

voor Cultuurtechniek en Waterhuishouding
Wageningen

NN31545.0843

VERSLAG VAN VISUELE VERKEERSTELLINGEN

IN ZUIDWEST FRIESLAND in 1973

ing. Th.G.C. van der Heijden

Nota's van het Instituut zijn in principe interne communicatiemiddelen, dus geen officiële publikaties.

Hun inhoud varieert sterk en kan zowel betrekking hebben op een eenvoudige weergave van cijferreeksen, als op een concluderende discussie van onderzoeksresultaten. In de meeste gevallen zullen de conclusies echter van voorlopige aard zijn omdat het onderzoek nog niet is afgesloten.

Bepaalde nota's komen niet voor verspreiding buiten het Instituut in aanmerking

I N H O U D

	Blz.
SAMENVATTING	
1. INLEIDING	1
2. DOEL EN OPZET	2
3. VERWERKING VAN DE GEGEVENS	6
4. RESULTATEN	12
4.1. Algemeen	12
4.2. Intensiteit en samenstelling van het verkeer per dag	13
4.3. De verkeersverdeling over de uren van de dag	15
4.4. Drukste uur	16
4.5. Samenstelling van het verkeer over de uren van de dag	17
4.6. Friese Meren route van de ANWB	19
4.7. Tellerkarakteristieken	21
4.8. Telpuntcombinaties	22
4.8.1. Koudum en omgeving	23
4.8.2. Oudemirdum	23
4.8.3. Hindeloopen	23
5. CONCLUSIES	24
6. LITERATUUR	26
BIJLAGEN	

SAMENVATTING

In het kader van een verkeersonderzoek in zuidwest Friesland waarin wordt samengewerkt door de afdeling Cultuurtechniek van de Landbouwhogeschool en de afdeling Planologie en Verkeer van het ICW, zijn in 1973 op 24 telpunten visuele tellingen verricht.

De tellingen zijn uitgevoerd op diverse dagen in de periode mei tot en met september; de waarnemingen werden verricht van 07.00-19.00 uur. Per rijrichting en per uur werden de passerende verkeersdeelnemers geregistreerd op telstaten waarbij gebruik werd gemaakt van een indeling in 11 voertuigcategorieën. Tevens werd elk uur de stand van het telwerk van de ter plaatse opgestelde mechanische telapparatuur genoteerd, zodat de visuele waarnemingen tezamen met de mechanische registraties kunnen worden geanalyseerd.

De mechanische verwerking van de waarnemingen vond grotendeels plaats op de LH met aldaar ontwikkelde computerprogrammatuur (JAARSMA, 1973b).

Uit een analyse van het waarnemingsmateriaal blijkt dat de intensiteit op zon- en werkdagen in juli en augustus aanmerkelijk hoger is dan die op werkdagen in mei en september.

Het verloop van de verkeersintensiteit over de uren van de dag is op werkdagen gelijkmatiger dan op zondagen.

Voor de telpunten gelegen op de Friese Meren route van de ANWB kan nauwelijks worden geconcludeerd dat bewegwijzering van deze route een groter percentage van het totale verkeer in de aangegeven richting tot gevolg heeft.

Tenslotte wordt van drie door telapparatuur afgesloten gebieden het in- en uitgaande verkeer met elkaar vergeleken; in het algemeen blijken de uurintensiteiten van beide verkeersstromen slechts weinig te verschillen.

1. INLEIDING

Sinds enkele jaren verrichten zowel de afdeling Cultuurtechniek van de Landbouwhogeschool als de afdeling Planologie en Verkeer van het ICW verkeersonderzoek ten plattelande. Doel van deze onderzoeken is het verkrijgen van meer inzicht in een aantal belangrijke verkeerskarakteristieken (ritproductie en -attractie, verplaatsingswijze, afstandsgedrag, routekeuze) in relatie met diverse sociale en ruimtelijke gebiedsvariabelen (spreiding van activiteiten en wegen-netstructuur). Voor een uitvoeriger beschrijving van doel en opzet van deze studies wordt verwezen naar JAARSMA (1973a) en MICHELS (1974).

Bij het verrichten van verkeerswaarnemingen en sociografische inventarisaties in een onderzoeksgebied in zuidwest Friesland wordt in het kader van bovengenoemde studies door de beide afdelingen nauw samengewerkt. In dit gebied worden sinds medio 1972 tot eind 1974 26 mechanische telpunten onderhouden door LH en ICW samen, geassisteerd door de Provinciale Waterstaat van Friesland. Op een groot deel van deze punten voerde het ICW in 1973 visuele tellingen uit. Wegenquêtes (incl. visuele tellingen) op een aantal punten alsmede huis- en bedrijfsenquêtes in een groot deel van het studiegebied werden in 1973 door de LH gehouden. Het verzamelen van sociografische gegevens tenslotte wordt verricht door het ICW.

In deze nota worden de resultaten behandeld van de visuele tellingen zoals deze zijn verzameld tijdens de visuele tellingen van het ICW en de wegenquêtes van de LH. De mechanische verwerking van de waarnemingen vond grotendeels plaats op de LH met aldaar ontwikkelde computerprogrammatuur (JAARSMA, 1973b).

2. DOEL EN OPZET

Een visuele verkeerstelling is een telling waarbij een waarnemer gedurende een bepaalde periode de passerende voertuigen registreert op een daarvoor bestemd formulier overeenkomstig een van tevoren vastgestelde indeling in voertuigcategorieën. In het algemeen worden de beide rijrichtingen afzonderlijk geteld.

Doel van een visuele telling is het verkrijgen van inzicht in:

- de omvang van het verkeer;
- de samenstelling naar voertuigcategorie;
- de samenstelling naar rijrichting;
- het verloop van deze drie variabelen in de tijd (uur, dag, seizoen e.d.).

Indien de visuele telling wordt gecombineerd met een mechanische telling zijn coëfficiënten te berekenen welke onder andere een vergelijkingsmaatstaf vormen voor het verkeer op de diverse wegvakken onderling en voor andere verkeerstellingen.

Bij de tellingen in zuidwest Friesland is gebruik gemaakt van een formulier waarvan fig. 1 een voorbeeld is. De hierop gehanteerde indeling in voertuigcategorieën komt overeen met de indeling zoals die door de provinciale waterstaatsdiensten wordt toegepast.

De indeling is als volgt:

1. personenauto's; open stationcar; microbus (met 'open' resp. 'gesloten' wordt bedoeld het wel resp. niet aanwezig zijn van meerdere ramen in de zijkant van het voertuig)
2. autobus
3. motorrijwiel; scooter
4. gesloten stationcar; bestelauto
5. vrachtauto
6. vrachtauto met aanhangwagen; trekker met oplegger
7. landbouwtrekker (met of zonder aanhangwagen)
8. overige motorvoertuigen; speciale voertuigen
9. bromfiets
10. fiets; tandem
11. overig langzaam verkeer

De aldus gekozen indeling geeft een goed beeld van de samenstelling van het verkeer naar verplaatsingswijze (de zgn. 'modal split'). Daarnaast zijn mogelijkheden aanwezig om de hoeveelheid passages per voertuigcategorie met behulp van wegingsfactoren om te rekenen in personenauto-eenheden (PAE) waardoor de aantallen voertuigen kunnen worden geaggregeerd tot een totale hoeveelheid verkeer, onderling kwantitatief vergelijkbaar voor diverse wegvakken.

Teneinde voor landbouw- en recreatieverkeer over gespecificeerde gegevens te kunnen beschikken worden 2 categorieën nader onderverdeeld, namelijk:

- cat. 1a personenauto's; open stationcar; microbus
 - b idem, met aanhangwagen
 - c idem, met boottrailer
 - d idem, met caravan
- cat. 7a landbouwtrekker
 - b idem, met gedragen werktuig
 - c idem, met één getrokken wagen
 - d idem, met twee of meer getrokken wagens

Bij de eerste verwerking zoals die nu heeft plaatsgevonden is van deze onderverdeling vooralsnog geen gebruik gemaakt.

De ligging en begrenzing van het studiegebied in zuidwest Friesland is gegeven in fig. 2; tevens staan hierop de locaties van de telpunten aangegeven. De situering van de telpunten is zodanig dat door combinatie van meerdere punten een kordon wordt gelegd rond een of meer gebieden waarvan de in- c.q. uitgaande verkeersbewegingen kunnen worden gemeten indien tijdens een visuele telling de rijrichtingen gescheiden worden geregistreerd. Naast eigen mechanische verkeerstellers welke door de afdeling Cultuurtechniek van de LH respectievelijk de afdeling Planologie en Verkeer van het ICW zijn geplaatst, worden gegevens ontleend aan enkele zogenaamde permanente telpunten van de Provinciale Waterstaat van Friesland. In totaal staan in het onderzoeksgebied 26 mechanische verkeerstellers opgesteld; op nagenoeg alle telpunten is het verkeer één of meermalen visueel geteld. Op een aantal van deze punten is de visuele telling gecombineerd met een wegenquête.

Y S S E L



De visuele tellingen zijn uitgevoerd in de periode mei tot en met september 1973. Bijlage 1 geeft per telpunt de dagsoorten alsmede de data waarop visueel is geteld. Tevens staat hierin aangegeven op welke punten een wegenquête is gehouden.

De waarnemingen werden in principe verricht van 07.00-19.00 uur, ingedeeld in intervallen van één uur. Het verkeer in de beide rijrichtingen werd gescheiden geregistreerd.

Het lijkt redelijk te veronderstellen dat op deze wijze van een zeer groot deel van de totale etmaalintensiteit het verkeer visueel wordt gemeten.

Voor het vaststellen van de tellerfout van de mechanische teller, dat is het verschil tussen mechanisch en visueel getelde assenparen gedeeld door de visueel getelde assenparen, werd elk heel uur de tellerstand afgelezen en ingevuld op de onderste regel van het waarnemingsformulier (fig. 1). Deze tellerstand is de mechanische registratie van het verkeer in beide richtingen en correspondeert derhalve niet met de geturfde aantallen op dit formulier welke slechts betrekking hebben op het verkeer in de aangegeven rijrichting. Indien men het aantal mechanisch geregistreerde assenparen wil vergelijken met het visueel waargenomen aantal assenparen dan moeten de aantallen gepasseerde assenparen op de waarnemingsformulieren van beide rijrichtingen worden gesommeerd; (brom-)fietsen dienen hierbij buiten beschouwing te worden gelaten daar deze (in principe) niet mechanisch worden geteld.

Bij de tellingen beschikten de waarnemers over de als bijlage 5 opgenomen toelichting.

3. VERWERKING VAN DE GEGEVENS

Bij de verwerking van de visuele tellingen is gebruik gemaakt van een computer teneinde het routine rekenwerk zoveel mogelijk te automatiseren. De verwerking begint met het op de telstaten (fig. 1) totaliseren van de geturfde aantallen per voertuigcategorie en per uur. Deze totalen worden vervolgens overgebracht op een verzamelstaat (fig. 3) die tevens dienst doet als ponsdocument. Deze bewerkingen

VERZAMELSTAAT

fig. 3

7-19 UUR

VISUELE INTENSITEITSTELLING

TELPUNT NR. 3573..

OP DE WEG VAN Sloten... NAAR St. Nicolaasga

VERKEER IN DE RICHTING St. Nicolaasga

DATUM 16-9-73 WAARNEMER de Bont

0 BASISGEGEVENS		1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31																														
		UUR														10-11 11-12 12-13 13-14 14-15 15-16 16-17 17-18 18-19																
1 PERS. AUTO		3573000		1	3	22	31	36	36	47	83	69	115	112	157	120	01															
2 AUTOBUS																		2														
3 MOTORWIEL SCOOTER																2																
4 GESLOTEN STATIONCAR BESTELAUTO																																
5 VRACHTAUTO																																
6 ZWARE VRACHTAUTO																																
7 LANDBOUW. TREKKER																																
8 OVERIGE MOTORVOER. TUIGEN																																
9 BROMFIETS					2																											
10 FIETS TANDEN							3																									
11 LANGZAAM VERKEER																																

zijn uitgevoerd op de Landbouwhogeschool voor zover het de visuele tellingen van de wegenquêtes betreft, de overige tellingen zijn op de bovenbeschreven wijze bewerkt op het ICW.

Met behulp van op de LH ontwikkelde computerprogramma's zijn vervolgens berekeningen uitgevoerd, zowel per telpunt van één teldag (programma VISUEEL) als voor combinaties van telpunten en/of teldagen (programma VISVERZ.), JAARSMA (1973b). De berekeningen zijn uitgevoerd op een CDC 3200 computer van het Rekencentrum van de Landbouwhogeschool.

Per telpunt en per teldag zijn voor de beide rijrichtingen afzonderlijk en voor de som daarvan berekend:

1. het aantal passages per waarnemingsinterval van een uur voor ieder der voertuigcategorieën 1 tot en met 11;
2. het aantal passages per waarnemingsinterval van een uur voor alle motorvoertuigen tezamen (voertuigcategorie 12 = de som der categorieën 1 t/m 8);
3. het aantal passages per waarnemingsinterval van een uur voor het totale langzaam verkeer (voertuigcategorie 13 = de som der categorieën 7, 9, 10 en 11);
4. het aantal passages per waarnemingsinterval van een uur voor het totale verkeer (voertuigcategorie 14 = de som der categorieën 1 t/m 11);
5. het aantal passages over de gehele waarnemingsperiode voor ieder der voertuigcategorieën 1 tot en met 14;
6. de procentuele verkeersverdeling over de waarnemingsperiode, berekend door deling van de uurintensiteiten door de bijbehorende intensiteiten van de gehele waarnemingsperiode, eveneens voor 14 voertuigcategorieën;
7. de procentuele verdeling over de waargenomen voertuigcategorieën, waarbij het totaal gepasseerde aantal voertuigen 100 % wordt gesteld;
8. de procentuele verdeling over de motorvoertuigen, waarbij het totaal gepasseerde aantal motorvoertuigen 100 % wordt gesteld.

Indien op een telpunt op meer dan één dag visueel is geteld kan het gewenst zijn een gemiddelde uitkomst over deze dagen te kennen.

