BU
RO
maakt de ruimte
DB
Eise Eisingastraat 20
8801 KG FRANEKER
M 06 209 57 903

IM-MO BV

Nieuwbouw 7 woningen aan de Dorpsstraat 25 te Landsmeer [CONCEPT]

Verkeerskundig onderzoek



IM-MO BV

Nieuwbouw 7 woningen aan de Dorpsstraat 25 te Landsmeer [CONCEPT]

Verkeerskundig onderzoek

Datum 3 januari 2017
Kenmerk RPT171202301-01

www.burodb.nl
info@burodb.nl

Verklaring en documentatie

Opdrachtgever(s)	IM-MO BV
Titel rapport	Nieuwbouw 7 woningen aan de Dorpsstraat 25 te Landsmeer Verkeerskundig onderzoek [CONCEPT]
Kenmerk	RPT16180911-01
Datum publicatie	3 januari 2017
Projectteam opdrachtgever(s)	[redacted]
Projectteam BUROD DB	[redacted]
Projectomschrijving	Onderzoek naar de te verwachten verkeerseffecten en de benodigde parkeerbehoefte voor het bouwplan van 7 woningen in een nieuw gebouw aan de Dorpsstraat 25 in Landsmeer.

Advies en rapport	BURO DB
Adres	E. Eisingastraat 20
Postcode	8801 KG
Plaats	FRANEKER
Telefoon	+31 06 209 57 903
Website	www.burodb.nl
E-mail	info@burodb.nl

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem/haar gebruikt worden voor het doel waarvoor het is opgesteld, met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij BURO DB.

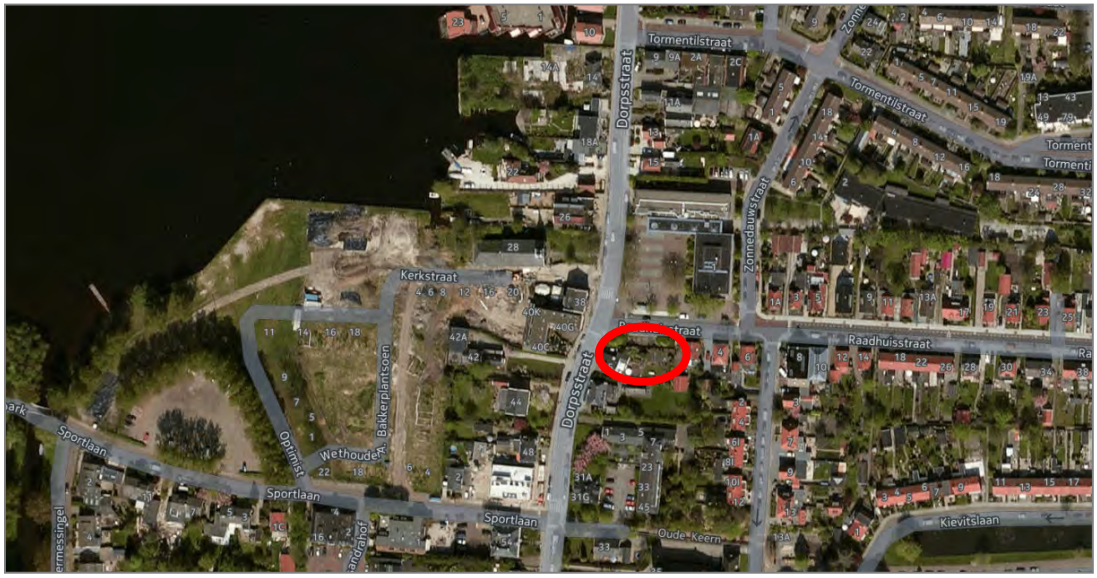
	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Planbeschrijving en uitgangspunten	3
2.1	Planbeschrijving	3
2.2	Uitgangspunten	4
3	Parkeren	7
4	Verkeersgeneratie	8
5	Samenvatting en conclusies	9

Bijlagen

1	Verkeersgegevens gemeente Landsmeer

1 Inleiding

IM-MO BV uit Diemen werkt aan de ontwikkeling van het bouwplan voor de realisatie van 7 nieuwe woningen in één gebouw aan de Dorpsstraat 25 in Landsmeer. De planlocatie is gelegen in het centrum van Landsmeer, op de hoek van de Dorpsstraat en de Raadhuisstraat, op het perceel waar nu een woning met een (bezorg- en afhaal)pizzeria aanwezig zijn. Het perceel heeft een oppervlakte van circa 615 vierkante meter. In de figuren 1.1 en 1.2 is de ligging van het plangebied weergegeven.



Figuur 1: Ligging plangebied Dorpsstraat 25 in Landsmeer



Figuur 1.1: Ligging perceel Dorpsstraat 25 in Landsmeer

Het plan omvat de sloop van de huidige bebouwing op het perceel en de bouw van een nieuw (appartementen)gebouw met parkeerkelder. In de nieuwbouw zal plaats worden geboden aan zeven woningen.

Voor het gebouw zijn er op dit moment nog twee modellen mogelijk. Het gaat om voorlopige ontwerpen waar te zijner tijd een keuze in zal worden gemaakt. Een impressie van de beide modellen is weergegeven in figuur 1.3.



Figuur 1.3: Impressie (2 modellen) nieuwbouw Dorpsstraat 25 te Landsmeer

In verband met de benodigde bestemmingswijziging wordt voor het plan een ruimtelijke procedure doorlopen. Ten behoeve van de aanvraag omgevingsvergunning wordt een ruimtelijke onderbouwing opgesteld. Als onderdeel hiervan dient er voor het plan verkeerskundig onderzoek te worden verricht. Met het onderzoek dienen de verkeerseffecten van het plan inzichtelijk te worden gemaakt en beoordeeld. Daarnaast dient de beoogde parkeersituatie beoordeeld.

