen | Fietsers | Werkdag etmaalintensiteit |
|---|---|---|---|
| 2018 | 3831 | 1126 | 4957 |
| 2019 | 3484 | 840 | 4324 |
| 2022 | 3055 | 475 | 3530 |



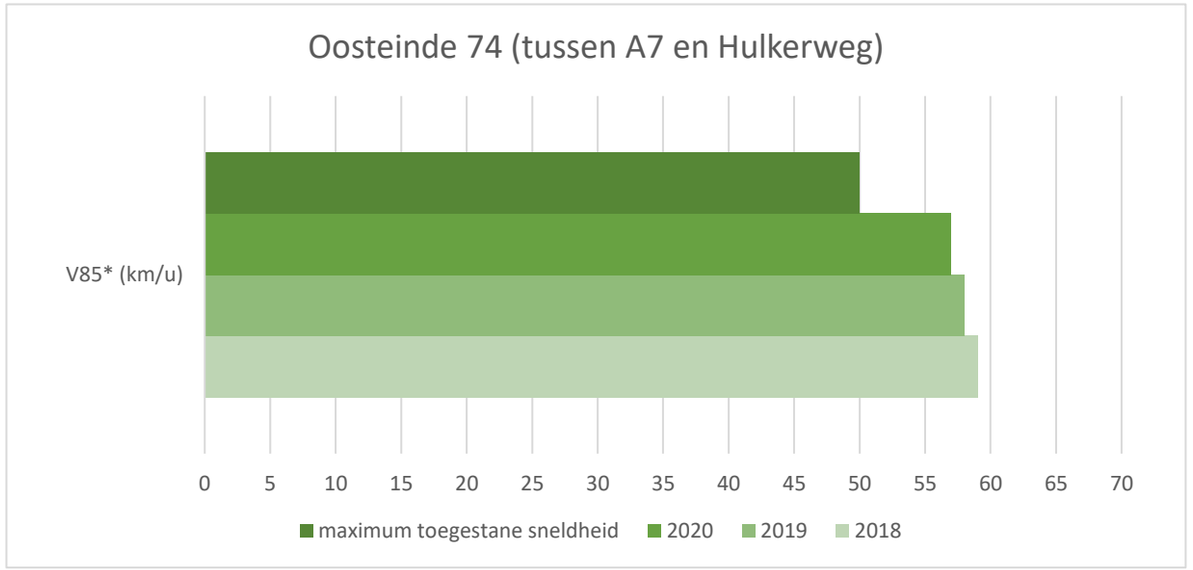
| Westeinde (Heddes) | Motorvoertuigen | Fietsers | Werkdag etmaalintensiteit |
|---|---|---|---|
| 2018 | 2565 | 556 | 3121 |
| 2019 | 1661 | 438 | 2099 |
| 2020 | 1824 | 275 | 2099 |



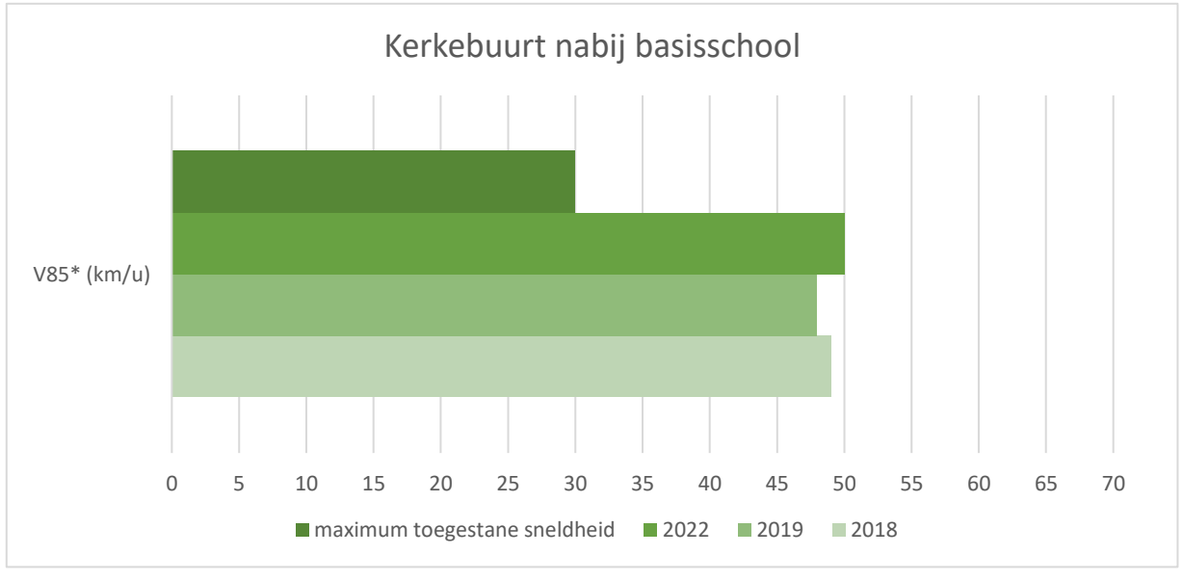

| Slagterslaan | Motorvoertuigen | Fietsers | Werkdag etmaalintensiteit |
|---|---|---|---|
| 2019 | 1896 | 246 | 2142 |
| 2020 | 1693 | 204 | 1897 |
| 2022 | 1891 | 216 | 2107 |



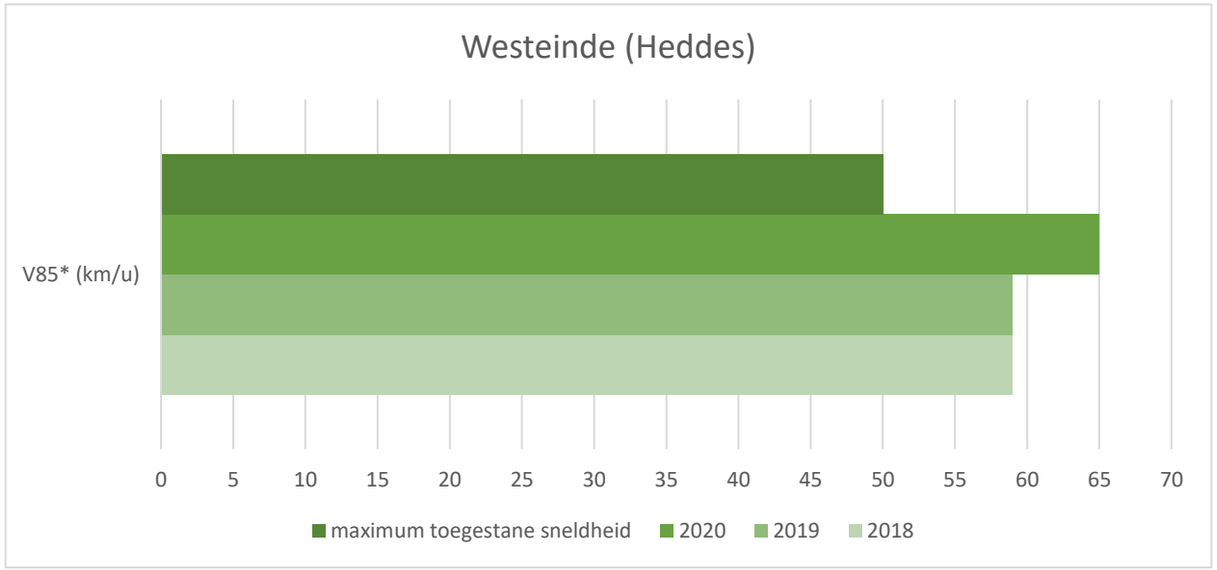
| Snelheid Berkhout | |
|---|---|
| Oosteinde 74 (tussen A7 en Hulkerweg) | V85* (km/u) |
| 2018 | 59 |
| 2019 | 58 |
| 2020 | 57 |
| maximum toegestane sneldheid | 50 |



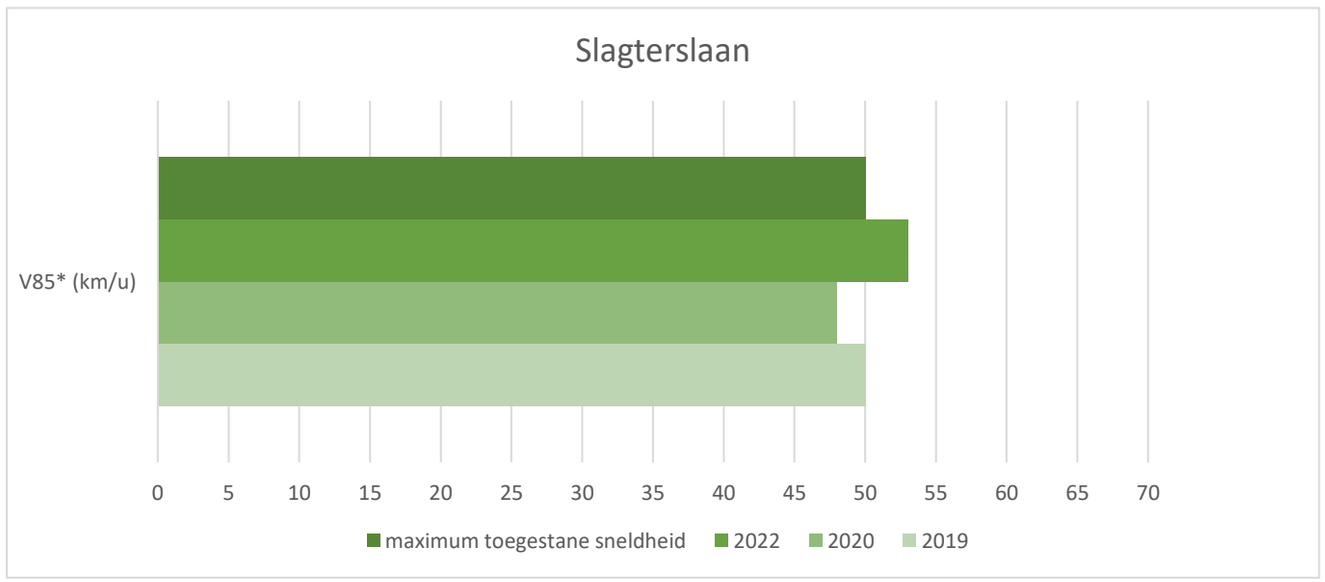

| Snelheid Berkhout | |
|---|---|
| Kerkebuurt nabij basisschool | V85* (km/u) |
| 2018 | 49 |
| 2019 | 48 |
| 2022 | 50 |
| maximum toegestane sneldheid | 30 |



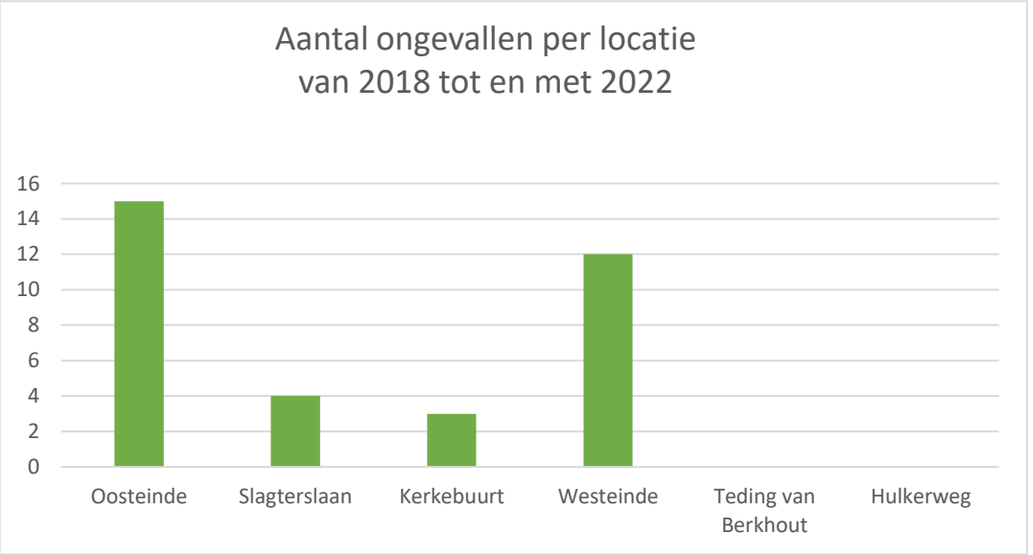
| Snelheid Berkhout | |
|---|---|
| Westeinde (Heddes) | V85* (km/u) |
| 2018 | 59 |
| 2019 | 59 |
| 2020 | 65 |
| maximum toegestane sneldheid | 50 |



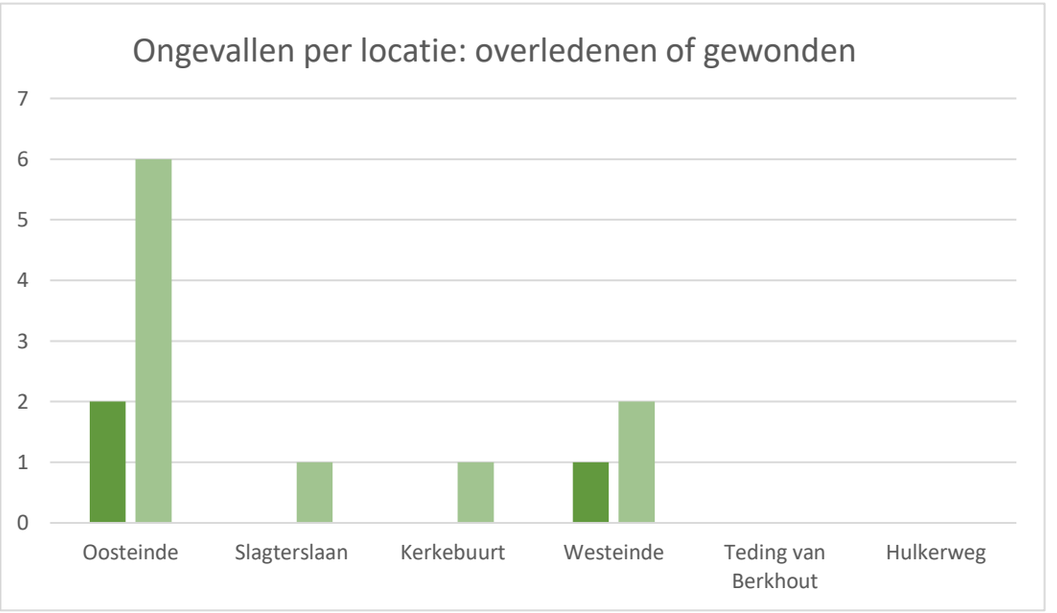

| Snelheid Berkhout | |
|---|---|
| Slagterslaan | V85* (km/u) |
| 2019 | 50 |
| 2020 | 48 |
| 2022 | 53 |
| maximum toegestane sneldheid | 50 |



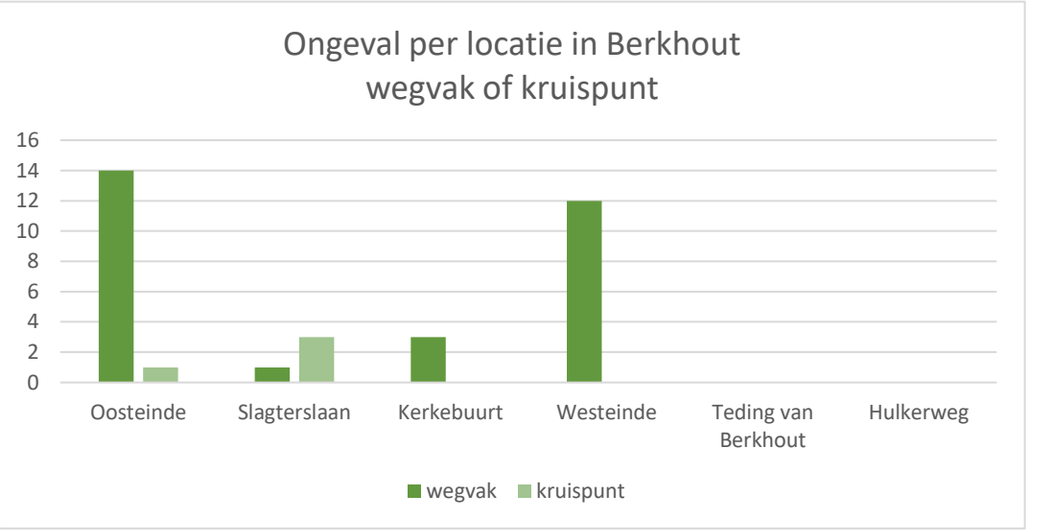
| Locatie | Aantal ongevallen |
|---|---|
| Oosteinde | 15 |
| Slagterslaan | 4 |
| Kerkebuurt | 3 |
| Westeinde | 12 |
| Teding van Berkhout | 0 |
| Hulkerweg | 0 |
| totaal | 34 |




| Locatie | overleden | gewonden |
|---|---|---|
| Oosteinde | 2 | 6 |
| Slagterslaan | 0 | 1 |
| Kerkebuurt | 0 | 1 |
| Westeinde | 1 | 2 |
| Teding van Berkhout | 0 | 0 |
| Hulkerweg | 0 | 0 |
| | 3 | 10 |



| | wegvak | kruispunt |
|---|---|---|
| Oosteinde | 14 | 1 |
| Slagterslaan | 1 | 3 |
| Kerkebuurt | 3 | 0 |
| Westeinde | 12 | 0 |
| Teding van Berkhout | 0 | 0 |
| Hulkerweg | 0 | 0 |
| | 30 | 4 |




| Locatie overledenen | personenen auto | Bromfietser | fietser |
|---|---|---|---|
| Oosteinde | 1 | 1 | |
| Westeinde | | | 1 |

| Locatie gewonden | e-bike | auto | fiets | bromfiets |
|---|---|---|---|---|
| Oosteinde | 1 | 1 | 3 | 1 |
| Slagterslaan | | | 1 | |
| Kerkebuurt | | | 1 | |
| Westeinde | | | 2 | |

| Totaal werkdag gemiddelde met en zonder doorgaand verkeer | | | |
|---|---|---|---|
| Locatie | Totaal zonder doorgaand verkeer (in en uitgaand) | verschil | Totaal met doorgaande verkeer (in en uitgaand) |
| Oosteinde | 1650 | 1382 | 3032 |
| Hulkerweg | 702 | 308 | 1010 |
| Teding van Berkhoutweg | 423 | 179 | 602 |
| Westeinde | 1138 | 1252 | 2390 |
| Slagterslaan | 642 | 519 | 1161 |

| Totaal ochtendspits werkdag gemiddelde met en zonder doorgaand verkeer | | | |
|---|---|---|---|
| Locatie | Totaal zonder doorgaand verkeer (in en uitgaand) | verschil | Totaal met doorgaande verkeer (in en uitgaand) |
| Oosteinde | 173 | 211 | 384 |
| Hulkerweg | 91 | 45 | 136 |
| Teding van Berkhoutweg | 42 | 24 | 66 |
| Westeinde | 212 | 123 | 335 |
| Slagterslaan | 76 | 80 | 156 |

| Totaal avondspits werkdag gemiddelde met en zonder doorgaand verkeer | | | |
|---|---|---|---|
| Locatie | Totaal zonder doorgaand verkeer (in en uitgaand | verschil | Totaal met doorgaande verkeer (in en uitgaand) |
| Oosteinde | 281 | 254 | 535 |
| Hulkerweg | 132 | 58 | 190 |
| Teding van Berkhoutweg | 78 | 37 | 115 |
| Westeinde | 206 | 230 | 436 |
| Slagterslaan | 119 | 109 | 228 |

Bijlage 9

VANUIT

NAAR

KENTEKENONDERZOEK

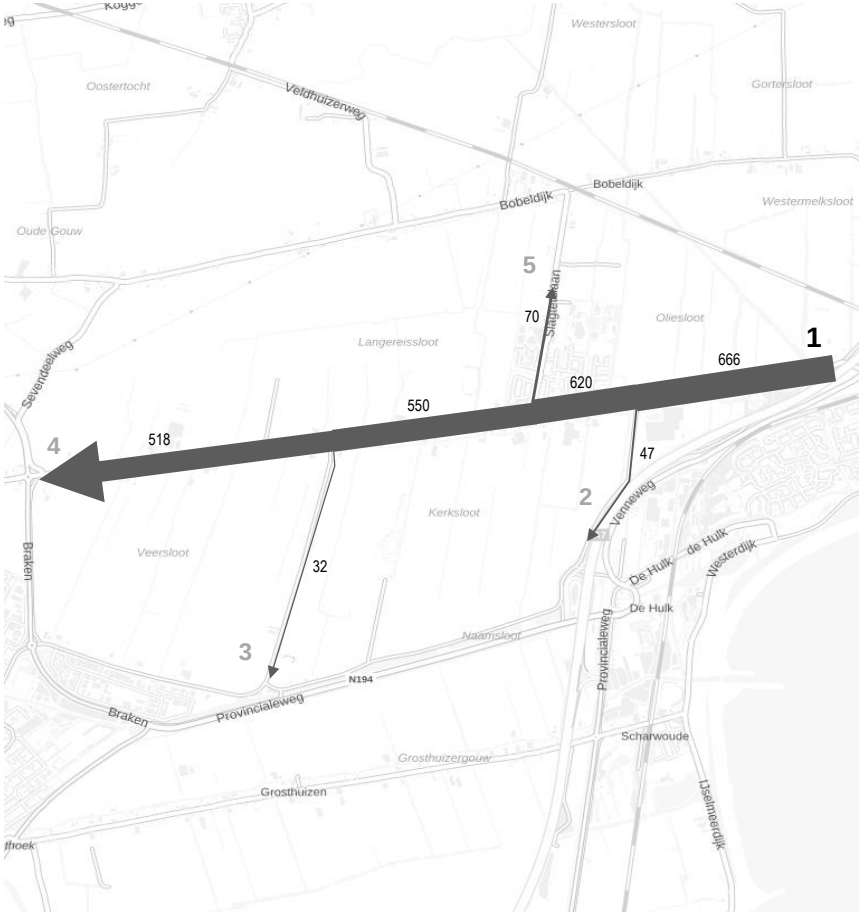
# BERKHOUT

## VERKEERSSTROMEN

1. Oosteinde

Werkdag - Etmaal

Doorgaand verkeer



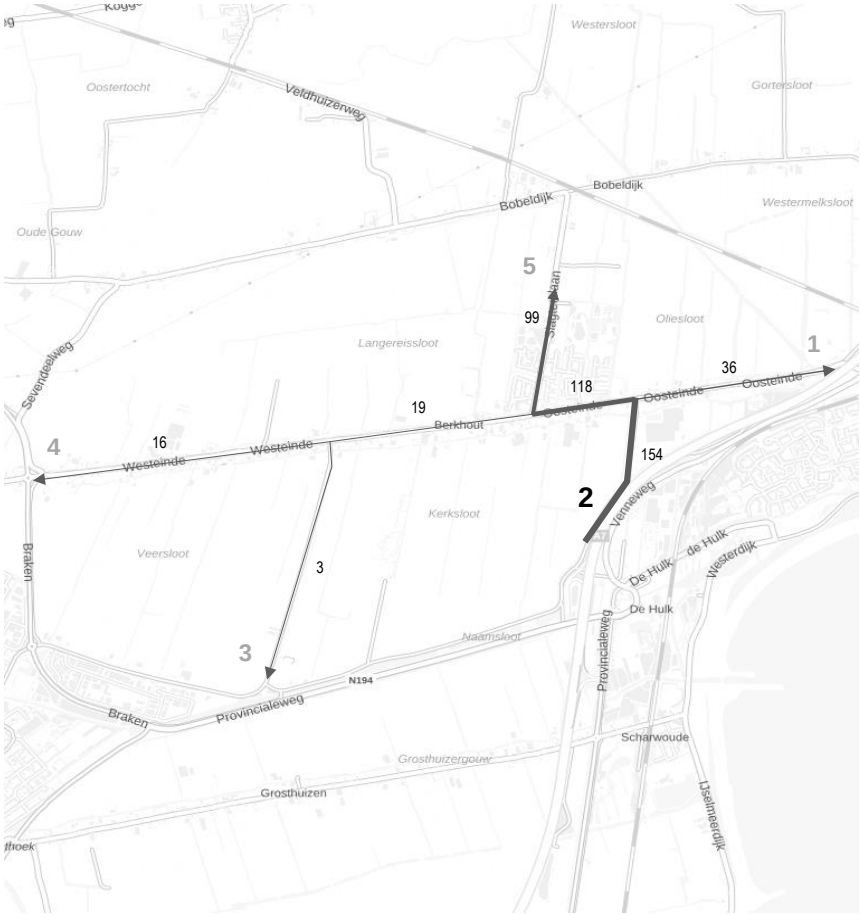
Weergegeven verkeersstromen gebaseerd op kortste route tussen meetlocaties.

Connection Systems

KENTEKENONDERZOEK

# BERKHOUT

VANUIT




NAAR

## VERKEERSSTROMEN

2. Hulkerweg

Werkdag - Etmaal

Doorgaand verkeer

Weergegeven verkeersstromen gebaseerd op kortste route tussen meetlocaties.