Ook kan behoefte bestaan aan de (gemiddelde) gegevens van meerdere telpunten. Met het computerprogramma VISVERZ worden hiertoe de volgende berekeningen uitgevoerd, zowel voor de rijrichtingen afzonderlijk als voor de som daarvan:

- het aantal passages per waarnemingsinterval van een uur voor 14 voertuigcategorieën, gesommeerd over de in de berekening betrokken dagtellingen;
- het totaal aantal passages per waarnemingsperiode voor 14 voertuigcategorieën, gesommeerd over de in de berekening betrokken dagtellingen;
- de procentuele verkeersverdeling over de dag, gemiddeld over de in de berekening betrokken dagtellingen, voor 14 voertuigcategorieën;
- de procentuele verdeling over de waargenomen voertuigcategorieën, gemiddeld over de in de berekening betrokken dagtellingen;
- de procentuele verdeling over de waargenomen motorvoertuigcategorieën, gemiddeld over de in de berekening betrokken dagtellingen.

Daar alle visuele tellingen werden gehouden ter plaatse van een mechanische verkeersteller kan tevens worden beschikt over de mechanische registratie van deze teller. De waarnemers noteerden elk heel uur de stand van het telwerk op de onderste regel van de telstaat (fig. 1). Met de gegevens verkregen uit de visuele en mechanische waarneming kunnen per dagtelling de volgende karakteristieken worden berekend:

- Het gepasseerde aantal assenparen

Bij de hier weergegeven werkwijze is dit niet exact bekend. Het wordt benaderd door aan iedere voertuigcategorie een zeker gewicht toe te kennen, namelijk:

voertuigcategorie	1: gemiddeld 1,01	assenparen
voertuigcategorie 2, 3 en 4:	gemiddeld 1,01	assenparen
voertuigcategorie	5: gemiddeld 1,50	assenparen
voertuigcategorie	6: gemiddeld 2,50	assenparen
voertuigcategorie	7: gemiddeld 2,00	assenparen
voertuigcategorie	8: gemiddeld 1,00	assenparen

voertuigcategorie 9 en 10: gemiddeld 0,00¹⁾ assenparen
voertuigcategorie 11: gemiddeld 1,00 assenparen

Bron: JAARSMA, (1973b)

1) Mits de teller zo is afgesteld dat fietsen en bromfietsen in principe niet geteld worden; in andere gevallen (na programmawijziging) 1,00

- Het geregistreerde aantal assenparen

Dit aantal wordt bepaald door het verschil der tellerstanden bij het begin en eind der waarnemingen te berekenen.

- De tellerfout (in procenten)

De tellerfout wordt gedefinieerd als het verschil tussen gepasseerde en geregistreerde assenparen, ten opzichte van de gepasseerde assenparen.

- De tellercoëfficiënt

Deze is het quotiënt van gepasseerde en geregistreerde assenparen. Met behulp van de tellercoëfficiënt worden de mechanisch geregistreerde aantallen assenparen herleid tot gepasseerde assenparen.

- Het aantal gepasseerde personenauto-eenheden

Dit aantal wordt berekend door aan iedere voertuigcategorie een zeker gewicht toe te kennen, namelijk:

voertuigcategorie 1: 1,00 p.a.e.
voertuigcategorie 2: 2,00 p.a.e.
voertuigcategorie 3: 0,50 p.a.e.
voertuigcategorie 4: 1,00 p.a.e.
voertuigcategorie 5: 2,00 p.a.e.
voertuigcategorie 6: 3,50 p.a.e.
voertuigcategorie 7: 2,00 p.a.e.
voertuigcategorie 8: 2,00 p.a.e.
voertuigcategorie 9: 0,35 p.a.e.

voertuigcategorie 10: 0,25 p.a.e.

voertuigcategorie 11: 1,50 p.a.e.

Bron: CCC (1969)

- De p.a.e. coëfficiënt ten opzichte van de registratie

Deze wordt berekend door het aantal gepasseerde p.a.e. te delen door de tellerregistratie.

- De p.a.e. coëfficiënt ten opzichte van de waarneming

Deze wordt berekend door het aantal gepasseerde p.a.e. te delen door het waargenomen aantal assenparen.

Door diverse oorzaken kan het voorkomen dat de registratie van de mechanische verkeersteller niet overeenkomt met de visueel waargenomen assenparen (zie o.a. MEIJER, 1969). Het vaststellen van de tellerfout biedt de mogelijkheid na te gaan in hoeverre door de mechanische teller op de dag van de visuele telling de daarvoor in aanmerking komende voertuigen juist zijn geregistreerd. Indien nodig kunnen de registraties van de mechanische teller met behulp van de tellercoëfficiënt worden herleid tot de juiste waarden.

Teneinde de hoeveelheid passages per voertuigcategorie te kunnen aggregeren tot een totale hoeveelheid verkeer, kwantitatief vergelijkbaar voor de diverse wegvakken onderling, worden de aantallen voertuigen per categorie met behulp van wegingsfactoren omgerekend in personenauto-eenheden (PAE). Een overeenkomstige, kwantitatieve vergelijkingsmaat, de PAE-coëfficiënt, wordt verkregen door de berekende aantallen gepasseerde PAE te delen door de tellerregistratie (PAE-coëfficiënt t.o.v. de registratie) of door het aantal waargenomen assenparen (PAE-coëfficiënt t.o.v. de waarneming).

4. RESULTATEN

4.1. A l g e m e e n

Zoals in het voorgaande reeds werd opgemerkt zijn de gegevens in deze nota ontleend aan waarnemingen op telpunten waar alleen visueel is geteld alsmede punten waar de visuele telling gecombineerd met een wegenquête is uitgevoerd. Op deze wijze zijn op 24 telpunten in totaal 90 dagtellingen verricht en wel 62 werkdagtellingen en 28 zondagtellingen. Hierbij wordt een dagtelling gedefinieerd als de periode van 07.00-19.00 uur waarbinnen op één telpunt visuele verkeerswaarnemingen worden verricht. De gegevens voor 13 dagtellingen zijn ontleend aan de wegenquêtes, de overige 77 zijn zuiver visuele tellingen.

De waarnemingen zijn uitgevoerd op 20 verschillende data in de periode mei tot en met september 1973; drie data vallen op zondag, zie bijlage 1. Daar van 10 telpunten slechts gegevens bekend zijn van één (soms twee) visuele teldag(en) is vergelijken van samenstelling en intensiteit van het verkeer voor overige data op deze punten niet altijd mogelijk. Op de overige punten zijn gedurende meerdere data tellingen verricht.

Alhoewel bij de visuele telling het verkeer wordt geregistreerd volgens een onderverdeling in 11 voertuigcategorieën is bij de presentatie van de verkeerssamenstelling in bijlage 3 gewerkt met een gecomprimeerde indeling. Voor dit doel zijn de categorieën als volgt samengevoegd:

- | | |
|---------------|--|
| 1 + 3 | (personenauto's, motoren, scooters, open stationcars) |
| 2 + 4 + 5 + 6 | (autobussen, bestelauto's, gesloten stationcars en vrachtauto's) |
| 7 + 8 | (landbouwvoertuigen en overige motorvoertuigen) |
| 9 | (bromfiets) |
| 10 + 11 | (fiets en overig langzaam verkeer) |

Voor een globaal inzicht in de samenstelling van het verkeer bestaat tegen deze samenvoeging weinig bezwaar daar het onderscheid tussen de meest relevante verkeerscategorieën gehandhaafd blijft.

4.2. Intensiteit en samenstelling van het verkeer per dag

Uit de gegevens op bijlage 1 blijkt dat op alle punten waar meerdere dagtellingen zijn verricht de laagste dagintensiteit tijdens de waarnemingsperiode wordt waargenomen op werkdagen in de maanden mei en september. De hoogste dagintensiteit op alle telpunten wordt gemeten op zondag 8 juli (2e zondag in de bouwvakantie).

Een extreme toename van het verkeer tijdens de vakantieperiode juli-augustus wordt waargenomen op de telpunten 1573 en 1671. Deze punten liggen beide op een route van waaraf men (vrije) toegang heeft tot de IJsselmeerkust. Op deze telpunten is de dagintensiteit op zondag 8 juli ongeveer het 10-voudige van die op een werkdag in het najaar (woensdag 19 september). De verkeersintensiteiten op de telpunten rond Oudemirdum (gem. Gaasterland), telpunten 20 tot en met 24 op fig. 2, waren op zondag 8 juli 3 à 6 maal zo hoog als die op 19 september. De recreatieve aantrekkelijkheid van zowel de IJsselmeerkust als Gaasterland, komt in deze cijfers duidelijk tot uitdrukking. Op de overige telpunten waar meerdere dagtellingen zijn verricht is de verkeersintensiteit op zondag 8 juli 2 à 3 maal zo hoog als die op een werkdag in voor- of najaar.

Teneinde na te kunnen gaan welk deel van het etmaalverkeer tijdens een visuele dagtelling wordt waargenomen, wordt de etmaalcoëfficiënt berekend. Dit is het quotiënt van de tijdens een dagtelling op dag n mechanisch geregistreerde assenparen en de gedurende het etmaal (van 07.00 uur op dag n tot 07.00 uur op dag $n + 1$) mechanisch geregistreerde assenparen.

Voor de berekening van de etmaalcoëfficiënt bleken de gegevens van 68 dagtellingen bruikbaar; van de overige dagtellingen kon, onder andere als gevolg van storingen aan de mechanische verkeersteller, niet over de tellerregistraties worden beschikt.

De naar aantallen gepasseerde assen gewogen gemiddelde etmaalcoëfficiënt bedraagt voor 68 dagtellingen 0,79. Voor zowel de werkdagtellingen (46) als de zondagtellingen (22) is deze eveneens 0,79. Op de wegvakken in dit studiegebied is tijdens een dagtelling derhalve gemiddeld bijna viervijfde van het etmaalverkeer visueel geteld.

Indien slechts behoefte bestaat aan een etmaalcoëfficiënt gemiddeld over alle wegvakken waar visueel is geteld, is wegen naar gepasseerde assen overbodig. Dit kan zich onder andere voordoen indien men enig inzicht wenst omtrent de verwachtingswaarde van de etmaalcoëfficiënt op een wegvak waar niet eerder is geteld.

De (niet gewogen) gemiddelde etmaalcoëfficiënt van 68 dagtellingen is 0,80; voor de werkdag- en de zondagtellingen is deze 0,79 respectievelijk 0,81. Voor de etmaalcoëfficiënten per dagtelling zie bijlage 1.

Een beeld van de procentuele samenstelling van het verkeer per dagtelling alsmede gemiddeld over de dagtellingen geeft fig. A van bijlage 3. Een samenvatting hiervan per teldag (excl. de wegenquête-tellingen) wordt gegeven in tabel 1.

Tabel 1. Voertuigsamenstelling in procenten, gemiddeld over het aangegeven aantal telpunten

Datum	Procentuele verdeling over de categorieën				Totaal aantal voertuigen	Aantal telpunten
	motorvoertuigen		langzaam verkeer			
	cat. 1+3	cat. 2+4+5+6	cat. 7+8	cat. 9+10+11	cat. 1 t/m 11	
woensdag 9 mei	44,0	13,6	3,6	38,9	100% = 1 006	2
donderdag 24 mei	62,6	13,5	2,8	21,0	= 4 188	4
dinsdag 19 juni	52,2	10,1	4,3	33,2	= 1 226	2
zondag 8 juli	83,8	1,2	0,3	14,7	= 29 583	13
woensdag 11 juli	80,4	5,7	1,3	12,7	= 22 563	13
woensdag 1 aug.	64,7	7,9	1,5	26,0	= 20 205	13
zondag 16 sept.	84,7	1,3	0,4	13,7	= 19 109	14
woensdag 19 sept.	67,2	14,5	2,9	15,5	= 11 483	14
Gemiddeld	76,4	5,4	1,2	16,9	109 363	75

De samenstelling op zondag 8 juli komt overeen met die op zondag 16 september.

Uit het verzamelde waarnemingsmateriaal kan worden geconcludeerd dat de voertuigsamenstelling op woensdag 11 juli, in de bouwvakvakantie, overeenkomst vertoont met de samenstelling zoals deze op zondagen wordt aangetroffen.

Het relatief hoge percentage langzaam verkeer op woensdag 1 augustus is onder andere een gevolg van een op deze dag georganiseerde toeristische fietstocht in en rond de bossen van Oudemirdum.

Hoewel minder goed vergelijkbaar als gevolg van het verschillende aantal dagtellingen blijkt het aandeel van het vracht- en landbouwverkeer op de waarnemingswerkdagen in mei en september relatief groter te zijn dan in juli en augustus; dit gaat ten koste van het aandeel van de personenauto's (cat. 1 + 3).

Het achterwege blijven van het vracht- en landbouwverkeer komt ook tot uitdrukking in de PAE-coëfficiënt ten opzichte van de waarneming, bijlage 1. Deze heeft op zondagen gemiddeld een lagere waarde dan op werkdagen. Overigens geldt voor dit gemiddelde dezelfde berekeningswijze als uiteengezet in 4.2 bij het bepalen van de etmaalcoëfficiënt. De PAE-coëfficiënt, naar aantal gepasseerde assen gewogen, is gemiddeld over de werkdagtellingen 1,14; dit gemiddelde over de zondagtellingen is 1,04. Het (niet gewogen) gemiddelde over de werkdagen respectievelijk de zondagen is 1,12 respectievelijk 1,05. Een PAE-coëfficiënt van 1,14 betekent dat elke waargenomen passage overeenkomt met 1,14 personenauto-eenheden.

De met behulp van de tellercoëfficiënt bepaalde PAE-coëfficiënt ten opzichte van de registratie (zie 4.7) staat vermeld in bijlage 1.

4.3. De verkeersverdeling over de uren van de dag

Fig. B van bijlage 3 geeft per dagtelling, onderscheiden naar werkdagen en zondagen, het verloop van de verkeersintensiteit over de uren van de dag.