In deze rapportage is het verkeerskundig onderzoek voor het plan van de realisatie van de nieuwe woningen aan de Dorpsstraat in Landsmeer beschreven. Het rapport gaat in op de te verwachten planeffecten ten aanzien van de hoeveelheid verkeer (verkeersgeneratie) op de wegen rondom het plangebied en in op de benodigde parkeercapaciteit.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van dit rapport is een beschrijving gegeven van het plan en de uitgangspunten voor het uitgevoerde onderzoek. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de parkeersituatie van het toekomstige (appartementen)gebouw. Hoofdstuk 4 beschrijft de te verwachten verkeersgeneratie van het plan en de mogelijke gevolgen daarvan. In hoofdstuk 5 zijn de resultaten van het onderzoek samengevat en zijn de conclusies en aanbevelingen verwoord.

2 Planbeschrijving en uitgangspunten

2.1 Planbeschrijving

Het plangebied ligt in het centrum van Landsmeer, aan de wegen:

- Dorpsstraat;
- Raadhuisstraat.



Figuur 2.1: Weergave wegenstructuur Landsmeer, omgeving plangebied

De Dorpsstraat maakt onderdeel uit van de hoofdverbinding (ontsluiting) van Landsmeer en de Rijksweg A10 en de stad Amsterdam ten zuiden van het dorp. In noordelijke richting gaat de weg over in het Noordeinde en deze weg vormt de ontsluiting van de lintdorpen Den Ilp en Purmerland en is de weg een verbinding met Purmerend.

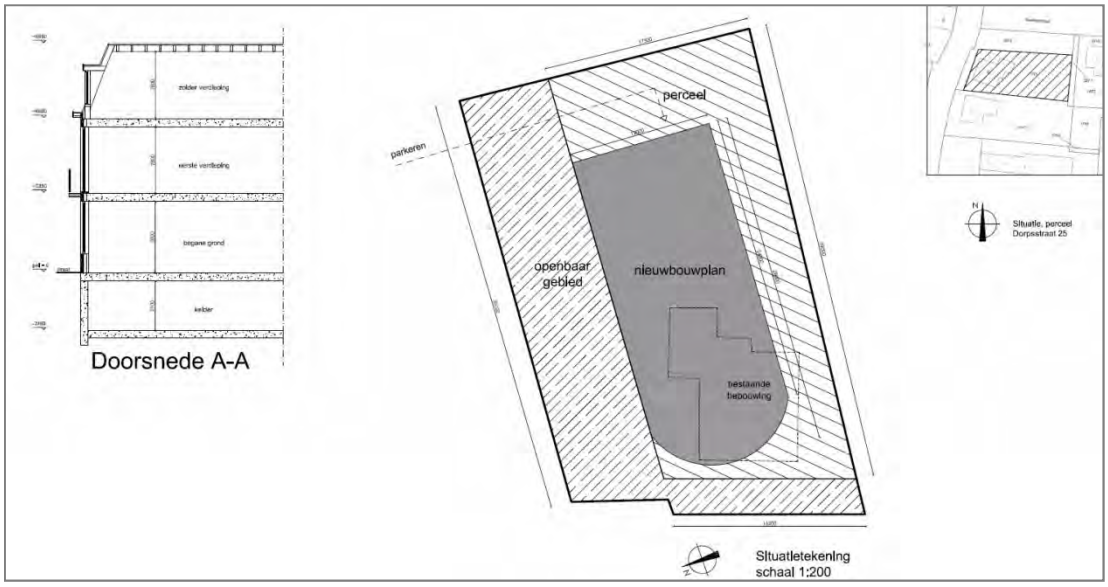
De Raadhuisstraat is een verbindingsweg tussen het oostelijke deel van Landsmeer en de Dorpsstraat.

Alle wegen binnen de kern van Landsmeer, dus ook de Dorpsstraat en de Raadhuisstraat, behoren tot het 30 km/uur-gebied. Aan de zuidzijde van het dorp begint dit gebied net voor de aansluiting van het Zuideinde en de Cannenburgh. Aan de noordzijde van het dorp begint dit 30 km/uur-gebied nabij de aansluiting van het Noordeinde en de Lisstraat. Alle daar tussen liggende wegen hebben een 30 km/uur-regime.

Referentiesituatie
In de referentiesituatie is op het perceel van de Dorpsstraat 25 een woning met een pizzeria aanwezig. De pizzeria genaamd 'La Mia Donna' is een pizzeria voor het afhalen en bezorgen van Italiaanse gerechten en is momenteel nog in bedrijf.

Plansituatie
Het ontwerp van het nieuw te realiseren (appartementen)gebouw is opgesteld door LeLoup Architecten uit Warder en dateert van 8 november 2016. Het gebouw zal bestaan uit een parkeerkelder met 14 parkeerplaatsen en drie bouwlagen met in totaal 7 wooneenheden. Een

trappenhal met lift maakt tevens deel uit van het gebouw. In figuur 2.2 is een fragment van een voorlopige bouwtekening weergegeven.



Figuur 2.2: Fragment voorlopige bouwtekening (bron: IM-MO BV)

2.2 Uitgangspunten

In deze paragraaf wordt hierna ingegaan op de voor het verkeerskundig onderzoek relevante uitgangspunten.

Verkeer in de referentiesituatie
Voor het onderzoek geldt de situatie met de aanwezige woning met pizzeria als referentiesituatie. Bij het vaststellen van de verkeersgeneratie van een (plan)gebied wordt in veel gevallen gekeken naar de functie en omvang in vierkante meters bvo van de bebouwing. Op basis van kencijfers kan hiermee de productie en attractie van verkeer van de bestemming(en) worden bepaald. In deze situatie is een inschatting gemaakt van de rittengeneratie van de pizzeria (afhaal en bezorging) en het woonhuis. Daarbij is deels gebruik gemaakt van kencijfers van het CROW[1] (publicatie 317, 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'). Bij het overzicht van kencijfers van het CROW ontbreekt een afhaal- en bezorgrestaurant als motief/bestemming. Hiervoor is daarom een inschatting gemaakt.