Connection Systems

Bijlage 10

Telpunt: 033 Locatie: Scharwoude, SCHARWOUDE
Type apparaat: VT300 Van: 25 jan 2022 t/m 8 feb 2022
Uitgesloten dagen: Begin- en Einddag
Alle uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Telpunt : 033 | | | |
| Straatnaam : Scharwoude | | | BeginJaar : 2012 |
| Locatie : Scharwoude | | | periode van : 25 jan 2022 |
| Wijk : Geen | | | T/m : 8 feb 2022 |
| Woonplaats : SCHARWOUDE | | | |
| Telpunt | 033 | 033 | 033 |
| Max. snelheid | 30 | 30 | 30 |
| Telnaam | 33-2202 | 33-2202 | 33-2202 |
| Apparaat | VT300 | VT300 | VT300 |
| IntSpec | CLS*SPD | CLS*SPD | CLS*SPD |
| Start | 26-01-22 [00:00] | 26-01-22 [00:00] | 26-01-22 [00:00] |
| Eind | 7-02-22 [23:00] | 7-02-22 [23:00] | 7-02-22 [23:00] |
| KanaalInfo | N247 | Jan Oomsstraat | |
| Kanaal | 1 | 2 | Totaal |
| | | | |
| Gemiddeld aantal voertuigen | | | |
| Zondag | 780 | 788 | 1568 |
| Maandag | 901 | 896 | 1797 |
| Dinsdag | 978 | 992 | 1970 |
| Woensdag | 1116 | 1094 | 2211 |
| Donderdag | 1039 | 1019 | 2058 |
| Vrijdag | 1103 | 1104 | 2208 |
| Zaterdag | 1048 | 1000 | 2049 |
| | | | |
| Gemiddelden | | | |
| Etmaal (weekdag) | 996 | 984 | 1981 |
| Werkdag | 1033 | 1024 | 2057 |
| Weekenddag | 914 | 894 | 1808 |
| 07-19 uur (werkdag) | 852 | 847 | 1699 |
| 19-23 uur (werkdag) | 131 | 128 | 259 |
| 23-07 uur (werkdag) | 49 | 50 | 99 |
| | | | |
| Voertuigcategorie | | | |
| Werkdagen gemiddelden | | | |
| Licht | 636 | 683 | 1319 |
| Middel | 124 | 115 | 239 |
| Zwaar | 14 | 16 | 30 |
| Tweewieler | 66 | 59 | 126 |
| Overig | 192 | 152 | 344 |
| | | | |
| 07-19 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 524 | 557 | 1081 |
| Middel | 108 | 101 | 210 |
| Zwaar | 13 | 15 | 28 |
| Tweewieler | 60 | 53 | 113 |

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Overig | 147 | 120 | 267 |
| | | | |
| 19-23 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 90 | 95 | 185 |
| Middel | 10 | 9 | 19 |
| Zwaar | 0 | 0 | 0 |
| Tweewieler | 6 | 5 | 11 |
| Overig | 25 | 19 | 44 |
| | | | |
| 23-07 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 22 | 31 | 53 |
| Middel | 7 | 4 | 11 |
| Zwaar | 0 | 1 | 1 |
| Tweewieler | 1 | 1 | 2 |
| Overig | 20 | 13 | 32 |
| | | | |
| Snelheidsklassen | | | |
| Gemiddeld werkdag aantal | | | |
| 0 - 10 km/h | 153 | 80 | 233 |
| 10 - 15 km/h | 30 | 26 | 56 |
| 15 - 20 km/h | 30 | 26 | 56 |
| 20 - 25 km/h | 103 | 83 | 186 |
| 25 - 30 km/h | 103 | 83 | 186 |
| 30 - 35 km/h | 166 | 199 | 365 |
| 35 - 40 km/h | 166 | 199 | 365 |
| 40 - 45 km/h | 110 | 130 | 240 |
| 45 - 50 km/h | 110 | 130 | 240 |
| 50 - 55 km/h | 26 | 29 | 54 |
| 55 - 60 km/h | 26 | 29 | 54 |
| 60 - 65 km/h | 4 | 5 | 8 |
| 65 - 70 km/h | 4 | 5 | 8 |
| 70 - 75 km/h | 1 | 1 | 1 |
| 75 - 80 km/h | 1 | 1 | 1 |
| 80 - 85 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 85 - 90 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 90 - 95 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 95 - 100 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 100 - 105 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 105 - 110 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 110 - 115 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 115 - 120 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 120 - 125 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 125 - 130 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 130 - 140 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 140 - 150 km/h | 0 | 0 | 0 |

Telpunt: 033 Locatie: Scharwoude, SCHARWOUDE
Type apparaat: VT300 Van: 25 jan 2022 t/m 8 feb 2022
Uitgesloten dagen: Begin- en Einddag
Alle uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| 150 - 160 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 160 - 170 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 170 - 200 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 200 - 240 km/h | 0 | 0 | 0 |
| | | | |
| Snelheid werkdagen | | | |
| V15 | 12 km/h | 21 km/h | 17 km/h |
| gemiddelde snelheid | 33 km/h | 35 km/h | 34 km/h |
| V85 | 46 km/h | 47 km/h | 46 km/h |
| V90 | 48 km/h | 49 km/h | 48 km/h |
| % te hard rijders | 59 % | 70 % | 64 % |

Bijlage 11

Telpunt: 003 Locatie: Bobeldijk, BERKHOUT
Type apparaat: VT300 Van: 22 jun 2022 t/m 7 jul 2022
Uitgesloten dagen: Begin- en Einddag
Alle uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Telpunt : 003 | | | |
| Straatnaam : Bobeldijk | | | BeginJaar : 2012 |
| Locatie : Bobeldijk 70 | | | periode van : 22 jun 2022 |
| Wijk : Geen | | | T/m : 7 jul 2022 |
| Woonplaats : BERKHOUT | | | |
| Telpunt | 003 | 003 | 003 |
| Max. snelheid | 30 | 30 | 30 |
| Telnaam | 03-2207 | 03-2207 | 03-2207 |
| Apparaat | VT300 | VT300 | VT300 |
| IntSpec | CLS*SPD | CLS*SPD | CLS*SPD |
| Start | 23-06-22 [02:00] | 23-06-22 [00:00] | 23-06-22 [00:00] |
| Eind | 6-07-22 [07:00] | 6-07-22 [07:00] | 6-07-22 [07:00] |
| KanaalInfo | Slagterslaan | Grootweg | |
| Kanaal | 1 | 2 | Totaal |
| | | | |
| Gemiddeld aantal voertuigen | | | |
| Zondag | 1119 | 974 | 2094 |
| Maandag | 1275 | 1300 | 2576 |
| Dinsdag | 1356 | 1384 | 2739 |
| Woensdag | 792 | 792 | 1584 |
| Donderdag | 1438 | 1362 | 2800 |
| Vrijdag | 1300 | 1315 | 2616 |
| Zaterdag | 1034 | 1018 | 2052 |
| | | | |
| Gemiddelden | | | |
| Etmaal (weekdag) | 1188 | 1164 | 2351 |
| Werkdag | 1232 | 1231 | 2463 |
| Weekenddag | 1077 | 996 | 2073 |
| 07-19 uur (werkdag) | 960 | 955 | 1915 |
| 19-23 uur (werkdag) | 118 | 92 | 210 |
| 23-07 uur (werkdag) | 154 | 184 | 338 |
| | | | |
| Voertuigcategorie | | | |
| Werkdagen gemiddelden | | | |
| Licht | 674 | 669 | 1344 |
| Middel | 144 | 128 | 272 |
| Zwaar | 27 | 25 | 53 |
| Tweewieler | 269 | 278 | 547 |
| Overig | 117 | 130 | 247 |
| | | | |
| 07-19 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 511 | 522 | 1033 |
| Middel | 115 | 104 | 219 |
| Zwaar | 24 | 21 | 45 |
| Tweewieler | 221 | 209 | 430 |

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Overig | 89 | 98 | 187 |
| | | | |
| 19-23 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 73 | 57 | 130 |
| Middel | 10 | 7 | 17 |
| Zwaar | 2 | 1 | 3 |
| Tweewieler | 20 | 16 | 36 |
| Overig | 12 | 12 | 24 |
| | | | |
| 23-07 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 90 | 91 | 181 |
| Middel | 19 | 17 | 36 |
| Zwaar | 1 | 4 | 5 |
| Tweewieler | 28 | 52 | 80 |
| Overig | 16 | 20 | 36 |
| | | | |
| Snelheidsklassen | | | |
| Gemiddeld werkdag aantal | | | |
| 0 - 10 km/h | 34 | 49 | 83 |
| 10 - 15 km/h | 67 | 63 | 130 |
| 15 - 20 km/h | 67 | 63 | 130 |
| 20 - 25 km/h | 143 | 167 | 310 |
| 25 - 30 km/h | 143 | 167 | 310 |
| 30 - 35 km/h | 181 | 202 | 383 |
| 35 - 40 km/h | 181 | 202 | 383 |
| 40 - 45 km/h | 159 | 131 | 290 |
| 45 - 50 km/h | 159 | 131 | 290 |
| 50 - 55 km/h | 41 | 22 | 63 |
| 55 - 60 km/h | 41 | 22 | 63 |
| 60 - 65 km/h | 7 | 4 | 11 |
| 65 - 70 km/h | 7 | 4 | 11 |
| 70 - 75 km/h | 1 | 1 | 2 |
| 75 - 80 km/h | 1 | 1 | 2 |
| 80 - 85 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 85 - 90 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 90 - 95 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 95 - 100 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 100 - 105 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 105 - 110 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 110 - 115 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 115 - 120 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 120 - 125 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 125 - 130 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 130 - 140 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 140 - 150 km/h | 0 | 0 | 0 |

Telpunt: 003 Locatie: Bobeldijk, BERKHOUT
Type apparaat: VT300 Van: 22 jun 2022 t/m 7 jul 2022
Uitgesloten dagen: Begin- en Einddag
Alle uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| 150 - 160 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 160 - 170 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 170 - 200 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 200 - 240 km/h | 0 | 0 | 0 |
| | | | |
| Snelheid werkdagen | | | |
| V15 | 20 km/h | 19 km/h | 20 km/h |
| gemiddelde snelheid | 34 km/h | 32 km/h | 33 km/h |
| V85 | 47 km/h | 45 km/h | 46 km/h |
| V90 | 49 km/h | 47 km/h | 48 km/h |
| % te hard rijders | 62 % | 58 % | 60 % |

Bijlage 12

Telpunt: 002 Locatie: Bobeldijk, BERKHOUT
Type apparaat: VT300 Van: 21 mrt 2022 t/m 20 apr 2022
Uitgesloten dagen: 22-03, 14-04, 19-04-2022
Alle uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Telpunt : 002 | | | |
| Straatnaam : Bobeldijk | | | BeginJaar : 2012 |
| Locatie : Bobeldijk 40 | | | periode van : 21 mrt 2022 |
| Wijk : Geen | | | T/m : 20 apr 2022 |
| Woonplaats : BERKHOUT | | | |
| Telpunt | 002 | 002 | 002 |
| Max. snelheid | 50 | 50 | 50 |
| Telnaam | 02-2204 | 02-2204 | 02-2204 |
| Apparaat | VT300 | VT300 | VT300 |
| IntSpec | CLS*SPD | CLS*SPD | CLS*SPD |
| Start | 23-03-22 [10:00] | 23-03-22 [10:00] | 23-03-22 [10:00] |
| Eind | 13-04-22 [14:00] | 13-04-22 [12:00] | 13-04-22 [14:00] |
| KanaalInfo | Slagterslaan | Paralelweg | |
| Kanaal | 1 | 2 | Totaal |
| | | | |
| Gemiddeld aantal voertuigen | | | |
| Zondag | 798 | 855 | 1654 |
| Maandag | 771 | 860 | 1631 |
| Dinsdag | 1065 | 1082 | 2148 |
| Woensdag | 982 | 948 | 1930 |
| Donderdag | 1211 | 1208 | 2419 |
| Vrijdag | 837 | 871 | 1708 |
| Zaterdag | 936 | 936 | 1872 |
| | | | |
| Gemiddelden | | | |
| Etmaal (weekdag) | 952 | 972 | 1924 |
| Werkdag | 974 | 991 | 1965 |
| Weekenddag | 867 | 895 | 1762 |
| 07-19 uur (werkdag) | 805 | 790 | 1595 |
| 19-23 uur (werkdag) | 72 | 83 | 155 |
| 23-07 uur (werkdag) | 97 | 118 | 215 |
| | | | |
| Voertuigcategorie | | | |
| Werkdagen gemiddelden | | | |
| Licht | 649 | 653 | 1302 |
| Middel | 115 | 104 | 219 |
| Zwaar | 14 | 15 | 28 |
| Tweewieler | 104 | 101 | 206 |
| Overig | 92 | 118 | 210 |
| | | | |
| 07-19 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 537 | 510 | 1047 |
| Middel | 96 | 85 | 181 |
| Zwaar | 12 | 13 | 25 |
| Tweewieler | 83 | 86 | 169 |

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Overig | 77 | 96 | 173 |
| | | | |
| 19-23 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 57 | 64 | 121 |
| Middel | 6 | 6 | 12 |
| Zwaar | 0 | 0 | 1 |
| Tweewieler | 4 | 5 | 10 |
| Overig | 4 | 8 | 12 |
| | | | |
| 23-07 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 55 | 79 | 134 |
| Middel | 14 | 13 | 27 |
| Zwaar | 2 | 1 | 3 |
| Tweewieler | 17 | 10 | 26 |
| Overig | 11 | 14 | 25 |
| | | | |
| Snelheidsklassen | | | |
| Gemiddeld werkdag aantal | | | |
| 0 - 10 km/h | 34 | 51 | 84 |
| 10 - 15 km/h | 20 | 25 | 45 |
| 15 - 20 km/h | 20 | 25 | 45 |
| 20 - 25 km/h | 54 | 64 | 118 |
| 25 - 30 km/h | 54 | 64 | 118 |
| 30 - 35 km/h | 51 | 56 | 107 |
| 35 - 40 km/h | 51 | 56 | 107 |
| 40 - 45 km/h | 166 | 171 | 337 |
| 45 - 50 km/h | 166 | 171 | 337 |
| 50 - 55 km/h | 143 | 130 | 273 |
| 55 - 60 km/h | 143 | 130 | 273 |
| 60 - 65 km/h | 32 | 22 | 54 |
| 65 - 70 km/h | 32 | 22 | 54 |
| 70 - 75 km/h | 3 | 2 | 5 |
| 75 - 80 km/h | 3 | 2 | 5 |
| 80 - 85 km/h | 1 | 0 | 1 |
| 85 - 90 km/h | 1 | 0 | 1 |
| 90 - 95 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 95 - 100 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 100 - 105 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 105 - 110 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 110 - 115 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 115 - 120 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 120 - 125 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 125 - 130 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 130 - 140 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 140 - 150 km/h | 0 | 0 | 0 |

Telpunt: 002 Locatie: Bobeldijk, BERKHOUT
Type apparaat: VT300 Van: 21 mrt 2022 t/m 20 apr 2022
Uitgesloten dagen: 22-03, 14-04, 19-04-2022
Alle uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| 150 - 160 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 160 - 170 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 170 - 200 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 200 - 240 km/h | 0 | 0 | 0 |
| | | | |
| Snelheid werkdagen | | | |
| V15 | 27 km/h | 23 km/h | 25 km/h |
| gemiddelde snelheid | 46 km/h | 45 km/h | 46 km/h |
| V85 | 58 km/h | 56 km/h | 57 km/h |
| V90 | 59 km/h | 58 km/h | 59 km/h |
| % te hard rijders | 38 % | 32 % | 35 % |

Bijlage 13

Telpunt: 044 Locatie: Wogmeer, WOGMEER
Type apparaat: VT300 Van: 30 apr 2019 t/m 21 mei 2019
Uitgesloten dagen: Begin- en Einddag
Alle uren

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Telpunt : 044 | | | |
| Straatnaam : Wogmeer | | | BeginJaar : 2012 |
| Locatie : | | | periode van : 30 apr 2019 |
| Wijk : Geen | | | T/m : 21 mei 2019 |
| Woonplaats : WOGMEER | | | |
| Telpunt | 044 | 044 | 044 |
| Max. snelheid | 50 | 50 | 50 |
| Telnaam | 44-1905 | 44-1905 | 44-1905 |
| Apparaat | VT300 | VT300 | VT300 |
| IntSpec | CLS*SPD | CLS*SPD | CLS*SPD |
| Start | 6-05-19 [07:00] | 6-05-19 [07:00] | 6-05-19 [07:00] |
| Eind | 20-05-19 [23:00] | 20-05-19 [23:00] | 20-05-19 [23:00] |
| KanaalInfo | Burg. Kooimanweg | N194 | |
| Kanaal | 1 | 2 | Totaal |
| | | | |
| Gemiddeld aantal voertuigen | | | |
| Zondag | 530 | 507 | 1036 |
| Maandag | 479 | 465 | 944 |
| Dinsdag | 644 | 622 | 1266 |
| Woensdag | 763 | 702 | 1466 |
| Donderdag | 754 | 753 | 1508 |
| Vrijdag | 708 | 673 | 1380 |
| Zaterdag | 650 | 618 | 1268 |
| | | | |
| Gemiddelden | | | |
| Etmaal (weekdag) | 636 | 610 | 1245 |
| Werkdag | 652 | 627 | 1279 |
| Weekenddag | 590 | 563 | 1152 |
| 07-19 uur (werkdag) | 517 | 492 | 1009 |
| 19-23 uur (werkdag) | 86 | 81 | 167 |
| 23-07 uur (werkdag) | 49 | 54 | 103 |
| | | | |
| Voertuigcategorie | | | |
| Werkdagen gemiddelden | | | |
| Licht | 408 | 391 | 798 |
| Middel | 93 | 87 | 180 |
| Zwaar | 26 | 30 | 56 |
| Tweewieler | 76 | 76 | 152 |
| Overig | 50 | 44 | 93 |
| | | | |
| 07-19 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 319 | 299 | 618 |
| Middel | 77 | 73 | 150 |
| Zwaar | 20 | 25 | 45 |
| Tweewieler | 62 | 61 | 122 |

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| Overig | 40 | 34 | 73 |
| | | | |
| 19-23 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 58 | 56 | 114 |
| Middel | 8 | 6 | 14 |
| Zwaar | 3 | 2 | 5 |
| Tweewieler | 11 | 10 | 21 |
| Overig | 6 | 6 | 12 |
| | | | |
| 23-07 uur (werkdagen) gemiddeld | | | |
| Licht | 31 | 35 | 66 |
| Middel | 9 | 7 | 16 |
| Zwaar | 2 | 3 | 5 |
| Tweewieler | 4 | 5 | 9 |
| Overig | 4 | 4 | 8 |
| | | | |
| Snelheidsklassen | | | |
| Gemiddeld werkdag aantal | | | |
| 0 - 10 km/h | 21 | 16 | 38 |
| 10 - 15 km/h | 20 | 20 | 39 |
| 15 - 20 km/h | 20 | 20 | 39 |
| 20 - 25 km/h | 29 | 32 | 61 |
| 25 - 30 km/h | 29 | 32 | 61 |
| 30 - 35 km/h | 23 | 25 | 48 |
| 35 - 40 km/h | 23 | 25 | 48 |
| 40 - 45 km/h | 57 | 58 | 115 |
| 45 - 50 km/h | 57 | 58 | 115 |
| 50 - 55 km/h | 106 | 98 | 204 |
| 55 - 60 km/h | 106 | 98 | 204 |
| 60 - 65 km/h | 60 | 58 | 118 |
| 65 - 70 km/h | 60 | 58 | 118 |
| 70 - 75 km/h | 15 | 12 | 27 |
| 75 - 80 km/h | 15 | 12 | 27 |
| 80 - 85 km/h | 4 | 2 | 7 |
| 85 - 90 km/h | 4 | 2 | 7 |
| 90 - 95 km/h | 1 | 0 | 1 |
| 95 - 100 km/h | 1 | 0 | 1 |
| 100 - 105 km/h | 0 | 0 | 1 |
| 105 - 110 km/h | 0 | 0 | 1 |
| 110 - 115 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 115 - 120 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 120 - 125 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 125 - 130 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 130 - 140 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 140 - 150 km/h | 0 | 0 | 0 |

| | Kanaal 1 | Kanaal 2 | Totaal |
|---|---|---|---|
| 150 - 160 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 160 - 170 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 170 - 200 km/h | 0 | 0 | 0 |
| 200 - 240 km/h | 0 | 0 | 0 |
| | | | |
| Snelheid werkdagen | | | |
| V15 | 25 km/h | 25 km/h | 25 km/h |
| gemiddelde snelheid | 52 km/h | 51 km/h | 52 km/h |
| V85 | 65 km/h | 64 km/h | 64 km/h |
| V90 | 68 km/h | 67 km/h | 67 km/h |
| % te hard rijders | 56 % | 54 % | 55 % |

Bijlage 14

Hoofdrapport

# GVVP Koggeland

Grontmij

Koggenland

# GVVP Koggenland

Hoofdrapport

Definitief

Gemeente Koggenland

Grontmij Nederland B.V.
Alkmaar, 1 juli 2013

GM-0105743, revisie D02

# Verantwoording

| | | |
|---|---|---|
| **Titel** | : | GVVP Koggenland |
| **Subtitel** | : | Hoofdrapport |
| **Projectnummer** | : | 318006 |
| **Referentienummer** | : | GM-0105743 |
| **Revisie** | : | D02 |
| **Datum** | : | 1 juli 2013 |


| | | |
|---|---|---|
| **Auteur(s)** | : | ir. I.L. Mijnders, ir. J. Groebe |
| **E-mail adres** | : | inge.mijnders@grontmij.nl |
| **Gecontroleerd door** | : | ir. J. Groebe |
| **Paraaf gecontroleerd** | : | |
| **Goedgekeurd door** | : | drs. ing. R. Althuisius |
| **Paraaf goedgekeurd** | : | |
| **Contact** | : | Grontmij Nederland B.V.<br>Robijnstraat 11<br>1812 RB Alkmaar<br>Postbus 214<br>1800 AE Alkmaar<br>T +31 72 547 57 57<br>F +31 72 850 26 57<br>www.grontmij.nl |

# Inhoudsopgave


1 Inleiding ..... 5
1.1 Actualisatie verkeer- en vervoerbeleid ..... 5
1.2 Planhorizon ..... 5
1.3 Schets van de gemeente ..... 5
1.4 Relatie met wegen van andere wegbeheerders ..... 6
1.5 Werkwijze ..... 7
1.6 Leeswijzer ..... 8

2 Wegcategorisering en basisinrichtingskenmerken van het wegonwerp ..... 9
2.1 Wegcategorisering ..... 9
2.1.1 Stroomwegen ..... 10
2.1.2 Gebiedsontsluitingswegen ..... 11
2.1.3 Erftoegangswegen (verblijfsgebieden) ..... 12
2.2 Basisinrichtingskenmerken van het wegontwerp ..... 14
2.2.1 Basisinrichtingskenmerken ..... 15
2.2.2 Snelheidsremmende maatregelen ..... 16
2.2.3 Overgangen bij komgrenzen, tussen wegcategorieën en maximum snelheden ..... 16
2.2.4 Uitzichtdriehoeken bij kruispunten ..... 19
2.2.5 Bebording ..... 20
2.2.6 Beheer en onderhoud ..... 20
2.3 Projecten en maatregelen ..... 20

3 Verkeersveiligheid ..... 21
3.1 Objectieve verkeersveiligheid ..... 21
3.1.1 Algemeen ..... 21
3.1.2 Onveilige locaties ..... 22
3.2 Subjectieve verkeersveiligheid ..... 23
3.2.1 Algemeen ..... 23
3.2.2 Onveilige locaties ..... 24
3.3 Verkeersveiligheidthema's ..... 25
3.4 Projecten en maatregelen ..... 25

4 Leefbaarheid en duurzaamheid ..... 26
4.1 Sluipverkeer ..... 26
4.2 Geluid door wegverkeer ..... 27
4.3 Luchtkwaliteit ..... 27
4.4 Duurzame mobiliteit ..... 28
4.5 Projecten en maatregelen ..... 28

5 Fiets en voetganger ..... 29
5.1 Fietsinfrastructuur ..... 29
5.1.1 Fietsnetwerk ..... 29
5.1.2 Knelpunten fietsinfrastructuur ..... 30
5.1.3 Vormgeving van fietsvoorzieningen ..... 30
5.1.4 Medegebruik van fietsvoorzieningen ..... 31
5.2 Fietsenstallingen ..... 32
5.3 Voetgangers ..... 33

5.4 Projecten en maatregelen ... 33

6 Openbaar vervoer ... 35
6.1 Trein ... 35
6.2 Bus ... 35
6.3 Projecten en maatregelen ... 37

7 Specifieke verkeersdeelnemers ... 38
7.1 Landbouwverkeer ... 38
7.2 Vrachtverkeer ... 39
7.3 Gevaarlijke stoffen ... 39
7.4 Hulpdiensten ... 39
7.5 Projecten en maatregelen ... 39

8 Parkeren ... 40
8.1 Parkeren in bestaande situatie ... 40
8.1.1 Parkeren in woonwijken ... 40
8.1.2 Parkeren bij voorzieningen in centrumgebieden ... 41
8.1.3 Parkeren in schoolzones ... 41
8.1.4 Parkeren grote voertuigen ... 41
8.1.5 Parkeren minder validen ... 42
8.2 Parkeren bij nieuwe ontwikkelingen ... 43
8.3 Inrichting van parkeergelegenheid in de openbare ruimte ... 43
8.4 Handhaving op foutparkeren ... 44
8.5 Projecten en maatregelen ... 44

9 Educatie, voorlichting en handhaving ... 45
9.1 Educatie en voorlichting ... 45
9.2 Handhaving ... 46
9.3 Projecten en maatregelen ... 46

10 Opstap naar een uitvoeringsprogramma ... 47
10.1 Algemene aanpak ... 47
10.2 Maatregelen gemeentelijke organisatie ... 47
10.3 Aanzet uitvoeringsprogramma ... 48

Bijlage 1: Principes van Duurzaam Veilig

Bijlage 2: Wegcategorisering

Bijlage 3: Stappenplan komgrenzen

Bijlage 4: Ongevallenkaart

Bijlage 5: Parkeernormering

Bijlage 6: Groslijst projecten

Bijlage 7: Inventarisatie beleid

# 1 Inleiding

## 1.1 Actualisatie verkeer- en vervoerbeleid

De gemeente Koggenland heeft besloten om het verkeer- en vervoerbeleid te actualiseren. Tot op heden hanteert de gemeente het beleid van de voormalige gemeenten Wester-Koggenland en Obdam[1]. De plannen van de voormalige gemeenten waren destijds vooral gericht op het categoriseren van de wegen in het kader van Duurzaam Veilig. De gemeente heeft behoefte aan herijking van de categorisering, bovendien omvat verkeer- en vervoerbeleid meer dan enkel de wegcategorisering. De gemeente wil een eenduidig en integraal verkeer- en vervoerplan.

Een Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) kent zijn basis in de Planwet Verkeer en Vervoer. Anders dan rijk, provincies en stadsregio's zijn gemeenten niet verplicht een verkeer- en vervoerplan vast te stellen (artikel 8 Planwet Verkeer en Vervoer). Wel hebben gemeenten de plicht om een geïntegreerd en op uitvoering gericht verkeer- en vervoerbeleid te ontwikkelen. Een gemeente moet bij het ontwikkelen van haar verkeer- en vervoerbeleid de essentiële onderdelen van het nationale, provinciale en regionale verkeer- en vervoerplan in acht nemen. Voorliggend GVVP voldoet aan de Planwet.

## 1.2 Planhorizon

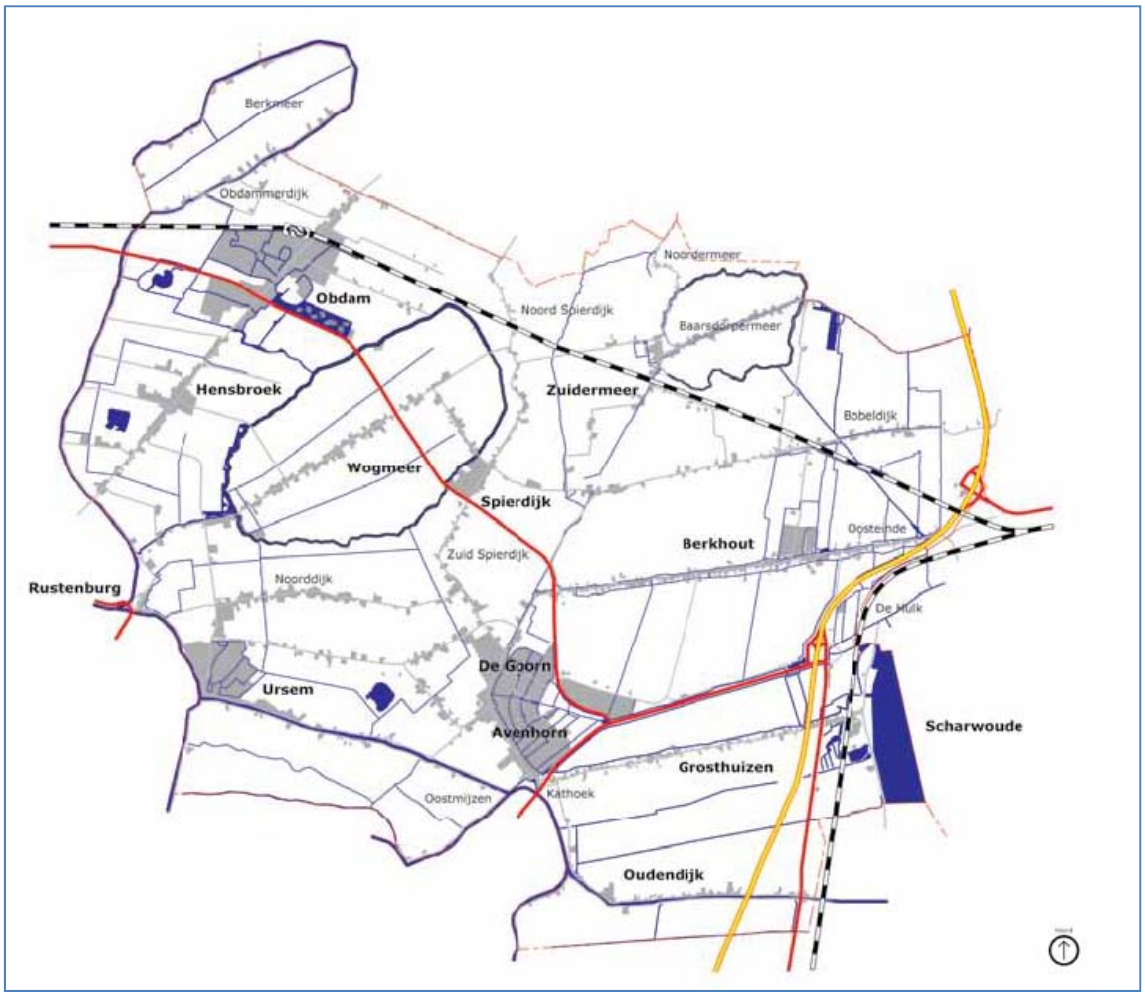
Dit GVVP is een kaderstellend plan waarin een samenhangend beleid is vastgelegd ten aanzien van verkeer en vervoer. Het GVVP heeft een planperiode van 10 jaar (2013-2023).

## 1.3 Schets van de gemeente

Koggenland is een landelijke gemeente die gekarakteriseerd wordt door een samenhangend patroon van linten langs de dijken en kaden met bebouwing en beplanting, en daarachter een open overwegend agrarisch gebied met verspreid liggende bebouwing.

De lintstructuren zijn belangrijke en duidelijk herkenbare cultuurhistorische elementen. De linten liggen zowel in het open buitengebied als in de kernen. Er is echter wel verschil in de linten binnen de gemeente. Een aantal linten in het buitengebied is nog van uitzonderlijke gaafheid, zoals de Bobeldijk. Ook zijn er linten die na verloop van tijd aanzienlijk zijn verdicht. Na de Tweede Wereldoorlog zijn achter de oude dorpslinten soms woongebieden, sportvelden en bedrijventerreinen ontstaan. Het beeld van de dorpslinten is nog steeds van grote waarde voor de herkenbaarheid van de ruimtelijke structuur in de gemeente Koggenland. De linten, en ook de daarop aansluitende ontwikkelingen, vormen een belangrijk aandachtspunt in de verkeerstructuur van de gemeente Koggenland.

[1] Verkeersveiligheids- en categoriseringsplan Westerkoggenland (1999). Verkeerscirculatieplan Koggenland - De Leet (2006) en Verkeersveiligheidsplan Obdam (1997).