Er blijkt een aanzienlijk verschil te bestaan tussen het verkeersverloop over de uren van de zondagen en het verloop op werkdagen.

Uit de werkdagtellingen van mei en september blijkt dat het verkeersverloop over de uren van de dag in het algemeen weinig schommelingen vertoont. De werkdagtellingen in juli en augustus kenmerken zich door een hogere dagintensiteit met daarnaast grotere onderlinge verschillen in uurintensiteit.

Uit de waarnemingen op zondagen blijkt de intensiteit gedurende het eerste waarnemingsinterval (van 07.00-08.00) een lager niveau te hebben dan op werkdagen. In de volgende uren groeit het verkeersaanbod totdat het hoogste niveau in de namiddag is bereikt.

4.4. D r u k s t e u u r

Tabel 2 geeft een overzicht van de frequentie van het drukste uur per tijdsinterval. Voor het vaststellen ervan is uitgegaan van de intensiteit van het verkeer (alle categorieën) in beide richtingen samen. Van alle werkdagtellingen valt het drukste uur 49 x (d.i. bijna 80 %) in de periode tussen 15.00 en 18.00 uur.

Tabel 2. Frequentieverdeling van het per dagtelling opgetreden drukste uur, op werkdagen en op zondagen

W e r k d a g e n		Z o n d a g e n	
interval	frequentie	interval	frequentie
7- 8 uur	2 x	7- 8 uur	-
8- 9 uur	-	8- 9 uur	-
9-10 uur	-	9-10 uur	-
10-11 uur	1 x	10-11 uur	-
11-12 uur	-	11-12 uur	-
12-13 uur	1 x	12-13 uur	-
13-14 uur	1 x	13-14 uur	-
14-15 uur	8 x	14-15 uur	-
15-16 uur	8 x	15-16 uur	8 x
16-17 uur	31 x	16-17 uur	13 x
17-18 uur	10 x	17-18 uur	6 x
18-19 uur	-	18-19 uur	1 x

Slechts 3 x valt dit in een uurinterval van de ochtendperiode. Bij de zondagtellingen blijkt het drukste uur steeds in de middagperiode voor te komen; 27 x (d.i. ruim 96 %) valt dit tussen 15.00 en 18.00 uur.

Worden alle tellingen tezamen beschouwd dan blijkt het drukste uur in de helft van het totaal aantal dagtellingen tussen 16.00 en 17.00 uur op te treden.

Gewogen naar intensiteit bevat het drukste uur gemiddeld op werkdagen ruim 10,0 % van de etmaalintensiteit, op zondagen is dit 13,5 %.

Van de telpunten op doorgaande wegen (1, 7, 2074, 3479 en 3573) bevat het drukste uur op werkdagen 9,2 % van het totale etmaalverkeer; op zondagen is dit 12,2 %. Op wegen, waarop veel recreatief verkeer mag worden verondersteld en met een minder uitgesproken doorgaande functie, (telpunten 20 t/m 24, 1573 en 1671) bevat het drukste uur op werkdagen 11,5 % van de etmaalintensiteit; op zondagen is dit 15,6 %.

Tevens is geconstateerd dat het drukste uur op zondag 8 juli gemiddeld een lager percentage van het totale etmaalverkeer bevat dan dat op zondag 16 september, namelijk 13,1 % respectievelijk 14,6 %.

4.5. Samenstelling van het verkeer over de uren van de dag

Fig. C op bijlage 3 geeft de procentuele samenstelling van het verkeer over de uren van de dag, gemiddeld over de werkdagen respectievelijk zondagen waarop visuele tellingen zijn uitgevoerd. Bij het beschouwen van deze figuren dient te worden bedacht dat deze voor een aantal telpunten slechts de waarnemingen van één dagtelling betreffen.

De als bijlage 2 opgenomen computeruitvoer vermeldt voor werkdagen respectievelijk zondagen per uur de procentuele verdeling van het verkeer over de voertuigcategorieën, gemiddeld over het aantal dagen waarop waarnemingen zijn verricht. Van de telpunten waarop zowel visuele tellingen als wegenquêtes werden gehouden (telpunt 1 resp. telpunt 2074) worden de tijdens de wegenquêtes (8 aug. resp. 26 juni) verzamelde gegevens afzonderlijk gepresenteerd.

Het blijkt dat op drukkeren punten op zondagen gedurende de gehele dag een hoger percentage personenauto's en dergelijke wordt waargenomen dan op de rustige wegen; bovendien vertoont het verkeer op de minder drukke punten ook op zondagen meer fluctuaties in de samenstelling.

Op werkdagen neemt het percentage personenauto's geleidelijk toe voornamelijk ten koste van het vracht- en landbouwverkeer, zie tabel 3. Het hoogste percentage personenauto's wordt, zowel op werkdagen als op zondagen, omtrent de laatste uren van de dagtelling waargenomen.

Tabel 3. Voertuigsamenstelling per uur in procenten, gemiddeld over de werkdagtellingen (A) en de zondagtellingen (B)

Voertuigsoort	Uur van de dag												
	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	
A. Werkdagen (62 dagtellingen)													
personenauto's, motoren, scooters	51,7	54,5	66,6	68,9	70,0	70,3	71,2	71,3	72,0	71,5	71,0	73,5	
Autobus, bestelauto's, vrachtauto	16,6	14,4	12,6	10,4	10,6	9,2	8,9	9,0	8,0	8,0	7,6	6,5	
Landbouwtrekker, overige mvt	4,3	4,1	3,3	2,6	2,1	1,3	2,0	1,7	1,5	1,2	1,0	2,5	
Bromfiets, fiets, langzaam verkeer	27,4	27,1	17,6	18,2	17,3	19,3	18,0	18,0	18,5	19,3	20,4	17,5	
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
B. Zondagen (28 dagtellingen)													
Personenauto's, motoren, scooters	63,9	78,3	79,0	83,3	83,0	84,6	83,0	83,3	84,9	86,1	85,8	88,1	
Autobus, vrachtauto's, bestel-													
auto's	8,2	3,1	2,0	1,6	1,2	1,2	1,0	1,3	1,1	1,0	1,1	1,6	
Landbouwtrekker, overige mvt	9,8	4,1	0,7	0,3	0,2	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2	0,3	0,6	
Bromfiets, fiets, langzaam verkeer	18,0	14,6	18,3	14,9	15,6	14,3	16,1	15,4	13,9	12,7	12,9	9,7	
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	

4.6. Friese Meren route van de ANWB

Een aantal van de telpunten is gelegen op een door de ANWB bewegwijzerde route, de Friese Meren route. Daar deze route slechts in één richting bewegwijzerd is, is het wellicht interessant na te gaan in hoeverre dit van invloed is op de personenauto-intensiteit per rijrichting.

In tabel 4 is een overzicht opgenomen van de dagtellingen op punten welke zijn gelegen op de Friese Meren route; op een aantal van deze punten zijn tevens wegenquêtes gehouden. De in de tabel vermelde aantallen betreffen personenauto's.

Een eenvoudige schattingsmethode voor het aantal routerijders is de surplus-methode. Bij deze methode wordt ervan uitgegaan dat onder normale omstandigheden de personenauto-intensiteit in beide rijrichtingen gelijk is. Een overheersing van het verkeer in één richting op een weg met een in één richting bewegwijzerde route wordt toegeschreven aan de verkeersaantrekkende werking van deze route (JAARSMA en VAN DER VOET, 1974).

Van alle dagtellingen blijkt een surplus in de routerichting (+) ongeveer even vaak op te treden als een surplus in de tegengestelde richting (-), (kolom 5). Wel wordt geconstateerd dat een surplus in de routerichting vaker optreedt op zondagen en werkdagen gedurende de bouwvakvakantie waarop waarnemingen zijn verricht dan op de overige waarnemingswerkdagen. Dat dit mede wordt veroorzaakt door routerijders lijkt aannemelijk.

De aantallen personenauto's in kolom 5 van tabel 4 zijn berekend volgens de surplusmethode. In kolom 6 is het uit de wegenquêtes berekende surplus aan routerijders in de bewegwijzerde richting vermeld; de tussen haakjes vermelde aantallen betreffen de routerijders in de routerichting resp. in de tegenstelde richting. Uit een vergelijking van beide kolommen blijkt dat het aantal routerijders berekend volgens de surplus-methode nogal afwijkt van de enquêteresultaten. De surplus-methode lijkt derhalve onvoldoende betrouwbare resultaten op te leveren.

Overigens gaat het om geringe aantallen personenauto's: gewogen gemiddeld over de zondagen en de werkdagen in de bouwvakvakantie waarop waarnemingen zijn verricht bedraagt het surplus in de routerichting

Tabel 4. Personenauto-intensiteit per dagtelling op telpunten van de Friese Meren route alsmede het aantal routerijders berekend volgens de surplus-methode en uit wegenquêtes

Telpunt	Datum dagtelling '73		Personenauto's		Routerijders	
			route- richting	tegen- gestelde richting	vlg. surplus- methode	vlg. weg- enquête*
1	2		3	4	5	6
3	zondag	5-8	1296	1239	+ 57	51 (58-7)
	dinsdag	11-9	679	670	+ 9	34 (36-2)
4	donderdag	16-8	144	145	- 1	29 (30-1)
5	dinsdag	10-7	173	104	+ 69	78 (81-3)
7	donderdag	24-5	496	498	- 2	
	zondag	8-7	1550	1384	+166	
	woensdag	11-7	1257	1145	+112	
	woensdag	1-8	890	850	+ 40	
	zondag	16-9	1002	944	+ 58	
	woensdag	19-9	528	533	- 5	
20	zondag	8-7	1163	1106	+ 57	
	woensdag	11-7	587	648	- 61	
	woensdag	1-8	412	464	- 52	
	zondag	16-9	458	523	- 65	
	woensdag	19-9	165	159	+ 6	
23	zondag	8-7	620	587	+ 33	
	woensdag	11-7	491	507	- 16	
	woensdag	1-8	361	405	- 44	
	zondag	16-9	361	267	+ 94	
	woensdag	19-9	171	202	- 31	
1376	dinsdag	14-8	254	203	+ 51	37 (38-1)
1675	woensdag	25-7	554	527	+ 27	53 (56-3)
2074	woensdag	2-5	453	493	- 40	
	dinsdag	26-6	549	558	- 9	28 (29-1)
	zondag	8-7	1704	1655	+ 49	
	woensdag	11-7	1231	1216	+ 15	
	woensdag	1-8	898	892	+ 6	
	zondag	16-9	951	1155	-204	
	woensdag	19-9	458	485	- 27	
3573	donderdag	24-5	459	468	- 9	
	zondag	8-7	1230	978	+252	
	woensdag	11-7	802	795	+ 7	
	woensdag	1-8	643	664	- 21	
	zondag	16-9	748	839	- 91	
	woensdag	19-9	429	432	- 3	

*Bron: JAARSMA en VAN DER VOET (1974)

(tussen 07.00 en 19.00 uur) 85 personenauto's, gemiddeld over de overige waarnemingswerkdagen is dit 22 personenauto's; dit komt overeen met 4,1% respectievelijk 2,1% van de gemiddelde personenauto-intensiteit.

Uit de resultaten van de wegenquêtes blijkt dat de Friese Meren route per jaar door 4500 à 7500 voertuigen wordt gevolgd. Vergeleken met andere routes wordt deze route slechts weinig gereden (JAARSMa en VAN DER VOET, 1974).

4.7. T e l l e r k a r a k t e r i s t i e k e n

Bij de berekening van de tellerfout wordt het berekende aantal gepasseerde assenparen beschouwd als zijnde het waargenomen aantal assenparen. Aldus wordt een benaderde tellerfout berekend welke wordt gedefinieerd als het verschil tussen waargenomen en geregistreerde assenparen gedeeld door de waargenomen assenparen.

Voor 90 dagtellingen was het in 15 gevallen, wegens een storing aan de mechanische telapparatuur, niet mogelijk de tellerfout vast te stellen. Van de overige 75 dagtellingen was de tellerfout 38 x negatief en 37 x positief. In 19 gevallen was de tellerfout groter dan 10 %, dit is 25 % van het aantal dagtellingen waarvoor de tellerfout kon worden vastgesteld. Van 5 dagtellingen was de tellerfout groter dan 30 %.

Geconstateerd is dat de tellerfout onder invloed van diverse omstandigheden (o.a. weersgesteldheid) in de tijd fluctueert. Het lijkt zinvol uit reeds verzameld waarnemingsmateriaal het gedrag van de tellerfout onder invloed van wisselende omstandigheden (weersinvloeden, verkeerssamenstelling en -intensiteit) nader te analyseren.

Verondersteld mag worden dat tijdens een visuele telling door de waarnemer persoonlijke beoordelings- en waarnemingsfouten worden gemaakt; onderzoek hiernaar heeft niet plaatsgevonden. Factoren die mogelijk de grootte van deze fout beïnvloeden zijn onder andere de intensiteit en samenstelling van het verkeer, weersgesteldheid, opleidingsniveau en leeftijd van de waarnemer, aantal waarnemers per tellpunt en de duur van de telling. Overwogen wordt de grootte van deze

persoonlijke fouten nader te onderzoeken door bijvoorbeeld op enkele telpunten meerdere personen onafhankelijk van elkaar de waarnemingen te laten verrichten.

De door de tellerfout veroorzaakte afwijking van het aantal geregistreerde assenparen ten opzichte van de waargenomen assenparen wordt gecorrigeerd door de geregistreerde assenparen te vermenigvuldigen met de tellercoëfficiënt, bijlage 1. Door vermenigvuldiging van de geregistreerde assenparen met de PAE-coëfficiënt ten opzichte van de registratie wordt het aantal voertuigen omgerekend in PAE's waarbij tevens een afwijking als gevolg van de tellerfout direct wordt gecorrigeerd.

4.8. T e l p u n t c o m b i n a t i e s

Het onderhavige studiegebied is samengesteld uit meerdere deelgebieden waarvan de verkeersproduktie kan worden geanalyseerd. Door namelijk op de toegangswegen van een deelgebied mechanische verkeers-tellers te plaatsen worden alle in- en uitgaande verkeersbewegingen (voor zover deze door de telapparatuur worden geregistreerd) vastgelegd, zie fig. 2.