Bij het vaststellen van de verkeersgeneratie in de referentiesituatie is voor het plangebied uitgegaan van een matig stedelijke situatie in het centrum.

Ten aanzien van het restaurant is uitgegaan van een gemiddelde omzet van circa 100 pizza's per etmaal, waarbij 50% wordt bezorgd (met scooters) en 50% wordt afgehaald (met de auto). Per afhaalbestelling is uitgegaan van gemiddeld 2 pizza's. Het gemiddelde aantal autobezoeken van de pizzeria per dag is daarmee circa 25. De hoeveelheid (auto)verkeer die daarmee door de pizzeria wordt gegenereerd is gemiddeld circa 50 ritten per dag.

[1] Het CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer

In tabel 2.1 is de berekening van de totale verkeersgeneratie van de voormalige bestemming opgenomen. Per motief is uitgegaan van het (in de bandbreedte) gemiddelde kencijfer.

Bestemming	Aantal	Kengetal	Aantal ritten per etmaal (afgerond)
Woning	1, vrijstaand	7,7 per woning	8
Pizzeria (afhaal/bezorg)	1, restaurant	50% afhaal met auto	50
Totaal	-	-	58

Tabel 2.1: Overzicht berekening verkeersgeneratie plangebied in de referentiesituatie

Uit tabel 2.1 volgt dat de huidige functie van het perceel Dorpsstraat 25 (het plangebied) circa 58 ritten aan gemotoriseerd verkeer genereert. Dit is het uitgangspunt voor de referentiesituatie.

Voor inzicht in de hoeveelheid verkeer op de wegen zijn verkeersgegevens opgevraagd bij de gemeente Landsmeer. Door de gemeente zijn de resultaten van in 2015 gehouden verkeerstellingen aangeleverd. Hierbij zijn alleen gegevens bekend over de Dorpsstraat en de Beekstraat. De betreffende verkeersgegevens zijn bij dit rapport gevoegd als bijlage 1. Een samenvatting van de relevante verkeerscijfers is opgenomen in tabel 2.2.

Wegvak	Verkeersintensiteit gemiddelde werkdag [mvt/etm]	Verkeersintensiteit gemiddelde werkdag [mvt/etm]
Noordeinde, ten noorden van plangebied	4.820	4.550
Dorpsstraat, ten zuiden van plangebied	8.030	7.620
Beekstraat	2.510	2.380

Tabel 2.2: Overzicht verkeersgegevens, situatie 2015 (bron: gemeente Landsmeer)

Parkeren in de referentiesituatie

Ter hoogte van het plangebied zijn zowel langs de Dorpsstraat als langs de Raadhuisstraat enkele openbare parkeerplaatsen aanwezig (zie foto van figuur 2.3). Aan de zijde van de Raadhuisstraat gaat het om 4 parkeervakken (langsparkeren), waarvan 1 parkeervak speciaal voor vergunninghouders.



Figuur 2.3: huidige parkeersituatie

In de plansituatie zullen de aanwezige parkeervakken worden gehandhaafd. Alleen aan de zijde van de Raadhuisstraat zal ten minste één parkeervak moeten komen te vervallen ten behoeve van de inrit van de parkeergarage onder het nieuwe gebouw.

Uitgangspunten plansituatie
Alle voor het onderzoek beschikbare informatie over het plan is aangeleverd door IM-MO BV. Volgens opgave worden in de toekomstige bestemming (het appartementengebouw) 7 woningen gerealiseerd met in de kelder een totaal van 14 parkeerplaatsen.

Binnen dit verkeersonderzoek is voor het plan de parkeerbehoefte bepaald en getoetst. Dit onderzoek is beschreven in hoofdstuk 3. Tevens is de verkeersgeneratie van het plan bepaald. Dit onderzoek is beschreven in hoofdstuk 4.

3 Parkeren

Op basis van de beschreven uitgangspunten en het (gemeentelijke) parkeerbeleid is een berekening gemaakt van de toekomstige parkeerbehoefte van het appartementengebouw. Op basis hiervan is het plan getoetst.

Voor het plan geldt een (gemiddelde) parkeernorm van 1,8 parkeerplaatsen per woning. Uitgaande van de 7 nieuwe woningen zijn hiervoor (12,6=) 13 parkeerplaatsen nodig.

In het plan wordt voorzien in 14 parkeerplaatsen op eigen terrein (in de parkeerkelder). Daarmee wordt dus voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

Ten behoeve van de in- en uitrit van de (nieuwe) parkeergarage zal ten minste één parkeervak (naar verwachting twee parkeervakken), aan de Raadhuisstraat moeten worden 'opgeofferd'. Bij de vormgeving van de aansluiting op de Raadhuisstraat dient rekening te worden gehouden met voldoende ruimte voor de minimaal benodigde zichthoek voor het naderende verkeer uit beide richtingen op de Raadhuisstraat.

De nieuwe aansluiting voor de parkeergarage zal naar verwachting geen problemen opleveren voor de doorstroming van het verkeer op de Raadhuisstraat. De verkeersintensiteit op de Raadhuisstraat is niet dusdanig hoog dat hierbij onacceptabel oponthoud van verkeer zal optreden.

Of het laten vervallen van parkeerruimte (maximaal 2 plaatsen) op deze locatie mogelijk is dient te worden afgestemd met de gemeente Landsmeer. Wellicht is het mogelijk om ten minste één van de vervallen parkeervakken te compenseren met een extra parkeervak aan de zijde van de Dorpsstraat (daar waar zich nu de oprit van de huidige woning bevindt).

Naast het vervallen van één of twee bestaande parkeervakken vormt het plan geen belemmering ten aanzien van de parkeersituatie in het centrum van Landsmeer. Op eigen terrein wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid en onacceptabel oponthoud voor het verkeer op de Raadhuisstraat zal niet optreden.