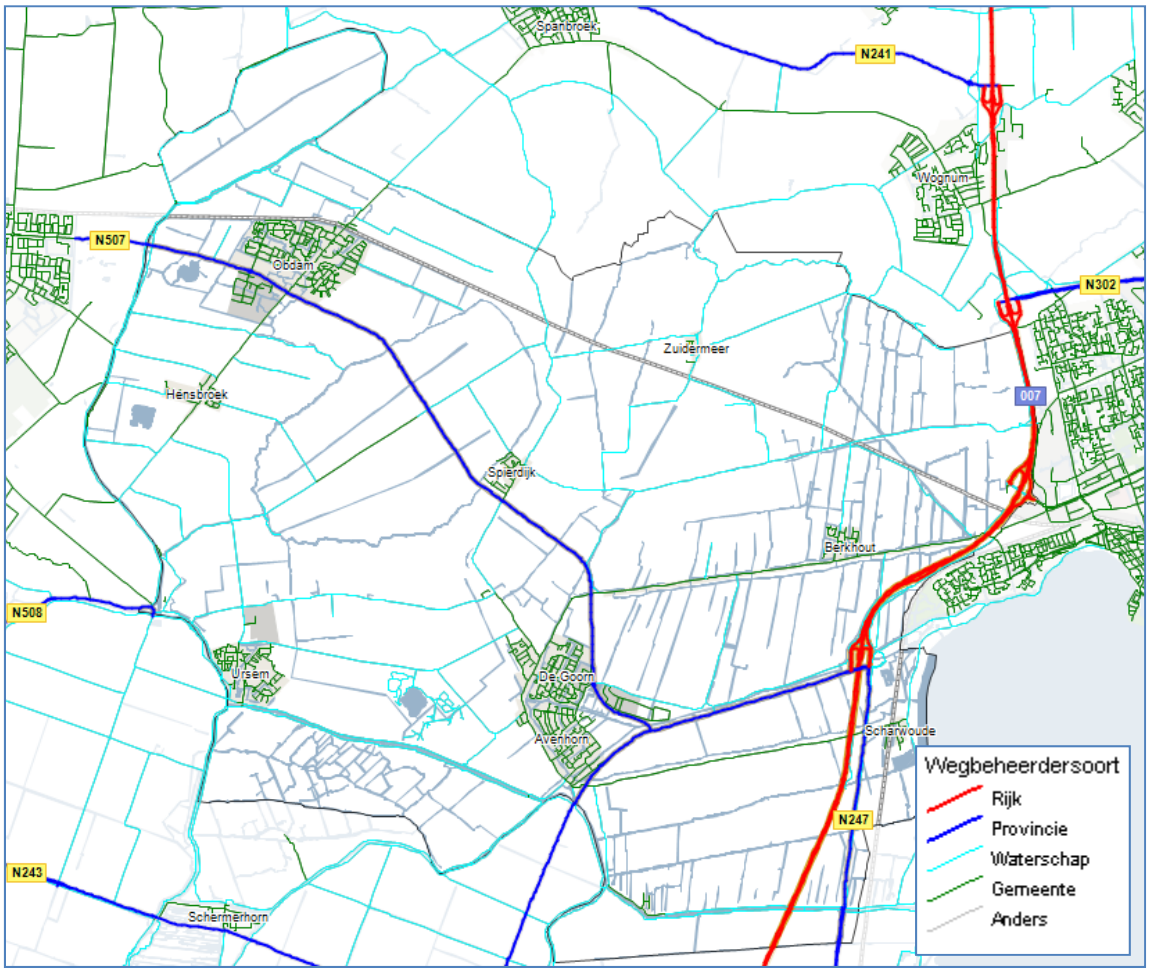

*Figuur 1 : Ruimtelijke structuur gemeente Koggenland met een aantal kernen en verspreid liggende linten (Bron: Structuurvisie Koggenland).*

De gemeente Koggenland ligt tussen twee verstedelijkte gebieden HES (Hoorn, Enkhuizen, Stede Broec) en HAL (Heerhugowaard, Alkmaar, Langedijk). In deze gebieden is de afgelopen jaren sprake geweest van een aanzienlijke verstedelijkingsopgave, bestaande uit zowel bedrijvigheid als woningbouw. Dat verklaart ook waarom Koggenland geen zelfstandige bovenregionale verstedelijkingsopgave heeft. De bovenregionale opgaven worden in beginsel in de omliggende gemeenten opgevangen. Een uitzondering daarop vormen de opwaardering van de N23 Westfrisiaweg en de aanleg van het bedrijvenpark distriport Noord-Holland.

## 1.4 Relatie met wegen van andere wegbeheerders

De gemeente Koggenland is niet de enige wegbeheerder binnen haar gemeentegrenzen. De gemeente heeft de wegen binnen de bebouwde kom in eigendom en beheer. Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) is de belangrijkste wegbeheerder in het buitengebied van de gemeente Koggenland, maar heeft ook enkele wegen binnen de bebouwde kom in eigendom en beheer. HHNK heeft voor haar wegen een eigen Wegenbeleidsplan en Verkeersveiligheidsplan opgesteld. Daarnaast zijn vooral provincie Noord-Holland, maar ook Rijkswaterstaat van belang. Het GVVP sluit aan bij het beleid en de plannen van hogere overheden en andere wegbeheerders.

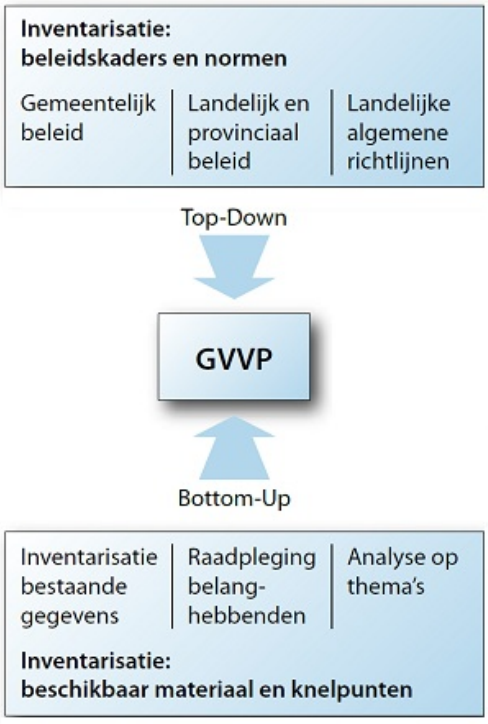
Ook is afstemming nodig met  aangrenzende gemeenten, bijvoorbeeld in voortzetting van een eenduidig wegbeeld bij de gemeentegrens of een goede vormgeving van kruisingen en aansluitingen van wegen.




*Figuur 2: Verdeling van wegen per wegbeheerder binnen de gemeente Koggenland.*

## 1.5 Werkwijze

Om tot het GVVP te komen is een aanpak gevolgd die zich kenmerkt in een combinatie van een bottom-up benadering (betrekken belanghebbenden) en een top-down benadering (beleidskaders, richtlijnen). Vanuit de inventarisatie heeft een analyse van relevante verkeer- en vervoerthema's plaatsgevonden en zijn de knelpunten bepaald op basis waarvan ambities, projecten en/of maatregelen zijn gedefinieerd.




De beleidsthema's grijpen over en weer op elkaar in. Zo heeft een inrichting conform wegcategorisering invloed op aspecten als sluipverkeer, veiligheid en overlast. Een juist opgestelde parkeernormering kan hinder in wijken of bij scholen aanpakken. Voorlichting kan de verkeersveiligheid vergroten, doordat mensen zich bewust worden van hun verkeersgedrag. Het GVVP kenmerkt zich door de integratie van de verschillende beleidsthema's.

Deze werkwijze leidt tot een beleidsmatig onderbouwd GVVP met de noodzakelijke concreetheid. Het GVVP is een document dat inwoners duidelijkheid geeft over de visie en uitgangspunten van de gemeente en kan daarnaast als naslagwerk dienen bij voorkomende inrichtingsvraagstukken.

**Participatie en communicatie**

*Gemeentelijk forum*
In de periode 1 - 23 juli 2012 heeft op de gemeentelijke website een forum opengestaan waarin inwoners hun ervaringen, meningen en ideeën hebben kunnen geven op het verkeer- en vervoerbeleid van de gemeente Koggenland. De reacties zijn gerubriceerd in de thema's verkeersveiligheid, weginrichting, verkeersroutes, parkeren, gedragsbeïnvloeding en overige opmerkingen. In totaal zijn circa 40 reacties gegeven. Niet alle reacties hebben betrekking op verkeer- en vervoerbeleid. Sommige opmerkingen zijn vanwege de concreetheid direct doorgegeven aan de betrokken gemeentelijke medewerkers onderhoud. Andere opmerkingen hebben betrekking op de openbare ruimte in het algemeen en vallen om die reden buiten het kader van het GVVP.

*Klankbordgroep*
Bij het opstellen van het GVVP is gebruik gemaakt van een klankbordgroep, waarin een vertegenwoordiging van verschillende partijen heeft deelgenomen (onder andere scholen, bedrijven- en winkeliersvereniging, LTO, Fietsersbond, Politie, HHNK, WMO adviesraad). De klankbordgroep is tweemaal bij elkaar gekomen, namelijk:

- tijdens de inventarisatie om knelpunten en gewenste maatregelen te bespreken (26 september 2012).
- tijdens het opstellen van het beleidskader en het formuleren van de aanzet van een uitvoeringsprogramma (25 maart 2012).

*Gemeenteraad*
Ook met de gemeenteraad heeft op twee momenten afstemming over de inhoud van het GVVP plaatsgevonden, namelijk:

- tijdens de inventarisatie om knelpunten en ambities te bespreken (16 oktober 2012).
- tijdens het opstellen van het GVVP om de inhoud van het concept rapport te bespreken (2 april 2013).

Veel van de ingebrachte punten vanuit de klankbordgroep en de gemeenteraad hebben hun weerslag gekregen in het GVVP.

## 1.6 Leeswijzer

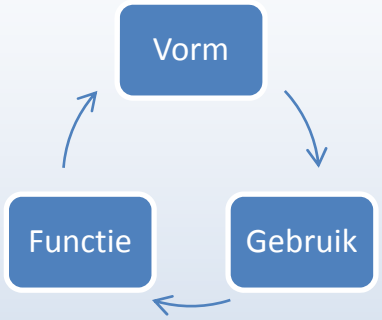
In hoofdstuk 2 is de wegcategorisering met bijbehorende inrichtingskenmerken opgenomen. Een consequente wegcategorisering en inrichting is van belang voor een goede bereikbaarheid, en daarnaast voor de verkeersveiligheid en een aantrekkelijke leefomgeving. De verkeersveiligheid komt in hoofdstuk 3 als integraal thema aan de orde. Hoofdstuk 4 gaat in op de leefbaarheid en duurzaamheid in Koggenland in relatie tot het verkeer- en vervoerbeleid.
Deze integrale hoofdstukken vormen de basis waarop in het vervolg de verschillende beleidsthema's zijn uitgewerkt.

- fiets- en voetganger (hoofdstuk 5).
- openbaar vervoer (hoofdstuk 6).
- specifieke verkeersdeelnemers: landbouwverkeer, vrachtverkeer, gevaarlijke stoffen en hulpdiensten (hoofdstuk 7).
- parkeren (hoofdstuk 8).
- educatie, voorlichting en handhaving (hoofdstuk 9).

Ieder hoofdstuk sluit af met een overzicht van projecten en maatregelen, die in hoofdstuk 10 samengevat worden in een overkoepelend uitvoeringsprogramma GVVP.

# 2 Wegcategorisering en basisinrichtings-kenmerken van het wegonwerp

*Goed functionerende infrastructuur zorgt voor een veilige en bereikbare gemeente. Afstemming tussen de functie van de weg, de inrichting van de weg en het gebruik van de weg volgens de principes van Duurzaam Veilig vormen de basis van het wegennet. Met een vormgeving die overeenstemt met de functie van de weg, worden voor de weggebruiker herkenbare verkeerssituaties gecreëerd en daarmee wordt de verkeersveiligheid vergroot.*



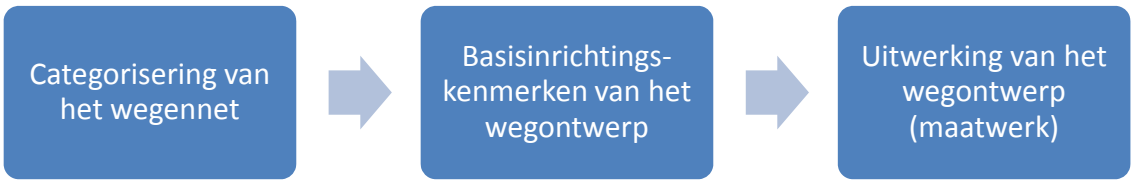

*De gemeente is slechts één van de wegbeheerders binnen de gemeentegrenzen. De gemeente streeft naar een goede afstemming met de andere wegbeheerders binnen de gemeente Koggenland (HHNK, provincie, Rijkswaterstaat) over knelpunten en inrichting van de wegen.*

*Bij de inrichting van wegen wordt rekening gehouden met landschappelijke kenmerken, zoals de lintbebouwing en dijken. Dit betekent dat niet altijd voor de vormgeving wordt gekozen die overeenkomt met de verkeerskundige functie en bijbehorende basiskenmerken. Voor een aantal wegen moet sprake zijn van maatwerk.*

*Daar waar sprake is van veiligheidsknelpunten, worden wegen met prioriteit ingericht overeenkomstig de wegcategorisering en de basisinrichtingskenmerken wegontwerp. Voor de overige wegen geldt dat deze zo veel mogelijk gelijktijdig met het groot onderhoud worden heringericht conform de wegcategorisering.*

## 2.1 Wegcategorisering

De wegcategorisering vormt de visie op een verkeersveilig wegennet, waarbij aan elke weg een verkeersfunctie wordt toegekend. De weg wordt volgens deze functie voor de weggebruiker herkenbaar ingericht. De wegcategorisering is daarmee een instrument om keuzen te maken ten aanzien van de opbouw van het wegennetwerk en de inrichting van wegen.




De categorisering en de basisinrichtingskenmerken van het wegennet maken onderdeel uit van dit beleidsplan. De verdere uitwerking per weg is een onderdeel van afzonderlijke wegenprojecten, waarbij altijd getoetst wordt aan dit GVVP.

Binnen Duurzaam Veilig worden drie verkeersfuncties onderscheiden:
- Stromen: Het snel en efficiënt verwerken van het doorgaande verkeer.
- Ontsluiten: Het bereikbaar maken van wijken en gebieden. Deze wegen kenmerken zich door een hoge mate van uitwisseling van verkeer; zij verbinden de verblijfsgebieden met de stroomwegen.
- Verblijven: Het toegankelijk maken van de erven. Op wegen met een erffunctie staat de verblijfsfunctie centraal. Hier ontmoeten alle verkeersdeelnemers elkaar. Daardoor is het verkeersbeeld onvoorspelbaar, het verkeersbeeld kan zich snel wijzigen en zijn er potentiële conflicten tussen alle verkeerssoorten. De verkeersdeelnemer moet adequaat, qua afstand en tijd, kunnen reageren. De snelheid van het verkeer moet laag zijn.

Deze drie functies vertalen zich in drie wegcategorieën, elk met eigen kenmerken:
- Stroomwegen (100, 120 of 130 km/uur buiten de bebouwde kom).
- Gebiedsontsluitingswegen (80 km/uur buiten de bebouwde kom en 50 of 70 km/uur binnen de bebouwde kom).
- Erftoegangswegen of verblijfsgebieden (60 km/uur buiten de bebouwde kom en 30 km/uur of stapvoets binnen de bebouwde kom).

Belangrijk bij de inrichting van wegen is het principe ‘veilige snelheden en geloofwaardige snelheidslimieten’ (VSGS). Dat wil zeggen dat de ingestelde maximum snelheid moet passen bij de weginrichting en de omgeving.

Aan de wegcategorisering worden de volgende functionele eisen gesteld:
- Realiseren van aaneengesloten verblijfsgebieden (een grote wisseling in gehanteerde snelheid komt de duidelijkheid voor de weggebruiker niet ten goede).
- De kortste en de veiligste route vallen in het wegennetwerk samen.
- Vermijden van zoekgedrag door de weggebruiker.

Op basis van deze eisen is gekomen tot een wegcategorisering zoals opgenomen in bijlage 2.

### *2.1.1 Stroomwegen*

In de gemeente liggen twee stroomwegen:
- De rijksweg A7 als noord-zuid verbinding richting het noorden en Amsterdam.
- De provinciale weg N23 Westfrisiaweg als oost-west verbinding; dit is een project en betreft de huidige N507 (Braken) en N243 (Jaagweg).

Sinds 2012 mag op de A7 130 km/uur worden gereden in plaats van 120 km/uur. De reconstructie van de N23 Westfrisiaweg tot regionale stroomweg wordt momenteel voorbereid.

### 2.1.2 Gebiedsontsluitingswegen

*Buiten de bebouwde kom*
Binnen de gemeente liggen twee gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. Dit zijn de provinciale weg de N243 tussen de gemeentegrens met Beemster en de N23 en een deel van de N247 langs Scharwoude.

*Figuur 3: Gebiedsontsluiting buiten de bebouwde kom (N243).*

*Binnen de bebouwde kom*
De gemeente onderscheidt twee typen gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. De specifieke situatie in Koggenland, waarbij in de linten niet altijd de meest wenselijke inrichting gerealiseerd kan worden, noodzaakt hiertoe.

Gebiedsontsluitingsweg type A sluit aan bij het gangbare profiel voor een gebiedsontsluiting binnen de bebouwde kom en kenmerkt zich in vrijliggende fietspaden. De belangrijkste gebiedsontsluitingswegen type A zijn de Koningsspil en de Buitenroede in Avenhorn en de Dwingel in De Goorn.

*Figuur 4: Gebiedsontsluitingsweg type A binnen de bebouwde kom (Avenhorn).*

De meeste gebiedsontsluitingswegen type B liggen in de dorpslinten. De lengte van de linten maakt een gehele inrichting als 30-km/uur erftoegangsweg niet geloofwaardig. Daarnaast is er een aantal lintwegen dat wel een groot aantal erven ontsluit, maar ook een doorgaande verbinding vormt tussen de kernen. Het kenmerk van deze wegen is een snelheid van 50 km/uur, voorrang op aanliggende wegen en de aanwezigheid van fiets(suggestie)stroken op de rijbaan. Het is daarmee een subcategorie van de gebiedsontsluitingsweg. De gemeente hanteert deze wegcategorie alleen voor bestaande lintinfrastructuur. Deze wegcategorie wordt niet toegepast in nieuwe ontwikkelingen.

Als gebiedsontsluitingsweg type B zijn aangemerkt:
- Dorpsweg (Hensbroek);
- Dorpsstraat (Obdam, Hensbroek);
- Wogmeer;
- Westeinde;
- Oosteinde;
- Zuid-Spierdijkerweg;
- Noord-Spierdijkerweg;
- Butter (industrieterrein)[2];
- Grosthuizen;
- West;
- De Burg;
- De Goorn.

*Figuur 5: Gebiedsontsluitingsweg type B binnen de bebouwde kom (Obdam).*

### *2.1.3 Erftoegangswegen (verblijfsgebieden)*

*Buiten de bebouwde kom*
Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom ontsluiten aanliggende percelen en erven in het landelijk gebied. Op deze wegen geldt een maximum snelheid van 60 km/uur. De wegen zijn in beheer van het Hoogheemraadschap. Fietsvoorzieningen zijn in veel situaties niet noodzakelijk, maar kunnen op fietsroutes wel wenselijk zijn.

[2] De Butter op het industrieterrein Obdam is als gebiedsontsluitingsweg type B gecategoriseerd, maar kent een afwijkende inrichting. Bij onderhoud zal deze weg als gebiedsontsluitingsweg type B worden ingericht.

*Figuur 6: Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom type 1 (boven Noorddijkerweg, onder De Leet).*

*Figuur 7: Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom type 2 (De Uitgang).*

*Binnen de bebouwde kom*

Wegen binnen verblijfsgebieden, waar wonen, werken, onderwijs of recreëren de belangrijkste functie is, worden getypeerd als erftoegangsweg. Hier geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur of lager (als sprake is van een woonerf). Binnen een aaneengesloten verblijfsgebied zijn kruisingen gelijkwaardig.

*Figuur 8: Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (boven Kantbeugel, onder Poelenburg).*

## 2.2 Basisinrichtingskenmerken van het wegontwerp

In dit GVVP zijn de basiskenmerken voor de inrichting van de gemeentelijke wegen beschreven. Het betreffen de kenmerken van de wegen gelegen binnen de bebouwde kom. Voor de inrichting van wegen buiten de bebouwde kom gelden de eisen van de betreffende wegbeheerders (Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en provincie Noord-Holland).

Ten aanzien van de inrichting van de wegen geldt een aantal basiseisen.

1. De wegcategorie is herkenbaar aan de weginrichting.
2. Het aantal verkeersoplossingen is beperkt en uniform (standaardiseren).
3. Op potentiële conflictpunten wordt de snelheid gereduceerd.
4. Er zijn geen obstakels langs de rijbaan.
5. Inrichting van de weg afstemmen op de omgeving.
6. Conflicten met tegemoetkomend verkeer worden vermeden.
7. Conflicten met kruisend en overstekend verkeer worden vermeden.
8. Verkeerssoorten zijn gescheiden.

Gebiedsontsluitingswegen moeten in principe voldoen aan alle eisen. Dit geldt in het GVVP voor de gebiedsontsluitingswegen type A. Door de specifieke situatie in de dorpslinten is het niet mogelijk om alle gebiedsontsluitingswegen aan de eisen te laten voldoen. Om die reden wordt de gebiedsontsluitingsweg type B onderscheiden, waar voornamelijk niet aan de laatste 3 eisen voldaan kan worden en waar gezocht wordt naar een eenduidige inrichting passend bij de gestelde maximum snelheid. Bij de inrichting van erftoegangswegen (verblijfsgebieden) zijn de laatste 3 eisen niet van toepassing en mengt het verkeer met elkaar.

### *2.2.1 Basisinrichtingskenmerken*

De basiseisen zijn in de tabel vertaald naar basisinrichtingskenmerken. Bij de inrichting van nieuwe wegen, bijvoorbeeld in nieuwbouwplannen, wordt altijd gekozen voor een ideale inrichting als gebiedsontsluitingsweg type A of erftoegangsweg. Bij reconstructie kan gekozen worden voor een minimale inrichting of een inrichting als gebiedsontsluitingsweg type B. Nieuwe wegen worden nooit als gebiedsontsluitingsweg type B ingericht.

**Verkeerskenmerken**

| | **gebiedsontsluitingsweg type A** | **gebiedsontsluitingsweg type B** | **erftoegangsweg** |
|---|---|---|---|
| maximumsnelheid | 50 | 50 | 30 |
| ontwerpsnelheid | 50 | 40 | 30 |
| intensiteit[3] | vanaf 5.000 | 2.500 - 6000 | tot 5.000 |

**Wegindeling**

| | **gebiedsontsluitingsweg type A** | **gebiedsontsluitingsweg type B** | **erftoegangsweg** |
|---|---|---|---|
| scheiding rijrichting | overrijdbaar | geen scheiding | geen scheiding |
| rijbaanindeling | 1x2 plus fietspad | 1 rijbaan met fietsstroken | 1 rijbaan gemengd verkeer |
| wegvaklengte | 250-500 m | 100-250 m | < 100 m |
| inhalen | niet toegestaan | toegestaan | toegestaan |
| positie bromfiets | rijbaan | rijbaan | rijbaan |
| positie fiets | fietspad, bij voorkeur rood asfalt | fiets(suggestie)strook, rood resp. zwart asfalt | rijbaan |
| positie voetganger | trottoir | trottoir | trottoir/loopstrook |
| positie landbouwverkeer | rijbaan | rijbaan | rijbaan, maar bij voorkeur voorkomen |
| halten openbaar vervoer | havens | havens of op rijbaan | rijbaan, maar bij voorkeur over 50 km/uur wegen |
| parkeren | niet wenselijk | langsparkeren | vakken, aan één zijde |
| asmarkering | ja | nee | nee |
| snelheidremmende maatregelen | bij voorkeur niet | bij potentiële conflictpunten | op kruispunten |

**Inrichting wegomgeving**

| | **gebiedsontsluitingsweg type A** | **gebiedsontsluitingsweg type B** | **erftoegangsweg** |
|---|---|---|---|
| verlichting | middelhoog (6-8m) | middelhoog (6-8m) | laag (3-5m) |
| bebouwing | op afstand (10-20 m) | op afstand (10-20 m) | dicht op de weg (<10 m) |
| verharding | gesloten | gesloten of open | bij voorkeur open |
| erfaansluitingen | beperkt toegestaan | ja | ja |

**Inrichting van kruispunten**

| | **gebiedsontsluitingsweg type A** | **gebiedsontsluitingsweg type B** | **erftoegangsweg** |
|---|---|---|---|
| Kruispunt met ETW | voorrang geregeld: bij voorkeur uitrit | voorrang geregeld: bij voorkeur uitrit | ongeregeld (gelijkwaardig) |
| Kruispunt met GOW type B | voorrang geregeld | voorrang geregeld | voorrang regelen: bij voorkeur uitrit |
| Kruispunt met GOW type A | voorrang geregeld: bij voorkeur rotonde, anders vri | voorrang geregeld, rotonde of voorrgangskruispunt | voorrang regelen: bij voorkeur uitrit |
| Erven | nee | ja | ja |

*Tabel 1: Basisinrichtingskenmerken van het wegontwerp.*

[3] Indicatie voor een intensiteit in landelijk gelegen kernen zoals Koggenland.

### *2.2.2 Snelheidsremmende maatregelen*

*Gebiedsontsluitingswegen type A*
Op gebiedsontsluitingwegen A worden in principe geen snelheidsremmende maatregelen toegepast. Het toepassen van het juiste wegprofiel draagt bij aan de juiste snelheid. Op plaatsen waar sprake is van te hoge snelheden kan gebruik worden gemaakt van snelheidsdisplays (smileys) of handhaving. Op kruispunten met verhoogde ongevalkans worden attentieverhogende dan wel snelheidsremmende maatregelen toegepast (bijvoorbeeld in de vorm van een plateau voor de kruising).

*Gebiedsontsluitingswegen type B*
Op gebiedsontsuitingswegen B wordt beperkt gebruik gemaakt van snelheidsremmende maatregelen. De wegen worden voorzien van rode fietsstroken. Indien er onvoldoende ruimte is voor inpassing van fietsstroken, ligt de voorkeur van gemeente Koggenland en Politie bij toepassing van zwarte fietssuggestiestroken. De andere status van de suggestiestroken wordt hiermee voor de gebruiker benadrukt. Op wegen waar bussen en veel fietsers rijden, worden in principe horizontale maatregelen toegepast. Hierbij is er een voorkeur voor wegversmallingen waarbij de fietsers buiten om kunnen rijden. Ook zogenaamde flexdrempels kunnen worden toegepast, waarbij geen hinder optreedt voor de bus en waar fietsers om de drempel heen kunnen rijden. Op kruispunten met verhoogde ongevalkans worden attentieverhogende, dan wel snelheidsremmende maatregelen toegepast. Op de routes waar geen bus rijdt kunnen dit bijvoorbeeld (rode plateaus) met voorrangsregelingen zijn.

*Erftoegangswegen*
Op erftoegangswegen mengen verkeersstromen en geldt een maximum snelheid van 30 km/uur. Om dit te bewerkstelligen worden daar waar dat nodig is gepaste snelheidsremmende maatregelen toegepast. Bij de ontwikkeling van nieuwe wijken wordt in het ontwerp rekening gehouden met de lage rijsnelheid door lange rechtstanden te voorkomen. Verder worden standaard gelijkwaardige kruispunten toegepast. Om de gelijkwaardigheid van de kruisende wegen uit te stralen en een lage rijsnelheid uit te lokken worden kruispunten voorzien van kruispuntplateaus. Bij bestaande wegen met lange rechtstanden (meer dan 100 meter) kunnen desgewenst ook op wegvakken plateaus worden toegepast. Bij lange rechtstanden vindt het parkeren afgewisseld aan de rechter- of linkerzijde plaats. Om het snelheidsregime te benadrukken is er een voorkeur voor klinkerverharding.

Om hulpdienstbereikbaarheid te waarborgen bevinden zich binnen de bebouwde kom niet meer dan 5 verticale snelheidsremmers tussen de ingang van een verblijfsgebied en een adres daarbinnen (er worden maximaal 5 verticale snelheidsremmers gepasseerd voordat een willekeurig adres wordt bereikt). Indien extra snelheidsremmers noodzakelijk zijn, worden busvriendelijke maatregelen zoals flexdrempels of wegversmallingen toegepast (zoals beschreven bij de gebiedsontluitingswegen type B).

### *2.2.3 Overgangen bij komgrenzen, tussen wegcategorieën en maximum snelheden*
Bij overgangen tussen wegcategorieën, overgangen in functionaliteit en/of snelheidsregime (een overgang die een inhoudelijke betekenis heeft voor een weggebruiker omdat het aangeeft dat er ander gedrag en verwachtingen gewenst zijn), is het voor de weggebruiker logisch als dit gepaard gaat met een verandering in het wegbeeld. Overgangen tussen wegcategorieën en maximum snelheden (‘poorten’) worden duidelijk en uniform vormgegeven. In de huidige situatie in Koggenland is de uitvoering van de overgangen nogal verschillend, wat afbreuk doet aan de herkenbaarheid van de situatie en het voor de verkeersdeelnemer dus lastiger maakt om automatisch het juiste rijgedrag te vertonen.