Tijdens de visuele tellingen zijn eveneens op telpunten van een drietal deelgebieden waarnemingen verricht. Doordat de rijrichtingen gescheiden zijn geregistreerd wordt aldus van het in- en uitgaande verkeer een indruk verkregen. Voor dit doel worden van de participerende telpunten de in- respectievelijk uitgaande verkeersbewegingen per uur gesommeerd. Een eventueel verschil (saldo) tussen beide bewegingsrichtingen geeft aan in hoeverre van de evenwichtssituatie (waarbij ingaand verkeer = uitgaand verkeer) wordt afgeweken. Dit saldo kan zowel per uur als per teldag worden berekend. De deelgebieden waarvan op bovenbeschreven wijze waarnemingen zijn verricht zijn:

- Koudum en omgeving
- Hindeloopen
- Oudemirdum

Hieronder worden in het kort de resultaten per deelgebied behandeld.

4.8.1. Koudum en omgeving

Een kordon rond dit gebied wordt gevormd door de telpunten 7, 2074 en 1574, zie fig. 2. Op deze punten zijn op 3 werkdagen en 2 zondagen gelijktijdig waarnemingen verricht, zie bijlage 4. Vergelijking van de saldi per werkdagtelling toont aan dat er nauwelijks verschillen waarneembaar zijn tussen in- en uitgaand verkeer (max. 0,55 % van de totale hoeveelheid verkeer). De uursaldi op werkdagen vertonen grotere verschillen tussen beide bewegingsrichtingen, overigens zonder dat wetmatigheden aanwijsbaar zijn.

Uit de saldi van de twee zondagtellingen kan worden geconcludeerd dat het gebied tijdens de visuele telling meer verkeer afstoot dan aantrekt, dit in tegenstelling tot de werkdagen. Het verschil kan worden verklaard uit het verlaten van het gebied door verblijfsrecreanten welke reeds aan het begin van het weekend of eerder zijn gearriveerd. Deze conclusie wordt versterkt door het feit dat met name gedurende de laatste twee uren van de telperiode de uitgaande verkeersstroom in aantal overheerst.

4.8.2. Oudemirdum

Op de toegangswegen van dit gebied zijn mechanische verkeerstellers geplaatst, genummerd 20 tot en met 24 (zie fig. 2). Waarnemingen zijn eveneens verricht op drie werkdagen en twee zondagen. Op alle teldagen wordt, zij het in geringe mate een uitgaande verkeersbeweging geconstateerd, zie bijlage 4 (max. 3,9 % van het totale verkeer). Het gaat hier echter om verwaarloosbaar kleine aantallen zodat nauwelijks van de evenwichtssituatie wordt afgeweken.

4.8.3. Hindeloopen

Voor het afsluiten van dit gebied kon worden volstaan met het plaatsen van twee verkeerstellers, telpunten 10 en 1671 (fig. 2). Visuele tellingen zijn gehouden op vier werkdagen en twee zondagen. De saldi per dagtelling, zowel over de werkdagen als over de zondagen, laten zien dat de verschillen in intensiteit van de beide rijrichtingen gering zijn, zie bijlage 4. Op zondagen is dit saldo negatief, dat wil zeggen er zijn meer uit- dan ingaande verkeersbewe-

gingen geteld. De uursaldi op zondagen geven een overwegend uitgaande verplaatsing gedurende de laatste drie uren van de telperiode (van 16.00 - 19.00 uur).

Mogelijk is hier hetzelfde van toepassing als reeds vermeld onder de beschrijving in 4.8.1 (Koudum en omgeving).

5. CONCLUSIES

1. Uit de resultaten van de tellingen blijkt dat de waargenomen dagintensiteit op zon- en werkdagen in juli en augustus aanzienlijk hoger is dan die op werkdagen in mei en september. Dit verschil is groter naarmate wegvakken worden beschouwd welke in een als recreatief aantrekkelijk bekend staand gebied zijn gelegen. Tijdens een visuele telling wordt gemiddeld zowel op zondagen als op werkdagen ca. viervijfde van het etmaalverkeer waargenomen.
2. De samenstelling van het verkeer op zondag 8 juli wijkt nauwelijks af van die op zondag 16 september. De samenstelling op woensdag 11 juli vertoont meer overeenkomst met die op zondagen dan met die op overige werkdagen. Een relatief hoog percentage langzaam verkeer wordt waargenomen op woensdag 1 augustus, ten dele kan dit worden verklaard uit een op deze dag georganiseerde toeristische fietstocht.
3. Het verloop van de verkeersintensiteit over de uren van de dag is op werkdagen gelijkmatiger dan op zondagen. Het drukste uur valt bij de helft van het aantal werkdagtellingen tussen 16.00 en 17.00 uur; in bijna 80 % van alle werkdagtellingen valt het drukste uur tussen 15.00 en 18.00 uur. Op zondagen wordt het drukste uur in 96 % van de dagen gemeten gedurende het tijdsinterval 15.00-18.00 uur.
4. De verkeerssamenstelling over de uren van de dag toont aan dat op drukker punten op zondagen gedurende de gehele dag een hoger percentage personenauto's en dergelijke wordt waargenomen dan op de rustige wegen. Bovendien vertoont het verkeer op de minder druk-

ke punten ook op zondagen meer fluctuaties in de samenstelling. Op werkdagen neemt het percentage personenauto's geleidelijk toe, voornamelijk ten koste van het vracht- en landbouwverkeer. Het hoogste percentage personenauto's wordt, zowel op werkdagen als op zondagen, omtrent het drukste uur waargenomen.

5. Uit een analyse van het verkeer op de telpunten welke zijn gelegen op de Friese Meren route van de ANWB blijkt niet duidelijk dat bewegwijzering van deze route een groter percentage van het personenautoverkeer in de aangegeven richting tot gevolg heeft.
6. Geconstateerd is dat de tellerfout in de tijd fluctueert zonder dat hiervoor duidelijk redenen aanwijsbaar zijn. Evenzeer mag worden aangenomen dat tijdens een visuele telling door de waarnemers persoonlijke beoordelings- en waarnemingsfouten worden gemaakt. Nader onderzoek naar invloed van onder andere verkeerssamenstelling, -intensiteit en weersgesteldheid op deze fouten lijkt gewenst.
7. Van drie door mechanische telapparatuur afgesloten gebieden waar tevens visueel is geteld blijken de in- en uitgaande verkeersbewegingen slechts weinig in intensiteit te verschillen. Waar op zondagen de uitgaande richting overheerst kan dit mogelijk worden veroorzaakt door afreizende verblijfsrecreanten.

6. LITERATUUR

- CENTRALE CULTUURTECHNISCHE COMMISSIE, 1969. Plattelandswegennota, 's-Gravenhage.
- JAARSMA, C.F., 1973a. Het verkeersonderzoek in zuidwest Friesland. Landbouwhogeschool, Wageningen.
- 1973b. De verwerking van visuele tellingen. Intern rapport, Landbouwhogeschool, Wageningen.
- en J.L.M. VAN DER VOET, 1974. Het gebruik van de Friese Meren route van de ANWB. Recreatievoorzieningen 6-9, 6-10.
- MEIJER, H.J., 1969. De werking van pneumatische verkeerstellers, daarbij voorkomende storingen en de mogelijkheden van reparatie. Nota ICW 541, Wageningen.
- MICHELS, Th., 1974. Modelonderzoek plattelandsverkeer, doel en opzet. Nota ICW 828, Wageningen.

bijlage 1

Visueel waargenomen dagintensiteit									
Telpunt	Datum visuele telling	Datum wegenquête	voertuigen	motor-voertuigen	PAE	Teller-coëfficiënt	PAE-coëfficiënt t.o.v. registratie	PAE-coëfficiënt t.o.v. waarneming	etmaal-coëfficiënt
1		woensdag 8-8	2549	1982	2311	*	*	1,11	0,72
	zondag 16-9		2505	2286	2392	0,99	1,02	1,03	0,74
	woensdag 19-9		1907	1701	2027	1,01	1,11	1,09	0,78
2		donderdag 21-6	573	357	551	5,25	6,12	1,17	*
3	zondag 5-8		2760	2619	2701	0,95	0,96	1,01	0,76
	dinsdag 11-9		2077	1713	2098	0,92	1,02	1,11	0,79
4		donderdag 16-8	605	396	551	1,05	1,28	1,22	0,57
5		dinsdag 10-7	403	299	338	1,16	1,26	1,09	0,83
6		dinsdag 10-7	826	692	789	0,64	0,69	1,08	0,94
7	donderdag 24-5		1533	1287	1595	*	*	1,11	*
	zondag 8-7		3308	3015	3146	*	*	1,02	*
	woensdag 11-7		2948	2699	2994	*	*	1,05	*
	woensdag 1-8		2450	2088	2466	*	*	1,08	0,89
	zondag 16-9		2243	2035	2131	*	*	1,02	*
	woensdag 19-9		1564	1388	1677	*	*	1,09	*
8		vrijdag 27-7	867	743	864	1,05	1,13	1,08	*
9		vrijdag 27-7	952	820	956	1,00	1,09	1,08	0,82
10	donderdag 24-5		1113	721	940	0,95	1,14	1,20	0,67
	zondag 8-7		2173	1906	2008	1,75	1,80	1,03	*
	woensdag 11-7		2150	1869	2016	*	*	1,04	*
	woensdag 1-8		1782	1313	1531	*	*	1,11	*
	zondag 16-9		1205	1025	1080	1,01	1,05	1,03	0,83
	woensdag 19-9		909	638	790	1,06	1,21	1,14	0,83
1376		dinsdag 14-8	775	532	641	1,02	1,16	1,13	0,81
1573	woensdag 9-5		273	213	292	0,87	0,98	1,13	*
	zondag 8-7		1737	1349	1462	0,90	0,96	1,07	0,84
	woensdag 11-7		1386	1034	1417	1,13	1,26	1,11	0,92
	woensdag 1-8		1062	671	803	*	*	1,16	*
	zondag 16-9		692	568	602	0,79	0,82	1,04	0,97
	woensdag 19-9		190	171	201	0,89	0,96	1,07	0,73
1574	woensdag 9-5		733	402	563	0,92	1,16	1,26	*
	zondag 8-7		1235	966	1057	*	*	1,07	*
	woensdag 11-7		1091	956	1069	0,95	1,01	1,06	*
	woensdag 1-8		1123	767	932	1,23	1,42	1,15	*
	zondag 16-9		725	560	602	*	*	1,09	*
	woensdag 19-9		745	478	621	1,03	1,22	1,19	*
1671	donderdag 24-5		270	137	186	1,19	1,32	1,27	0,84
	zondag 8-7		1296	1131	1190	*	*	1,03	0,94
	woensdag 11-7		979	901	948	1,01	1,03	1,02	0,92
	woensdag 1-8		665	501	570	1,12	1,22	1,09	0,98
	zondag 16-9		509	457	470	0,99	1,00	1,01	0,64
	woensdag 19-9		124	117	127	0,96	0,97	1,01	0,94
1675		woensdag 25-7	1544	1239	1430	1,10	1,20	1,09	0,85
2070		donderdag 21-6	229	162	224	0,95	1,06	1,12	0,82
2074	woensdag 2-5		1520	1205	1536	1,01	1,16	1,14	0,51
		dinsdag 26-6	1797	1430	1786	1,04	1,18	1,14	*
	zondag 8-7		3861	3434	3569	1,03	1,06	1,03	0,73
	woensdag 11-7		2901	2700	2948	0,98	1,02	1,04	0,80
	woensdag 1-8		2461	2054	2388	1,22	1,34	1,09	*
	zondag 16-9		2571	2173	2321	0,99	1,04	1,05	0,82
3479	woensdag 19-9		1477	1254	1559	1,03	1,16	1,13	0,76
	donderdag 3-5		1540	1341	1632	1,00	1,10	1,10	0,74
	zondag 8-7		4752	4364	4480	0,96	0,97	1,01	0,74
	woensdag 11-7		3843	3540	3876	0,99	1,03	1,04	0,79
	woensdag 1-8		3075	2622	3107	1,00	1,09	1,09	0,80
	zondag 16-9		2937	2683	2759	*	*	1,01	*
3573	woensdag 19-9		1640	1485	1832	1,00	1,10	1,10	0,89
	donderdag 24-5		1272	1164	1408	1,00	1,10	1,10	0,70
	zondag 8-7		2433	2261	2320	0,92	0,93	1,01	0,73
	woensdag 11-7		1876	1764	1945	0,91	0,95	1,05	0,78
	woensdag 1-8		1771	1509	1770	1,00	1,09	1,09	0,73
	zondag 16-9		1738	1623	1665	0,96	0,97	1,01	0,71
20	woensdag 19-9		1144	1067	1285	0,98	1,06	1,09	0,75
	zondag 8-7		3243	2346	2639	1,02	1,12	1,10	0,84
	woensdag 11-7		1765	1349	1536	1,01	1,11	1,10	0,78
	woensdag 1-8		1955	1023	1423	1,05	1,34	1,28	0,79
	zondag 16-9		1409	1166	1166	1,08	1,20	1,11	0,88
	woensdag 19-9		548	409	507	1,00	1,16	1,16	0,75
21	zondag 8-7		816	588	650	0,97	1,06	1,09	0,85
	woensdag 11-7		434	301	345	0,94	1,05	1,11	0,74
	woensdag 1-8		549	284	362	0,94	1,17	1,24	0,73
	zondag 16-9		366	291	315	0,98	1,05	1,07	0,85
	woensdag 19-9		152	108	125	0,68	0,76	1,12	*
	dinsdag 19-6		441	325	415	0,38	0,44	1,15	0,81
22	zondag 8-7		1301	1086	1154	1,07	1,12	1,05	0,91
	woensdag 11-7		616	497	566	*	*	1,08	0,90
	woensdag 1-8		851	549	659	1,13	1,29	1,14	0,90
	zondag 16-9		634	526	569	1,09	1,14	1,05	0,94
	woensdag 19-9		205	168	232	1,33	1,44	1,08	0,88
	zondag 8-7		1606	1248	1355	1,02	1,08	1,07	0,78
23	woensdag 11-7		1346	1077	1211	0,97	1,05	1,08	0,77
	woensdag 1-8		1362	887	1110	1,01	1,19	1,17	0,85
	zondag 16-9		844	646	712	0,96	1,03	1,07	0,49
	woensdag 19-9		532	442	519	0,90	0,98	1,09	0,70
	dinsdag 19-6		785	494	686	1,17	1,40	1,20	0,74
	zondag 8-7		1822	1544	1631	0,99	1,03	1,04	0,84
24	woensdag 11-7		1228	1029	1125	1,10	1,17	1,06	0,79
	woensdag 1-8		1099	698	891	1,10	1,27	1,16	0,81
	zondag 16-9		731	632	669	0,96	1,00	1,04	0,89
	woensdag 19-9		346	274	324	0,97	1,06	1,09	0,74