4 Verkeersgeneratie

Voor het vaststellen van de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe woningen is uitgegaan van kencijfers van het CROW. Daarbij is uitgegaan van een worst case-situatie door uit te gaan van het woningtype 'vrijstaand'. Het toegepaste kencijfer voor de nieuwe woningen is gemiddeld 7,7 ritten per woning. Dit kencijfer is inclusief bewoners en bezoekers van de woningen.

In tabel 4.1 is de berekening van de verwachte verkeersgeneratie van het plan opgenomen.

Plan	Aantal woningen	Kencijfer	Totaal aantal ritten
Dorpsstraat 25 Landsmeer	7	7,7 ritten/woning	53,9

Tabel 4.1: Berekening verkeersgeneratie plansituatie per etmaal

Uit tabel 4.1 volgt dat er (afgerond) circa 54 ritten per etmaal door het plan zullen worden gegenereerd. Dit aantal is vergelijkbaar (4 ritten minder) met het aantal ritten dat het perceel Dorpsstraat 25 genereert in de referentiesituatie.

Gesteld kan daarom worden dat het plan niet leidt tot een toename van de hoeveelheid verkeer op de wegen rondom het plangebied. Een nadere analyse van verkeerseffecten op de wegen is niet nodig.

Het plan kan zonder aanvullende, verkeerskundige maatregelen worden uitgevoerd.

5 Samenvatting en conclusies

IM-MO BV uit Diemen werkt aan de ontwikkeling van het bouwplan voor de realisatie van 7 nieuwe woningen in één gebouw aan de Dorpsstraat 25 in Landsmeer. De planlocatie is gelegen in het centrum van Landsmeer, op de hoek van de Dorpsstraat en de Raadhuisstraat, op het perceel waar nu een woning met een (bezorg- en afhaal)pizzeria aanwezig zijn.

In verband met de benodigde bestemmingswijziging en ten behoeve van de aanvraag omgevingsvergunning wordt een ruimtelijke onderbouwing opgesteld. Als onderdeel hiervan is een verkeerskundig onderzoek verricht. Met het onderzoek zijn de verkeerseffecten van het plan inzichtelijk gemaakt en beoordeeld en is de beoogde parkeersituatie beoordeeld.

Parkeren
Uit het onderzoek volgt dat in het plan wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de bewoners en bezoekers van de nieuwe woningen. Aan de hand van de parkeernormering is bepaald dat er bij het plan ten minste 13 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd. In het plan zijn 14 parkeerplaatsen (in de parkeerkelder) op eigen terrein opgenomen.

Aandachtspunt is de in- en uitrit van de nieuwe parkeergarage aan de Raadhuisstraat. Om deze de kunnen realiseren dienen 1 of 2 bestaande parkeervakken te worden 'opgeofferd'. Met de gemeente Landsmeer dient te worden afgestemd of dit mogelijk/acceptabel is. Wellicht is de aanleg van een nieuw parkeervak aan de zijde van de Dorpsstraat mogelijk als compensatie.

Bij de vormgeving van de in- en uitrit moet rekening worden gehouden met een voldoende grote zichthoek voor het naderende verkeer uit beide richtingen op de Raadhuisstraat.

De nieuwe aansluiting voor de parkeergarage zal naar verwachting geen problemen opleveren voor de doorstroming van het verkeer op de Raadhuisstraat. De verkeersintensiteit op de Raadhuisstraat is niet dusdanig hoog dat hierbij onacceptabel oponthoud van verkeer zal optreden.

Naast de genoemde aandachtspunten vormt het plan geen belemmering ten aanzien van het parkeren in de omgeving van het plangebied.

Verkeersgeneratie
Uit het onderzoek volgt dat het aantal ritten van en naar het plangebied (perceel Dorpsstraat 25) nagenoeg gelijk blijft aan de referentiesituatie (de bestaande situatie met woning en pizzeria). Daarom kan gesteld worden dat het plan niet leidt tot een toename van de hoeveelheid verkeer op de wegen rondom het plangebied; de Dorpsstraat en de Raadhuisstraat. Een nadere analyse van verkeerseffecten op deze wegen is dan ook niet nodig.

Vanuit verkeerskundig oogpunt kan het plan zonder aanvullende, verkeerskundige maatregelen worden uitgevoerd.

Bijlage 1: Verkeersgegevens gemeente Landsmeer

3 Resultaten

De resultaten van de verschillende onderzoeken worden in de volgende paragrafen kort beschreven. Voor een gedetailleerd overzicht van de resultaten en de beschikbare informatie wordt verwezen naar de bijlagen.

3.1 Verkeersintensiteit en snelheid wegvakken

In tabel 3.1 zijn de resultaten van de mechanische tellingen weergegeven. Zowel de intensiteit (hoeveelheid) als de voertuigcategorie en de snelheid zijn (afgerond) weergegeven. De V85 is de snelheid die door 85% van het verkeer niet wordt overschreden. Een uitgebreid overzicht van de resultaten is weergegeven in bijlage 1.

Straat	Intensiteit (motorvoertuigen per etmaal)			Categorie (motorvoertuigen per etmaal)			Snelheid (km/uur)	
	Werk dag gem.	Richting 1	Richting 2	Licht verkeer	Middel zwaar verkeer	Zwaar verkeer	V85	Vgem
Purmerland (t.h.v. Wester- en Oostersloot) 50 km/uur	3670	Noord 1880	Zuid 1790	3410	160	100	57	49
Den Ilp (ten zuiden van Dorre Ilp) 50 km/uur	3220	Noord 1540	Zuid 1680	3000	140	80	57	49
Noordeinde (ten noorden van Lisstraat) 50 km/uur	4820	Noord 2350	Zuid 2470	4380	250	190	50	43
Noordeinde (tussen Sportlaan en Herculesweg) 30 km/uur	8030	Noord 3970	Zuid 4060	6860	510	660	39	32
Van Beekstraat (tussen Burgweg en MLKingstraat) 30 km/uur	2510	West 1150	Oost 1360	2350	100	60	42	34

Tabel 3.1; Resultaten mechanische verkeertellingen (oktober 2015)

Opmerkelijk is de hoge verkeersintensiteit op het Noordeinde, tussen Sportlaan en Herculesweg en dan met name het hoge aandeel vrachtverkeer.