*Komgrenzen*
Een komgrens is een (verkeers)technische inrichting op de weg, bedoeld om weggebruikers duidelijk te maken dat een aangepast (snelheids)gedrag noodzakelijk is vanwege het binnengaan of verlaten van de bebouwde omgeving. Het ontbreken van eenduidige aanbevelingen voor de locatie en de inrichting van komgrenzen, heeft er toe geleid dat de komgrenzen in de gemeente lang niet altijd aan dit doel beantwoorden. De bestaande knelpunten hebben te ma-

ken met de locatie en de inrichting van de komgrens. Een verkeerde *locatie* van de komgrens doet zich voor wanneer:

- er slechts spaarzame bebouwing aanwezig is;
- de bebouwing zich op te grote afstand van de weg bevindt;
- er slechts eenzijdige bebouwing in een lage dichtheid aanwezig is;
- de omvang van de bebouwing (te) klein is;
- er door aanleg van geluidwallen geen zichtrelatie met bebouwing is.

Ook al ligt de komgrens op de goede locatie, dan nog kan de komgrens niet het gewenste effect hebben. Soms hangt dat samen met de situatie ter plaatse, bijvoorbeeld met slechte zichtbaarheid in een bocht of vlak achter een rotonde. In andere gevallen 'valt de komgrens weg' in de omgeving of wordt ter plaatse van de komgrens het verkeer onvoldoende duidelijk gemaakt dat ander gedrag gewenst is. Daarnaast kan de grens als knelpunt worden ervaren omdat:

- er geen of te weinig gebruik wordt gemaakt van inrichtingselementen die de komgrens kunnen accentueren;
- er te weinig inleidende maatregelen zijn toegepast;
- binnen en buiten de bebouwde kom hetzelfde wegprofiel is toegepast.

Op de komgrens moet voor weggebruikers duidelijk zijn dat zij hun gedrag moeten aanpassen. Voorwaarde voor het goed functioneren van de komgrens is dat aan beide zijden van de komgrens de weg is ingericht overeenkomstig de bij de wegcategorie passende snelheid. De gemeente Koggenland heeft te maken met een aantal overgangen (tabel 2). Bij een overgang van gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg wordt de overgang bij voorkeur uitgevoerd als kruispunt. Dit zal echter niet in alle situaties mogelijk zijn.

| Overgang | Gebiedsontsluitingsweg *bibeko* | Erftoegangsweg *bibeko* |
|---|---|---|
| Gebiedsontsluitingsweg *bubeko* | komgrenstype<br>80 <-> 50 km/uur | komgrenstype<br>80 <-> 30 km/uur |
| Erftoegangsweg *bubeko* | komgrenstype<br>60 <-> 50 km/uur | komgrenstype<br>60 <-> 30 km/uur |

*Tabel 2: Snelheidsovergangen bij komgrenzen.*

*Figuur 9: Referentiebeeld komgrenzen (van 80, via 50 naar 30 km/uur) vanuit CROW publicatie 'Bebouwde komgrenzen, aanbevelingen voor locatie en inrichting'. Boven de overgang van 80 naar 50 km/uur en onder verschillende maatregelen om naar 30 km/uur te gaan.*

*Figuur 10: Referentiebeeld komgrenzen (van 60 naar 30 km/uur) vanuit CROW publicatie 'Bebouwde komgrenzen, aanbevelingen voor locatie en inrichting'.*

*Figuur 11: Referentiebeeld snelheidsovergang (van 50 naar 30 km/uur).*

***Richtlijn komgrenzen***
*Komgrenzen moeten, zowel wat betreft vormgeving als locatie, voldoen aan de Uitvoeringsvoorschriften BABW. Daarnaast gelden de volgende richtlijnen, opgesteld door het CROW:*

- *Ter plaatse van de komgrens heeft de weggebruiker een zichtrelatie met bebouwing.*
- *De locatie van de komgrens beantwoordt aan het verwachtingspatroon van weggebruikers (herkenbare en uniforme situaties).*
- *De komgrens is duidelijk herkenbaar.*
- *De omgevingskenmerken ondersteunen de locatie en het (verkeers)technisch ontwerp van de komgrens.*
- *De komgrens is afgestemd op het karakter van de aangrenzende bebouwing.*
- *Het gebruik van aanvullende omgevingskenmerken is afgestemd op de landschappelijke en stedelijke kwaliteiten.*
- *Het aantal oplossingen is beperkt en uniform.*
- *De vormgeving bewerkstelligt het gewenste (snelheids)gedrag bij de weggebruiker.*
- *De komgrens levert geen beperking van de berijdbaarheid op voor de weggebruikers.*
- *Het passeren van de komgrens gaat de rijtaak van de weggebruiker niet te boven.*
- *De verkeerskundige functie is bepalend voor de vormgeving van de komgrens ('vorm volgt functie').*

*In het bijlagenrapport is deze richtlijn uitgewerkt tot een aantal concrete aanbevelingen.*

*Overgangen wegcategorieën*
Aansluitingen tussen eftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen worden bij voorkeur ingericht met duidelijke poorten door middel van uitritconstructies en bebording. Door de uitritconstructie is het duidelijk dat het verkeer op de gebiedsontsluitingsweg voorrang heeft op het verkeer dat van de erftoegangsweg (verblijfsgebied) komt.

De overgang tussen een erftoegangsweg (veelal wegen van het Hoogheemraadschap) en een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom komt in Koggenland weinig voor. Vanaf de provinciale wegen N507 en N243 is er bij de meeste aansluitingen sprake van een komgrens; daarmee is er sprake van een overgang gebiedsontsluitingsweg buiten / binnen bebouwde kom. Buiten het toepassen van een voorrangsregeling en het plaatsen van komborden worden geen specifieke inrichtingsmaatregelen genomen.

### *2.2.4 Uitzichtdriehoeken bij kruispunten*
Bij kruispunten moet voldoende uitzicht zijn naar beide richtingen. Binnen de zogenoemde uitzichthoeken, die per wegcategorie/voorrangsituatie worden bepaald op basis van de CROW richtlijn in het ASVV, mogen geen uitzichtbelemmerende objecten worden geplaatst. Uitzichtbelemmerende objecten zijn objecten van enige breedte of diameter, hoger dan een meter, die op zichzelf of samen met andere objecten het uitzicht op de kruisende verkeersstroom belemmeren. Parkeerhavens worden niet gemaakt binnen de uitzichtdriehoek. Het is wenselijk dat het gebied van de uitzichtdriehoek in beheer en eigendom van de gemeente valt.

Met het plaatsen van spiegels wordt door de gemeente zeer terughoudend omgegaan omdat afstanden daarin niet goed ingeschat kunnen worden. Omdat het plaatsen van een spiegel veelal de situatie juist onveiliger maakt, is het beleid om in principe geen spiegels te plaatsen. Een particulier kan desgewenst op eigen terrein en voor eigen kosten een spiegel plaatsen.

Het uitzicht bij kruispunten in het buitengebied wordt in bepaalde perioden belemmerd door te hoge begroeiing. Met het Hoogheemraadschap wordt overlegd het maaibeleid rondom kruispunten aan te scherpen ter verbetering van de verkeersveiligheid.

### *2.2.5 Bebording*

Gestreefd wordt de weginrichting te ondersteunen door enkel de strikt benodigde bebording. Als de weginrichting duidelijk is en het gewenste rijgedrag afdwingt dan is dat voldoende en is bebording overbodig. De minder noodzakelijke bebording, waaronder een groot aantal ‘ stopborden’, wordt bij of na een goede inrichting verwijderd.

Bebording wordt met name gebruikt ter ondersteuning van:

- het aanduiden van snelheidsovergangen;
- het attenderen bij schoolzones;
- het attenderen bij voetgangersoversteekplaatsen.

Voor de bewegwijzering wordt gebruik gemaakt van de Richtlijn bewegwijzering van het CROW. Momenteel wordt deze richtlijn (CROW publicatie 222) herzien.

### *2.2.6 Beheer en onderhoud*

Ten aanzien van het kwaliteitsniveau van beheer en onderhoud van wegen, fietspaden en voetbaden en bijbehorende voorzieningen zoals de bermen hanteert gemeente Koggenland de Kwaliteitscatalogus openbare ruimte van de CROW (momenteel publicatie 288). Deze onderscheidt 5 kwaliteitsniveaus ten aanzien van de (beeld)kwaliteit: A+ (zeer goed), A (goed), B (voldoende), C (matig), D (slecht). De standaardkwaliteit voor Koggenland ligt tussen A en B en is daarmee te typeren als ruim voldoende.

Gemeente Koggenland is geen eigenaar of beheerder van de wegen in de gemeente die buiten de bebouwde kom zijn gelegen. Dit zijn de provincie Noord-Holland of het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Door actief overleg met deze wegbeheerders en participatie binnen projecten van deze wegbeheerders tracht de gemeente de veiligheid op deze wegen te verbeteren door aandacht voor de inrichting van deze wegen en de kwaliteit van het wegbeheer. Als voorbeeld hiervan geldt het eerder genoemde maaibeleid op kruispunten op de wegen in het buitengebied.

## 2.3 Projecten en maatregelen

In de huidige situatie komt op een aantal locaties de inrichting van de weg niet overeen met de wegcategorisering. Vanuit verkeersveiligheid, leefbaarheid of vanuit de specifieke beleidsthema’s kan er aanleiding zijn om de inrichting van een weg aan te passen (hoofdstuk 3 t/m 9).

Voor het overige geldt voor de gemeente als stelregel:

- basisinrichtingskenmerken toepassen bij nieuwe ontwikkelingen;
- weginrichting in overeenstemming brengen met nieuwe wegcategorisering en basisinrichtingskenmerken bij het oppakken met groot onderhoud; op dat moment ook de overbodige bebording verwijderen.

Bij herinrichtingprojecten of groot onderhoudprojecten zal per situatie beoordeeld worden of de komgrenzen gewijzigd moeten worden wat betreft locatie en/of inrichting. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het stappenplan uit de CROW publicatie  Bebouwde komgrenzen, aanbevelingen voor locatie en inrichting (zie bijlage 3). De komgrenzen dienen zowel wat betreft vormgeving als locatie, te voldoen aan de eisen van de Uitvoeringsvoorschriften BABW. Aan projecten van andere wegbeheerders binnen de gemeente (provincie Noord-Holland en HHNK) neemt de gemeente actief deel om haar belangen en richtlijnen uit dit GVVP uit te dragen. Daarnaast wordt met het HHNK overlegd om het maaibeleid op kruispunten te verbeteren ten gunste van de verkeersveiligheid.

# 3 Verkeersveiligheid

*Gemeente Koggenland streeft naar verkeersveiligheid voor alle deelnemers. Hierbij wordt gekeken naar de objectieve verkeersveiligheid (de werkelijk gebeurde ongevallen) en de subjectieve verkeersveiligheid (het gevoel van onveiligheid).*

*Structureel onveilige locaties worden onderzocht en op basis daarvan projectmatig aangepakt. Overige aandachtspunten worden meegenomen met groot onderhoud.*

## 3.1 Objectieve verkeersveiligheid

### *3.1.1 Algemeen*

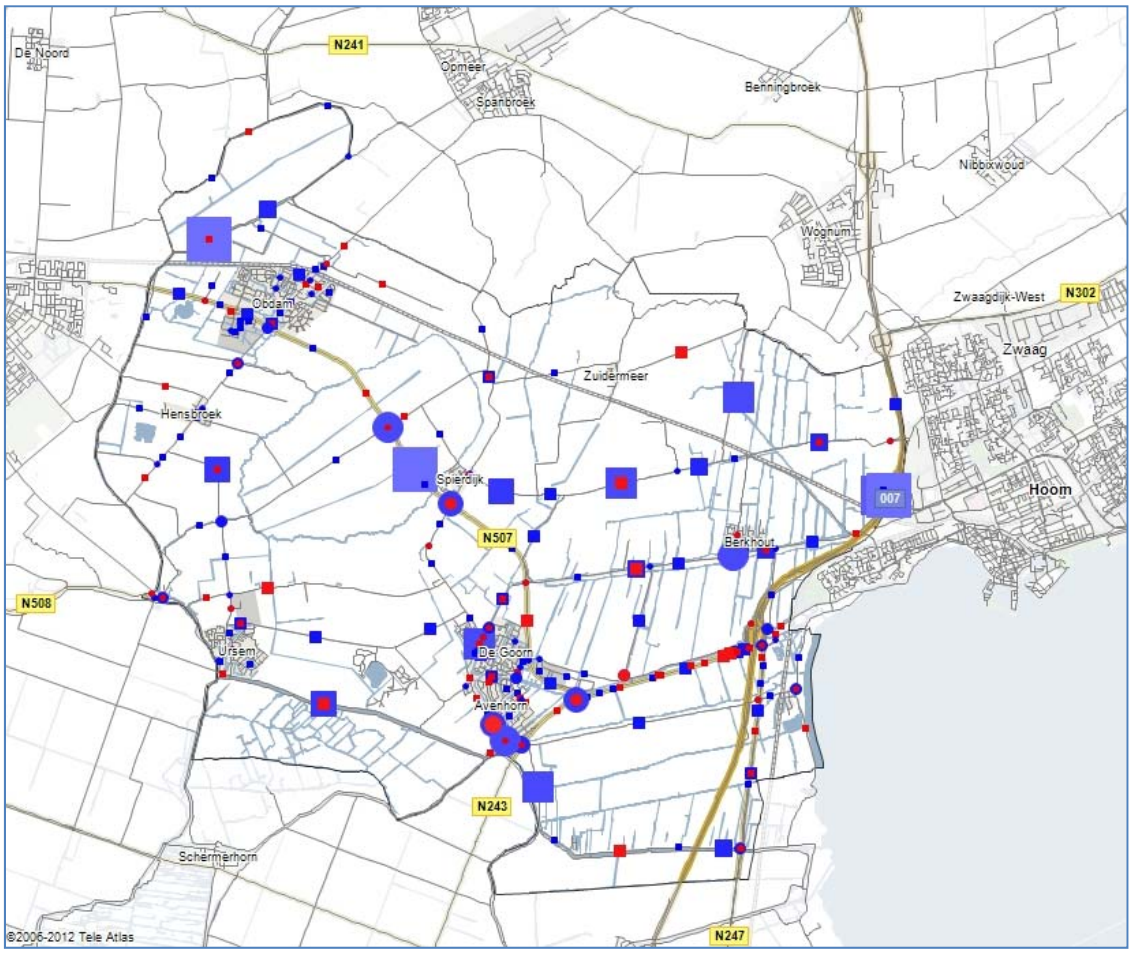
Ten behoeve van het GVVP is voor de gemeente Koggenland een verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd (Grontmij, 2012). In de periode 2007 tot en met 2011 zijn in totaal 739 ongevallen geregistreerd in de gemeente Koggenland. Dit betreffen niet alleen de ongevallen op wegen die onder beheer zijn van de gemeente, maar ook van het rijk, de provincie en het hoogheemraadschap. In deze periode hebben 231 ongevallen plaatsgevonden op de A7. In de presentatie van de gegevens zijn deze ongevalscijfers uit de resultaten gefilterd. Het gaat immers om een lokale verkeersveiligheidsanalyse. Er resteren in de betreffende periode dan 508 ongevallen.

Tabel 2 geeft het totaal aantal ongevallen verdeeld naar wegbeheerder. Daarnaast laat de tabel zien hoeveel kilometer weglengte onder de wegbeheerder valt binnen de gemeente. Het valt op dat bij de provincie in verhouding tot de weglengte relatief veel ongevallen gebeuren.

| Omschrijving | totaal ongevallen | slachtofferongevallen | ernstige ongevallen | dodelijke ongevallen | ziekenhuisongevallen | overige gewonden | UMS ongevallen | lengte | % weglengte | % ongevallen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente Koggenland | 157 | 33 | 16 | 1 | 15 | 17 | 124 | 87 | 38% | 31% |
| Provincie Noord-Holland | 121 | 34 | 15 | 1 | 14 | 19 | 87 | 19 | 8% | 24% |
| Hoogheemraadschap | 230 | 45 | 22 | 4 | 18 | 23 | 185 | 126 | 54% | 45% |
| **Totaal** | **508** | **112** | **53** | **6** | **47** | **59** | **396** | **232** | **100%** | **100%** |

*Tabel 3: Ongevallen en kilometer weglengte verdeeld naar wegbeheerder.*

Figuur 12 geeft de locaties weer van de ongevallen in de gemeente Koggenland. In het zuidwesten van de gemeente, omgeving Avenhorn/De Goorn, gebeuren relatief veel ongevallen. Ook de provinciale wegen komen in het ongevallenbeeld duidelijk naar voren.




*Figuur 12: Blauw = Totaal aantal ongevallen, Rood = Slachtofferongevallen. De wegvakken zijn aangeven met een vierkant en de kruisingen met een cirkel. De omvang presenteert het aantal ongevallen.*

### *3.1.2 Onveilige locaties*

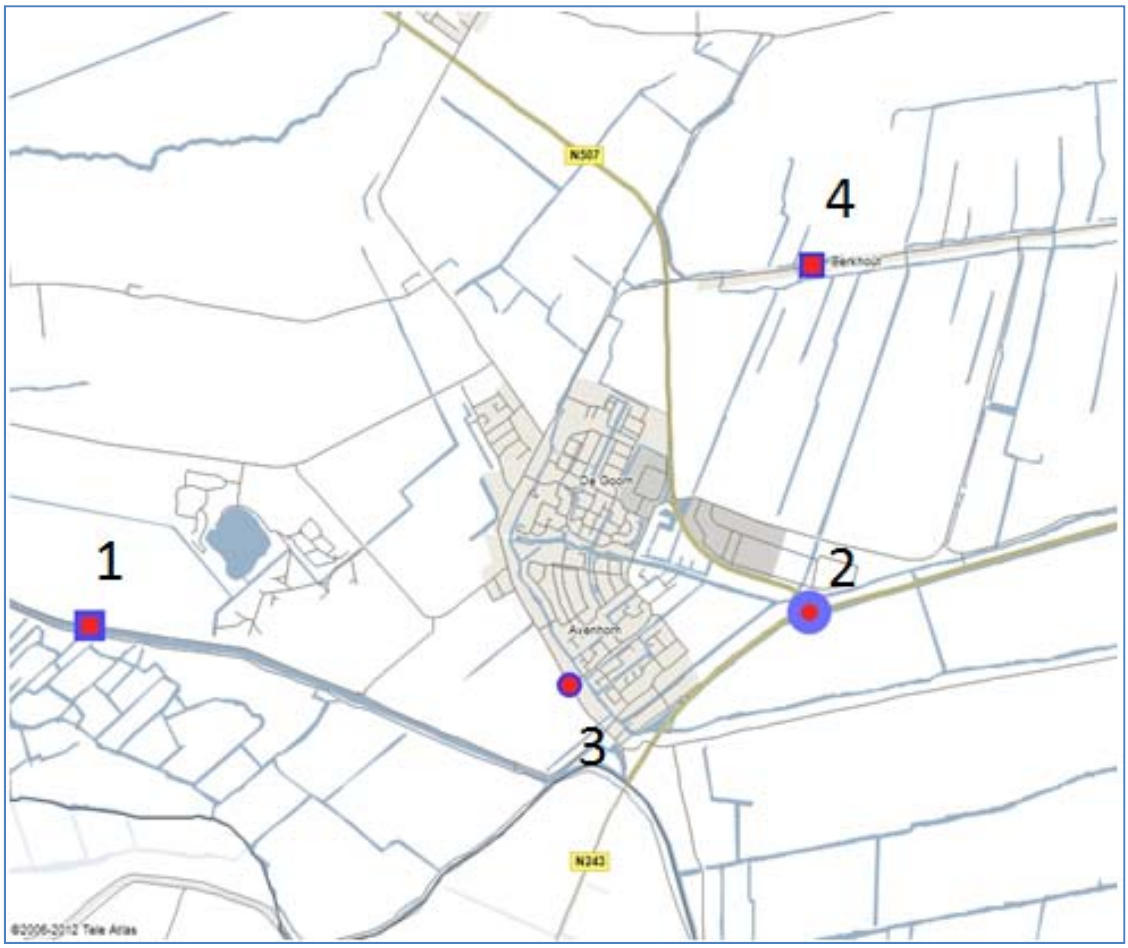
**Ongevallenclusters**

Er zijn geen blackspots[4] in de gemeente Koggenland. Wel zijn er vier ongevallenclusters in Koggenland (3 of meer slachtofferongevallen in een periode van 3 jaar). Bij alle vier de ongevallenclusters hebben 3 slachtofferongevallen plaatsgevonden. De locaties van de ongevallenclusters bevinden zich allemaal rondom de kern Avenhorn/De Goorn.

| Nr. | Wegvak/kruispunt | Beheerder |
|---|---|---|
| 1 | Walingsdijk | Hoogheemraadschap |
| 2 | N243/N507 | Provincie Noord Holland |
| 3 | West/Koningsspil | Gemeente Koggenland |
| 4 | Westeinde | Gemeente Koggenland |

*Tabel 4: Ongevalslocaties gemeente Koggenland.*

[4] Een blackspot is een locatie waarbij meer dan 6 slachtofferongevallen (ongevallen met gewonden en/of doden) voorkomen in een periode van 3 jaar.




*Figuur 13: Locatie van de ongevallenclusters.*

**Opvallende trajecten**
Naast de ongevallenclusters komt in de verkeersveiligheidsanalyse een aantal trajecten naar voren waar de objectieve verkeersveiligheid een aandachtspunt is (zie ook figuur 12).

| Nr. | Wegvak/kruispunt | Beheerder |
|---|---|---|
| 1 | N23 Westfrisiaweg | Provincie Noord-Holland |
| 2 | Dorpsstraat Obdam | Gemeente Koggenland |
| 3 | Het West/De Goorn | Gemeente Koggenland |
| 4 | Buitenroede/Vredemakersweg | Gemeente Koggenland |

*Tabel 5: Opvallende trajecten met ongevallen gemeente Koggenland.*

## 3.2 Subjectieve verkeersveiligheid

### *3.2.1 Algemeen*
Met subjectieve verkeersveiligheid wordt het gevoel van onveiligheid bedoeld dat weggebruikers ervaren. Door middel van het internet forum en de klankbordgroep zijn knelpunten aangeduid waar het gevoel van verkeersonveiligheid speelt. De algemene subjectieve verkeersveiligheidknelpunten zijn hier toegelicht.

**Schoolomgevingen**
Mensen ervaren de verkeerssituatie bij scholen als gevaarlijk. In de omgeving van scholen is sprake van een specifieke problematiek:

- scholen zijn een sociaal knooppunt, maar er zijn ook gebruikers met veel haast;
- menging van alle soorten verkeer in een kort tijdbestek: de ‘schoolspits’;
- ontbreken van veilige oversteekvoorzieningen voor voetgangers;
- een voorspelbaar patroon, maar met soms onvoorspelbaar gedrag van kinderen en ouders;

- het verkeersgedrag is niet anoniem;
- het gevoel van onveiligheid wordt vaak door ouders zelf veroorzaakt, door het halen en brengen van kinderen met de auto en het parkeergedrag.

Om de specifieke problemen per school aan te kunnen pakken streeft de gemeente naar een integrale aanpak: samen met de school wordt een pakket op maat opgesteld, waarin de volgende maatregelen in onderlinge samenhang worden opgenomen:

- infrastructuur, waaronder bijvoorbeeld parkeren, oversteken, snelheid, eenrichtingverkeer;
- aanspreken op gedrag door leerkrachten, ouders onderling, schoolbestuur (bewerkstelligen mentaliteitverandering) en ook op ouderavonden ter sprake brengen;
- handhaving door politie en BOA;
- voorlichting en educatie.

De gemeente gaat jaarlijks met de scholen aan tafel om ervaringen uit te wisselen en knelpunten te benoemen. De partijen zullen deze knelpunten in gezamenlijkheid aanpakken.

**Dorpslinten**

In Koggenland ligt een aantal lintwegen die zowel een doorgaande verkeersfunctie heeft, maar ook een groot aantal erven ontsluit. In het vorige hoofdstuk is reeds ingegaan op de problemen van deze linten: gezien de lintbebouwing past de inrichting als 30 km/uur erftoegangsweg het beste; de lengte van het lint en het aandeel doorgaand verkeer op de route maakt echter een geloofwaardige inrichting als 30km/uur zone niet haalbaar en wenselijk. Op deze wegen geldt in principe 50 km/uur als maximum snelheid.

Om op de linten voldoende veiligheid te bieden gelden de volgende inrichtingseisen (zie ook hoofdstuk 2):

- bij die delen van het lint waar sprake is van concentraties van voorzieningen of waar sprake is van specifieke voorzieningen als supermarkten, scholen of kerken, geldt een 30 km/uur zone. Deze zone wordt tijdig en op een logische plek ingeleid;
- snelheidsovergangen (van 50 naar 30 km/uur en omgekeerd) worden voorzien van een snelheidsremmende maatregel;
- de delen van het dorpslint waar 50 km/uur geldt worden bij voorkeur voorzien van een in rood asfalt uitgevoerde fietsstrook, indien dit qua maatvoering niet haalbaar is wordt een fietssuggestiestrook in zwart asfalt toegepast.

### *3.2.2 Onveilige locaties*

Op het forum en in de klankbordgroep is naast de hierboven algemeen benoemde knelpunten een aantal specifieke onveilige locaties benoemd:

- onveilige oversteeksituatie voor langzaam verkeer bij de kruising N247 met Dorpsweg Oudendijk (ontbreken van duidelijke oversteekplaats);
- onoverzichtelijke situatie op de driesprong Oosteinde-Hulkerweg (Berkhout);
- te hoge rijsnelheden in Scharwoude;
- onoverzichtelijke situaties op de Dorpsstraat in Obdam, waarbij vrij smalle rode fietssuggestiestroken met geparkeerde auto's;
- onduidelijkheid voorrangssituatie bij de oversteek voor het langzame verkeer (vanaf de Regenboogforel) op de Buitenroede;
- op de Kerkweg / Bosstraat werken de huidige snelheidsremmers (plantenbakken) onveilige situaties in de hand, andere snelheidsremmers zijn gewenst. Dit geldt ook voor de gehele Jaagweg, waar de huidige snelheidsremmers (halve bollen) leiden tot onveilige uitwijkmanoeuvres;
- er zijn twijfels bij de genomen maatregelen bij de kruisingen Slagterslaan en ook bij de Hulkerweg;
- de gelijkwaardige voorrangssituatie in Scharwoude wordt zelden nageleefd, dit levert onveilige verkeersituaties op;
- te hoge rijsnelheden op de Zuidspierdijkerweg;
- onveilige oversteeksituatie voor langzaam verkeer Kathoek Avenhorn (komende vanuit fietstunnel);

- onoverzichtelijke verkeerssituatie op de:
  - kruising Bobeldijk - Noordspierdijkerweg.
  - kruising Zuidspierdijkerweg - De Goorn.
- onduidelijke verkeerssituatie op de kruising Handelskade - Dorpsstraat (Obdam).

## 3.3 Verkeersveiligheidthema's

**Ongevallen naar leeftijd**
Uit de verkeersveiligheidsanalyse (Grontmij, 2012) komt naar voren dat met name het aantal brommerongelukken onder 16-17 jarigen hoog ligt. Ook het aantal ernstige slachtoffers is in verhouding vrij hoog voor deze betrekkelijk kleine groep personen. Daarnaast blijkt dat ook het aantal ernstige slachtoffers onder de 18-24 jarigen aanzienlijk hoog ligt. Dit betreft de groep verkeersdeelnemers die net hun rijbewijs heeft, weinig rijervaring heeft en soms overmoedig is in het rijgedrag. In de voorlichting en educatie is het relevant om specifiek te richten op deze groep jonge verkeersdeelnemers

**Ongevallen en alcoholgebruik**
Uit de verkeersveiligheidsanalyse blijkt dat er 46 ongevallen zijn geweest waarbij een van de bestuurders alcohol gedronken heeft. Dit is bijna 10% van het totaal aantal ongevallen. Vooral het aandeel 18-24 jarigen is relatief hoog in tegenstelling tot de andere leeftijdscategorieën.

Niet alleen jongeren, maar ook bij ouderen, komen meerdere ongevallen voor waarbij alcohol in het spel is. Regelmatige controles kunnen bij alle bestuurders een positief effect hebben op het rijgedrag en de verkeersveiligheid. De gemeente zoekt hierin samenwerking met politie.

## 3.4 Projecten en maatregelen

Vanuit verkeersveiligheid benoemt gemeente de volgende prioriteiten:

- Opstellen van een aanpak veilige schoolomgevingen waarin per school aandacht voor infrastructurele maatregelen, gedrag, voorlichting, educatie en handhaving.
- Binnen een *onderzoeksprogramma* de gemeentelijke ongevalslocaties en de opvallende ongevalstrajecten onderzoeken op de mogelijkheden tot verbetering van de verkeersveiligheid. Het betreft:
  - Wegvak het West/De Goorn in Avenhorn (waarin locatie het West / Koningspil).
  - Locatie Westeinde.
  - Wegvak Buitenroede / Vredemakersweg (vanaf de Koningsspil tot aan de N507) in Avenhorn.
  - Wegvak Dorpsstraat in Obdam.
- Op basis van de onderzoeksresultaten de locaties / trajecten opnemen in het *uitvoeringsprogramma* van de gemeente (projecten definiëren).
- Overige benoemde knelpunten worden meegenomen met groot onderhoud, voorafgaand aan het onderhoud wordt een onderzoek gedaan naar de gesignaleerde knelpunten.
- Periodieke monitoring van de verkeersveiligheid door het 3-jaarlijks uitvoeren van een verkeersveiligheidsanalyse.