*geen gegevens beschikbaar

VISUELE VERKEERSTELLINGEN

Bijlage 2

Telpunt 1

Rijrichting 1+2

GETELD OP 10-9-73

TIJD VAN TOT	PERS. AUTO (1)	AUTO- BUS (2)	MOTOR SCOOT (3)	BEST. AUTO (4)	VR. AUTO (5)	TRUCK +OPL. (6)	LANDS. TR. (7)	OV. MVT (8)	BRON- FIETS (9)	FIETS (10)	LANGZ. VERK. (11)	MVT (1-8)	LV (7+ 9-11)	SOM
7 - 8	9 64,3	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	1 7,1	0 0,0	1 7,1	3 21,4	0 0,0	10 71,4	5 35,7	14 100,0
8 - 9	37 82,2	0 0,0	0 0,0	1 2,2	0 0,0	3 6,7	0 0,0	0 0,0	1 2,2	3 6,7	0 0,0	41 91,1	4 8,9	45 100,0
9 - 10	87 77,7	2 1,0	0 0,0	1 0,9	0 0,0	3 2,7	0 0,0	0 0,0	10 8,9	9 8,0	0 0,0	93 83,0	19 17,0	112 100,0
10 - 11	151 93,8	3 1,9	0 0,0	1 0,6	1 0,6	0 0,0	0 0,0	0 0,0	2 1,2	3 1,9	0 0,0	156 96,9	5 3,1	161 100,0
11 - 12	118 95,2	1 0,8	0 0,0	0 0,0	1 0,8	1 0,8	0 0,0	0 0,0	3 2,4	0 0,0	0 0,0	121 97,6	3 2,4	124 100,0
12 - 13	92 69,3	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	5 4,9	6 5,8	0 0,0	92 89,3	11 10,7	103 100,0
13 - 14	144 63,7	1 0,6	0 0,0	2 1,2	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	15 6,7	10 5,8	0 0,0	147 85,5	25 14,5	172 100,0
14 - 15	247 67,3	4 1,4	1 0,4	5 1,0	1 0,4	0 0,0	0 0,0	0 0,0	19 6,7	0 2,1	0 0,0	256 91,2	25 8,8	283 100,0
15 - 16	332 69,2	1 0,3	5 1,3	4 1,1	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	18 4,8	12 3,2	0 0,0	342 91,9	30 8,1	372 100,0
16 - 17	297 67,9	0 0,0	1 0,3	2 0,6	1 0,3	0 0,0	0 0,0	0 0,0	29 8,6	0 2,4	0 0,0	301 89,1	37 10,9	338 100,0
17 - 18	342 91,7	2 0,5	6 1,0	2 0,5	1 0,3	0 0,0	0 0,0	0 0,0	10 2,7	10 2,7	0 0,0	353 94,6	28 5,4	373 100,0
18 - 19	363 69,0	0 0,0	1 0,2	4 1,0	1 0,2	2 0,5	1 0,2	0 0,0	24 5,9	12 2,9	0 0,0	372 91,2	37 9,1	409 100,0
TOTAAL	2219 66,6	14 0,6	14 0,6	22 0,9	6 0,2	9 0,4	2 0,1	0 0,0	137 5,5	82 3,3	0 0,0	2286 91,3	221 8,8	2505 100,0
MVT IN %	97,1	0,6	0,6	1,0	0,3	0,4	0,1	0,0				100,0		

VISUELE VERKEERSTELLINGEN

Telpunt 1

Rijrichting 1+2

GETELD OP 10-9-73

TIJD VAN TOT	PERS. AUTO (1)	AUTO- BUS (2)	MOTOR SCOOT (3)	BEST. AUTO (4)	VR. AUTO (5)	TRUCK +OPL. (6)	LANDS. TR. (7)	OV. MVT (8)	BRON- FIETS (9)	FIETS (10)	LANGZ. VERK. (11)	MVT (1-8)	LV (7+ 9-11)	SOM
7 - 8	119 63,0	6 3,2	0 0,0	6 3,2	7 3,7	3 1,6	2 1,1	0 0,0	25 13,2	21 11,1	0 0,0	143 75,7	48 25,4	189 100,0
8 - 9	120 64,5	7 3,8	0 0,0	5 2,7	10 9,7	2 1,1	2 1,1	0 0,0	26 14,0	6 3,2	0 0,0	154 82,8	34 18,3	188 100,0
9 - 10	88 75,9	1 0,9	0 0,0	10 8,6	0 0,0	4 3,4	1 0,9	0 0,0	3 2,6	1 0,9	0 0,0	112 96,8	5 4,3	116 100,0
10 - 11	88 75,2	0 0,0	0 0,0	6 5,1	11 9,4	6 5,1	2 1,7	0 0,0	1 0,9	3 2,6	0 0,0	113 96,6	6 5,1	117 100,0
11 - 12	86 77,5	1 0,9	0 0,0	6 5,4	10 9,0	1 0,9	0 0,0	0 0,0	3 2,7	4 3,6	0 0,0	104 93,7	7 6,3	111 100,0
12 - 13	81 65,3	1 0,8	0 0,0	5 4,0	12 9,7	2 1,6	0 0,0	0 0,0	9 7,3	14 11,3	0 0,0	101 81,5	23 18,5	124 100,0
13 - 14	119 82,1	1 0,7	0 0,0	3 2,1	0 5,5	1 0,7	0 0,0	0 0,0	6 4,1	7 4,8	0 0,0	132 91,0	13 9,0	145 100,0
14 - 15	113 75,8	4 2,7	0 0,0	0 5,4	10 6,7	2 1,3	0 0,0	0 0,0	7 4,7	5 3,4	0 0,0	137 91,9	12 8,1	149 100,0
15 - 16	130 75,6	4 2,3	0 0,0	12 7,0	10 5,8	3 1,7	0 0,0	0 0,0	9 5,2	4 2,3	0 0,0	159 92,4	13 7,6	172 100,0
16 - 17	181 71,8	6 2,4	0 0,0	19 7,5	7 2,8	3 1,2	7 2,8	0 0,0	14 5,6	15 6,0	0 0,0	223 89,5	36 14,3	252 100,0
17 - 18	183 78,5	1 0,4	0 0,0	0 3,4	9 3,9	5 2,1	9 3,9	0 0,0	6 2,6	12 5,2	0 0,0	215 92,3	27 11,6	233 100,0
18 - 19	91 88,5	3 2,7	0 0,0	2 1,0	2 1,0	2 1,0	0 7,1	0 0,0	3 2,7	2 1,0	0 0,0	100 95,6	13 11,5	113 100,0
TOTAAL	1399 73,4	35 1,8	0 0,0	90 4,7	112 5,9	34 1,8	31 1,6	0 0,0	112 5,9	94 4,9	0 0,0	1701 89,2	237 12,4	1947 100,0
MVT IN %	82,2	2,1	0,0	5,3	6,8	2,0	1,8	0,0				100,0		

Bijlage 2

VISUELE INTENSITEITSTELLING OP 21 - 6 - 1973 OP TELPUNT 2070
RICHTING 1-2

TIJD VAN TOT	PERS. AUTO (1)	AUTO- BUS (2)	MOTOR SCOOT (3)	BEST. AUTO (4)	VR. AUTO (5)	TRUCK +DPL. (6)	LANDM. TR. (7)	OV. MVT (8)	BROM- FIETS (9)	FIETS (10)	LANGZ. VERK. (11)	MVT (1-8)	LV (7- 9-11)	SOM
7 - 8	4 36.4	0	0	0	0	1 9.1	3 27.3	0	0	3 27.3	0	8 72.7	6 54.5	11 100.0
8 - 9	15 48.4	0	0	0	1 3.2	0	8 25.8	0	0	7 22.6	0	24 77.4	15 48.4	31 100.0
9 - 10	5 38.5	0	0	0	0	0	3 23.1	0	4 30.8	1 7.7	0	8 61.5	8 61.5	13 100.0
10 - 11	17 53.1	0	0	1 3.1	0	0	10 31.3	0	2 6.3	2 6.3	0	28 87.5	14 43.8	32 100.0
11 - 12	19 86.4	0	0	0	0	1 4.5	0	0	2 9.1	0	0	20 90.4	2 9.1	22 100.0
12 - 13	6 40.0	0	0	1 6.7	1 6.7	1 6.7	1 6.7	0	2 13.3	3 20.0	0	10 66.7	6 40.0	15 100.0
13 - 14	13 64.8	0	0	3 10.3	1 3.4	0	3 10.3	0	2 6.9	7 24.1	0	20 69.0	12 41.4	29 100.0
14 - 15	3 33.3	0	0	0	0	0	1 11.1	0	1 11.1	4 44.4	0	4 44.4	6 66.7	9 100.0
15 - 16	11 64.7	0	1 5.9	0	1 5.9	0	0	0	1 5.9	3 17.6	0	13 76.5	4 23.5	17 100.0
16 - 17	8 34.8	0	0	0	2 8.7	0	0	0	3 13.0	10 43.5	0	10 43.5	13 56.5	23 100.0
17 - 18	9 56.3	0	0	0	1 6.3	0	0	0	5 31.3	1 6.3	0	10 62.5	4 37.5	16 100.0
18 - 19	7 63.6	0	0	0	0	0	0	0	1 9.1	3 27.3	0	7 63.6	4 36.4	11 100.0
TOTAAL	117.	0	1.	5.	7.	3.	29.	0	23.	44.	0	162.	96.	229.
VVM IN %	51.1	0	.4	2.2	3.1	1.3	12.7	0	10.0	19.2	0	70.7	41.9	100.0
MVT IN %	72.2	0	.6	3.1	4.3	1.9	17.9	0				100.0		

ER IS VISUEEL GETELD VAN 7.00 TOT 19.00 UUR

VISUELE INTENSITEITSTELLING OP 8 - 8 - 1973 OP TELPUNT 1
RICHTING 1-2

TIJD VAN TOT	PERS. AUTO (1)	AUTO- BUS (2)	MOTOR SCOOT (3)	BEST. AUTO (4)	VR. AUTO (5)	TRUCK +DPL. (6)	LANDM. TR. (7)	OV. MVT (8)	BROM- FIETS (9)	FIETS (10)	LANGZ. VERK. (11)	MVT (1-8)	LV (7- 9-11)	SOM
7 - 8	68 60.2	3 2.7	1 .9	6 5.3	6 5.3	0	2 1.8	0	7 6.2	20 17.7	0	86 76.1	24 25.7	113 100.0
8 - 9	81 55.5	2 1.4	0	7 4.8	9 6.2	3 2.1	0	0	3 2.1	48 27.4	1 .7	102 69.9	44 30.1	146 100.0
9 - 10	116 68.2	2 1.2	0	5 2.9	7 4.1	4 2.4	1 .6	0	3 1.8	32 18.8	0	135 74.4	36 21.2	170 100.0
10 - 11	127 72.2	1 .6	0	9 5.1	8 4.5	3 1.7	1 .6	0	6 3.4	21 11.9	0	149 84.7	28 15.9	176 100.0
11 - 12	134 62.6	1 .5	0	13 6.1	8 3.7	3 1.4	2 .9	0	7 3.3	46 21.5	0	161 75.2	55 25.7	214 100.0
12 - 13	126 58.9	1 .5	2 .9	5 2.3	5 2.3	1 .5	0	0	10 4.7	64 29.9	0	140 65.4	74 34.6	214 100.0
13 - 14	132 65.0	2 1.0	0	7 3.4	7 3.4	3 1.5	0	0	4 2.0	48 23.6	0	151 74.4	32 25.6	203 100.0
14 - 15	171 76.7	4 1.8	0	9 3.6	3 1.3	2 .9	0	0	11 4.9	23 10.3	1 .4	188 84.3	35 15.7	223 100.0
15 - 16	179 74.0	3 1.2	0	7 2.9	9 3.7	1 .4	0	0	4 1.7	37 15.3	2 .8	199 82.2	43 17.8	242 100.0
16 - 17	176 67.2	3 1.1	1 .4	14 5.3	4 1.5	0	0	0	19 7.3	45 17.2	0	198 75.6	64 24.4	262 100.0
17 - 18	245 73.4	5 1.5	1 .3	7 2.1	6 1.8	2 .6	0	0	11 3.3	55 16.5	2 .6	266 79.6	68 20.4	334 100.0
18 - 19	186 73.8	2 .8	2 .8	8 3.2	4 1.6	2 .9	3 1.2	0	11 4.4	34 13.5	0	207 82.1	48 19.0	252 100.0
TOTAAL	1741.	29.	7.	96.	76.	24.	9.	0	96.	465.	6.	1982.	576.	2544.
VVM IN %	68.3	1.1	.3	3.8	3.0	.9	.4	0	3.8	18.2	.2	77.8	22.6	100.0
MVT IN %	87.4	1.5	.4	4.8	3.8	1.2	.5	0				100.0		