De gemeten snelheden van het verkeer zijn in lijn met wat je zou verwachten op dergelijke wegen. Op de 50 km/uur wegen is de V85 op zijn hoogst 57 km/uur. Op de 30 km/uur wegen ligt dit op 42 km/uur.

Noordeinde (ten noorden van Lisstraat)





Intensiteitenverloop per uur

	Gemiddelde werkdag (ma-vr)											
	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
Tijd	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
00:00 - 01:00	26	0	0	26	18	0	0	18	44	0	0	44
01:00 - 02:00	13	1	0	14	7	0	0	7	20	1	0	21
02:00 - 03:00	4	2	0	6	2	0	0	2	6	2	0	8
03:00 - 04:00	2	0	0	2	2	0	0	2	4	0	0	4
04:00 - 05:00	3	0	0	3	2	0	0	2	5	0	0	5
05:00 - 06:00	4	0	1	5	7	1	1	9	11	1	1	13
06:00 - 07:00	8	1	1	10	32	5	2	39	40	6	2	48
07:00 - 08:00	24	3	1	28	102	7	3	112	126	10	4	140
08:00 - 09:00	56	5	5	66	211	13	6	230	268	18	12	298
09:00 - 10:00	119	9	6	134	226	9	8	243	345	17	14	376
10:00 - 11:00	114	5	6	125	181	8	7	196	295	12	14	321
11:00 - 12:00	122	8	5	135	130	9	5	144	252	17	10	279
12:00 - 13:00	140	8	5	153	129	7	5	141	269	16	11	296
13:00 - 14:00	153	10	7	170	137	9	7	153	290	19	14	323
14:00 - 15:00	147	12	7	166	135	12	7	154	282	24	15	321
15:00 - 16:00	164	11	6	181	149	11	8	168	312	22	15	349
16:00 - 17:00	181	12	9	202	138	10	9	157	319	22	19	360
17:00 - 18:00	196	9	10	215	148	8	7	163	344	18	17	379
18:00 - 19:00	202	7	9	218	126	8	7	141	328	14	16	358
19:00 - 20:00	153	3	4	160	114	7	5	126	267	10	9	286
20:00 - 21:00	129	4	4	137	91	4	3	98	220	8	8	236
21:00 - 22:00	76	2	2	80	58	1	1	60	134	4	3	141
22:00 - 23:00	63	1	1	65	51	1	1	53	114	2	1	117
23:00 - 24:00	51	0	0	51	43	1	0	44	93	1	1	95
Totaal	2.150	113	89	2.352	2.239	131	92	2.462	4.388	244	196	4.818

Intensiteitenverloop per uur

	Gemiddelde weekdag (ma-zo)											
	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
Tijd	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
00:00 - 01:00	31	0	0	31	25	0	0	25	56	0	0	56
01:00 - 02:00	20	1	0	21	12	0	0	12	32	1	0	33
02:00 - 03:00	9	1	0	10	6	0	0	6	15	1	0	16
03:00 - 04:00	6	0	0	6	3	0	0	3	10	0	0	10
04:00 - 05:00	5	0	0	5	3	0	0	3	8	0	0	8
05:00 - 06:00	5	0	0	5	7	1	0	8	11	1	1	13
06:00 - 07:00	8	1	0	9	26	4	1	31	34	4	2	40
07:00 - 08:00	21	2	1	24	78	5	2	85	99	8	3	110
08:00 - 09:00	46	4	4	54	159	11	5	175	205	15	9	229
09:00 - 10:00	101	7	5	113	181	7	6	194	282	14	11	307
10:00 - 11:00	104	5	5	114	162	7	6	175	266	11	11	288
11:00 - 12:00	118	7	5	130	129	8	5	142	247	15	9	271
12:00 - 13:00	139	7	5	151	131	7	6	144	269	14	11	294
13:00 - 14:00	150	9	7	166	139	8	6	153	289	16	13	318
14:00 - 15:00	151	10	7	168	140	11	7	158	291	21	15	327
15:00 - 16:00	165	9	7	181	153	10	8	171	318	19	15	352
16:00 - 17:00	176	9	8	193	142	9	9	160	318	19	17	354
17:00 - 18:00	187	8	9	204	146	8	6	160	332	16	16	364
18:00 - 19:00	182	6	8	196	127	7	6	140	310	12	14	336
19:00 - 20:00	137	3	3	143	106	5	4	115	243	8	7	258
20:00 - 21:00	113	3	3	119	87	3	3	93	200	7	6	213
21:00 - 22:00	71	3	2	76	59	1	1	61	130	4	3	137
22:00 - 23:00	60	1	1	62	49	1	0	50	109	2	1	112
23:00 - 24:00	50	0	0	50	43	1	0	44	93	1	1	95
Totaal	2.055	96	80	2.231	2.113	114	81	2.308	4.167	209	165	4.541