# 4 Leefbaarheid en duurzaamheid

*Koggenland is een landelijke gemeente met een groot agrarisch gebied en daarbij behorend landbouw- en vrachtverkeer. Dit verkeer moet zijn bestemmingen binnen de gemeente kunnen bereiken. De gemeente streeft naar een prettig woon- en leefklimaat door het beperken van overlast door dit verkeer en het voorkomen van verkeersonveilige situaties.*

*De gemeente is geen voorstander van het aanleggen van nieuwe infrastructuur 'achterlangs' en koppelt nieuwe infrastructuur aan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.*

*De wet geluidhinder is het toetsingskader voor gemeente bij nieuwbouwontwikkelingen. Voor 30-km/uur gebieden voert de gemeente daar een eigen aanvullende toets op uit.*

*Uitwerking van het fietsbeleid (hoofdstuk 5) maakt onderdeel uit van duurzame mobiliteit.*
*De gemeente stimuleert het fietsgebruik onder eigen ambtenaren.*
*De gemeente staat positief tegenover initiatieven voor voorzieningen als openbare oplaadpunten of een aardgasstation.*

## 4.1 Sluipverkeer

Sluipverkeer wordt gedefinieerd als verkeer dat oneigenlijk gebruik maakt van een weg, bijvoorbeeld om files of verkeersopstoppingen te vermijden. Doorgaand verkeer dient geen gebruik te maken van erftoegangswegen (verblijfsgebieden). Bestemmingsverkeer maakt als vanzelfsprekend wel gebruik van erftoegangswegen, dit betreft soms ook zwaar verkeer.

Binnen de gemeente Koggenland is voor de langere afstanden en het doorgaande verkeer een beperkt aantal gebiedsontsluitingwegen beschikbaar. Daarbij geldt dat met name in de dorpslinten de gebiedsontsluitingswegen type B ook een erffunctie hebben. Uit het forum blijkt dat in een aantal dorpslinten leefbaarheidsproblemen worden ervaren die toegeschreven worden aan het optreden van sluipverkeer. De volgende routes zijn specifiek genoemd:

- Route Scharwoude - de IJsselmeerdijk: sluipverkeer van en naar Hoorn.
- Verkeer door Berkhout: sluipverkeer Heerhugowaard/ Ursem van en naar Hoorn.
- Bobeldijk tussen Hoorn en Spierdijk / provinciale weg.

Er zijn diverse oplossingen om sluipverkeer tegen te gaan of geheel te weren. Verkeer wordt hiermee veelal gedwongen een andere route te kiezen. De aanpassingen die aan de sluiproutes gedaan kunnen worden zijn:

- Niet fysieke beperking van toegankelijkheid: eenrichtingsverkeer, inrijdverbod,spitsafsluiting door middel van bebording en handhaving;
- Fysieke beperking van de toegankelijkheid: snelheidsremmende maatregelen, doseren, selectieve toegang verlenen, permanente afsluiting of tijdelijke afsluiting.

Deze maatregelen kunnen leiden tot nieuwe sluiproutes of hinder voor aanwonenden. Het beleid van gemeente Koggenland is dan ook om terughoudend om te gaan met maatregelen ten aanzien van sluipverkeer en de gevolgen van de realisatie van de N23/ Westfrisiaweg af te wachten voordat oplossingen worden onderzocht. Indien na opening van de N23 klachten blijven over sluipverkeer, zal de gemeente een (kenteken)onderzoek op deze routes uitvoeren en in overleg met de andere wegbeheerders passende maatregelen uitwerken om de hinder te beperken / voorkomen (zie ook tekstkader Structuurvisie Koggenland).

***Citaat Structuurvisie Koggenland***
*Een bijzonderheid in de gemeente zijn de vele lintdorpen. In Obdam, Hensbroek, Berkhout, Bobeldijk, Grosthuizen en Oudendijk is de hoofdstraat van het dorp tevens de hoofdontsluiting. De ontsluiting van de kernen zet de leefbaarheid onder druk. Vooral als de route door het dorp ook een doorgaande is, vormt de verkeersdruk een extra belasting voor de leefbaarheid. Dat is bijvoorbeeld het geval in Berkhout, waar de weg door Berkhout een directe snelle route van en naar Hoorn is. De kernen Obdam, Hensbroek, Berkmeer en Ursem verwerken veel verkeer richting Alkmaar en Heerhugowaard.*

*Het is op de verschillende plekken in de gemeente waar een dergelijke verkeerssituatie bestaat niet goed mogelijk te komen tot een alternatieve oplossing. Het enige alternatief is om een verbinding achter het dorp langs te maken. Een dergelijke verbinding heeft echter allerlei bezwaren. Zo is de landschappelijke kwaliteit achter de lintdorpen in het algemeen groot. Het maken van een 'bypass' zou die kwaliteit teniet doen. Voorts zou het maken van een 'bypass' betekenen dat de woningen niet alleen aan de voorzijde, maar ook aan de achterzijde hinder ondervinden van het verkeer. Dat zou ten koste gaan van de leefbaarheid.*

*De oplossing die de gemeente nastreeft is om de route als sluiproute minder aantrekkelijk te maken of een alternatieve route in te passen in een nieuwe stedenbouwkundige ontwikkeling.*

## 4.2 Geluid door wegverkeer

De wet geluidhinder (Wgh) is het wettelijk kader ten aanzien van hinder door wegverkeer. De wet richt zich onder meer op de bescherming van de woonomgeving.

De gemeente heeft een onderzoek laten uitvoeren waarin de geluidscontouren per weg zijn opgesteld (Goudappel Coffeng, 2009). Deze contouren geven voor de verschillende gebieden aan welke bestemmingen wel of niet gerealiseerd kunnen worden en in welke gevallen nader akoestisch onderzoek verricht moet worden.

In de Wgh is geen toetsingskader voor 30 km/uur wegen opgenomen. De gemeente Koggenland toetst bij nieuwbouwontwikkelingen echter in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing ook op de geluideffecten van 30 km/uur wegen.

Op het moment dat bij groot onderhoud aanpassing van de infrastructuur overeenkomstig de wegcategorie wordt gedaan en er sprake is van wijziging van de maximum rijsnelheid, is het relevant om de consequenties van de Wgh te beoordelen voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen langs de betreffende weg.

## 4.3 Luchtkwaliteit

De gemeente heeft eerder een onderzoek laten uitvoeren naar de luchtkwaliteit (Goudappel Coffeng, 2010). Uit dit onderzoek is gebleken dat op geen enkele locatie in Koggenland, nu en in de toekomst, sprake is van overschrijding van de maximumnormen die gelden voor luchtkwaliteit. Dit betekent dat nader onderzoek bij relatief kleine uitbreidingsprojecten niet nodig is. Naarmate de omvang van het project groter wordt, moet door de gemeente worden aangetoond dat sprake is van een mogelijke wijziging van de luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' om aanvullend onderzoek te voorkomen. Indien dit niet aangetoond kan worden is dit onderzoek wel nodig.

## 4.4 Duurzame mobiliteit

Door de ligging en structuur van de gemeente Koggenland zijn inwoners voor langere afstanden veelal aangewezen op de auto. Het fietsgebruik is in vergelijking met andere gemeenten gemiddeld[5]. Als norm geldt dat met name op de afstanden van minder dan 7,5 kilometer de fiets concurrerend kan zijn op de auto. Binnen de kernen van de gemeente kan ingezet worden op het stimuleren van het fietsgebruik. Tussen de kernen en richting Hoorn en Heerhugowaard is sprake van grotere afstanden.

De keuze voor het gebruik van de fiets boven de auto wordt binnen de kernen vooral gemaakt op basis van korte routes en de aanwezigheid van voldoende goede fietsparkeergelegenheid bij voorzieningen (zie hoofdstuk 5).

Elektrisch fietsen kent de laatste jaren een toenemende interesse en maakt dat men soms ook op de wat grotere afstanden bewust de keuze maakt voor het gebruik van de fiets. Oplaadpunten bij (tussentijdse) bestemmingen kunnen het gebruik van de elektrische fiets in recreatief en utilitair verkeer stimuleren. De gemeente ziet geen taak voor zichzelf in het realiseren van oplaadpunten in de openbare ruimte. Het realiseren van oplaadpunten is een verantwoordelijkheid van bedrijven (voor werknemers) en recreatie- en horecaondernemers (voor recreanten en inwoners).

De gemeente zet vanuit het uitvoeringsprogramma van het gemeentelijk klimaatbeleid in op het stimuleren van fietsgebruik onder ambtenaren.

Ook in het autoverkeer is er sprake van duurzaamheidontwikkelingen. Elektrisch vervoer en het rijden op aardgas neemt toe. De gemeente ziet vooralsnog geen aanleiding om hier actief op in te zetten. Het elektrisch opladen van voertuigen vindt veelal plaats bij de eigen woning. De verantwoordelijkheid voor het realiseren van oplaadpunten bij de woning ligt bij de betreffende burger. Dergelijke oplaadpunten bevinden zich op het eigen perceel van de burger. De gemeente realiseert geen oplaadpunten in de openbare ruimte ten behoeve particulieren.
Binnen de gemeente zijn weinig tot geen bestemmingen die verkeer aantrekken dat een dag binnen de gemeente blijft. De gemeente ziet dan ook nog geen aanleiding om oplaadpunten op eigen initiatief in de openbare ruimte te realiseren. Indien de gemeente een vergunningsaanvraag ontvangt voor realisatie van een oplaadpunt of een aardgasstation op een locatie waar deze toegankelijk is voor meerdere bestuurders dan staat zij open om hier haar medewerking aan te verlenen (binnen gemeentelijke voorwaarden); er valt te denken aan een locatie bij winkelcentra of P+R locatie bij station Obdam.

## 4.5 Projecten en maatregelen

Vanuit leefbaarheid en duurzame mobiliteit benoemt gemeente de volgende prioriteiten:

- Binnen de aanzet voor een uitvoeringsprogramma een aantal routes onderzoeken op het optreden en voorkomen van sluipverkeer:
  - Scharwoude - de IJsselmeerdijk: sluipverkeer van en naar Hoorn.
  - Berkhout: sluipverkeer Heerhugowaard/Ursem van en naar Hoorn.
  - Bobeldijk: sluipverkeer tussen Hoorn en Spierdijk / provinciale weg.
- Op basis van de onderzoeksresultaten maatregelen op deze routes opnemen in een op te stellen *uitvoeringsprogramma* van de gemeente (projecten definiëren).
- Bij nieuwbouwontwikkelingen 30 km/uur wegen toetsen op geluideffecten bij woningbouw.
- Stimuleren van fietsgebruik onder ambtenaren.
- In voorkomende situaties medewerking verlenen aan de realisatie van bijvoorbeeld een openbaar oplaadpunt voor elektrische auto's of een aardgasstation.

[5] Bron: Kenniscentrum Fietsberaad, Cijfers over fietsgebruik per gemeente, 2010.

# 5 Fiets en voetganger

*De gemeente zet zich in om het fietsgebruik te bevorderen door het bieden van goede fietsinfrastructuur, veilige schoolroutes en stallingen van goede kwaliteit bij voorzieningen. De gemeente zet in op directe en veilige fietsverbindingen.*

*Onveilige locaties voor de fietser worden onderzocht en op basis daarvan projectmatig aangepakt. Overige aanpassingen in de fietsinfrastructuur worden meegenomen in het groot onderhoud.*

*Fietsenstallingen voldoen binnen de gemeente aan de Fietsparkeur. Fietsenstallingen die niet voldoen worden bij afschrijving of onderhoud vervangen.*

*Voetgangers moeten zich veilig voelen in woon- en verblijfsgebieden. Dit geldt in het bijzonder voor de oversteekbaarheid van wegen in schoolzones en in de omgeving van seniorencomplexen en verzorgsingstehuizen.*

## 5.1 Fietsinfrastructuur

Het GVVP gaat uit van het verbeteren van fietsroutes als een noodzakelijke basis voor het vergroten van de aantrekkingskracht van de fiets.

### *5.1.1 Fietsnetwerk*

Het gaat hierbij om een fietsnetwerk dat voldoet aan de hoofdeisen: samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort[6]. De gemeente werkt aan comfortabele en veilige fietsroutes. Dit komt tot uitdrukking in aspecten als bereikbaarheid voorzieningen, kwaliteit wegverharding en aansluiting op regionale fietsnetwerken. Ook is er aandacht voor goede en veilige oversteekvoorzieningen met beperkte wachttijden voor fietsverkeer. De eisen vertalen zich in diverse ontwerpcriteria. In onderstaande tabel zijn de criteria voor fietsvoorzieningen gerelateerd aan de hoofdeisen. In de vormgeving van fietsvoorzieningen (paragraaf 5.1.3) zijn de criteria uitgewerkt.

| | Samenhang | Directheid | Aantrekkelijkheid | Verkeersveiligheid | Comfort |
|---|---|---|---|---|---|
| Vormgeving | X | X | X | X | |
| Verharding | X | | X | | X |
| Kruispunten | X | | X | X | |
| Beheer en onderhoud | | | X | | X |
| Medegebruik | | | x | x | |

*Tabel 6: Relatie hoofdeisen fietsnetwerk met ontwerpcriteria fietsnetwerk.*

[6] Deze hoofdeisen zijn ontleend aan CROW publicatie 230: Ontwerpwijzer fietsverkeer.

Binnen de gemeente is het systeem van fietsknooppunten (recreatief fietsverkeer) operationeel. Op sommige plekken is het vanuit verkeersveiligheid wenselijk om een gescheiden fietsroute aan te leggen, om zodoende de verkeersveiligheid voor schoolgaande jeugd te garanderen (utilitair fietsverkeer). Dat is bijvoorbeeld aan de orde tussen de Oudendijk en Grosthuizen, waar recent een nieuwe fietsverbinding is aangelegd, en ook langs de N23 Westfrisiaweg waar dit wordt meegenomen in de planuitwerking van dit project.

### *5.1.2 Knelpunten fietsinfrastructuur*

De Fietsersbond heeft onder haar leden een korte inventarisatie uitgevoerd en ook vanuit de klankbordgroep is een aantal knelpunten aangeleverd. De volgende punten komen naar voren:

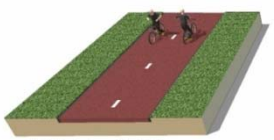
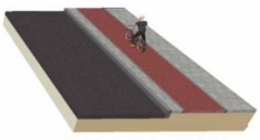
- onveilige situaties door geparkeerde auto's op fiets(suggestie)stroken op de Zuid-Spierdijkerweg, De Goorn en het West;
- onveilig oversteekgedrag bij het kruispunt Grosthuizen – N247 (provinciale weg);
- onveilige oversteeksituatie voor fietsers, vanaf Obdam richting De Goorn (op de rotonde de afslag naar rechts, deze locatie valt binnen het project N23 Westfrisiaweg);
- onveilige locatie Brugstraat - Bosstraat, waar de plaats voor de fiets en de voetganger na de inrichting tot 30 km/uur zone onduidelijk is;
- onveilige situatie op de Bobeldijk met veel schoolgaande jeugd;
- onveilige situatie op de Walingsdijk door te hoge rijsnelheden;
- ontbreken van een goede fietsverbinding richting station Obdam (Dr. Lohmanstraat of mogelijk toekomstige ontwikkeling Tuindersweijde);
- onveilige verkeersituaties voor langzaam verkeer op de IJsselmeerdijk door motoren;
- onduidelijkheid in de toepassing van fietsstroken en fietssuggestiestroken en bijpassend gewenst gedrag van de weggebruiker;
- toepassing van verhardingsmateriaal dat bij neerslag glad wordt.

### *5.1.3 Vormgeving van fietsvoorzieningen*

De inrichting van fietsvoorzieningen koppelt de gemeente aan de wegcategorisering:

- fietsers rijden in verblijfsgebieden (30 km/uur zones) in principe op de rijbaan;
- op gebiedsontsluitingswegen type A rijden fietsers niet op de rijbaan;
- op gebiedsontsluitingswegen type B wordt een scheiding aangebracht door middel van een fietsstrook in rood asfalt of een fietssuggestiestrook in zwart asfalt. De gemeente heeft een voorkeur voor het realiseren van een fietsstrook (duidelijk juridische status), en is terughoudend in het toepassen van fietssuggestiestroken (alleen indien onvoldoende ruimte in het wegprofiel).

Onderstaand zijn de inrichtingskenmerken van de fietsvoorzieningen per wegcategorie uitgewerkt. Daar waar dit beleidsplan geen uitspraken doet, wordt verwezen naar de CROW publicatie 230, Ontwerpwijzer Fietsverkeer.

| **Vrijliggende fietspaden** | | | |
|---|---|---|---|
| | solitair | 2-zijdig | 1-zijdig |
| Afmetingen | 3,60 m | 3,00 - 3,50 m | 2,00 - 2,40 m |
| Materiaal | bij voorkeur rood asfalt of beton | bij voorkeur rood asfalt | bij voorkeur rood asfalt |
| Bermbreedte | 0,50 m | 1,00 m | 0,50 m |
| Toepassingen | solitaire fietsroute en gebiedsontsluitingsweg type A | | |
| |  Solitair fietspad 2 richtingen Vrijliggend fietspad 2 richtingen  Vrijliggend fietspad 1 richting | | |

| **Fiets(suggestie)stroken** | | |
|---|---|---|
| | Fietsstrook (met fietssymbool) | Fietssuggestiestrook |
| Afmetingen | 1,50 - 2,00 m | 1,00 - 1,50m |
| Materiaal | rood asfalt | zwart asfalt |
| Markering | 0,10 m breed, 1-1 streek, fietssymbool | 0,10 m breed, 1-1 streep |
| Juridische status | parkeren niet toegestaan | parkeren toegestaan |
| Toepassingen | gebiedsontsluitingsweg type B | gebiedsontsluitingsweg type B |
| | | |

- Fietssuggestiestroken hebben in tegenstelling tot fietsstroken geen juridische status. Parkeren op suggestiestroken is in principe toegestaan.
- Fietssuggestiestroken hebben, mits voldoende breed, een positief effect op de (subjectieve) verkeersveiligheid.
- Haaksparkeren wordt op gebiedsontsluitingswegen type B bij voorkeur niet toegepast. Indien dit in een uitzonderingsituatie wel wordt toegepast is een schrikstrook van 0,5 à 0,75 meter (afstand tussen parkeerhaven en rijbaan) noodzakelijk.
- Langsparkeren langs gebiedsontsluitingswegen type B is toegestaan, maar minder wenselijk. De minimale strookbreedte voor langsparkeren langs fietsroutes bedraagt 2,0 meter.
- Binnen de bebouwde kom hebben fietsers op een rotonde voorrang. Buiten de bebouwde kom hebben auto's op een rotonde voorrang; dit vanwege de grotere snelheidsverschillen en de fietsvoorzieningen vaak verder van de rijbaan afliggen.

*Toepassing van snelheidsremmers in de fietsinfrastructuur*
Als snelheidsremmers ten behoeve van het autoverkeer onvermijdelijk zijn (bijvoorbeeld in 30 km/uur zones), dan worden deze over de volle breedte van de weg toegepast of kunnen fietsers 'buitenom' (zie hoofdstuk 2).

*Verhardingsmateriaal in de fietsinfrastructuur*
Asfalt (of beton) zijn zowel vanuit duurzaamheid als vanuit het comfort voor de fietser de meest aantrekkelijke verhardingssoorten. Gesloten verharding kan in principe naadloos worden aangebracht en is in de loop der tijd stabieler dan open verharding en bovendien minder gevoelig voor bijvoorbeeld zettingen in de grond. Vanuit onderhoud is er dan ook een voorkeur voor het gebruik van een gesloten verharding. Naarmate een fietsroute gelijk van vorm, verharding en kleur is, is deze meer herkenbaar voor de weggebruiker. De verhardingssoort in een route moet consequent worden toegepast.

Als er specifieke omgevingskenmerken zijn, zoals in het centrumgebied, dan kan de voorkeur uitgaan naar een andersoortige verharding en/of een andere kleur (ruimtelijke kwaliteit en/of verblijfskwaliteit zijn dan ook van belang); bij een recreatief fietspad kan gedacht worden aan een schelpenpad.

### *5.1.4 Medegebruik van fietsvoorzieningen*

*Gebruik van fietsinfrastructuur door skaters e.a.*
Het gebruik van skeelers, skaters en steppen is populair geworden. Het grootste deel van de skaters beoefent het skaten op een recreatieve wijze. Men kiest dan zelf een goede route uit.

Een minderheid van de skaters gebruikt de skates ook voor utilitair gebruik: naar het werk of naar school, bijvoorbeeld in het voor- en natransport in het openbaar vervoer.
De skater behoort qua regelgeving tot de categorie voetgangers en behoort daarom gebruik te maken van trottoirs. Deze juridische status is bij skaters en andere weggebruikers veelal niet bekend. In de praktijk wordt het gebruik van fietspaden door de politie gedoogd.

Het is wenselijk dat de skater een juridische status krijgt waarbij hij gebruik maakt van de voorzieningen voor fietsers. Dit moet echter op nationaal niveau geregeld worden.

*Gebruik van fietsinfrastructuur door gehandicaptenvoertuigen*
Gehandicaptenvoertuigen (zoals rolstoelen en scootmobielen) mogen juridisch gezien (Reglement van Verkeersregels en Verkeerstekens) gebruik maken van fietspaden, het trottoir en ze mogen in voetgangersgebieden rijden en parkeren. Dit medegebruik van fietspaden leidt op dit moment niet tot problemen. Vanuit dit beleidsplan worden geen maatregelen ten behoeve van de toegankelijkheid voor gehandicaptenvoertuigen voorgesteld.

## 5.2 Fietsenstallingen

Aandacht voor het fietsparkeren is van groot belang om het fietsgebruik te stimuleren. Mensen willen hun fiets goed kunnen stallen en willen er ook verzekerd van zijn dat hun fiets er bij terugkomst nog staat. Sociale veiligheid en het verminderen van criminaliteit en fietsendiefstal bij stallingen is van belang.

Voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen bij de belangrijkste bestemmingen (onder andere winkelcentra, bushaltes en station) moeten gewaarborgd zijn. In de gemeente zijn geen bewaakte stallingen. Wel zijn op het station voldoende overdekte stallingen en fietskluizen beschikbaar. De specifieke locaties in Koggenland om de fiets te stallen kennen vaak slechts enkele stallingsplaatsen. Bij winkels wordt in veel gevallen voor de deur geparkeerd. In het centrumgebied zijn verspreid enkele locaties aanwezig waar grotere aantallen fietsen gestald kunnen worden. Op dit moment zijn er geen tekorten aan stallingsplaatsen bekend. Indien er een tekort optreedt zal gemeente aanvullende fietsenstallingen plaatsen. Uitgangspunt is dat nieuwe stallingen voldoen aan de Fietsparkeur.

Voor het parkeren van auto's bij nieuwe ontwikkelingen is een normering vanzelfsprekend. Voor het stallen van fietsen is dit vaak niet het geval. Steeds vaker blijkt dit tot problemen te leiden voor het opnemen van het fietsverkeer in het bouwplan, zowel ten aanzien van toegankelijkheid als ten aanzien van stallingsvoorzieningen. In de toekomst zal in Koggenland iedere nieuw te ontwikkelen voorziening/functie moeten voldoen aan een daarbij passende fietsstallingsnorm. Gebruik wordt gemaakt van de meest recente normen van het CROW[7] (zie bijlage 5).

*De Fietsparkeur*
Er is een keurmerk in het leven geroepen om duidelijk te maken wat goede fietsparkeervoorzieningen zijn. Als een fietsparkeersysteem voldoet aan de gestelde kwaliteitsnormen, krijgt het keurmerk 'Fietsparkeur'[8]. Dit is een set normen die de kwaliteit van een fietsenrek garandeert. Rekken die aan deze norm voldoen, zijn herkenbaar aan een sticker met het logo Fietsparkeur.

Het Fietsparkeur stelt eisen op de volgende punten:
- Gemak bij het plaatsen van een fiets;
- Gemak bij het vastzetten van een fiets;
- Kans op letsel bij de gebruiker of de passant;
- Kans op schade aan de fiets;
- Kraakbestendigheid;
- Vandalismebestendigheid;
- Duurzaamheid.

[7] In 2012 zijn dit publicatie 317 ' Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' en de ASVV online.
[8] De Fietsparkeur is een initiatief van de Fietsersbond, in samenwerking met Fipavo, de vereniging van fabrikanten en leveranciers van fietsenrekken.

Fietsers zelf vinden de belangrijkste eis aan een fietsenrek dat ze de fiets met een slot ergens aan vast kunnen zetten om fietsdiefstal te voorkomen. Vanuit de inventarisatie van de Fietsersbond en in de klankbordgroep komt de wens naar voor om geen fietsenklemmen (verbuigen van het voorwiel) toe te passen. Voor enkele aspecten zijn binnen de Fietsparkeur geen eisen opgesteld, een gemeente kan hiervoor eigen keuzen maken. Dit geldt bijvoorbeeld voor ruimtegebruik, vormgeving en prijs. Ook is er vooralsnog geen rekening gehouden met bijzondere eisen voor kinderfietsen.

## 5.3 Voetgangers

Behalve in het geval van een erf of een inrichting als ‘shared space’ worden verhoogde trottoirs/voetpaden aangebracht aan de zijde(n) van de weg waar erftoegangen op uit komen. Deze worden bovendien ook aangelegd waar doorgaande of verbindende voetgangersroutes lopen.

Parkeren op voetpaden wordt niet toegestaan, tenzij de parkeernood erg groot is en er voldoende ruimte over blijft voor de voetganger (≥ 1,5 meter).

Voorzieningen moeten goed ontsloten zijn voor voetgangers. Speciale aandacht verdienen de inrichting van schoolzones (zie ook hoofdstuk 3), seniorencomplexen en de winkelcentra. Bij reconstructies en/of groot onderhoud wordt de toegankelijkheid voor minder validen expliciet meegenomen. Dit geldt voor de centrumgebieden en de omgeving van seniorencomplexen.

Voetgangersoversteekplaatsen worden in principe niet toegepast:
- Bij een intensiteit van minder dan 4.000 voertuigen per etmaal of minder dan 80 voertuigen per kwartier in een schoolspits.
- Bij een snelheid V85[9] van meer dan 50 km/uur.
- Bij een oversteeklengte van meer dan 5,50 meter.

Oversteekvoorzieningen kunnen bestaan uit:
- Een middeneiland zonder verdere voorzieningen. Om verwarring te voorkomen worden geen kanalisatiestrepen toegepast.
- Een zebrapad, bij voorkeur met een middeneiland.

Gemeente Koggenland is terughoudend met het realiseren van voetgangersoversteekplaatsen in de vorm van een zebrapad. Een zebrapad kan worden toegepast op plaatsen waar veel voetgangers oversteken en in de buurt van bijzondere locaties zoals winkels, scholen en voorzieningen voor ouderen. Indien voor een oversteekplaats in de vorm van een zebrapad wordt gekozen, wordt deze bij voorkeur gecombineerd met een fietsoversteek en is het een voorwaarde dat er voldoende zicht vanaf de weg is op de voetgangers. Daarnaast heeft het de voorkeur om in tweeën over te steken (één rijrichting per oversteek) door middel van een middeneiland. Het middeneiland dient verder om de opvallendheid van de zebra-oversteek te bevorderen en de snelheid van het autoverkeer te remmen. Indien een middeneiland niet gemaakt kan worden, wordt een plateau aangebracht in verband met de opvallendheid en de rijsnelheid.

Bij voetgangersoversteken worden altijd ‘opritjes’ aangebracht ten behoeve van mensen met een functiebeperking of kinderwagens.

## 5.4 Projecten en maatregelen

Vanuit het beleid voor de fiets en voetganger benoemt gemeente de volgende prioriteiten:
- Bij groot onderhoud de inrichting van de fietsinfrastructuur in overeenstemming brengen met het gewenste kwaliteitsniveau (inrichtingskenmerken).
- Binnen de aanzet voor een uitvoeringsprogramma een aantal onveilige locaties voor de fietsers en voetgangers onderzoeken op de mogelijkheden tot verbetering van de verkeersveiligheid. Het betreft:

[9] De maximale snelheid die door 85% van de weggebruikers op een weg wordt gereden. De overige 15 % overschrijdt de V85-waarde.

  - Onveilige situatie op De Goorn en de West.
  - Onveilige locatie Brugstraat - Bosstraat.
  - Onveilige locatie Burg. Dekkerstraat - Kerkweg (ontbreken voorziening voor voetgangers).
  - Onveilige verkeersituaties op de IJsselmeerdijk door motoren.
- Op basis van de onderzoeksresultaten deze locaties / trajecten opnemen in het op te stellen *uitvoeringsprogramma* van de gemeente (projecten definiëren).
- Realiseren van een fietsverbinding richting station Obdam (Dr. Lohmanstraat of Tuinderswe-ijde).
- In het geval er optredende tekorten in fietsstallingsplaatsen optreden realiseert de gemeente extra fietsparkeerplaatsen conform de Fietsparkeur.