ER IS VISUEEL GETELD VAN 7.00 TOT 19.00 UUR

VISUELE INTENSITEITSTELLING OP 21 - 6 - 1973 OP TELPUNT 2
RICHTING 1+2

Bijlage 2

TIJD	PERS. AUTO	AUTO-BUS	MOTOR SCOOT	BEST. AUTO	VR. AUTO	TRUCK +OPL.	LANDB. TR.	OV. MVT	BROM-FIETS	FIETS	LANGZ. VERK.	MVT	LV	SOM
VAN TOT	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(1-8)	(7+9-11)	
7 - 8	9 22.0	0	0	4 9.8	0	1 2.4	2 4.9	2 4.0	6 14.6	17 41.5	0	18 43.9	26 61.0	41 100.0
8 - 9	15 26.8	0	0	0	3 5.4	0	5 8.9	1 1.8	4 7.1	28 50.0	0	24 42.9	37 66.1	56 100.0
9 - 10	17 51.5	0	0	0	1 3.0	0	2 6.1	1 3.0	3 9.1	9 27.3	0	21 43.6	14 42.4	33 100.0
10 - 11	18 58.1	0	0	1 3.2	1 3.2	0	6 19.4	0	2 6.5	2 6.5	1 3.2	26 83.9	12 35.5	31 100.0
11 - 12	18 39.1	0	0	2 4.3	1 2.2	1 2.2	15 32.6	0	3 6.5	6 13.0	0	37 80.4	24 52.2	46 100.0
12 - 13	18 32.1	0	0	0	3 5.4	0	3 5.4	0	2 3.6	30 53.6	0	24 42.9	35 62.5	56 100.0
13 - 14	20 36.4	0	0	3 5.5	4 7.3	3 5.5	14 25.5	0	3 5.5	8 14.5	0	44 88.0	25 45.5	55 100.0
14 - 15	31 58.5	0	0	2 3.8	0	2 3.8	10 18.9	0	1 1.9	7 13.2	0	45 44.9	18 36.0	53 100.0
15 - 16	8 17.4	0	0	3 6.5	3 6.5	1 2.2	10 21.7	0	4 8.7	17 37.0	0	25 54.3	31 67.4	46 100.0
16 - 17	23 31.9	0	1 1.4	4 5.6	3 4.2	0	10 13.9	0	0	31 43.1	0	41 58.9	41 56.9	72 100.0
17 - 18	20 40.8	0	0	1 2.0	0	0	7 14.3	1 2.0	5 10.2	15 30.6	0	29 58.2	27 55.1	69 100.0
18 - 19	14 40.0	0	0	2 5.7	0	0	7 20.0	0	6 17.1	6 17.1	0	23 69.7	19 54.3	35 100.0
TOTAAL	211.	0	1.	22.	19.	4.	91.	5.	39.	176.	1.	357.	307.	573.

VVM IN %	36.8	0	.2	3.8	3.3	1.4	15.9	.9	6.8	30.7	.2	62.3	53.0	100.0
MVT IN %	59.1	0	.3	6.2	5.3	2.2	25.5	1.4				100.0		

ER IS VISUEEL GETELD VAN 7.00 TOT 19.00 UUR

VISUELE INTENSITEITSTELLING OP 26 - 6 - 1973 OP TELPUNT 2074
RICHTING 1+2

TIJD	PERS. AUTO	AUTO-BUS	MOTOR SCOOT	BEST. AUTO	VR. AUTO	TRUCK +OPL.	LANDB. TR.	OV. MVT	BROM-FIETS	FIETS	LANGZ. VERK.	MVT	LV	SOM
VAN TOT	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(1-8)	(7+9-11)	
7 - 8	65 48.9	6 4.5	0	7 5.3	9 6.8	4 3.0	3 2.3	0	15 11.3	24 18.0	0	94 70.7	42 31.6	133 100.0
8 - 9	59 54.6	2 1.9	0	4 3.7	8 7.4	4 3.7	4 3.7	0	7 6.5	20 18.5	0	81 75.0	31 28.7	108 100.0
9 - 10	85 57.0	2 1.3	0	13 8.7	7 4.7	2 1.3	4 2.7	0	12 8.1	24 16.1	0	113 75.8	40 26.8	149 100.0
10 - 11	86 61.4	2 1.4	0	4 2.9	11 7.9	3 2.1	0	0	10 7.1	24 17.1	0	106 75.7	34 24.3	140 100.0
11 - 12	101 55.8	3 1.7	2 1.1	12 6.6	5 2.8	2 1.1	0	0	12 6.6	44 24.3	0	125 69.1	56 30.9	181 100.0
12 - 13	96 63.6	5 3.3	1 .7	10 6.6	7 4.6	4 2.6	1 .7	0	12 7.9	15 9.9	0	124 82.1	28 18.5	151 100.0
13 - 14	92 63.9	2 1.4	4 2.8	11 7.6	14 9.7	4 2.8	1 .7	0	10 6.9	6 4.2	0	128 88.9	17 11.4	144 100.0
14 - 15	69 60.5	3 2.6	1 .9	10 8.8	12 10.5	3 2.6	2 1.8	0	7 6.1	7 6.1	0	100 87.7	16 14.0	114 100.0
15 - 16	103 60.2	4 2.3	1 .6	8 4.7	10 5.8	2 1.2	4 2.3	0	13 7.6	26 15.2	0	132 77.2	43 25.1	171 100.0
16 - 17	132 68.0	7 3.6	0	10 5.2	13 6.7	0	1 .5	1 .5	10 5.2	20 10.3	0	164 84.5	31 16.0	194 100.0
17 - 18	125 70.6	3 1.7	0	14 7.9	41 6.2	1 .6	0	0	13 7.3	10 5.6	0	154 87.0	23 13.0	177 100.0
18 - 19	94 69.6	2 1.5	1 .7	4 3.0	4 3.0	4 3.0	0	0	21 15.6	5 3.7	0	109 80.7	26 19.3	135 100.0
TOTAAL	1107.	41.	16.	107.	111.	33.	20.	1.	142.	225.	0	1430.	387.	1797.

VVM IN %	61.6	2.3	.6	6.0	6.2	1.9	1.1	.1	7.9	12.5	0	79.6	21.5	100.0
MVT IN %	77.4	2.9	.7	7.5	7.8	2.3	1.4	.1				100.0		

ER IS VISUEEL GETELD VAN 7.00 TOT 19.00 UUR

TIJD	PERS. AUTO (1)	AUTO- BUS (2)	MOTOR SCOOT (3)	BEST. AUTO (4)	VR. AUTO (5)	TRUCK +OPL. (6)	LANDB. TR. (7)	OV. MVT (8)	BROM- FIETS (9)	FIETS (10)	LANGZ. VERK. (11)	MVT (1-8)	LV (7- 9-11)	SOM
VAN TOT														
7 - 8	20 80.0	0	0	0	0	0	1 4.0	0	3 12.0	1 4.0	0	21 84.0	5 20.0	25 100.0
8 - 9	41 85.4	0	0	1 2.1	0	1 2.1	2 4.2	0	2 4.2	1 2.1	0	45 93.8	5 10.4	40 100.0
9 - 10	68 81.9	3 3.6	0	3 3.6	0	1 1.2	4 4.8	0	1 1.2	3 3.6	0	79 95.2	8 9.6	83 100.0
10 - 11	145 81.9	1 .6	0	5 2.8	0	1 .6	3 1.7	0	11 6.2	11 6.2	0	155 87.6	25 14.1	177 100.0
11 - 12	140 84.8	2 1.2	0	3 1.8	0	0	2 1.2	0	7 4.2	11 6.7	0	147 89.1	20 12.1	165 100.0
12 - 13	170 92.4	1 .5	0	1 .5	0	0	0	0	12 6.5	0	0	172 93.5	12 6.5	184 100.0
13 - 14	188 92.6	0	1 .5	5 2.5	0	0	0	0	7 3.4	2 1.0	0	194 95.6	9 4.4	203 100.0
14 - 15	339 90.4	1 .3	3 .8	6 1.6	0	0	0	0	21 5.6	5 1.3	0	349 93.1	26 6.9	375 100.0
15 - 16	423 94.6	1 .2	0	4 .9	0	0	1 .2	0	13 2.9	5 1.1	0	429 96.0	19 4.3	447 100.0
16 - 17	420 95.7	1 .2	0	4 .9	1 .2	0	0	0	7 1.6	6 1.4	0	426 97.0	13 3.0	439 100.0
17 - 18	333 94.3	0	0	8 2.3	0	1 .3	3 .8	0	5 1.4	3 .8	0	345 97.7	11 3.1	353 100.0
18 - 19	248 95.0	1 .4	0	6 2.3	1 .4	0	1 .4	0	3 1.1	1 .4	0	257 98.5	5 1.4	261 100.0
TOTAAL	2535.	11.	4.	46.	2.	4.	17.	0	92.	49.	0	2619.	158.	2760.

VVM IN %	91.8	.4	.1	1.7	.1	.1	.6	0	3.3	1.8	0	94.9	5.7	100.0
MVT IN %	96.8	.4	.2	1.8	.1	.2	.6	0				100.0		

ER IS VISUEEL GETELD VAN 7.15 TOT 19.00 UUR

TIJD	PERS. AUTO (1)	AUTO- BUS (2)	MOTOR SCOOT (3)	BEST. AUTO (4)	VR. AUTO (5)	TRUCK +OPL. (6)	LANDB. TR. (7)	OV. MVT (8)	BROM- FIETS (9)	FIETS (10)	LANGZ. VERK. (11)	MVT (1-8)	LV (7- 9-11)	SOM
VAN TOT														
7 - 8	61 44.5	5 3.6	0	13 9.5	6 4.4	3 2.2	9 6.6	0	12 8.8	28 20.4	0	97 70.8	49 35.8	137 100.0
8 - 9	54 47.4	2 1.8	0	6 5.3	6 5.3	1 .9	10 8.8	0	12 10.5	23 20.2	0	74 69.3	45 39.5	114 100.0
9 - 10	77 55.8	0	0	10 7.2	17 12.3	4 2.9	17 12.3	0	4 2.9	9 6.5	0	125 90.6	30 21.7	138 100.0
10 - 11	95 71.4	3 2.3	0	9 6.8	7 5.3	0	6 4.5	0	3 2.3	10 7.5	0	120 90.2	19 14.3	133 100.0
11 - 12	110 78.0	0	0	6 4.3	4 5.7	2 1.4	6 4.3	0	4 2.8	5 3.5	0	132 93.6	15 10.8	141 100.0
12 - 13	102 68.0	2 1.3	0	8 5.3	8 5.3	3 2.0	7 4.7	0	5 3.3	15 10.0	0	130 86.7	27 18.0	150 100.0
13 - 14	117 62.9	0	0	12 6.5	9 4.8	4 2.2	4 2.2	0	11 5.9	29 15.6	0	146 78.5	44 23.7	186 100.0
14 - 15	136 69.0	6 3.0	0	7 3.6	11 5.6	4 2.0	9 4.6	0	7 3.6	17 8.6	0	173 87.8	33 16.8	197 100.0
15 - 16	147 71.4	3 1.5	0	9 4.4	11 5.3	1 .5	2 1.0	0	6 2.9	27 13.1	0	173 84.0	35 17.0	206 100.0
16 - 17	167 64.7	5 1.9	0	20 7.8	7 2.7	1 .4	5 1.9	0	14 5.4	39 15.1	0	205 79.5	58 22.5	258 100.0
17 - 18	155 65.1	4 1.7	0	12 5.0	11 4.6	2 .8	2 .8	0	13 5.5	39 16.4	0	186 78.2	54 22.7	238 100.0
18 - 19	128 71.5	2 1.1	0	7 3.4	6 3.4	1 .6	2 1.1	1 .6	13 7.3	19 10.6	0	147 82.1	34 19.0	179 100.0
TOTAAL	1349.	32.	0	114.	107.	26.	79.	1.	104.	260.	0	1713.	443.	2077.

VVM IN %	64.9	1.5	0	5.7	5.2	1.3	3.8	.0	5.0	12.5	0	82.5	21.3	100.0
MVT IN %	78.8	1.9	0	6.4	6.2	1.5	4.6	.1				100.0		

ER IS VISUEEL GETELD VAN 7.00 TOT 19.00 UUR

VISUELE INTENSITEITSTELLING OP 16 - 8 -1973 OP TELPUNT 4
RICHTING 1-2

Bijlage 2

TIJD VAN TOT	PERS. AUTO (1)	AUTO- BUS (2)	MOTOR SCOOT (3)	BEST. AUTO (4)	VR. AUTO (5)	TRUCK +OPL. (6)	LANDB. TR. (7)	OV. MVT (8)	BROM- FIETS (9)	FIETS (10)	LANGZ. VERK. (11)	MVT (1-8)	LV (7+ 9-11)	SOM
7 - 8	11 32.4	1 2.9	0 0	0 0	1 2.9	2 5.9	2 5.9	0 0	6 17.6	11 32.4	0 0	17 50.0	19 55.9	34 100.0
8 - 9	10 27.8	1 2.8	0 0	3 8.3	7 19.4	0 0	2 5.6	0 0	3 8.3	10 27.8	0 0	23 63.9	15 41.7	36 100.0
9 - 10	25 61.0	1 2.4	0 0	0 0	7 17.1	1 2.4	0 0	0 0	2 4.9	5 12.2	0 0	34 82.9	7 17.1	41 100.0
10 - 11	27 54.0	0 0	0 0	3 6.0	10 20.0	1 2.0	0 0	0 0	1 2.0	8 16.0	0 0	41 82.0	9 18.0	50 100.0
11 - 12	29 45.3	2 3.1	0 0	3 4.7	5 7.8	1 1.6	0 0	0 0	8 12.5	16 25.0	0 0	40 62.5	24 37.5	64 100.0
12 - 13	19 38.0	0 0	0 0	0 0	4 8.0	1 2.0	0 0	0 0	5 10.0	21 42.0	0 0	24 48.0	26 52.0	50 100.0
13 - 14	31 75.6	1 2.4	0 0	2 4.9	1 2.4	1 2.4	0 0	0 0	2 4.9	3 7.3	0 0	36 87.8	5 12.2	41 100.0
14 - 15	31 70.5	1 2.3	0 0	1 2.3	2 4.5	0 0	0 0	0 0	1 2.3	8 18.2	0 0	35 79.5	4 20.5	44 100.0
15 - 16	35 53.8	1 1.5	0 0	2 3.1	2 3.1	0 0	0 0	0 0	7 10.8	18 27.7	0 0	40 61.5	25 38.5	65 100.0
16 - 17	23 37.7	3 4.9	0 0	3 4.9	2 3.3	2 3.3	3 4.9	0 0	6 9.8	19 31.1	0 0	36 59.0	28 45.9	61 100.0
17 - 18	32 39.0	1 1.2	3 3.7	3 3.7	3 3.7	1 1.2	1 1.2	0 0	6 7.3	32 39.0	0 0	44 53.7	39 47.6	82 100.0
18 - 19	16 43.2	1 2.7	1 2.7	1 2.7	0 0	2 5.4	5 13.5	0 0	2 5.4	9 24.3	0 0	26 70.3	16 43.2	37 100.0
TOTAAL	289.	13.	4.	21.	44.	12.	13.	0	49.	160.	0	396.	222.	605.
VVM IN %	47.8	2.1	.7	3.5	7.3	2.0	2.1	0	8.1	26.4	0	65.5	36.7	100.0
MVT IN %	73.0	3.3	1.0	5.3	11.1	3.0	3.3	0				100.0		