Intensiteitenverloop per uur

	Gemiddelde weekenddag (za-zo)											
	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
Tijd	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
00:00 - 01:00	44	0	0	44	42	0	0	42	85	0	1	86
01:00 - 02:00	36	1	0	37	25	0	0	25	61	1	0	62
02:00 - 03:00	22	1	0	23	14	0	0	14	36	1	0	37
03:00 - 04:00	16	0	0	16	8	0	0	8	24	0	0	24
04:00 - 05:00	10	0	0	10	5	0	0	5	15	0	0	15
05:00 - 06:00	8	0	0	8	6	0	0	6	13	0	0	13
06:00 - 07:00	8	0	0	8	9	0	0	9	17	0	0	17
07:00 - 08:00	12	0	0	12	19	2	1	22	30	2	2	34
08:00 - 09:00	19	1	0	20	28	5	0	33	48	6	1	55
09:00 - 10:00	56	3	1	60	68	3	1	72	124	6	2	132
10:00 - 11:00	79	4	3	86	112	4	2	118	192	8	5	205
11:00 - 12:00	108	5	3	116	126	5	5	136	234	10	8	252
12:00 - 13:00	136	5	4	145	135	5	6	146	271	10	11	292
13:00 - 14:00	142	5	5	152	146	4	6	156	288	9	11	308
14:00 - 15:00	160	6	6	172	154	8	8	170	315	14	14	343
15:00 - 16:00	169	6	8	183	162	5	8	175	332	11	16	359
16:00 - 17:00	164	3	5	172	153	7	6	166	317	10	11	338
17:00 - 18:00	164	4	8	176	140	7	5	152	304	11	13	328
18:00 - 19:00	133	3	6	142	130	5	3	138	264	8	8	280
19:00 - 20:00	98	2	2	102	85	2	2	89	182	4	3	189
20:00 - 21:00	74	2	2	78	76	2	1	79	150	4	3	157
21:00 - 22:00	59	3	2	64	62	0	1	63	122	4	2	128
22:00 - 23:00	52	0	1	53	45	1	0	46	96	1	1	98
23:00 - 24:00	47	0	0	47	44	0	0	44	91	0	0	91
Totaal	1.816	54	56	1.925	1.794	65	55	1.914	3.611	120	112	3.843

Weekdaggemiddelden snelheden

Tijd	< 30	30 - 40	40 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 70	70 - 80	> 80	Totaal	%>=50	V15	V50	V85	Gem.	StdDv.
Tot. 0-24	300	1.186	2.342	424	189	74	11	12	4.538	16	33	43	50	43	7,8
Tot. 0-7	2	29	83	29	19	11	2	1	176	35	38	47	57	48	9,0
Tot. 7-19	247	966	1.842	308	125	45	6	9	3.548	14	33	43	50	43	7,6
Tot. 19-23	48	173	366	73	38	16	2	2	718	18	33	44	52	44	8,1
Tot. 23-7	5	47	133	43	26	13	3	1	271	32	38	46	55	47	8,7

Noordeinde (tussen Sportlaan en Herculesweg)





Intensiteitenverloop per uur

	Gemiddelde werkdag (ma-vr)											
	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
Tijd	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
00:00 - 01:00	62	1	2	65	35	2	0	37	98	3	2	103
01:00 - 02:00	27	1	2	30	13	2	0	15	40	3	2	45
02:00 - 03:00	12	2	0	14	6	0	0	6	17	2	0	19
03:00 - 04:00	6	0	0	6	5	0	0	5	12	1	0	13
04:00 - 05:00	5	0	0	5	5	0	0	5	10	1	0	11
05:00 - 06:00	5	0	1	6	10	0	0	10	15	1	1	17
06:00 - 07:00	9	1	1	11	42	3	2	47	50	4	3	57
07:00 - 08:00	38	9	5	52	174	9	5	188	211	18	9	238
08:00 - 09:00	77	13	14	104	351	20	20	391	428	34	34	496
09:00 - 10:00	150	18	25	193	320	23	32	375	470	41	57	568
10:00 - 11:00	165	15	21	201	262	16	22	300	427	31	42	500
11:00 - 12:00	184	18	20	222	214	18	16	248	398	37	37	472
12:00 - 13:00	198	15	19	232	203	16	19	238	400	31	38	469
13:00 - 14:00	222	18	22	262	204	16	20	240	426	35	42	503
14:00 - 15:00	212	25	26	263	210	19	21	250	422	44	48	514
15:00 - 16:00	243	21	30	294	207	20	23	250	451	41	53	545
16:00 - 17:00	261	22	35	318	195	21	26	242	456	42	61	559
17:00 - 18:00	307	22	35	364	202	18	26	246	509	40	61	610
18:00 - 19:00	341	20	43	404	190	16	28	234	531	36	71	638
19:00 - 20:00	252	13	23	288	202	14	18	234	453	27	41	521
20:00 - 21:00	210	9	18	237	178	11	10	199	388	21	28	437
21:00 - 22:00	146	5	9	160	109	5	6	120	255	10	14	279
22:00 - 23:00	126	2	4	132	85	4	3	92	211	6	8	225
23:00 - 24:00	106	1	4	111	71	2	2	75	177	4	5	186
Totaal	3.364	251	359	3.974	3.493	255	299	4.047	6.856	514	657	8.025

Intensiteitenverloop per uur

	Gemiddelde weekdag (ma-zo)											
	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
Tijd	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
00:00 - 01:00	70	1	2	73	45	2	0	47	115	3	3	121
01:00 - 02:00	39	1	2	42	22	2	0	24	61	3	2	66
02:00 - 03:00	22	2	0	24	12	1	0	13	33	2	0	35
03:00 - 04:00	13	1	0	14	7	0	0	7	20	1	0	21
04:00 - 05:00	9	1	0	10	8	0	0	8	17	1	0	18
05:00 - 06:00	7	1	1	9	10	1	0	11	17	1	1	19
06:00 - 07:00	10	1	0	11	35	2	2	39	45	3	2	50
07:00 - 08:00	31	6	3	40	133	7	4	144	165	13	7	185
08:00 - 09:00	63	10	10	83	266	16	14	296	329	26	25	380
09:00 - 10:00	133	14	20	167	263	18	24	305	396	32	44	472
10:00 - 11:00	150	14	18	182	243	14	18	275	393	28	35	456
11:00 - 12:00	177	17	19	213	217	17	16	250	394	34	35	463
12:00 - 13:00	204	15	19	238	204	15	20	239	408	30	39	477
13:00 - 14:00	220	17	23	260	218	15	20	253	438	32	43	513
14:00 - 15:00	215	22	26	263	226	17	21	264	442	38	47	527
15:00 - 16:00	243	19	28	290	220	17	24	261	463	37	52	552
16:00 - 17:00	256	19	31	306	202	19	24	245	458	38	54	550
17:00 - 18:00	296	19	32	347	202	16	24	242	498	34	56	588
18:00 - 19:00	312	17	36	365	189	13	25	227	501	30	61	592
19:00 - 20:00	229	12	19	260	185	12	15	212	415	24	34	473
20:00 - 21:00	188	8	15	211	166	10	9	185	354	18	24	396
21:00 - 22:00	138	4	7	149	110	5	5	120	248	9	12	269
22:00 - 23:00	116	2	4	122	83	4	3	90	199	7	7	213
23:00 - 24:00	102	1	3	106	71	2	2	75	172	4	5	181
Totaal	3.243	224	319	3.785	3.337	225	270	3.832	6.581	449	589	7.617