# 6 Openbaar vervoer

*Gemeente streeft er naar alle kernen te ontsluiten met het openbaar vervoer. Daarnaast kunnen inwoners met een Wmo-vervoervoorziening gebruik maken van de Regiotaxi.*

*De bereikbaarheid met het huidige openbaar vervoer wordt behouden. Daarnaast is er de ambitie om ook het gemeentehuis en het centrum van De Goorn / Avenhorn te ontsluiten met het openbaar vervoer.*

*Het gebruik van het station Obdam wordt gestimuleerd door een goede toegankelijkheid en voldoende stallingmogelijkheden/parkeerplaatsen voor de fiets èn de auto.*

## 6.1 Trein

Via het station Obdam kan per trein richting Heerhugowaard / Alkmaar en richting Hoorn worden gereisd; in beide richtingen twee maal per uur. De bereikbaarheid van station Obdam is niet optimaal. Met name de spoorwegovergang is een drukke kruising.
Bij het station is een P+R gelegenheid die ruimte biedt aan circa 160 auto's. In 2008 is het terrein heringericht en uitgebreid. Er is momenteel geen tekort aan parkeerplaatsen. Het terrein is overzichtelijk en goed verlicht, wat de sociale veiligheid verhoogt en het gebruik stimuleert. Ook is er bij het station een grote fietsenstalling beschikbaar.

*Figuur 14: Station Obdam met fiets- en autoparkeergelegenheid.*

Inwoners van Koggenland maken ook vaak direct van de stations Hoorn en Heerhugowaard gebruik om per trein verder te reizen. Voor- en natransport vindt voornamelijk plaats met auto, fiets en bus.

## 6.2 Bus

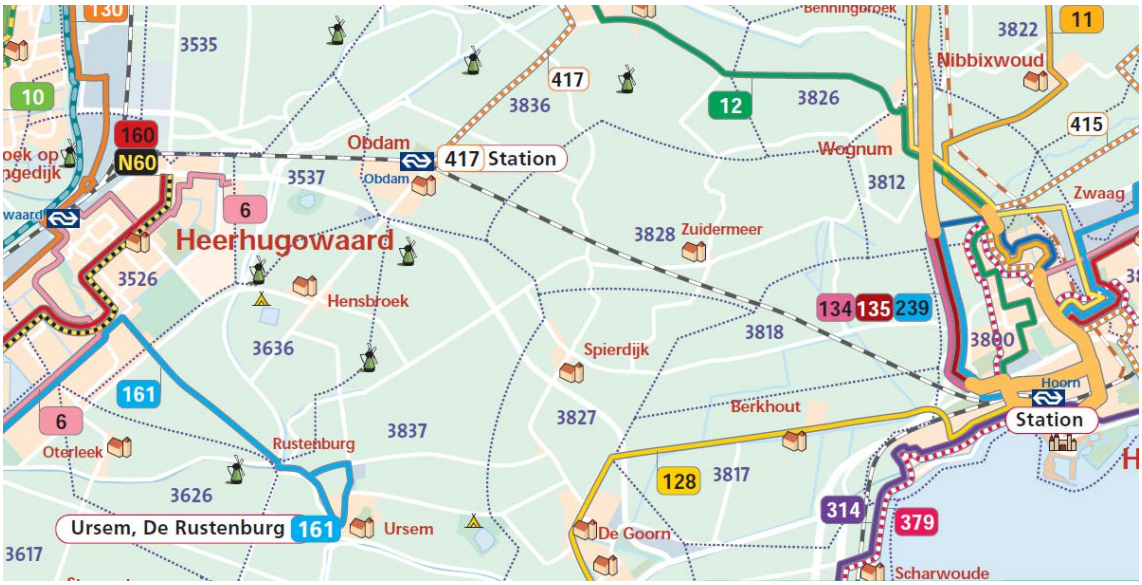
Koggenland is beperkt ontsloten met de bus. Het busvervoer in de gemeente bestaat uit reguliere lijnen, die de hele dag of een groot deel van de dag rijden. Bus 128 verbindt De Goorn / Avenhorn met Hoorn. Bus 161 verbindt Ursem via Heerhugowaard met Alkmaar. Daarnaast biedt bus 128 een overstap naar Alkmaar en Purmerend. De spitslijnen rijden tussen Hoorn en Monnickendam/Amsterdam.

De verwachting is dat er geen groei van het regionale openbaar vervoer plaats zal vinden, en dat rekening moet worden gehouden met krimp van het openbaar vervoer. De gemeente zet zich in om de huidige routes binnen Koggenland te behouden en blijft streven naar een ontsluiting van het dorpshart en het gemeentehuis in Avenhorn / De Goorn.

De ontwikkelingen in het openbaar vervoer zullen er toe leiden dat routes gebundeld worden op ontsluitingswegen. De afstand tot haltes zal hierdoor toenemen. Hiervoor is het belangrijk de opstaphaltes te voorzien van voldoende en veilige fietsenstallingen (hoofdstuk 5).

Om het comfort van een busrit te vergroten, en de doorstroming voor de bus niet te beperken, worden op busroutes bij voorkeur geen snelheidsremmende maatregelen aangelegd die invloed hebben op het reiscomfort of de doorstroming. Maatregelen die eventueel wel kunnen worden overwogen zijn flexdrempels en/of horizontale snelheidsremmers zoals wegversmallingen. Busverkeer wordt bij voorkeur afgewikkeld op 50 km/uur wegen.

Het besluit toegankelijkheid openbaar voervoer verplicht de gemeente om bushaltes toegankelijk te maken voor minder validen. Alle haltes binnen de bebouwde kom zijn in Koggenland voor zover mogelijk aangepast aan de geldende eisen.



*Figuur 15: Lijnnennetkaart Connexxion (2012).*

**Overstapper**
Per 2009 is het openbaar vervoernetwerk van de gemeente Koggenland uitgebreid met de Overstapper. Dit is een bus op afroepdienst, die op een aantal vaste opstappunten stopt. De Overstapper verbindt de kernen Zuidermeer, Spierdijk, Wogmeer en Hensbroek met het station Obdam. De bereikbaarheid van deze kernen met het openbaar vervoer is beperkt. De Overstapper is een aanvulling op het reguliere busvervoer. De gemeente beziet de mogelijkheden om het gebruik van de Overstapper te vergroten.

**De Buurtbus**
De buurtbus is een kleinschalige vorm van openbaar vervoer. Deze is vooral in landelijke gebieden aanwezig. De buurtbus rijdt een lijndienst volgens een vaste dienstregeling. Elke buurtbus sluit in principe op minimaal één plaats aan op ander openbaar vervoer. Het principe van de buurtbus maakt het mogelijk dat bewoners in dunbevolkte gebieden, die verstoken zijn van regulier openbaar vervoer en ook niet beschikken over eigen vervoer, er toch op uit kunnen gaan.

Momenteel rijdt er één buurtbus in Koggenland, lijn 417 met als route: Schagen (Station) - Haringhuizen - Barsingerhorn - Kolhorn - Winkel - Nieuwe Niedorp - Aartswoud - Hoogwoud - Opmeer - Spanbroek - Obdam (Station).

De gemeente beziet in overleg met provincie Noord-Holland de mogelijkheden om een extra lijn voor de buurtbus op te zetten die enkele andere kernen ontsluit (waaronder Ursem en de Goorn) richting Hoorn.

### 6.3 Projecten en maatregelen

Voor het beleid ten aanzien van openbaar vervoer benoemt gemeente de volgende prioriteiten:

- Onderzoek naar de mogelijkheid tot verbetering van de verkeersveiligheid en de oversteek-baarheid bij de spoorwegovergang station Obdam.
- Bij provincie Noord-Holland inzetten op OV-ontsluiting van alle kernen, en specifiek van het gemeentehuis en het centrumgebied in Avenhorn.

# 7 Specifieke verkeersdeelnemers

*Landbouwverkeer moet zijn bestemmingen binnen de gemeente kunnen bereiken. Concrete overlast en verkeersonveilige situaties moeten voorkomen worden. De gemeente heeft regelmatig contact met LTO over optredende hinder en noodzakelijke maatregelen om deze hinder te beperken. Bij structurele hinder door specifieke bedrijven treedt gemeente direct in overleg met betreffende ondernemer.*

*Vrachtverkeer wordt bij voorkeur afgewikkeld over de gebiedsontsluitingswegen. Dit is vanwege de ruimtelijke structuur van Koggenland niet altijd mogelijk.*

*Transport van gevaarlijke stoffen door de bebouwde kom is in principe niet toegestaan. Een ontheffing op dit verbod moet bij de gemeente worden aangevraagd.*

*Het wegennet is afgestemd op het gebruik door hulpdiensten. Er is overleg met de hulpdiensten bij herinrichting van wegen en bij nieuwe ontwikkelingen.*

## 7.1 Landbouwverkeer

Koggenland is een landelijke gemeente met relatief veel landbouwverkeer. Op de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom is het landbouwverkeer welkom en wordt er met de inrichting van de weg veelal rekening gehouden met de aanwezigheid van landbouwverkeer. Het Hoogheemraadschap is over het algemeen de wegbeheerder. Buiten de bebouwde kom wordt landbouwverkeer bij voorkeur niet over de provinciale gebiedsontsluitingswegen afgewikkeld. Voor de bereikbaarheid van agrarische bedrijven en percelen is het echter onvermijdelijk dat landbouwverkeer gebruik maakt van de gebiedsontsluitingswegen. Alternatieve routes zijn niet beschikbaar.

Landbouwverkeer binnen de bebouwde kom wordt bij voorkeur voorkomen. Dit is echter vanwege de karakteristieke ruimtelijke structuur van Koggenland niet altijd mogelijk. Binnen de bebouwde kom wordt het landbouwverkeer zo veel mogelijk afgewikkeld op de gebiedsontsluitingswegen en wordt het landbouwverkeer op de erftoegangswegen (verblijfsgebieden) waar mogelijk geminimaliseerd. Binnen de bebouwde kom en met name in de dorpslinten wordt door bewoners met enige regelmaat hinder ervaren van landbouwvoertuigen (geluid, trillingen, snelheid). Ook het rijgedrag met grote en zware voertuigen leidt tot klachten in verband met een gevoel van onveiligheid. Door de structuur van het wegennet binnen de gemeente en de situering van agrarische bedrijven is landbouwverkeer ter plaatse soms onvermijdelijk. De bestuurders van landbouwvoertuigen dienen met aangepaste snelheid te rijden en zich bewust te zijn van hun grootte en hun plaats binnen het verkeer. De gemeente heeft regelmatig overleg met de sector. Bij structurele hinder zal de gemeente, samen met vertegenwoordigers van de land- en tuinbouwsector, werken aan een pakket van maatregelen om de overlast te voorkomen en gewenst rijgedrag af te dwingen. In geval van regelmatig terugkerende hinder door specifieke bedrijven zal overleg plaatsvinden met de betreffende ondernemer. Daarnaast zal gemeente bijdragen aan voorlichting en educatie ten aanzien van de gevaren van landbouwverkeer (zie hoofdstuk 9).

Bij de realisatie van nieuwe erftoegangswegen binnen de bebouwde kom wordt voorkomen dat landbouwverkeer hierop wordt afgewikkeld.

## 7.2 Vrachtverkeer

Gemeente Koggenland heeft geen specifiek beleid ten aanzien van zwaar vrachtverkeer. Het vrachtverkeer wordt bij voorkeur zoveel als mogelijk geleid over de gebiedsontsluitingswegen. Ook vrachtverkeer moet in voorkomende situaties gebruik maken van de dorpslinten, wat leidt tot ervaren hinder ter plaatse. Bestemmingsverkeer zal ook van de erftoegangswegen (verblijfsgebieden) gebruik moeten maken. Specifiek onveilige situaties worden door de gemeente onderzocht.

Het beleid ten aanzien van het parkeren en laden en lossen door grote voertuigen is in het volgende hoofdstuk uitgewerkt (zie hoofdstuk 8).

## 7.3 Gevaarlijke stoffen

Op dit moment geldt voor het provinciale wegennet het ‘Besluit aanwijzing provinciaal wegennet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (routeringsbesluit), dat dateert van 15 juni 1998. Op basis van dat besluit zijn alle wegen in beheer bij provincie aangewezen als provinciaal wegennet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Gevaarlijk transport door de bebouwde kom is in principe niet toegestaan. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de gemeentelijke wegen geldt dan ook dat de transporteur de bebouwde kom zo veel mogelijk moet mijden en de kortste route moet nemen. Voor gevaarlijk transport door de bebouwde kom moet door de gemeente ontheffing worden verleend.

## 7.4 Hulpdiensten

Het wegennet moet afgestemd zijn op het gebruik door hulpdiensten. De hoofdcalamiteiten routes vallen samen met de gebiedsontsluitingswegen. Met betrekking tot de hulpverleningsdiensten geldt dat brandweer, ambulance en politie zo snel mogelijk op de plaats des onheils moeten kunnen komen.

- Voor de brandweer wordt de zogenoemde ‘brandweerzorgnorm’ gehanteerd. Dit betekent dat de brandweer binnen 6 tot 10 minuten (afhankelijk van de gebruiksfunctie) na het binnenkomen van een brandmelding aanwezig is.
- Voor de ambulance geldt een wettelijke aanrijtijd van maximaal 15 minuten.
- Voor de politie geldt geen norm of wettelijk voorschrift.

Voor hulpdiensten zijn er op buurtniveau minimaal twee ontsluitingen. Eén daarvan loopt via normale wegen (inclusief erven), de tweede mag via voet-/fietspaden lopen, mits die daarvoor specifiek geschikt zijn gemaakt.

Bij de ontwikkeling van nieuwbouwwijken worden de hulpdiensten betrokken bij de planvorming. Ook bij aanpassing van een verkeerssituatie worden de hulpdiensten geraadpleegd.

## 7.5 Projecten en maatregelen

Ten aanzien van specifieke verkeersdeelnemers benoemt gemeente de volgende prioriteiten:

- Regelmatig contact met LTO over hinder door landbouwverkeer en noodzakelijke maatregelen om die hinder te beperken. Bij structurele hinder door specifieke bedrijven treedt gemeente direct in overleg met de betreffende ondernemer.
- Bij nieuwbouwontwikkelingen of aanpassingen in de infrastructuur treedt de gemeente in overleg met de hulpdiensten.

# 8 Parkeren

*Parkeren in Koggenland is en blijft gratis.*

*Daar waar tekorten aan parkeervoorzieningen ontstaan wordt gekeken naar maatregelen om de parkeertekorten op te heffen. Voorafgaand aan reconstructie / rioleringswerken wordt een parkeerdrukmeting uitgevoerd.*

*De parkeerproblematiek bij scholen maakt onderdeel uit van het project 'schoolomgevingen'.*

*De gemeente onderzoekt de omgeving winkelgebied Obdam om mogelijkheden voor het oplossen van de parkeerproblematiek te verkennen.*
*Ook treedt de gemeente in overleg met de bedrijfs/winkeliersvereniging om oplossingen te verkennen voor de verkeersproblemen (waaronder laden en lossen) in de omgeving van de Vijverhof.*

*Parkeren van grote voertuigen voor langere tijd vindt plaats buiten de directe woonomgeving. Bij voorkeur op bedrijven- of industrieterreinen op daarvoor speciaal aangelegde parkeervakken.*

*De gemeente is terughoudend in het realiseren van individuele en algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Iedere aanvraag wordt afzonderlijk beoordeeld.*

*Bij nieuwbouwontwikkelingen worden de parkeernormen uit CROW publicatie 137 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' als uitgangspunt gehanteerd.*

## 8.1 Parkeren in bestaande situatie

Koggenland kent vanwege de landelijke ligging en de beperkte OV-voorzieningen een relatief hoog autogebruik. Voor langere afstanden zijn bewoners snel aangewezen op de auto. De gemeente hanteert dan ook een vraagvolgend beleid als het gaat om parkeren van fietsen en auto's in woonwijken en centrumgebieden. Parkeren in Koggenland is gratis.

### *8.1.1 Parkeren in woonwijken*

Hoewel de gemeente Koggenland op het gebied van parkeeroverlast beter scoort dan de rest van Noord-Holland Noord[10], is de laatste jaren de druk op parkeervoorzieningen toegenomen. In de oude wijken is er soms een gebrek aan parkeerplaatsen doordat in het verleden uit is gegaan van lagere parkeernormen, passend bij het autobezit destijds. Daarnaast komt het voor dat er parkeergelegenheid is op eigen terrein (waarmee ook gerekend is om het benodigd aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte te bepalen) en de bewoners vervolgens niet parkeren op eigen terrein. Parkeerdruk leidt tot foutparkeren in de wijken en in de linten en soms ook tot verkeersonveilige situaties. Per wijk of gebied wordt bij reconstructie / rioleringswerken een parkeerdrukmeting uitgevoerd.

[10] Bron: Lokaal Integraal Veiligheidsplan Koggenland (2011).

Bij de uitwerking wordt getracht parkeerknelpunten en/of -tekorten op te lossen als onderdeel van een integrale oplossing voor de openbare ruimte. Dit betekent niet dat knelpunten altijd of volledig opgelost kunnen worden.

### *8.1.2 Parkeren bij voorzieningen in centrumgebieden*

Parkeren in de centrumgebieden is gratis. Om de hoge parkeerdruk in sommige perioden te beperken zijn in Obdam (winkelgebied) en Avenhorn (Vijverhof) blauwe zones ingesteld. Blauwe zones worden als prima maatregel gezien om de parkeerdruk te verminderen. In de blauwe zones mag de auto maximaal 2 uur geparkeerd worden. In Obdam leidt dit tot problemen voor omwonenden die hun auto niet kwijt kunnen. Tot op heden is hier nog geen goede oplossing voor gevonden. De gemeente doet een onderzoek naar mogelijke maatregelen om de optredende problematiek aan te pakken.

### *8.1.3 Parkeren in schoolzones*

In het hoofdstuk verkeersveiligheid is het parkeergedrag en de manoeuvrerende auto's in de schoolomgeving benoemd als onveilig. Het gaat hierbij om het gedrag van wegbrengers of ophalers, maar ook om beschikbare ruimte om de auto op een veilige manier neer te zetten. De grootste winst is te halen in de verbetering van het gedrag, de alertheid op de andere verkeersdeelnemers, en de keuze om de kinderen met de auto dan wel met de fiets of lopend weg te brengen. Daarnaast zal in het project schoolomgevingen (zie hoofdstuk 3) aandacht zijn voor mogelijke verbetering van de infrastructuur en het eventueel inrichten van Kiss+Ride plaatsen in de directe schoolomgeving.

De gemeente streeft er naar dat bij scholen, kinderopvangvoorzieningen en vergelijkbare voorzieningen parkeervoorzieningen voor langparkeren (personeel), kortparkeren (halen/brengen) en Kiss + Ride goed gesitueerd zijn ten opzichte van de ingang. Langparkeren ligt het verst weg, Kiss + Ride het dichtst bij de ingang. Parkeren voor fiets en auto zijn bij deze voorzieningen zo veel mogelijk gescheiden.

### *8.1.4 Parkeren grote voertuigen*

Er wordt onderscheid gemaakt in lang parkeren en kort parkeren (laden en lossen). Door structuur aan te brengen in het parkeren van grote voertuigen en door het faciliteren van voldoende en sociaal veilige parkeergelegenheid op een logische locatie kunnen problemen worden voorkomen of verminderd. De aanwezigheid van grote voertuigen in woon- en verblijfsgebieden geeft overlast voor omwonenden en heeft een negatief effect op de beleving van de kwaliteit van de openbare ruimte. Uitgangspunt is dat voor chauffeurs duidelijk is waar, wanneer en hoe lang geparkeerd mag worden.

Binnen de bebouwde kom geldt in de huidige situatie voor een groot deel een parkeerverbod voor vrachtverkeer. De gemeente wil dit parkeerverbod uitbreiden tot een algemeen parkeerverbod binnen de bebouwde kom met uitzondering van het parkeren van vrachtverkeer in specifiek daarvoor aangelegde parkeervakken. Binnen de bebouwde kom waar woonbebouwing aanwezig is, wordt het langer parkeren (namelijk geen laden en lossen) van grote voertuigen niet toegestaan.

Parkeren van grote voertuigen voor langere tijd kan plaatsvinden op bedrijventerrein De Braken of op het industrieterrein Vredemaker-Oost en Vredemaker-West. Op laatstgenoemd terrein is recent een parkeerverbod op de openbare weg ingesteld; parkeren van grote voertuigen is hier alleen toegestaan in de daarvoor aangelegde parkeervakken (aanwijzings- en verkeersbesluit parkeerverbod grote voertuigen bedrijventerrein Vredemaker-Oost en Vredemaker-West). Ook op eventueel andere plekken waar het parkeren van grote voertuigen tot knelpunten leidt is het aanwijzen van speciale parkeervakken een oplossing.

Nabij de Vijverhof komt het regelmatig voor dat een vrachtwagen staat te laden en lossen op het zebrapad of op de brug. Dit levert onveilige verkeersituaties op. Op de nabijgelegen parkeerterreinen bij de Vijverhof, zowel aan de westzijde als aan de oostzijde, geldt een beperkte openstelling voor vrachtwagens (maximaal 11 meter) op maandag tot en met vrijdag van 7.00u-10.00u. Er geldt een gedeeltelijk stopverbod langs de Vijverhof (ook voor personenauto's) dat

met regelmaat wordt overtreden. De gemeente streeft ernaar in de centrumgebieden het laden en lossen plaats te laten vinden op specifiek daarvoor aan te wijzen locaties, dan wel op straat mits er geen onveilige situaties worden gecreëerd. Zodra het laden en lossen gereed is moet de vrachtwagen wegrijden, dit in verband met de verkeersveiligheid (overzicht, inhaalbewegingen).

De gemeente overweegt het instellen van venstertijden voor laden en lossen voor de centrumgebieden in Avenhorn / De Goorn en Obdam. Er kan hierbij gedacht worden aan een verbod voor laden en lossen in de ochtendperiode en/of schoolspitstijden. De gemeente wil in overleg met de bedrijfs/winkeliersvereniging de situatie ter plaatse bespreken en in gezamenlijkheid zoeken naar maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

*Figuur 16: Laden en lossen nabij de Vijverhof levert onoverzichtelijke verkeersituaties op.*

### *8.1.5 Parkeren minder validen*

**Gehandicaptenparkeerkaart**
Binnen de gemeente Koggenland is het mogelijk om een gehandicaptenparkeerkaart (GPK) aan te vragen. Inwoners (bestuurders en/of passagiers) komen in aanmerking voor een GPK als men met de gebruikelijke loophulpmiddelen in redelijkheid niet in staat is zelfstandig een afstand van meer dan 100 meter aan één stuk te voet te overbruggen (Regeling Gehandicaptenparkeerkaart). De procedure om in aanmerking te komen voor GPK is op de gemeentelijke website opgenomen.

**Gehandicaptenparkeerplaatsen**
Er bestaan twee soorten gehandicaptenparkeerplaatsen:
1. Individuele gehandicaptenparkeerplaatsen bestemd voor één bepaald voertuig ( op kenteken, bij de woning).
2. Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bestemd voor voertuigen van alle personen die in het bezit zijn van een GPK.

*Individuele gehandicaptenparkeerplaatsen*
De komende jaren wordt vanwege de vergrijzing een toename aan aanvragen verwacht. De afgelopen jaren is het autobezit per huishouden flink gestegen. Om de parkeerdruk niet teveel op te voeren wordt kritisch gekeken naar de noodzaak van het toekennen van een individuele gehandicaptenparkeerplaats, omdat dit een claim legt op de beschikbare parkeerruimte voor anderen. Mensen die in bezit zijn van een GPK kunnen een aanvraag voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats indienen. Iedere aanvraag wordt afzonderlijk beoordeeld overeenkomstig de gemeentelijke beleidsregels individuele gehandicaptenparkeerplaatsen 2011:
- aanvrager is ingeschreven in gemeentelijke basisadministratie Koggenland.
- aanvrager voldoet aan criteria zoals die gelden voor bestuurderskaart in het kader van de Regeling Gehandicaptenparkeerkaart.
- aanvrager beschikt over GPK als zijnde bestuurder en beschikt over een kentekenbewijs op naam (een aanvrager met een GPK als zijnde passagier komt niet in aanmerking voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats).

- er is binnen de loopafstand van de aanvrager door de hoge parkeerdruk in de woonomgeving van de aanvrager op verschillende tijdstippen van de dag geen parkeermogelijkheid.
- er is voor de aanvrager geen mogelijkheid om op eigen terrein, erf of parkeergarage te parkeren.
- er wordt geen parkeerplaats aangelegd indien de oorzaak van het niet kunnen parkeren niet is gelegen in de hoge parkeerdruk maar door (tijdelijke) werkzaamheden aan de weg of aan gebouwen of geplaatste obstakels in de directe woonomgeving.
- de verkeersveiligheid en bereikbaarheid mogen door de aanleg van de gehandicaptenparkeerplaats niet in het geding komen.

*Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen*
Gemeente Koggenland realiseert algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de directe nabijheid van openbare instellingen / voorzieningen, zorgvoorzieningen, artsenpraktijken, recreatievoorzieningen, winkelcentra, station, woon-zorgcomplexen voor senioren en bij woonvoorzieningen voor gehandicapten.

De ASVV geeft als richtlijn dat 2% van het totaal aantal parkeerplaatsen ingericht dient te zijn voor gehandicapten (dit komt overeen met de NEN 1814 ‘Toegankelijkheid van gebouwen en buitenruimten’). Bij openbare instellingen / voorzieningen, zoals een bibliotheek of gemeentehuis dient minimaal 5% van de parkeerplaatsen een algemene gehandicaptenparkeerplaats te zijn. Dit betreft richtlijnen die afhankelijk van de situatie afwijkend kunnen worden toegepast.

De algemene parkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw of de voorziening liggen, op een afstand minder dan 100 meter (namelijk de norm voor het verkrijgen van een GPK). De ASVV en de NEN 1814 adviseert tenminste één gehandicaptenparkeerplaats op minder dan 50 meter afstand. Eventueel parkeerbeleid (bijvoorbeeld blauwe zone) is ook van toepassing op de gehandicaptenparkeerplaats.

Bij aanvragen of klachten maakt de gemeente binnen de hiervoor gestelde richtlijnen een afweging of er aanleiding is extra algemene gehandicaptenparkeerplaatsen te realiseren. De gemeente kan gemotiveerd afwijken van de gestelde richtlijnen. De aanwijzing van een algemene gehandicaptenparkeerplaats mag ter plekke niet leiden tot een onveilige verkeerssituatie of een belemmering van de doorstroming van het overige verkeer.

## 8.2 Parkeren bij nieuwe ontwikkelingen

De gemeente Koggenland hanteert CROW publicatie 317 ‘Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie’ als richtlijn bij het vaststellen van parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen.

De kencijfers betreffen richtlijnen en worden als zodanig ook door de gemeente gebruikt. Dat betekent dat de gemeente afhankelijk van de specifieke ontwikkelingen in samenspraak met betrokkenen tot vaststelling van een parkeernorm komt (maatwerk). In bijlage 5 zijn voor mogelijk relevante functies en voorzieningen de kencijfers aangegeven. In genoemde CROW publicatie zijn ook kencijfers beschikbaar voor andere functies en voorzieningen. Bij een integrale ontwikkeling is het gewenst om de mogelijkheid van dubbelgebruik van parkeerplaatsen te onderzoeken door het opstellen van een parkeerbalans. Hiermee kan het aantal parkeerplaatsen beperkt worden.

## 8.3 Inrichting van parkeergelegenheid in de openbare ruimte

De aanleg van parkeerplaatsen (voor personenauto’s, grotere voertuigen en gehandicaptenparkeren) geschiedt overeenkomstig de geldende richtlijnen van het CROW en met inachtneming van de landelijk geldende normen. In het ASVV zijn de ontwerpnormen voor parkeervakken opgenomen.

Haaks parkeren wordt bij voorkeur alleen toegepast op erftoegangswegen (verblijfsgebieden). De benodigde minimale ruimte bedraagt:
- parkeervak minimaal 5,5 m bij 2,5 m.
- rijweg minimaal 5,0 m breed.

Langsparkeren kan plaatsvinden op erftoegangswegen (verblijfsgebieden) en gebiedsontsluitingswegen B. De ruimte voor openbaar langs parkeren:

- parkeervak minimaal 5,5 m bij 2,0 m.
- rijweg minimaal 4,0 m breed.

Langsparkeervakken worden op straatniveau gerealiseerd. Bij lange rechtstanden op erftoegangswegen (verblijfsgebieden) wordt langsparkeren afwisselend aan de rechter- en linkerzijde van de weg gerealiseerd.

Bij toepassing van de parkeerkencijfers wordt minimaal het aandeel 'bezoekersparkeren' in de openbare ruimte gerealiseerd. Om loopafstanden te beperken, wordt aanbevolen parkeergelegenheid zo veel mogelijk te spreiden.

## 8.4 Handhaving op foutparkeren

Op diverse plaatsen binnen de gemeente is met enige regelmaat sprake van parkeeroverlast of foutparkeren. Dit komt onder andere voor in de centrumgebieden, maar ook in de woonwijken en dorpslinten. De BOA heeft de bevoegdheid om op foutparkeren te handhaven.

De gemeente zet in op uitbreiding van de handhaving op ongewenst verkeers- en parkeergedrag (zie hoofdstuk 9).