ER IS VISUEEL GETELD VAN 7.00 TOT 19.00 UUR

Bijlage 2

TIJD VAN TOT	PERS. AUTO (1)	AUTO- BUS (2)	MOTOR SCOOT (3)	BEST. AUTO (4)	VR. AUTO (5)	TRUCK +DPL. (6)	LANDB. TR. (7)	OV. MVT (8)	BROM- FIETS (9)	FIETS (10)	LANGZ. VERK. (11)	MVT (1-8)	LV (7+ 9-11)	SOM
7 - 8	6 66.7	0	0	0	0	0	0	0	1 11.1	2 22.2	0	6 66.7	3 33.3	9 100.0
8 - 9	9 64.3	0	0	0	0	0	2 14.3	0	1 7.1	2 14.3	0	11 78.6	5 35.7	14 100.0
9 - 10	16 61.5	0	0	1 3.8	0	0	0	0	1 3.8	8 30.8	0	17 65.4	9 34.6	26 100.0
10 - 11	20 66.7	0	0	0	0	0	0	0	7 23.3	3 10.0	0	20 66.7	10 33.3	30 100.0
11 - 12	18 62.1	0	0	2 6.9	0	0	0	0	4 13.8	5 17.2	0	20 69.0	9 31.0	29 100.0
12 - 13	32 84.2	0	0	1 2.6	1 2.6	0	1 2.6	0	1 2.6	2 5.3	0	35 92.1	4 10.5	38 100.0
13 - 14	26 56.5	0	0	3 6.5	1 2.2	0	1 2.2	0	1 2.2	14 30.4	0	31 67.4	16 34.8	46 100.0
14 - 15	34 75.6	0	1 2.2	1 2.2	0	0	0	0	1 2.2	8 17.8	0	36 80.0	9 20.0	45 100.0
15 - 16	31 72.1	0	0	0	1 2.3	0	0	0	2 4.7	9 20.9	0	32 74.4	11 25.0	43 100.0
16 - 17	35 74.5	0	1 2.1	0	1 2.1	0	0	0	2 4.3	4 17.0	0	37 78.7	10 21.3	47 100.0
17 - 18	34 64.2	0	0	1 1.9	1 1.9	0	0	0	4 7.5	13 24.5	0	36 76.9	17 32.1	53 100.0
18 - 19	16 69.6	0	0	0	0	0	2 8.7	0	2 8.7	3 13.0	0	18 78.3	7 30.4	23 100.0
TOTAAL	277.	0	2.	9.	5.	0	6.	0	27.	77.	0	299.	110.	403.
VVM IN %	68.7	0	.5	2.2	1.2	0	1.5	0	6.7	19.1	0	74.2	27.3	100.0
MVT IN %	92.6	0	.7	3.0	1.7	0	2.0	0				100.0		

ER IS VISUEEL GETELD VAN 7.00 TOT 19.00 UUR

TIJD VAN TOT	PERS. AUTO (1)	AUTO- BUS (2)	MOTOR SCOOT (3)	BEST. AUTO (4)	VR. AUTO (5)	TRUCK +DPL. (6)	LANDB. TR. (7)	OV. MVT (8)	BROM- FIETS (9)	FIETS (10)	LANGZ. VERK. (11)	MVT (1-8)	LV (7+ 9-11)	SOM
7 - 8	12 63.2	1 5.3	0	0	3 15.8	1 5.3	0	0	1 5.3	1 5.3	0	17 89.5	2 10.5	19 100.0
8 - 9	23 59.0	1 2.6	0	2 5.1	1 2.6	0	2 5.1	0	3 7.7	7 17.9	0	24 74.4	12 30.8	36 100.0
9 - 10	30 58.8	1 2.0	0	2 3.9	2 3.9	0	5 9.8	0	2 3.9	9 17.6	0	40 78.4	16 31.4	56 100.0
10 - 11	49 79.0	0	0	3 4.8	3 4.8	0	1 1.6	0	2 3.2	4 6.5	0	56 90.3	7 11.3	62 100.0
11 - 12	44 72.1	1 1.6	0	2 3.3	2 3.3	0	1 1.6	0	3 4.9	8 13.1	0	50 82.0	12 19.7	61 100.0
12 - 13	35 70.0	3 6.0	0	2 4.0	1 2.0	0	0	0	4 8.0	5 10.0	0	41 82.0	4 18.0	50 100.0
13 - 14	66 81.5	0	0	2 2.5	1 1.2	0	2 2.5	0	3 3.7	7 8.6	0	71 87.7	12 14.8	81 100.0
14 - 15	71 70.3	1 1.0	1 1.0	4 4.0	2 2.0	0	0	0	5 5.0	17 16.8	0	74 78.2	22 21.8	101 100.0
15 - 16	81 78.6	1 1.0	1 1.6	4 5.8	1 1.0	0	1 1.0	0	8 7.8	4 3.9	0	91 88.3	13 12.6	103 100.0
16 - 17	69 75.0	5 5.4	0	1 1.1	2 2.2	0	1 1.1	0	6 6.5	8 8.7	0	78 84.8	15 16.3	92 100.0
17 - 18	68 68.0	1 1.0	1 1.0	2 2.0	2 2.0	0	3 3.0	0	13 13.0	10 10.0	0	77 77.0	26 26.0	100 100.0
18 - 19	50 74.6	1 1.5	2 3.0	4 6.0	3 4.5	0	3 4.5	0	2 3.0	2 3.0	0	63 94.0	7 10.4	67 100.0
TOTAAL	594.	16.	5.	30.	23.	1.	19.	0	52.	82.	0	692.	153.	826.
VVM IN %	72.4	1.9	.6	3.6	2.4	.1	2.3	0	6.3	9.9	0	83.8	18.5	100.0
MVT IN %	86.4	2.3	.7	4.3	3.3	.1	2.7	0				100.0		

ER IS VISUEEL GETELD VAN 7.00 TOT 19.00 UUR

VISIELE VERKEERSTELLINGEN

Bijlage 2

TELPUNT 7

RIJRICHTING 1+2

GETELD OP 24- 5-73
 GETELD OP 11- 7-73
 GETELD OP 1- 8-73
 GETELD OP 19- 9-73

TIJD	PERS. AUTO (1)	AUTO- BUS (2)	MOTOR SCOOT (3)	REST. AUTO (4)	VR. AUTO (5)	TRUCK +OPL. (6)	LANDH. TR. (7)	OV. MVT (8)	BROM- FIETS (9)	FIETS (10)	LANGZ. VERK. (11)	MVT (1-8)	LV (7+ 9+11)	SOM
VAN TOT														
7 - 8	288 55,9	14 3,8	0 0,0	25 6,7	19 5,1	6 1,6	30 8,1	0 0,0	24 6,5	46 12,4	0 0,0	302 81,2	100 26,9	372 100,0
8 - 9	253 61,1	7 1,7	0 0,0	25 6,0	24 5,8	0 1,0	26 6,3	0 0,0	26 6,3	44 10,6	1 0,2	343 82,9	97 23,4	414 100,0
9 - 10	376 72,7	4 0,8	0 0,0	25 4,8	31 6,0	12 2,3	15 2,9	1 0,2	18 3,5	35 6,0	0 0,0	404 89,7	68 13,2	517 100,0
10 - 11	442 74,5	17 2,9	1 0,2	24 4,0	18 3,0	7 1,2	26 4,4	0 0,0	20 3,4	30 6,4	0 0,0	535 90,2	84 14,2	593 100,0
11 - 12	496 76,9	5 0,8	1 0,2	26 4,0	32 5,0	4 0,5	21 3,3	0 0,0	26 4,0	34 5,3	0 0,0	585 90,7	81 12,6	645 100,0
12 - 13	449 71,4	18 2,9	1 0,2	30 4,8	31 4,9	7 1,1	16 2,5	1 0,2	27 4,3	40 7,0	0 0,0	553 87,9	92 14,6	620 100,0
13 - 14	681 72,0	1 0,1	4 0,5	38 4,6	36 4,3	4 0,5	40 4,8	0 0,0	37 4,4	74 8,9	0 0,0	724 86,7	151 19,1	835 100,0
14 - 15	608 74,9	10 1,1	2 0,2	41 4,4	39 4,2	5 0,5	30 3,2	0 0,0	37 4,0	70 7,5	0 0,0	825 88,5	137 14,7	932 100,0
15 - 16	685 74,5	11 1,2	2 0,2	33 3,6	29 3,2	7 0,8	30 3,3	1 0,1	40 4,4	70 8,6	2 0,2	790 86,0	151 16,4	910 100,0
16 - 17	746 77,1	23 2,4	1 0,1	40 5,0	18 1,9	4 0,4	19 2,0	0 0,0	42 4,3	67 5,9	0 0,0	850 88,7	120 13,2	960 100,0
17 - 18	686 75,3	23 2,5	4 0,4	47 5,2	21 2,3	12 1,3	17 1,9	0 0,0	41 4,5	60 6,6	0 0,0	810 88,9	110 13,0	911 100,0
18 - 19	557 73,3	11 1,4	1 0,1	29 3,8	13 1,7	4 0,5	49 6,4	0 0,0	50 5,6	46 5,1	0 0,0	804 87,4	145 19,1	762 100,0
TOTAAL	6197 72,9	144 1,7	17 0,2	391 4,6	311 3,7	80 0,9	319 3,8	3 0,0	380 4,6	642 7,6	3 0,0	7462 87,8	1352 15,9	8445 100,0
MVT IN %	83,0	1,9	0,2	5,2	4,2	1,1	4,3	0,0				100,0		

VISIELE VERKEERSTELLINGEN

TELPUNT 7

RIJRICHTING 1+2

GETELD OP 8- 7-73
 GETELD OP 18- 9-73

TIJD	PERS. AUTO (1)	AUTO- BUS (2)	MOTOR SCOOT (3)	REST. AUTO (4)	VR. AUTO (5)	TRUCK +OPL. (6)	LANDH. TR. (7)	OV. MVT (8)	BROM- FIETS (9)	FIETS (10)	LANGZ. VERK. (11)	MVT (1-8)	LV (7+ 9+11)	SOM
VAN TOT														
7 - 8	25 48,1	0 0,0	0 0,0	0 0,0	1 1,9	0 0,0	11 21,2	0 0,0	7 13,5	0 15,4	0 0,0	37 71,2	26 50,0	52 100,0
8 - 9	84 77,1	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	3 2,0	13 11,9	0 0,0	3 2,0	6 5,5	0 0,0	100 91,7	22 20,2	100 100,0
9 - 10	160 84,4	1 0,5	0 0,0	1 0,5	0 0,0	3 1,5	1 0,5	0 0,0	13 6,5	10 6,0	0 0,0	174 87,4	26 13,1	190 100,0
10 - 11	251 84,0	1 0,3	1 0,3	3 1,0	0 0,0	0 0,0	3 1,0	0 0,0	15 5,1	22 7,4	0 0,0	259 87,5	40 13,5	296 100,0
11 - 12	286 92,4	1 0,3	0 0,0	2 0,7	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	5 1,7	14 4,9	0 0,0	260 93,4	10 6,6	280 100,0
12 - 13	280 84,6	3 0,9	1 0,3	3 0,9	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	22 6,6	22 6,6	0 0,0	207 86,7	44 13,3	331 100,0
13 - 14	310 87,4	0 0,0	1 0,3	4 1,1	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	18 4,9	23 6,3	0 0,0	323 88,7	41 11,3	364 100,0
14 - 15	476 85,9	0 0,0	7 1,3	7 1,3	1 0,2	0 0,0	0 0,0	0 0,0	44 7,9	19 3,4	0 0,0	491 88,6	63 11,4	554 100,0
15 - 16	770 80,8	1 0,1	0 0,0	5 0,6	1 0,1	0 0,0	4 0,5	0 0,0	47 5,4	31 3,6	0 0,0	780 91,0	82 9,0	867 100,0
16 - 17	780 87,7	3 0,3	10 1,1	6 0,7	1 0,1	0 0,0	2 0,2	0 0,0	38 4,3	40 5,5	0 0,0	802 90,2	80 10,0	880 100,0
17 - 18	770 90,7	0 0,0	0 0,0	0 0,0	1 0,1	2 0,2	6 0,7	0 0,0	37 4,4	15 1,8	2 0,2	795 93,6	00 7,1	840 100,0
18 - 19	692 91,9	1 0,1	5 0,7	9 1,2	5 0,7	0 0,0	12 1,6	0 0,0	20 2,7	9 1,2	0 0,0	724 96,1	41 5,4	753 100,0
TOTAAL	4880 87,9	11 0,2	41 0,7	48 0,9	10 0,2	8 0,1	32 0,9	0 0,0	269 4,8	230 4,1	2 0,0	5050 91,0	553 10,0	5551 100,0
MVT IN %	96,6	0,2	0,8	1,0	0,2	0,2	1,0	0,0				100,0		