Intensiteitenverloop per uur

	Gemiddelde weekenddag (za-zo)											
	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
Tijd	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
00:00 - 01:00	89	0	3	92	69	3	1	73	158	4	4	166
01:00 - 02:00	70	1	2	73	45	2	0	47	115	3	3	121
02:00 - 03:00	46	2	1	49	27	2	0	29	74	3	1	78
03:00 - 04:00	29	2	0	31	12	1	0	13	42	3	0	45
04:00 - 05:00	19	1	0	20	14	1	0	15	33	2	0	35
05:00 - 06:00	12	1	0	13	12	1	0	13	24	2	0	26
06:00 - 07:00	13	0	0	13	18	1	0	19	32	1	1	34
07:00 - 08:00	16	0	0	16	33	1	1	35	49	1	1	51
08:00 - 09:00	29	2	1	32	54	6	1	61	84	8	2	94
09:00 - 10:00	91	4	5	100	121	6	5	132	212	10	10	232
10:00 - 11:00	113	10	10	133	197	10	7	214	310	20	18	348
11:00 - 12:00	158	13	15	186	226	13	16	255	384	26	31	441
12:00 - 13:00	220	14	20	254	206	13	21	240	427	27	41	495
13:00 - 14:00	215	14	24	253	251	11	20	282	466	25	44	535
14:00 - 15:00	223	13	26	262	266	11	20	297	490	24	46	560
15:00 - 16:00	242	16	24	282	252	10	24	286	493	26	48	567
16:00 - 17:00	243	13	21	277	219	16	18	253	462	28	39	529
17:00 - 18:00	268	12	23	303	202	9	20	231	470	21	43	534
18:00 - 19:00	239	10	19	268	186	8	16	210	424	18	36	478
19:00 - 20:00	173	8	9	190	145	8	7	160	318	16	16	350
20:00 - 21:00	134	6	8	148	136	6	4	146	270	11	13	294
21:00 - 22:00	118	2	3	123	114	5	3	122	232	7	6	245
22:00 - 23:00	92	3	4	99	77	4	2	83	169	7	7	183
23:00 - 24:00	90	2	3	95	71	2	2	75	160	4	4	168
Totaal	2.942	149	221	3.312	2.953	160	188	3.291	5.896	297	414	6.609

Weekdaggemiddelden snelheden

Tijd	< 20	20 - 30	30 - 35	35 - 40	40 - 50	50 - 60	60 - 70	> 70	Totaal	%>=50	V15	V50	V85	Gem.	StdDv.
Tot. 0-24	502	2.444	2.278	1.486	789	70	14	36	7.619	2	23	32	39	32	7,9
Tot. 0-7	5	44	70	92	97	20	3	1	332	7	30	38	47	38	8,7
Tot. 7-19	434	2.018	1.739	1.024	469	33	9	29	5.755	1	22	31	38	31	7,7
Tot. 19-23	61	353	416	317	183	13	2	5	1.350	1	24	33	40	33	7,7
Tot. 23-7	7	72	124	144	137	24	3	1	512	5	30	37	46	37	8,3

Van Beekstraat (tussen Burgweg en de Dr. Martin Luther Kingstraat)





Intensiteitenverloop per uur

	Gemiddelde werkdag (ma-vr)											
	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
Tijd	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
00:00 - 01:00	8	0	0	8	20	0	0	20	29	0	0	29
01:00 - 02:00	4	0	0	4	7	0	0	7	10	0	0	10
02:00 - 03:00	2	0	0	2	4	0	0	4	5	0	0	5
03:00 - 04:00	2	0	0	2	1	0	0	1	3	0	0	3
04:00 - 05:00	2	1	0	3	1	1	0	2	4	2	0	6
05:00 - 06:00	4	0	0	4	1	0	0	1	4	0	0	4
06:00 - 07:00	10	1	0	11	1	0	0	1	11	1	0	12
07:00 - 08:00	41	2	1	44	9	1	0	10	50	3	2	55
08:00 - 09:00	93	2	1	96	34	3	2	39	127	5	3	135
09:00 - 10:00	113	3	2	118	68	3	2	73	181	5	4	190
10:00 - 11:00	66	3	1	70	59	4	1	64	125	7	2	134
11:00 - 12:00	64	3	1	68	61	3	1	65	125	6	2	133
12:00 - 13:00	62	4	2	68	71	3	2	76	134	7	5	146
13:00 - 14:00	68	4	3	75	87	4	3	94	155	9	6	170
14:00 - 15:00	71	5	3	79	71	6	4	81	142	10	7	159
15:00 - 16:00	63	6	1	70	94	4	3	101	157	10	4	171
16:00 - 17:00	72	6	3	81	99	4	3	106	171	9	6	186
17:00 - 18:00	65	4	4	73	122	4	3	129	187	8	7	202
18:00 - 19:00	64	3	3	70	140	3	4	147	204	6	7	217
19:00 - 20:00	58	2	2	62	113	1	2	116	172	3	4	179
20:00 - 21:00	63	2	1	66	80	1	2	83	142	3	3	148
21:00 - 22:00	32	1	1	34	56	0	1	57	88	1	2	91
22:00 - 23:00	21	1	0	22	44	0	0	44	65	1	0	66
23:00 - 24:00	20	0	0	20	35	0	0	35	55	0	1	56
Totaal	1.068	52	29	1.150	1.278	45	33	1.356	2.346	96	65	2.507