## 8.5 Projecten en maatregelen

Ten aanzien van parkeren benoemt de gemeente de volgende prioriteiten:

- Bij herinrichting van wegen aandacht geven aan de inpassingen van parkeervoorzieningen. Voorafgaand aan de herinrichting wordt een parkeerdrukmeting uitgevoerd.
- In het project schoolomgevingen aandacht voor verbetering van het parkeergedrag van ouders en verzorgers en inrichting van mogelijke Kiss+Ride voorzieningen.
- Binnen de omgeving van winkelgebied Obdam onderzoekt de gemeente de mogelijkheden om de parkeersituatie te verbeteren.
- Overleg met bedrijfs/winkeliersvereniging Vijverhof om in gezamenlijkheid maatregelen te ontwikkelen die de onveilige verkeersituatie en specifiek het laden en lossen bij de Vijverhof verbeteren.
- De gemeente is terughoudend met het afgeven van individuele gehandicaptenparkeerplaatsen, omdat dit een claim legt op de beschikbare parkeerruimte voor anderen.
- Momenteel zijn er geen klachten over het parkeren voor gehandicapten. Om die reden is er voor de gemeente geen noodzaak om extra algemene gehandicaptenparkeerplaatsen te realiseren.

# 9 Educatie, voorlichting en handhaving

*De afgelopen jaren is er een grote focus geweest op de inrichting van wegen conform Duurzaam Veilig. Onderzoek toont aan dat gedrag van verkeersdeelnemers veelal een bepalende factor is bij de oorzaak van een verkeersongeval. Aandacht voor verkeersgedrag is nodig.*

*De gemeente sluit aan bij de landelijke campagnekalender en intensiveert de samenwerking met VVN om gezamenlijk activiteiten te ondernemen.*

*Tot op heden treedt de gemeente vooral volgend op in de acties van andere partijen. De gemeente zal ook aanvullende acties oppakken die bijdragen aan bewustwording, het bevorderen van het fietsgebruik en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Koggennieuws is een belangrijk middel om hierbij in te zetten. Specifiek richt de gemeente zich op de scholen en de schoolomgevingen.*

*Ook in de handhaving wil de gemeente op een aantal punten actiever optreden.*

## 9.1 Educatie en voorlichting

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (vroeger Verkeer en Waterstaat) komt jaarlijks met een landelijke campagnekalender. De gemeente heeft de ambitie om met Veilig Verkeer Nederland (VVN) jaarlijks een aantal activiteiten uit te voeren op het gebied van permanente verkeerseducatie. Dit kunnen activiteiten zijn gericht op (basis)scholen, zoals fietskeuringen, fietsexamen, verkeersmarkten of activiteiten voor andere doelgroepen zoals rijvaardigheidsritten 50+, scootmobielcursus. In het verleden heeft de gemeente ondersteuning bij het VVN aangevraagd die in een aantal situaties niet is gehonoreerd. De gemeente zoekt naar een intensievere afstemming met VVN, waarbij de inzet is om meer gerichte activiteiten in te zetten die aansluiten bij de optredende problematiek binnen de gemeente, bijvoorbeeld fietsgedrag, bromfiets, sluipverkeer, alcoholgebruik.

De gemeente zal via het Koggennieuws regelmatig het beleidsthema verkeer (verkeersveiligheid, handhaving en educatie) onder de aandacht brengen. Op deze wijze wil de gemeente haar inwoners bewuster maken van verkeersgedrag en de rol die zij zelf daarin hebben.

**Schoolomgevingen**

Tijdens de bijeenkomst met de klankbordgroep geven meerdere basisscholen aan dat er vanuit VVN minder subsidie beschikbaar is om de scholen te ondersteunen in de verkeerseducatie en ook dat de ondersteuning vanuit VVN niet altijd passend is bij de specifieke vraag. Vanuit de scholen is er de wens dat de gemeente hen ondersteunt in het uitvoeren van verkeersveiligheidprojecten. De gemeente zet zich in het algemeen in voor verkeerseducatie op scholen, en specifiek voor het afnemen van een fietsexamen op iedere basisschool binnen de gemeente. De gemeente zet zich daarnaast actief in op het ‘project schoolomgevingen’ waar in samenwerking met de scholen een programma wordt opgesteld, waarin ingezet wordt op infrastructuur, gedrag (bewustwording), voorlichting en educatie.

Veel (middelbare) scholieren gaan op de fiets naar school. Bewustwording kan vergroot worden door het aanbrengen van posters (bushalten e.d.), spandoeken (wij-gaan-weer-naar-school) en het plaatsen van stukjes in de lokale krant (bijvoorbeeld bekendheid geven aan specifieke maatregelen voor de fiets).

**30 km/uur zones**
Uit een algemene evaluatiestudie blijkt dat bewoners vaak onvoldoende op de hoogte zijn van de algemene geldende verkeersregels in een 30 km/uur zone (Steenaert et al., 2004). Dit heeft dan vooral betrekking op maximum snelheid, de voorrangsregels bij uitritconstructies en parkeren in de buurt van een plateau. Ook vanuit het forum en de klankbordgroep komen signalen naar voren waaruit blijkt dat binnen Koggenland de situaties niet altijd duidelijk zijn voor de weggebruiker. Middels voorlichting (Koggennieuws) worden bewoners over de verkeersregels geïnformeerd. Het streven is om bij bewoners begrip te kweken bij het waarom van een 30 km/uur gebied. In geval van de begrijpelijkheid van de situatie, is er ook meer begrip om de gewenste snelheid te rijden.

**Snelheidsattentie**
De gemeente beschikt momenteel over een 2-tal snelheidsdisplays die op wisselende locaties binnen de gemeente worden ingezet. De ervaring leert dat deze displays tijdelijk effect sorteren in de vermindering van de rijsnelheid. De gemeente wil mogelijk nog enkele displays aanschaffen en deze wisselend binnen de gemeente inzetten.

## 9.2 Handhaving

De gemeente voert regelmatig overleg met de politie. Ongewenst en gevaarlijk gedrag kan door handhaving op een daadkrachtige wijze worden aangepakt. Met de Politie wordt gezien of binnen de gemeente op wisselende locaties snelheids- en alcoholcontroles uitgevoerd kunnen worden.

De gemeente heeft momenteel voor 10 uur in de week een BOA aangesteld. Handhaving door de BOA is alleen gerelateerd aan de Algemene Plaatselijke Verordening (APV), in relatie tot het GVVP komt dit vooral neer op het handhaven op foutparkeren. De gemeente zet in op mogelijke uitbreiding van de inzet van de BOA om meer te handhaven op foutparkeren.

## 9.3 Projecten en maatregelen

Ten aanzien van educatie, voorlichting en handhaving benoemt de gemeente de volgende prioriteiten:

- Samenwerking met VVN om diverse voorlichtings- en educatieactiviteiten gezamenlijk op te zetten. Reserveren van budgetten om dergelijke activiteiten uit te voeren.
- Uitvoeren van het project schoolomgevingen in samenwerking met betrokkenen (onder andere scholen, ouders / kinderen, politie, omwonenden, gemeente, VVN).
- Aanschaffen van snelheidsdisplays en opstellen van een programma om de displays op wisselende locaties binnen de gemeente in te zetten.
- Regelmatig publiceren in Koggennieuws over verkeersgerelateerde onderwerpen waardoor meer bewustwording bij inwoners ten aanzien van verkeersgedrag wordt gecreëerd.
- Inzetten op extra inzet van de BOA om handhaving op parkeeroverlast uit te breiden, waardoor intensivering van de handhaving op parkeeroverlast in woon- en winkelgebieden door BOA.

# 10 Opstap naar een uitvoeringsprogramma

## 10.1 Algemene aanpak

Inzet van het GVVP is onder meer de fysieke inrichting van wegen conform de wegcategorisering, basisinrichtingskenmerken en specifieke eisen van fietsvoorzieningen uit te voeren. Bij herinrichting van wegen is er ook aandacht voor inpassing van parkeervoorzieningen. Op meerdere locaties binnen de gemeente komen inrichting en categorisering van de weg niet overeen. De ambitie van de gemeente is om dit meer met elkaar in overeenstemming te brengen.

Dit wordt door de gemeente op twee manieren opgepakt:

- Nader onderzoek naar de optredende problematiek en uitwerken van oplossingen voor de in dit GVVP opgenomen knelpuntlocaties. De objectieve knelpuntlocaties worden door de gemeente projectmatig opgepakt. Voor de subjectief onveilige locaties wordt gezocht naar combinatie van inrichtingsmaatregelen aan het moment van onderhoud. De knelpuntlocaties komen terug in de groslijst projecten (zie bijlage 6).
- Op de niet knelpuntlocaties wordt de inrichting conform wegcategorisering uitgevoerd op het moment dat groot onderhoud, rioolreconstructie e.d. zijn voorzien (werk-met-werk maken). Op deze manier kan ook gedeeltelijke financiering van de maatregelen plaatsvinden.

## 10.2 Maatregelen gemeentelijke organisatie

Een aantal van de in dit GVVP benoemde acties en maatregelen moeten binnen de gemeentelijke organisatie verankerd zijn.

*Betrokkenheid plannen voor nieuwbouw of herinrichting*

- Bij nieuwbouwontwikkelingen 30 km/uur wegen toetsen op geluideffect bij woningbouw.
- Bij nieuwbouwontwikkelingen of aanpassingen in de infrastructuur treedt de gemeente in overleg met de hulpdiensten.
- Uitvoeren van een parkeerdrukmeting en verplicht stellen van het opstellen van een parkeerbalans voor voorgenomen ontwikkelingen.

*Inspanning*

- De gemeente zal medewerking verlenen aan de realisatie van een openbaar oplaadpunt voor elektrische auto's of een aardgasstation indien daarvoor een aanvraag wordt gedaan.
- De gemeente zet in op een OV-ontsluiting van het gemeentehuis en het centrumgebied in Avenhorn. De gemeente treedt hierover in overleg met provincie Noord-Holland.
- Het blijven stimuleren van fietsgebruik onder ambtenaren door gunstige mobiliteitsregeling.
- Regelmatig contact met LTO over hinder door landbouwverkeer en noodzakelijke maatregelen om de hinder te beperken. Bijvoorbeeld: afspraken over de tijden dat er gereden wordt door aanleverend en afnemend transport en het instrueren van loonwerkers. Bij structurele hinder door specifieke bedrijven treedt de gemeente direct in overleg met de betreffende ondernemer.
- Overleg met politie om meer snelheids- en alcoholcontroles binnen de gemeente uit te voeren. De gemeente kan via het 'driehoeksoverleg' aangeven waar prioriteit aan gegeven moet worden binnen de ruimte die er is om te handhaven.
- Parkeerproblematiek monitoren en intensivering van de handhaving op parkeeroverlast (fout parkeren, dubbel parkeren, belemmeren van in- en uitritten, afstand tot kruisingen en plateaus) in woon- en winkelgebieden door de inzet van de BOA uit te breiden. Ook bij scholen is het wenselijk de BOA gericht in te zetten.

- Intensievere samenwerking met Veilig Verkeer Nederland om gezamenlijk activiteiten te ondernemen die aansluiten bij de landelijke campagnekalender en ten behoeve van het 'project schoolomgevingen'.
- Regelmatig in Koggennieuws publiceren ten aanzien van verkeersveiligheid, handhaving en educatie om inwoners meer bewust te maken van verkeersgedrag.
- Periodieke monitoring van de verkeersveiligheid door het 3 jaarlijks uitvoeren van een verkeersveiligheidsanalyse.

*Aanschaf materiaal*

- Er wordt ingezet op het aanschaffen van extra snelheidsdisplays die volgens een op te stellen roulatieschema binnen de gemeente op diverse locaties worden ingezet.

### 10.3 Aanzet uitvoeringsprogramma

In dit GVVP wordt ingezet op het nader onderzoeken van aangegeven knelpuntlocaties. Er moet inzicht verkregen worden in de specifiek optredende problematiek en in doeltreffende oplossingsmogelijkheden. Per locatie wordt een onderzoek uitgevoerd op basis waarvan inrichtingsmaatregelen worden gepland binnen een nader uit te werken uitvoeringsprogramma. Er wordt waar mogelijk aansluiting gezocht bij het Meerjaren Onderhoudsplan Wegen van de gemeente en eventuele bijstellingen daarvan. Ook is er combinatie mogelijk met rioleringswerkzaamheden op basis van het in ontwikkeling zijnde Gemeentelijk Rioleringsplan.

In bijlage 6 is een groslijst projecten opgenomen, die als aanzet dient voor een later op te stellen uitvoeringsprogramma. De gemeente wilt het uitvoeringsprogramma jaarlijks updaten, zodat de gemeente een instrument in handen krijgt om onderzoeks- en realisatiekosten in het kader van het GVVP te begroten. Prioriteit ligt bij het uitvoeren van de veiligheidsprojecten.

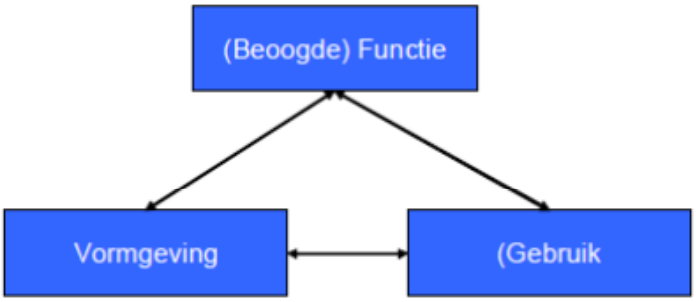
| | Prioriteit GVVP | Aanpak |
|---|---|---|
| 1 | Uitvoeren van het project schoolomgevingen | Projectmatig* |
| 2 | Verkeersongevallenconcentraties kruispunten | Projectmatig* |
| 3 | Maatregelen en projecten educatie en voorlichting | Projectmatig* |
| 4 | Verkeersongevallenconcentraties wegvakken | Deels projectmatig*<br>Deels groot onderhoud |
| 5 | Duurzaam Veilig weginrichting | Groot onderhoud |

* Voor de projectmatige aanpak is het nodig dat budgetten voor onderzoek en realisatie op de gemeentelijke begroting gereserveerd worden. De jaarlijkse update van het uitvoeringsprogramma vormt het middel op basis waarvan dit kan plaatsvinden.

Bijlage 1

# Principes van Duurzaam Veilig

**Het uitgangspunt van Duurzaam Veilig**
Duurzaam Veilig is een visie op verkeer om verkeersonveiligheid zo veel mogelijk terug te dringen. Kern van deze visie is niet alleen de verkeersonveiligheid te bestrijden, maar deze te voorkomen door een wegsysteem te ontwerpen waarin evenwicht bestaat tussen drie elementen, namelijk: functie, vorm en gebruik. Gemeente Koggenland hanteert Duurzaam Veilig als uitgangspunt binnen het te voeren beleid op het gebied van verkeer.




Een Duurzaam Veilig verkeerssysteem is zodanig ontworpen dat vermijdbare fouten worden voorkomen, terwijl de ernst van de gevolgen van onvermijdbare fouten wordt geminimaliseerd. Het beleid rond Duurzaam Veilig is opgezet vanuit vier invalshoeken waar verkeersveiligheid ingebed moet worden.

1. <u>Inpassen van verkeersveiligheid in het mobiliteitsbeleid</u>
   De omvang van het verkeer is, in combinatie met het verkeersrisico, bepalend voor het aantal ongevallen. Bij 80% van de letselongevallen is een auto, vrachtwagen of motorfiets betrokken.

2. <u>Inpassen van verkeersveiligheid in de ruimtelijke ordening</u>
   De ruimtelijke ordening bepaalt over welke afstand verplaatsingen moeten worden afgelegd en daarmee mede welke vervoerswijzen hiervoor gebruikt kunnen worden. Verder kan ruimtelijke ordening invloed hebben op de conflicten tussen de verkeerssoorten.

3. <u>Intensivering gedragsbeïnvloeding</u>
   Gedragsbeïnvloeding betekent mensen bewust te maken van de gevolgen van de keuzen die zij maken op de verkeersveiligheid.

4. <u>Aanpassen wegennet vanuit verkeersveiligheidsoogpunt</u>
   In een Duurzaam Veilig wegverkeersysteem wordt uitgegaan van drie principes:
   - het voorkomen van onbedoeld gebruik van de infrastructuur.
   - het voorkomen van ontmoetingen met hoge snelheids- en richtingsverschillen.
   - het voorkomen van onzeker gedrag van verkeersdeelnemers.

**Indeling wegenstructuur**
Uitgaande van deze veiligheidsprincipes wordt gestreefd naar een heldere indeling van de wegenstructuur met een eenduidige, herkenbare vormgeving die is afgestemd op de functie en waarin gevaarlijke conflicten zijn uitgesloten.

In principe worden 3 wegcategorieën onderscheiden met elk een eigen functie. De functies zijn:
- Stromen: Het snel en efficiënt verwerken van het doorgaande verkeer.
- Ontsluiten: Het bereikbaar maken van wijken en gebieden. Deze wegen worden gekenmerkt door een hoge mate van uitwisseling. Zij verbinden de verblijfsgebieden met de stroomwegen.
- Verblijven: Het toegankelijk maken van de erven. Op wegen met een erffunctie, ofwel in de verblijfsgebieden, staat de verblijfsfunctie centraal. Hier ontmoeten alle verkeersdeelnemers elkaar. Daardoor is het verkeersbeeld onvoorspelbaar, het kan zich snel wijzigen, er zijn potentiële conflicten tussen alle verkeerssoorten. Er moet adequaat, qua afstand en tijd, gereageerd kunnen worden. De snelheid van het verkeer moet hier laag zijn.

# Bijlage 2

# Wegcategorisering

## VERKLARING

- ERFTOEGANGSWEG
- GEBIEDSONTSLUITINGSWEG TYPE A
- GEBIEDSONTSLUITINGSWEG TYPE B
- STROOMWEG

DEFINITIEF

Opdrachtgever
GEMEENTE KOGGENLAND
Project
GVVP KOGGENLAND
Onderwerp
WEGCATEGORISERING

| Tekeningnummer | Rev. | Bestandsnaam | Formaat | Schaal | Blad | Aantal |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 201 | | 318006210.dwg | A0 | 1:15000 | | |
| Kantoor | Projectnummer | Bestelnummer | Datum van Afgave | Get. | Gec. | Acc. |
| ALKMAAR | 318006 | | 03-06-2013 | E.G. | | |

Grontmij
www.grontmij.nl
© Grontmij Nederland B.V., de rechten voorbehouden
P:\318006\Cad\318006210.dwg

Bijlage 3

# Stappenplan komgrenzen

**Stappenplan komgrenzen**

Deze bijlage vormt een samenvatting van de richtlijnen uit het stappenplan Bebouwde komgrenzen, CROW publicaite 135. Voor een uitgebreide beschrijving van dit stappenplan en de toepassing hiervan wordt naar deze publicatie verwezen.

***Stap 1: Is er sprake van een bebouwde komgrens***

***Wordt voldaan aan het afstandscriterium?***
*Houd bij het bepalen van de bebouwde kom het volgende criterium aan: de afstand van de bebouwing tot de as van de weg bedraagt maximaal drie keer de hoogte van de aangrenzende bebouwing, de genoemde afstand is niet groter dan 25 m en er is een zichtrelatie met de bebouwing.*

***Is de lengte van de kom > 400 m?***
*Houd bij het bepalen van de bebouwde kom als criterium aan dat de lengte van de bebouwde kom ten minste 400 m bedraagt.*

***Is er sprake van voldoende dichte bebouwing?***
*Houd bij het bepalen van de bebouwde kom de volgende criteria aan:*

- *bij eenzijdige bebouwing is de bebouwingsdichtheid groter of gelijk aan 50%;*
- *bij tweezijdige bebouwing is de bebouwingsdichtheid groter of gelijk aan 30%.*

***Stap 2: Bepalen van de locatie van de komgrens***

***Zijn er in het landschap plekken waar sterk verschillende karakters aan elkaar grenzen?***
*Situeer de komgrens bij voorkeur op een plaats waar in het landschap sterk verschillende karakters aan elkaar grenzen.*

***Zijn er in de toekomst duidelijk verschillende karakters aan te wijzen, bijvoorbeeld door aanleg van woonwijken, recreatiegebieden, enzovoort?***
*Houd rekening met ruimtelijke ontwikkelingen die binnen een periode van circa drie jaar worden uitgevoerd*

***Heeft de directe omgeving een karakter waarop de technische inrichting kan worden afgestemd?***
*Onderzoek in hoeverre bestaande of nieuwe wegkenmerken de locatie en het ontwerp van de komgrens kunnen ondersteunen.*

***Kunnen er in de omgeving elementen worden toegevoegd die de komgrens versterken?***
*Onderzoek in hoeverre omgevingskenmerken (groen, kunst, etc) het ontwerp van de komgrens kunnen ondersteunen.*

***Is de komgrens voldoende zichtbaar?***
*Zorg ervoor dat de komgrens ten minste zichtbaar is op een afstand waarover een weggebruiker veilig het gewenste snelheidsniveau kan bereiken.*

***Zijn er niet - bebouwdekomwegvakken > 350 m?***
*Als een (vooralsnog) binnen de bebouwde kom gelegen wegvak niet voldoet aan een of meer van de gestelde eisen èn dit wegvak is langer dan 350 m, situeer dit wegvak dan buiten de bebouwde kom.*

***Bepaal het juiste type komgrens***

| Overgang | Gebiedsontsluitingsweg *bi-beko* | Erftoegangsweg *bibeko* |
|---|---|---|
| Gebiedsontsluitingsweg *bubeko* | komgrenstype 1<br>80 <-> 50 km/h | komgrenstype 2<br>80 <-> 30 km/h |
| Erftoegangsweg *bubeko* | komgrenstype 3<br>60 <-> 50 km/h | komgrenstype 4<br>60 <-> 30 km/h |

***Voldoen vormgeving en inrichting aan de wettelijke bepalingen?***
*De belangrijkste wettelijke bepalingen zijn vastgelegd in de Wegenverkeerswet 1994 (WVW), het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) en het Besluit administratieve Bepalingen inzake het wegverkeer (BABW). Zorg dat een komgrens qua vormgeving en inrichting (bebording) altijd voldoet aan de hiervoor geldende wettelijke eisen. Pas ter plaatse van de komgrens bij voorkeur de plaatsing en maatvoering van de bebording toe die geldt voor de situatie buiten de bebouwde kom.*

***Is het ontwerp overzichtelijk en veilig berijdbaar voor alle verkeersdeelnemers?***
*Bedenk dat de belangrijkste verkeerstechnische eisen aan de vormgeving van komgrenzen betrekking hebben op drempels, bochtverbreding en de sleeplijn van het vracht- en landbouwverkeer. Besteed daarnaast bijzondere aandacht aan de (overgangs)situatie voor (brom)fietsers en voetgangers.*

***Zijn de materialen gestandaardiseerd?***
*Streef naar standaardisatie van de te gebruiken materialen, in elk geval binnen een gemeente, maar mogelijk in regionaal verband.*

***Hoe is de situering van de komgrens in relatie tot de Wet geluidhinder?***
Het aanbrengen of wijzigen van een komgrens nabij woonbebouwing (één woning is reeds voldoende) betekent een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Voer bij het aanbrengen of wijzigen van een komgrens nabij woonbebouwing altijd een geluidberekening uit

***Is er een compleet inrichtingsplan?***
Door een zorgvuldige en toepasselijke selectie te maken van de hierna genoemde onderdelen en maatregelen, kan het ontwerp van de komgrens worden ondersteund:

- de gewenste snelheidverlagende maatregelen.
- de twee kanten van de komgrens.
  een komgrens heeft een ‘afremkant’ voor het verkeer dat de bebouwde kom inrijdt en een ‘snelheidsopvoerkant’ voor het verkeer dat de kom verlaat; dit verschil kan in de vormgeving tot uitdrukking worden gebracht door bijvoorbeeld een horizontale uitbuiging aan de afremkant en een stroomlijning aan de opvoerkant.
- de aanvang/beëindiging van fietsvoorzieningen.
- overgangssituaties waarbij bromfietsers op de rijbaan gaan rijden/de rijbaan verlaten.
- de aanvang/beëindiging van voetpaden.
- wijziging van de verhardingsbreedte.
- wijziging van de verhardingskleur en/of het verhardingsmateriaal.
- bestaande of nieuwe parkeervoorzieningen.
- aanbrengen en/of onderbreken van markeringen.
- een bebordingsplan.
- een beplantingsplan.
- een verlichtingsplan.
- akoestisch onderzoek.

Bijlage 4

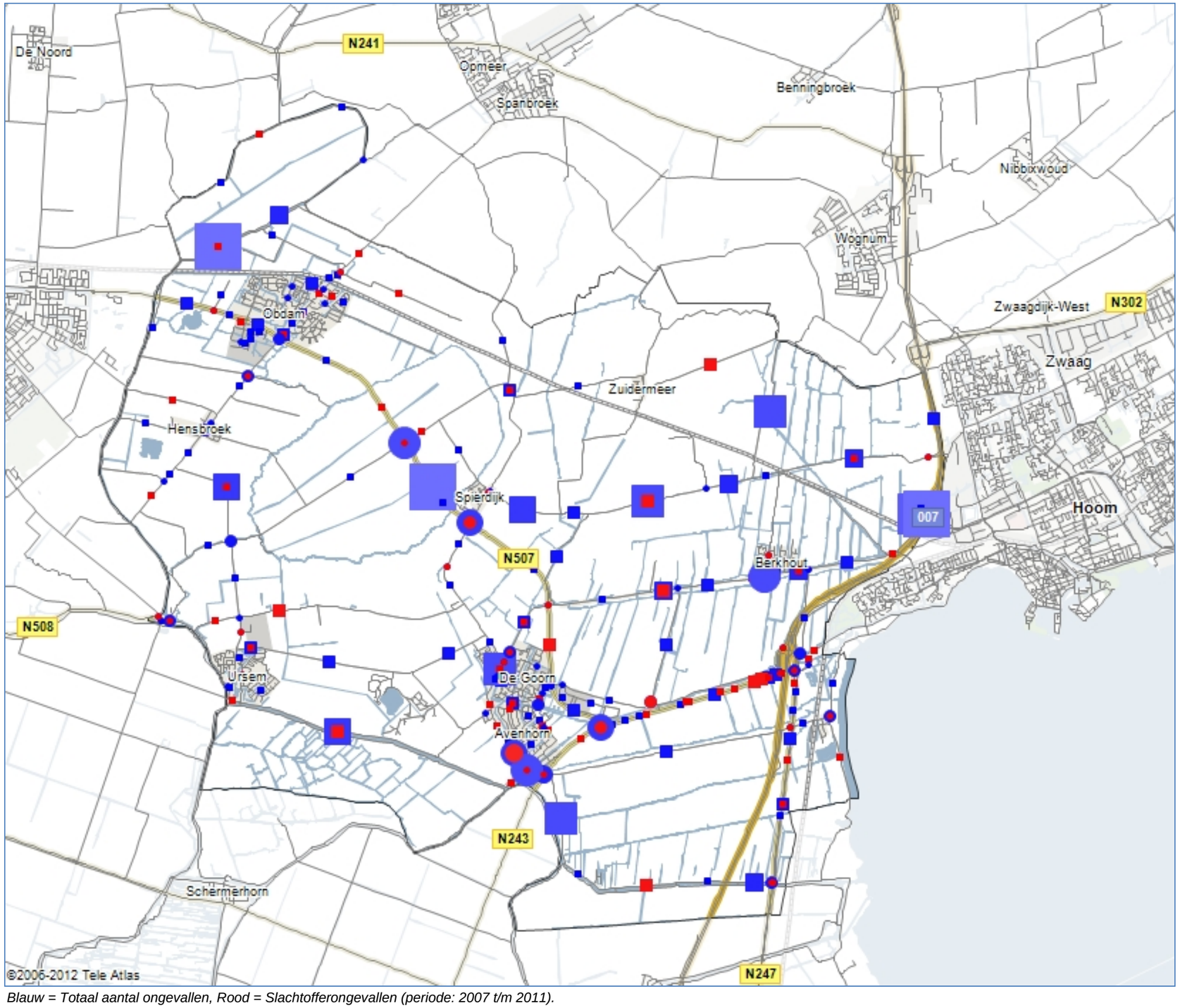
# Ongevallenkaart

**Ongevallenkaart**

In deze bijlage is de ongevallenkaart uit de verkeersveiligheidsanalyse (Grontmij, 2012) opgenomen. Het betreft de geregistreerde ongevallen in de periode 2007 t/m 2011.

Blauw = Totaal aantal ongevallen, Rood = Slachtofferongevallen.
De wegvakken zijn aangeven met een vierkant en de kruisingen met een cirkel. De omvang presenteert het aantal ongevallen.

**Ongevallenkaart Koggenland**




*Blauw = Totaal aantal ongevallen, Rood = Slachtofferongevallen (periode: 2007 t/m 2011).*
*De vierkanten (wegvakken) en cirkels (kruisingen) verschillen in omvang: waarbij geldt dat hoe groter het vierkant of de cirkel, hoe meer ongevallen er gebeurd zijn.*

Bijlage 5

# Parkeernormering

**Parkeernormering**

De gemeente Koggenland hanteert CROW publicatie 317 ‘Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie’ als richtlijn bij het vaststellen van parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen. De kencijfers betreffen richtlijnen en worden als zodanig ook door de gemeente gebruikt. Dat betekent dat de gemeente afhankelijk van de specifieke ontwikkelingen in samenspraak met betrokkenen tot vaststelling van een parkeernorm komt (maatwerk).