Intensiteitenverloop per uur

	Gemiddelde weekdag (ma-zo)											
	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
Tijd	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
00:00 - 01:00	11	0	0	11	22	0	0	22	33	0	0	33
01:00 - 02:00	7	0	0	7	11	0	0	11	18	0	0	18
02:00 - 03:00	3	0	0	3	6	0	0	6	9	0	0	9
03:00 - 04:00	3	0	0	3	3	0	0	3	6	0	0	6
04:00 - 05:00	3	1	0	4	2	1	0	3	5	2	0	7
05:00 - 06:00	3	0	0	3	2	0	0	2	5	0	0	5
06:00 - 07:00	9	1	0	10	2	0	0	2	11	1	0	12
07:00 - 08:00	32	2	1	35	8	1	0	9	40	2	1	43
08:00 - 09:00	71	2	1	74	27	2	2	31	98	4	2	104
09:00 - 10:00	92	2	2	96	54	2	2	58	146	4	4	154
10:00 - 11:00	64	3	2	69	52	3	1	56	115	5	3	123
11:00 - 12:00	65	3	1	69	59	3	1	63	124	6	2	132
12:00 - 13:00	63	3	2	68	72	3	2	77	135	6	5	146
13:00 - 14:00	69	4	3	76	83	4	3	90	152	8	6	166
14:00 - 15:00	71	4	3	78	75	4	3	82	146	8	6	160
15:00 - 16:00	65	4	2	71	92	4	3	99	157	8	4	169
16:00 - 17:00	70	4	2	76	96	3	3	102	166	7	5	178
17:00 - 18:00	66	4	3	73	117	4	3	124	183	7	6	196
18:00 - 19:00	67	3	3	73	128	2	3	133	195	5	6	206
19:00 - 20:00	58	1	2	61	102	1	2	105	160	3	3	166
20:00 - 21:00	57	1	1	59	72	1	2	75	129	2	3	134
21:00 - 22:00	31	1	1	33	53	0	1	54	84	1	2	87
22:00 - 23:00	21	1	0	22	41	0	0	41	62	1	0	63
23:00 - 24:00	20	0	0	20	33	0	0	33	53	0	1	54
Totaal	1.021	44	29	1.094	1.212	38	31	1.281	2.232	80	59	2.371

Intensiteitenverloop per uur

	Gemiddelde weekenddag (za-zo)											
	Ri. 1				Ri. 2				Totaal			
Tijd	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal	lv	mz	zw	totaal
00:00 - 01:00	18	0	0	18	27	0	0	27	46	1	1	48
01:00 - 02:00	16	0	0	16	21	0	0	21	38	0	0	38
02:00 - 03:00	7	0	0	7	12	0	0	12	19	0	0	19
03:00 - 04:00	6	0	0	6	6	0	0	6	12	0	0	12
04:00 - 05:00	4	1	0	5	5	0	0	5	10	2	0	12
05:00 - 06:00	3	0	0	3	4	0	0	4	8	0	0	8
06:00 - 07:00	6	0	0	6	3	0	0	3	10	0	0	10
07:00 - 08:00	9	0	0	9	5	0	0	5	14	0	0	14
08:00 - 09:00	16	1	0	17	10	0	0	10	26	1	0	27
09:00 - 10:00	38	0	1	39	20	0	0	20	58	1	1	60
10:00 - 11:00	57	0	2	59	34	1	1	36	91	1	4	96
11:00 - 12:00	66	2	1	69	56	2	1	59	122	4	2	128
12:00 - 13:00	64	2	2	68	73	2	2	77	137	4	4	145
13:00 - 14:00	72	4	3	79	74	2	3	79	146	5	6	157
14:00 - 15:00	70	2	1	73	87	1	2	90	156	3	4	163
15:00 - 16:00	71	1	3	75	87	1	2	90	158	2	4	164
16:00 - 17:00	64	1	1	66	88	2	2	92	153	2	2	157
17:00 - 18:00	67	4	2	73	104	1	2	107	172	5	4	181
18:00 - 19:00	75	1	2	78	96	0	2	98	171	1	4	176
19:00 - 20:00	56	0	0	56	75	0	1	76	131	1	1	133
20:00 - 21:00	44	0	1	45	54	0	1	55	97	0	2	99
21:00 - 22:00	29	0	0	29	46	0	0	46	75	0	0	75
22:00 - 23:00	21	0	0	21	35	0	0	35	56	1	0	57
23:00 - 24:00	18	0	0	18	27	0	0	27	46	0	0	46
Totaal	897	19	19	935	1.049	12	19	1.080	1.952	34	39	2.025

Weekdaggemiddelden snelheden

Tijd	< 20	20 - 30	30 - 35	35 - 40	40 - 50	50 - 60	60 - 70	> 70	Totaal	%>=50	V15	V50	V85	Gem.	StdDv.
Tot. 0-24	101	605	641	584	402	30	4	6	2.373	2	24	34	42	34	8,0
Tot. 0-7	2	17	23	23	23	3	0	0	91	3	27	36	45	36	8,1
Tot. 7-19	83	464	479	437	287	19	3	4	1.776	1	24	34	42	34	7,9
Tot. 19-23	14	112	124	110	81	7	1	1	450	2	25	34	43	34	8,0
Tot. 23-7	4	28	38	37	34	4	0	1	146	3	26	35	45	36	8,4

maakt de ruimte

info@burodb.nl | www.burodb.nl