Autoparkeren

In onderstaande tabel zijn voor mogelijk relevante functies en voorzieningen de kencijfers aangegeven. In CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' zijn voor meer onderscheiden functies en voorzieningen beschikbaar. Binnen de indeling van het CROW geldt gemeente Koggenland als 'niet stedelijk'. Bij een integrale ontwikkeling is het gewenst om de mogelijkheid van dubbelgebruik van parkeerplaatsen te onderzoeken; hiermee kan het aantal parkeerplaatsen beperkt worden.

| | centrum | | schil centrum | | rest bebouwde kom | | buitengebied | | aandeel bezoekers |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | min. | max. | min. | max. | min. | max. | min. | max. | |
| **Wonen (per woning)** | | | | | | | | | |
| Koop, vrijstaand | 1,4 | 2,2 | 1,7 | 2,5 | 1,9 | 2,7 | 2,0 | 2,8 | 0,3 pp per woning |
| Koop, 2-onder-1 kap | 1,3 | 2,1 | 1,6 | 2,4 | 1,8 | 2,6 | 1,8 | 2,6 | |
| Koop, tussen/hoek | 1,1 | 1,9 | 1,4 | 2,2 | 1,6 | 2,4 | 1,6 | 2,4 | |
| Koop, etage, duur | 1,2 | 2,0 | 1,5 | 2,3 | 1,7 | 2,5 | 1,7 | 2,5 | |
| Koop, etage, midden | 1,0 | 1,8 | 1,3 | 2,1 | 1,5 | 2,3 | 1,5 | 2,3 | |
| Koop, etage, goedkoop | 0,9 | 1,7 | 1,0 | 1,8 | 1,2 | 2,0 | 1,2 | 2,0 | |
| Huurhuis, vrije sector | 1,1 | 1,9 | 1,4 | 2,2 | 1,6 | 2,4 | 1,6 | 2,4 | |
| Huurhuis, sociale huur | 0,9 | 1,7 | 1,0 | 1,8 | 1,2 | 2,0 | 1,2 | 2,0 | |
| Huur, etage, duur | 1,0 | 1,8 | 1,3 | 2,1 | 1,5 | 2,3 | 1,5 | 2,3 | |
| Huur, etage, midden/goedkoop | 0,7 | 1,5 | 0,8 | 1,6 | 1,0 | 1,8 | 1,0 | 1,8 | |
| Aanleunwoning / serviceflat | 0,8 | 1,3 | 0,9 | 1,3 | 1,0 | 1,4 | 1,0 | 1,4 | |
| **Werken (per 100 m2 bvo)** | | | | | | | | | |
| Kantoor (zonder baliefunctie) | 1,6 | 2,1 | 2,1 | 2,6 | 2,3 | 2,8 | 2,3 | 2,8 | 5% |
| Commerciële dienstverlening | 2,2 | 2,7 | 2,7 | 3,2 | 3,3 | 3,8 | 3,3 | 3,8 | 20% |
| Bedrijf arbeidsintensief (bezoekersextensief) | 1,3 | 1,8 | 1,7 | 2,2 | 2,1 | 2,6 | 2,1 | 2,6 | 5% |
| Bedrijf arbeidsextensief (bezoekersextensief) | 0,4 | 0,9 | 0,6 | 1,1 | 0,8 | 1,3 | 0,8 | 1,3 | 5% |
| Bedrijfsverzamelgebouw | 1,1 | 1,6 | 1,5 | 2,0 | 1,7 | 2,2 | 1,7 | 2,2 | |
| **Winkelen en boodschappen (per 100 m2 bvo)** | | | | | | | | | |
| Buurtsupermarkt | 1,4 | 3,4 | 2,3 | 4,3 | 3,3 | 5,3 | nvt | nvt | 89% |
| Fullservice supermarkt (laag / middellang prijsniveau) | 2,7 | 4,7 | 4,6 | 6,6 | 5,5 | 7,5 | nvt | nvt | 93% |
| Grote supermarkt | 5,8 | 7,8 | 6,9 | 8,9 | 7,8 | 9,8 | nvt | nvt | 84% |
| Buurt- en dorpscentrum | nvt | nvt | 2,4 | 4,4 | 3,1 | 5,1 | nvt | nvt | 72% |
| Wijkcentrum | nvt | nvt | 3,1 | 5,1 | 4,0 | 6,0 | nvt | nvt | 76% |
| **Sport, cultuur en ontspanning (per 100 m2 bvo)** | | | | | | | | | |
| Bibliotheek | 0,2 | 0,7 | 0,5 | 1,0 | 0,9 | 1,4 | 1,1 | 1,6 | 97% |
| Fitnessstudio/sportschool | 0,9 | 1,9 | 2,9 | 3,9 | 4,3 | 5,3 | 6,0 | 7,0 | 87% |
| Sporthal | 1,3 | 1,8 | 1,9 | 2,4 | 2,6 | 3,1 | 3,2 | 3,7 | 96% |
| Sportzaal | 0,9 | 1,4 | 1,7 | 2,2 | 2,6 | 3,1 | 3,3 | 3,8 | 94% |
| Tennishal | 0,2 | 0,4 | 0,3 | 0,5 | 0,4 | 0,6 | 0,4 | 0,6 | 87% |
| Zwembad overdekt[1] | nvt | nvt | 9,7 | 11,7 | 10,5 | 12,5 | 12,3 | 14,3 | 97% |
| Sportveld[2] | 13,0 | 27,0 | 13,0 | 27,0 | 13,0 | 27,0 | 13.0 | 27,0 | 95% |
| **Horeca en (verblijfs)recreatie (per 100 m2 bvo)** | | | | | | | | | |
| Café/bar/cafetaria | 5,0 | 7,0 | 5,0 | 7,0 | 6,0 | 8,0 | nvt | nvt | 90% |
| Restaurant | 10,0 | 12,0 | 10,0 | 12,0 | 14,0 | 16,0 | nvt | nvt | 80% |
| **Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen (per behandelkamer)** | | | | | | | | | |
| Huisartsenpraktijk | 2,0 | 2,5 | 2,5 | 3,0 | 3,0 | 3,5 | 3,0 | 3,5 | 57% |
| Apotheek[3] | 2,2 | 2,7 | 2,6 | 3,1 | 3,1 | 3,6 | nvt | nvt | 45% |
| Fysiotherapiepraktijk | 1,1 | 1,6 | 1,4 | 1,9 | 1,7 | 2,2 | 1,7 | 2,2 | 57% |
| Tandartsenpraktijk | 1,5 | 2,0 | 1,9 | 2,4 | 2,3 | 2,8 | 2,4 | 2,9 | 47% |
| Gezondheidscentrum | 1,5 | 2,0 | 1,8 | 2,3 | 2,2 | 2,7 | 2,2 | 2,7 | 55% |

| **Onderwijs (per 100 m2 bvo)** | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Kinderdagverblijf (crèche) | 0,9 | 1,1 | 1,1 | 1,3 | 1,3 | 1,5 | 1,4 | 1,6 | 0% |
| Basisonderwijs[4] | 0,5 | 1,0 | 0,5 | 1,0 | 0,5 | 1,0 | 0,5 | 1,0 | |
| Middelbare school | 2,7 | 4,7 | 3,6 | 5,6 | 3,9 | 5,9 | 3,9 | 5,9 | 11% |

[1] per 100 m2 bassin

[2] per hectare netto terrein

[3] per apotheek

[4] per leslokaal

Fietsparkeren

In onderstaande tabel zijn voor mogelijk relevante functies en voorzieningen de kencijfers voor fietsparkeren aangegeven. In CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' zijn voor meer onderscheiden functies en voorzieningen beschikbaar.

| | centrum | schil centrum | rest bebouwde kom | buitengebied | |
|---|---|---|---|---|---|
| Kantoren | | | | | |
| Kantoren (per 100 m2 bvo) | 1 - 2,9 | 0,7 - 2 | 0,7 - 2 | 0,4 - 1,2 | op NS-station 0,5 - 1,5 |
| Scholen | | | | | |
| Basisschool - leerlingen < 250 leerlingen (per 10 leerlingen) | 3 - 5 | | | | |
| Basisschool - leerlingen 250 tot 500 leerlingen (per 10 leerlingen) | 3,5 - 5,8 | | | | |
| Basisschool - medewerkers (per 10 leerlingen) | 0,2 - 0,7 | | | | |
| Middelbare school - leerlingen (per 100 m2 bvo) | 10 - 16 | | | | |
| Middelbare school - medewerkers (per 100 m2 bvo) | 0,4 - 1,1 | 0,3 - 0,9 | 0,2 - 0,7 | | |
| Winkelen en boodschappen | | | | | |
| Winkelcentrum (per 100 m2 bvo) | 1,5 - 4 | | | | |
| Supermarkt (per 100 m2 bvo) | 1,6 - 4,3 | | | | |
| Bouwmarkt (per 100 m2 bvo) | 0,1 - 0,4 | | | | |
| Horeca | | | | | |
| Restaurant (per 100 m2 bvo) | 10 - 28 | | | 8 - 23 | |
| Restaurant - luxe (per 100 m2 bvo) | 2 - 7 | | | | |
| Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen | | | | | |
| Gezondheidscentrum - bezoekers (per 100 m2 bvo) | 1 - 2 | | | | |
| Gezondheidscentrum - medewerkers (per 100 m2 bvo) | 0,3 - 0,7 | | | | |
| Apotheek - bezoekers (per locatie) | 4 - 10 | | | | |
| Sport, cultuur en ontspanning | | | | | |
| Bibliotheek (per 100 m2 bvo) | 2 - 5 | | | | |
| Fitness (per 100 m2 bvo) | 3 - 8 | 2 - 5,8 | 1,1 - 3,1 | | |
| Sporthal (per 100 m2 bvo) | 1,4 - 3,9 | | | | |
| Sportveld (per ha netto terrein) | 33 - 95 | | | | |
| Sportzaal (per 100 m2 bvo) | 2,2 - 6,2 | | | | |
| Zwembad - overdekt (per 100 m2 bassin) | 11 - 32 | | | | |

Bijlage 6

# Groslijst projecten

Hierna zijn de projecten zoals in het GVVP benoemd per beleidsthema weergegeven. De projectenlijst vormt de basis voor een op te stellen uitvoeringsprogramma door de gemeente. Hiermee kan de gemeente onderzoeks- en realisatiekosten voor de uitvoering van maatregelen en projecten in het kader van het GVVP plannen.

| | verkeersstromen | | | | | | integrale beleidsthema's | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | autoverkeer | fietsverkeer | voetganger | openbaar vervoer | landbouwverkeer | vrachtverkeer | bereikbaarheid | verkeersveiligheid | leefbaarheid / duurzaamheid |
| Verkeersveiligheid | | | | | | | | | |
| 1. Onderzoek naar optredende knelpunten traject het West / De Goorn (met daarin de locatie het West / Koningsspil), waarin ook aandacht voor de fietser en uitwerken en realiseren van maatwerkoplossingen.<br>*Opmerking: onderhoud het West staat gepland voor 2016.* | x | x | | | | | | x | |
| 2. Onderzoek naar optredende knelpunten locatie Westeinde / Oosteinde en de driesprong Oosteinde - Hulkerweg (Berkhout) en uitwerken en realiseren van maatwerkoplossingen om dit veiliger in te richten. | x | x | | | | | | x | |
| 3. Onderzoek naar optredende knelpunten traject Buitenroede / Vredemakersweg (vanaf de Koningsspil tot aan de N507) en uitwerken en realiseren van maatwerkoplossingen. Hierin ook aandacht voor de langzaam verkeer oversteek ter hoogte van de Regenboogforel. | x | x | | | | | | x | |
| 4. Onderzoek naar optredende knelpunten traject Dorpsstraat en de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid bij de spoorwegovergang (Obdam) en uitwerken en realiseren van maatwerkoplossingen. | x | x | | | | | | x | |
| 5. Onderzoek naar verkeerssituatie en verkeersonveiligheid Bobeldijk en het uitwerken en realiseren van maatwerkoplossingen. | x | x | | | | | | x | |
| 6. Onderzoek naar de effectiviteit van de huidige snelheidsremmers op de Bosstraat / Kerkweg, de kruising met de Brugstraat en voor de Burg. Dekkerstraat / Kerkweg in Obdam. Het uitwerken en realiseren van doeltreffende maatregelen. Ook aandacht voor een voorziening voor voetgangers.<br>*Opmerking: onderhoud Bosstraat staat gepland voor 2016.* | x | x | | | | x | | x | x |
| 7. Onderzoek naar mogelijkheden van snelheidsremmende maatregelen en naar de voorrangsregeling op de Scharwoude (Scharwoude). Uitwerken en realiseren van maatwerkoplossingen. | x | x | | | | | | x | |
| 8. Onderzoek naar mogelijkheden van snelheidsremmende maatregelen op de Zuid-Spierdijkerweg. Uitwerken en realiseren van maatwerkoplossingen. | x | x | | | | | | x | |
| 9. Onderzoek naar de effectiviteit van de huidige snelheidsremmers op de Jaagweg en het uitwerken en realiseren van mogelijk alternatieve doeltreffende maatregelen. | x | x | | | | | | x | |
| 10. Periodieke monitoring verkeersveiligheid (3 jaarlijks). | x | x | | | | | | x | x |

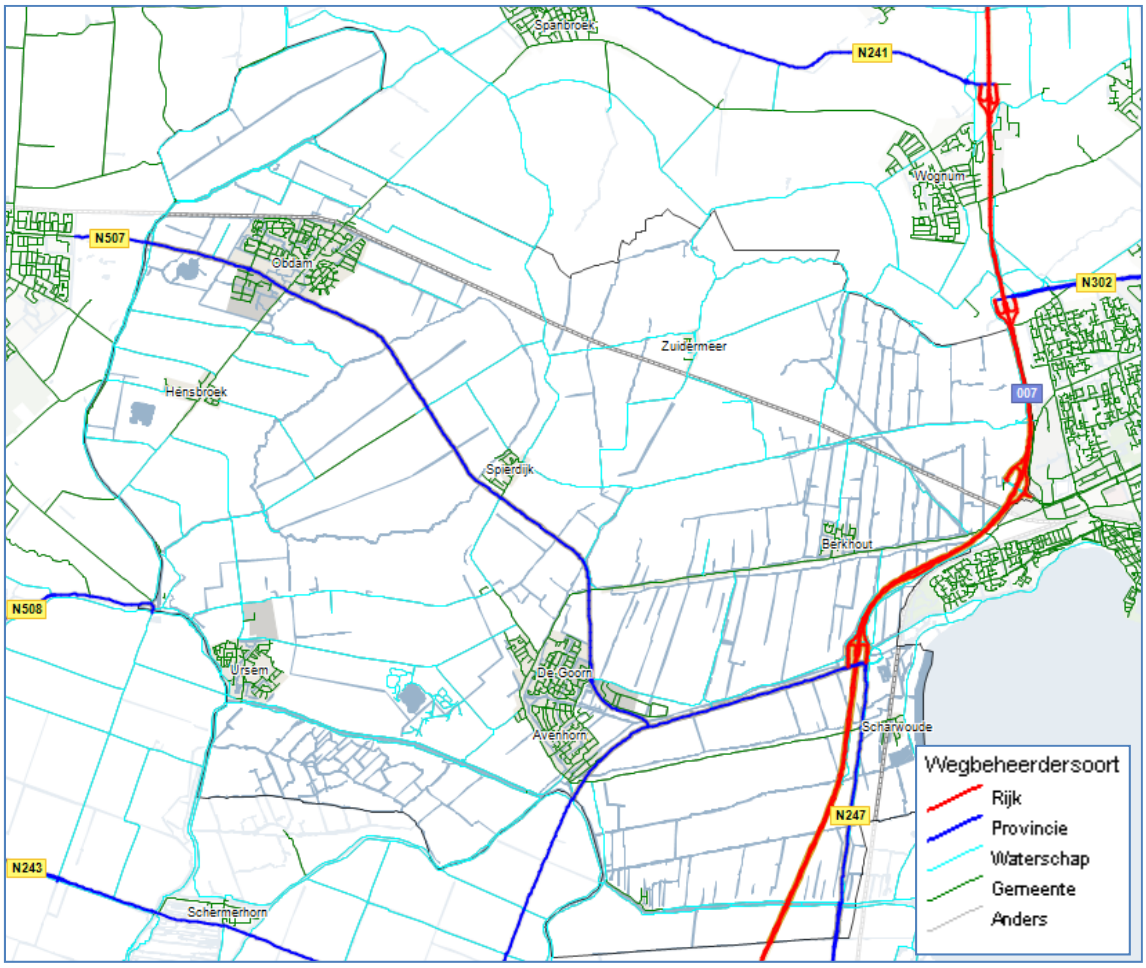
| | verkeersstromen | | | | | | integrale beleidsthema's | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | autoverkeer | fietsverkeer | voetganger | openbaar vervoer | landbouwverkeer | vrachtverkeer | bereikbaarheid | verkeersveiligheid | leefbaarheid / duurzaamheid |
| **Leefbaarheid en duurzaamheid** | | | | | | | | | |
| 11. Uitvoeren van kentekenonderzoek naar optreden van sluipverkeer op de route Scharwoude - de IJsselmeerdijk (sluipverkeer van en naar Hoorn). | x | | | | | x | x | x | x |
| 12. Uitvoeren kentekenonderzoek naar optreden van sluipverkeer door Berkhout (sluipverkeer Heerhugowaard/Ursem - Hoorn v.v.). | x | | | | x | x | x | x | x |
| **Fiets en voetganger** | | | | | | | | | |
| 13. Onderzoek naar subjectief onveilige verkeerssituatie op de IJsselmeerdijk door motoren. | x | x | x | | | | x | x | x |
| 14. Uitwerking van een nieuwe fietsverbinding en passage van het spoor vanaf Dr. Lohmanstraat richting het station. | x | x | x | x | | | x | x | x |
| **Parkeren** | | | | | | | | | |
| 15. In samenspraak met bedrijven- en winkeliersvereniging uitvoeren van een onderzoek naar parkeer- en laad & lossituatie nabij de Vijverhof, inclusief het uitwerken en realiseren van verbeteringsmaatregelen. | | x | x | | | x | | x | x |
| 16. De parkeersituatie winkelgebied Obdam (blauwe zone) voor bewoners verbeteren. | x | | | | | | | x | x |
| **Educatie, voorlichting en handhaving** | | | | | | | | | |
| 17. Project schoolomgevingen in samenwerking met scholen, ouders / kinderen, Politie, omwonenden, gemeente, VVN e.d.<br>- Opstellen van een onderzoeksprogramma en maatregelprogramma voor alle schoolomgevingen binnen de gemeente Koggenland. Aandacht voor infrastructurele maatregelen, voorlichting, educatie en handhaving.<br>- Accentueren schoolomgevingen met uniforme aanduiding schoolzone (bebording of markering in wegdek) en overige maatregelen (bijvoorbeeld inrichting van mogelijke Kiss+Ride voorzieningen, opheffen vaste parkeerplaatsen ten behoeve van snel in- en uitstappen).<br>- Educatieprogramma invoeren met als doel om de belangrijkste probleempunten bij kinderen en verkeer aan te pakken. | x | x | x | | | | x | x | x |

Bijlage 7

# Inventarisatie beleid

Het GVVP Koggenland moet passen binnen landelijke en provinciale beleidskaders en daarnaast aansluiten bij lokaal beleid en lokale ontwikkelingen. In deze bijlage zijn de belangrijkste beleidskaders van betrokken wegbeheerders binnen de gemeente toegelicht.

Onderstaande figuur geeft de wegbeheerders binnen gemeente Koggenland. De gemeente heeft zelf vooral de wegen in de kernen in eigendom en beheer. De dorpen onderling zijn vooral verbonden door wegen in eigendom en beheer van het waterschap (Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier). De N507 en de N243 zijn in eigendom en beheer van provincie Noord-Holland. De A7 is een weg van het rijk. De categorie 'anders' in onderstaande figuur zijn alle overige verbindingen die niet onder de genoemde vier wegbeheerders vallen, bijvoorbeeld spoorlijnen of wegen in privé eigendom.




*Figuur: Verdeling wegen per wegbeheerder binnen de gemeente Koggenland.*

## Rijksbeleid

*SVIR*
In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het rijk ambities van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040. De SVIR geeft een kader voor prioritering in het 'Infrafonds' en een selectief ruimtelijk beleid dat meer overlaat aan provincies en gemeenten. Infrastructuur en ruimte worden door alle overheden in samenhang opgepakt.

Voor de uitwerking van het gemeentelijk beleid Koggenland geeft het SVIR geen concrete aangrijpingspunten.

## Provinciaal beleid

*PVVP*
In oktober van 2007 is de actualisatie van het Provinciale Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) 2007-2013 vastgesteld. De algemene beleidsdoelstelling van de provincie was en blijft 'vlot en veilig door Noord-Holland'. Een goede veilige bereikbaarheid is cruciaal voor de provincie, voor de economie, maar ook voor de leefkwaliteit van de burgers.

De provincie zet zich in op drie fronten (benutten, beprijzen en bouwen) om die bereikbaarheid te kunnen waarborgen. Dit betekent blijvende inzet om de wegcapaciteit te vergroten daar waar nodig, maar ook inzetten op het gebruik van alternatieven voor de weg en optimalisatie van de verplaatsing in de 'keten'. Bij de keuzes voor uitbreiding van de wegcapaciteit wordt rekening gehouden met de effecten voor het gehele (relevante) netwerk.

Het verkeer- en vervoersplan bevat een aantal speerpunten:
- anders betalen voor mobiliteit;
- ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement;
- impuls fiets;
- hoogwaardig openbaar vervoer;
- verkeersmanagement en ICT-ontwikkelingen;
- goederenvervoer;
- ruimtelijke ontwikkelingen.

Naast deze speerpunten blijft provincie inzetten op een verkeersveilige weginfrastructuur. Door middel van subsidievertrekking (BDU) kan de provincie een bijdrage leveren aan de realisatie van projecten.

*Structuurvisie*
Bereikbaarheid is cruciaal voor de verdere economische ontwikkeling van de provincie en de toegankelijkheid van voorzieningen voor bewoners en bezoekers. Daarom investeert de provincie in bereikbaarheid. De provincie benut bestaande verkeers- en vervoersnetwerken zo goed mogelijk, zowel afzonderlijk als in onderlinge samenhang. Daarnaast wil de provincie een enkele ontbrekende schakel in de netwerken toevoegen.

De provincie streeft naar een duurzaam evenwicht tussen verkeer en vervoer, ruimtelijke ontwikkelingen, natuur en landschap, gezondheid en veiligheid. Op provinciaal of regionaal niveau betekent dit dat nieuwe ontwikkelingen op het gebied van woningbouw en werkgelegenheid worden gekoppeld aan de (tijdige) aanwezigheid van openbaar vervoer en dat de provincie streeft naar verdichting in stedelijke gebieden. Op lagere schaal werkt de provincie aan een goede ruimtelijke inpassing van de infrastructuur in haar omgeving.

De provincie streeft naar een snel, veilig, betrouwbaar en robuust regionaal wegennet. De structuur van het huidige wegennet is relatief fijnmazig. Om robuust en betrouwbaar te functioneren moet het wegennet op enkele locaties worden verbeterd. Ter verbetering van de oost-west verbindingen in de noordelijke helft van de provincie, is de provincie initiatiefnemer van de N23 Westfrisiaweg.

De provincie werkt samen met de betrokken gemeenten, trekt de voorbereidende onderzoeken en treft de voorbereidingen voor het opstellen van een inpassingsplan N23 Westfrisiaweg. De provincie heeft daarnaast een deel van de aanlegkosten gereserveerd.

*PMI*
Gedeputeerde Staten hebben op 9 oktober 2012 het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) 2013-2017 vastgesteld. De ambitie van Gedeputeerde Staten is het op korte termijn realiseren van de N23 Westfrisiaweg. De sterke kansen die de aanleg van deze weg biedt voor de economie in de regio's Alkmaar en West-Friesland geven hier aanleiding toe.

N023-01, realisatie 2013-2017
De N23 Westfrisiaweg is een stroomweg en wordt Duurzaam Veilig ingericht. Het westelijke deel wordt via de N243 en de N507 met een noordelijke omleiding om Heerhugowaard aangesloten op de N242. Ten oosten van de A7 tot aan de Markerwaardweg wordt de N302 verbreed naar 2x2 rijbanen. Bij Drechterland is gekozen voor de westelijke variant; een doorsteek van de N302 naar de N506 ten westen van Hoogkarspel.

N243-06, studie 2017
Het traject loopt van de N242 naar de A7, maar er staat groot onderhoud gepland op het gedeelte tussen de N509 en Avenhorn. In het kader van trajectbenadering wordt gestreefd eens in de 12 jaar grootschalige werkzaamheden op een wegvak uit te voeren. Daarom is dit onderhoudsproject opgenomen in de studiefase van het PMI, zodat onderzocht kan worden of er gelijktijdig met het groot onderhoud aanpassingen aan het traject worden gerealiseerd. Op deze manier wordt de overlast voor de weggebruiker zoveel mogelijk beperkt.
De projecten "Herinrichting Noordervaart" (N232-02) en "Verkeersveiligheid wegvak N243 tussen de N509 en Avenhorn" (N243-05) zijn in dit project opgenomen.

**Beleid Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier**
Het Hoogheemraadschap (HHNK) heeft haar visie op verkeersveiligheid en wegcategorisering beschreven in haar verkeersveiligheidsplan. Dit plan gaat in op de pijlers ten aanzien van duurzaam veilig en de wegcategorisering van haar wegen conform deze pijlers. Dit beleidsplan is van belang voor de gemeente Koggenland, aangezien de meeste wegen in het buitengebied van HHNK zijn. Bij inrichtingsmaatregelen is afstemming nodig over de juiste overgang van snelheidsregimes en komconstructies.

*Verkeersveiligheidsplan (2006)*
Verkeersveiligheid is een belangrijk aspect van het wegenbeleid. Onder de noemer Duurzaam Veilig hebben rijk, provincie, gemeenten en HHNK afspraken gemaakt om het aantal verkeersslachtoffers fors terug te dringen. Om dat doel te bereiken is een verkeersveiligheidsplan opgesteld, waarbij de wegen zijn ingedeeld in categorieën met verschillende snelheidslimieten en het wegennet duurzaam en veilig is ingericht volgens drie veiligheidsprincipes:

- voorkomen van onbedoeld gebruik van weg (bijvoorbeeld sluipverkeer);
- voorkomen van grote verschillen in rijrichting, snelheid en massa van voertuigen;
- voorkomen van onzekerheden bij weggebruikers door overal dezelfde voorrangsregeling.

Doel van het verkeersveiligheidsplan is om een herkenbare en eenduidige vormgeving van het wegennet te krijgen. Belangrijke elementen zijn routenetwerken voor alle vervoerwijzen, bermbeheer, bebakening, bewegwijzering en openbare verlichting. HHNK heeft voornamelijk wegen in de categorie 'erftoegangswegen', waar een snelheidslimiet van 60 km/uur geldt. Het streven is op korte termijn al deze wegen consequent in te richten en een uniforme voorrangsregeling in het gebied door te voeren.

Daarnaast zal HHNK als wegbeheerder adequaat optreden bij verkeersonveilige situaties. Om dergelijke situaties op te sporen, verzamelt HHNK zoveel mogelijk informatie. Dit gebeurt via inspecties, monitoring en registratie van ongevallen en verkeerstellingen. De verkeerstellingen vinden op projectmatige basis plaats. Ook wordt informatie ingewonnen bij politie, hulpdiensten en andere belanghebbenden.

*Wegenbeleidsplan 2012-2017*
HHNK formuleert in haar wegenbeleid een aantal uitgangspunten, waaronder:

- het maatschappelijke gewenste effect dat HHNK wil bereiken is: 'Veilige wegen'. Verkeersveiligheid staat dan ook op de eerste plaats en gaat altijd voor op bereikbaarheid, berijdbaarheid en inpassing van de wegen in het landschap;
- mobiliteit draagt bij aan de economische groei en geeft mensen de kans zich te ontwikkelen en te ontspannen. Hierbij gaat het niet alleen om automobiliteit, maar ook om het bevorderen van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer;
- een actuele categorisering draagt bij aan de routesturendheid van het verkeer en daarmee aan de bereikbaarheid van en binnen het beheergebied. Categorisering is leidend voor de inrichting van de weg. Voor bereikbaarheid kunnen geografische, fysische en ecologische factoren zoals kanalen, spoorlijnen en ecologische verbindingszones een barrière vormen. Per geval zal er altijd een kosten-batenanalyse worden gemaakt om te kijken in hoeverre hier speciale maatregelen voor genomen moeten worden.
- Uitgaande van de huidige situatie voert HHNK het wegenbeheer tegen zo laag mogelijke kosten uit (werk met werk). HHNK bekijkt de mogelijkheden om taken slim te organiseren.
- De initiatiefnemer is bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen verantwoordelijk voor eventuele noodzakelijke aanpassingen van wegen. HHNK neemt deze alleen in beheer als het gaat om utilitaire voorzieningen of infrastructuur buiten de bebouwde kom in de zin van de Wegenverkeerswet.
- HHNK werkt samen met de andere wegbeheerders in het beheergebied. Daarnaast ondersteunt het (landelijke) publiekscampagnes om verkeersveilig gedrag te bevorderen.
- HHNK draagt met zijn taken bij aan de belevingswaarde van het beheergebied. Het gaat daarbij om natuurwaarden, cultuurhistorische en landschappelijke waarden.

www.grontmij.nl