TIJD VAN TOT	PERS. AUTO (1)	AUTO- BUS (2)	MOTOR SCOOT (3)	BEST. AUTO (4)	VR. AUTO (5)	TRUCK +OPL. (6)	LANDH. TR. (7)	OV. MVT (8)	BROM- FIETS (9)	FIETS (10)	LANGZ. VERK. (11)	MVT (1-8)	LV (7+ 9-11)	SOM
7 - 8	21 45.7	0 0	3 6.5	4 8.7	3 6.5	0 0	3 6.5	0 0	9 19.6	3 6.5	0 0	34 73.9	15 32.6	46 100.0
8 - 9	19 54.3	0 0	0 0	1 2.9	5 14.3	1 2.9	0 0	0 0	5 14.3	4 11.4	0 0	26 74.3	9 25.7	35 100.0
9 - 10	30 44.8	0 0	0 0	5 7.5	3 4.5	5 7.5	2 3.0	0 0	5 7.5	17 25.4	0 0	45 67.2	24 35.8	67 100.0
10 - 11	40 54.4	0 0	0 0	9 12.3	3 4.1	2 2.7	2 2.7	0 0	4 5.5	13 17.8	0 0	56 76.7	19 26.0	73 100.0
11 - 12	70 76.1	0 0	0 0	6 6.5	1 1.1	3 3.3	0 0	0 0	5 5.4	7 7.6	0 0	86 87.0	12 13.0	92 100.0
12 - 13	54 81.8	0 0	0 0	3 4.5	1 1.5	0 0	1 1.5	0 0	3 4.5	4 6.1	0 0	59 89.4	8 12.1	66 100.0
13 - 14	51 77.3	0 0	0 0	3 4.5	4 6.1	0 0	1 1.5	0 0	2 3.0	5 7.6	0 0	59 89.4	8 12.1	66 100.0
14 - 15	69 87.3	0 0	0 0	4 5.1	4 5.1	0 0	0 0	0 0	2 2.5	0 0	0 0	77 97.5	2 2.5	79 100.0
15 - 16	56 76.7	0 0	0 0	2 2.7	5 6.8	2 2.7	0 0	0 0	3 4.1	5 6.8	0 0	65 89.0	8 11.0	73 100.0
16 - 17	79 85.9	0 0	0 0	2 2.2	3 3.3	0 0	0 0	0 0	3 3.3	5 5.4	0 0	84 91.3	8 8.7	92 100.0
17 - 18	74 73.3	2 2.0	0 0	9 8.9	4 4.0	1 1.0	1 1.0	0 0	7 6.9	3 3.0	0 0	91 90.1	11 10.9	101 100.0
18 - 19	63 81.8	0 0	0 0	1 1.3	1 1.3	0 0	2 2.6	0 0	7 9.1	3 3.9	0 0	67 87.0	12 15.6	77 100.0
TOTAAL	626.	2.	3.	49.	37.	14.	12.	0	55.	69.	0	743.	136.	867.
VVM IN %	72.2	.2	.3	5.7	4.3	1.6	1.4	0	6.3	8.0	0	85.7	15.7	100.0
MVT IN %	84.3	.3	.4	6.6	5.0	1.9	1.6	0				100.0		

ER IS VISUEEL GETELD VAN 7.00 TOT 19.00 UUR

TIJD VAN TOT	PERS. AUTO (1)	AUTO- BUS (2)	MOTOR SCOOT (3)	BEST. AUTO (4)	VR. AUTO (5)	TRUCK +OPL. (6)	LANDH. TR. (7)	OV. MVT (8)	BROM- FIETS (9)	FIETS (10)	LANGZ. VERK. (11)	MVT (1-8)	LV (7+ 9-11)	SOM
7 - 8	21 47.7	0 0	0 0	5 11.4	3 6.8	1 2.3	2 4.5	0 0	6 13.6	6 13.6	0 0	32 72.7	14 31.8	46 100.0
8 - 9	20 45.5	0 0	1 2.3	1 2.3	6 13.6	2 4.5	2 4.5	0 0	7 15.9	5 11.4	0 0	32 72.7	14 31.8	46 100.0
9 - 10	31 59.6	0 0	0 0	5 9.6	5 9.6	2 3.8	1 1.9	0 0	4 7.7	4 7.7	0 0	44 84.6	9 17.3	52 100.0
10 - 11	44 66.7	0 0	0 0	10 15.2	2 3.0	1 1.5	2 3.0	0 0	5 7.6	2 3.0	0 0	59 89.4	9 13.6	66 100.0
11 - 12	55 65.5	0 0	0 0	9 10.7	2 2.4	3 3.6	2 2.4	0 0	4 4.8	9 10.7	0 0	71 84.5	15 17.9	84 100.0
12 - 13	70 84.3	1 1.2	0 0	6 7.2	0 0	0 0	1 1.2	0 0	4 4.8	1 1.2	0 0	78 94.0	6 7.2	83 100.0
13 - 14	58 70.7	0 0	0 0	11 13.4	3 3.7	0 0	1 1.2	0 0	4 4.9	5 6.1	0 0	73 89.0	10 12.2	82 100.0
14 - 15	73 82.0	0 0	0 0	4 4.5	5 5.6	0 0	2 2.2	0 0	1 1.1	4 4.5	0 0	84 94.4	7 7.9	89 100.0
15 - 16	64 81.0	1 1.3	0 0	2 2.5	6 7.6	2 2.5	0 0	0 0	1 1.3	3 3.8	0 0	75 94.9	4 5.1	79 100.0
16 - 17	90 72.0	2 1.6	0 0	4 3.2	7 5.6	2 1.4	0 0	0 0	10 8.0	10 8.0	0 0	105 84.0	20 16.0	125 100.0
17 - 18	83 72.9	0 0	2 1.8	2 1.8	4 3.5	1 0.9	0 0	0 0	17 14.9	5 4.4	0 0	92 80.7	22 19.3	114 100.0
18 - 19	71 78.9	0 0	1 1.1	0 0	1 1.1	0 0	2 2.2	0 0	10 11.1	5 5.6	0 0	75 83.3	17 18.9	90 100.0
TOTAAL	680.	4.	4.	59.	44.	14.	15.	0	73.	59.	0	820.	147.	952.
VVM IN %	71.4	.4	.4	6.2	4.6	1.5	1.6	0	7.7	6.2	0	86.1	15.4	100.0
MVT IN %	82.9	.5	.5	7.2	5.4	1.7	1.8	0				100.0		

ER IS VISUEEL GETELD VAN 7.00 TOT 19.00 UUR

VISUËLE VERKEERSTELLINGEN

Bijlage 2

				TELPUNT 18		RIJCHTING 1+2											
GETELD OP 24- 5-73 GETELD OP 11- 7-73 GETELD OP 1- 8-73 GETELD OP 19- 9-73																	
TIJD	PERS.	AUTO-	MOTOR	BEST.	VR.	TRUCK	LANDB.	OV.	BRON-	FIETS	LANGZ.	MVT	LV				
VAN TOT	AUTO	BUS	SCOOT	AUTO	AUTO	+OPL.	TR.	(8)	FIETS	(10)	VERK.	(1-8)	(7+9-11)	50M			
7 - 8	181 38,6	0 2,2	1 0,4	11 4,0	10 3,4	1 0,4	12 4,3	0 0,0	37 13,4	97 35,1	0 0,0	142 51,4	146 52,9	274 100,0	274 100,0		
8 - 9	190 50,3	0 0,0	0 0,0	7 2,3	12 4,0	0 0,0	21 7,0	0 0,0	10 3,4	97 32,6	1 0,3	190 63,0	129 43,3	298 100,0	298 100,0		
9 - 10	177 67,6	0 0,0	0 0,0	9 3,4	11 4,2	3 1,1	15 5,7	0 0,0	9 3,4	36 13,7	2 0,8	215 82,1	62 23,7	262 100,0	262 100,0		
10 - 11	253 60,4	0 0,0	3 0,8	17 4,3	11 2,8	1 0,3	12 3,1	0 0,0	29 7,4	66 16,8	1 0,3	297 78,6	100 27,5	393 100,0	393 100,0		
11 - 12	347 78,2	0 0,0	2 0,4	16 3,2	14 2,8	2 0,4	5 1,0	0 0,0	16 3,2	91 18,4	1 0,2	386 78,1	113 22,9	499 100,0	499 100,0		
12 - 13	325 71,0	16 3,5	0 0,0	13 2,0	6 1,3	2 0,4	2 0,4	0 0,0	23 6,3	64 14,0	1 0,2	364 79,5	96 21,0	460 100,0	460 100,0		
13 - 14	498 73,8	1 0,2	0 0,0	27 4,3	7 1,1	0 0,0	13 2,1	0 0,0	40 6,4	81 12,9	0 0,0	506 80,7	134 21,4	627 100,0	627 100,0		
14 - 15	470 71,8	6 0,9	0 0,0	23 3,5	0 1,4	0 0,0	7 1,1	0 0,0	36 5,4	105 15,8	2 0,3	523 78,5	150 22,5	666 100,0	666 100,0		
15 - 16	585 75,7	11 1,6	0 0,0	21 3,1	4 0,6	1 0,1	12 1,6	0 0,0	33 4,9	80 12,0	0 0,0	554 83,1	125 18,7	667 100,0	667 100,0		
16 - 17	515 70,3	16 2,2	1 0,1	22 3,0	5 0,7	0 0,0	21 2,9	0 0,0	39 5,3	114 15,6	0 0,0	580 79,1	174 23,7	733 100,0	733 100,0		
17 - 18	422 66,9	17 2,7	1 0,2	16 2,5	8 1,0	0 0,0	5 0,8	0 0,0	58 9,2	106 16,8	0 0,0	467 74,0	169 26,8	631 100,0	631 100,0		
18 - 19	285 83,5	0 0,0	1 0,2	13 2,0	3 0,7	1 0,2	14 3,1	0 0,0	40 10,7	84 18,7	0 0,0	317 70,0	146 32,5	469 100,0	469 100,0		
TOTAAL	4016 87,5	73 1,2	9 0,2	195 3,3	90 1,6	11 0,2	139 2,3	0 0,0	384 6,4	1021 17,1	0 0,1	4541 70,3	1552 26,1	5954 100,0	5954 100,0		
MVT IN %	88,4	1,6	0,2	4,3	2,2	0,2	3,1	0,0				100,0					

VISUËLE VERKEERSTELLINGEN

		TELPUNT			RIJCHTING 1+2											
GETELD OP 8- 7-73 GETELD OP 16- 9-73																
TIJD		PERS.	AUTO-	MOTOR	BEST.	VR.	TRUCK	LANDB.	OV.	BRON-	FIEFS	LANGZ.	MVT	LV		
VAN	TOT	(1)	BUS	SCOOT	AUTO	AUTO	+OPL.	TR.	(8)	FIETS	(10)	VERK.	(1-8)	(7+9-11)	50M	
7 - 8		14 63,6	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	3 13,0	0 0,0	4 18,2	1 4,5	0 0,0	17 77,3	8 36,4	22 100,0	
8 - 9		27 52,9	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	9 17,0	1 2,0	2 3,9	12 23,5	0 0,0	37 72,5	23 45,1	51 100,0	
9 - 10		60 74,1	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	2 2,5	0 0,0	2 2,5	17 21,0	0 0,0	62 76,5	21 25,9	81 100,0	
10 - 11		140 74,5	0 0,0	0 0,0	1 0,5	1 0,5	0 0,0	0 0,0	0 0,0	15 0,0	31 16,5	0 0,0	142 75,5	46 24,5	188 100,0	
11 - 12		197 82,2	0 0,0	1 0,5	3 2,6	2 1,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	9 4,7	17 8,9	0 0,0	165 86,4	26 13,6	191 100,0	
12 - 13		164 83,7	0 0,0	1 0,5	3 1,5	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	13 6,6	15 7,7	0 0,0	160 85,7	28 14,3	196 100,0	
13 - 14		298 83,8	0 0,0	2 0,0	0 0,0	1 0,3	0 0,0	0 0,0	0 0,0	22 7,1	25 9,1	0 0,0	261 84,7	47 15,3	308 100,0	
14 - 15		341 83,6	0 0,0	3 1,2	2 0,5	1 0,2	0 0,0	0 0,0	0 0,0	36 0,0	23 5,6	0 0,0	340 85,5	59 14,5	400 100,0	
15 - 16		469 88,2	0 0,0	4 0,0	2 0,4	0 0,0	0 0,0	4 0,0	0 0,0	19 3,6	34 6,4	0 0,0	479 90,0	57 10,7	532 100,0	
16 - 17		500 86,5	0 0,0	5 0,9	3 0,5	0 0,0	0 0,0	8 1,4	0 0,0	16 2,7	47 9,0	0 0,0	524 89,3	71 12,1	587 100,0	
17 - 18		425 88,2	0 0,0	1 0,2	3 0,6	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	26 5,4	27 5,6	0 0,0	429 89,0	53 11,0	482 100,0	
18 - 19		280 84,3	0 0,0	0 1,0	4 1,2	0 0,0	0 0,0	0 2,4	0 0,0	14 4,2	20 6,0	0 0,0	298 89,8	42 12,7	332 100,0	
TOTAAL		2643 86,2	0 0,0	25 0,7	23 0,7	5 0,1	0 0,0	34 1,0	1 0,0	178 5,3	269 6,0	0 0,0	2931 86,8	481 14,2	3378 100,0	
MVT IN %		97,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	1,2	0,0				100,0			

VISUELE VERKEERSTELLINGEN

Bijlage 2

		TELPUNT		2H		RIJRICHTING 1+2									
GETELD OP		11- 7-73													
GETELD OP		1- 8-73													
GETELD OP		10- 9-73													
TIJD	PERS.	AUTO-	MOTOR	REST.	VR.	TRUCK	LANDB.	OV.	BRON-	FIETS	LANGZ.	MVT	LV		
VAN TOT	AUTO	BUS	SCOOT	AUTO	AUTO	+OPL.	TR.	MVT	FIETS	(10)	VERK.	(11-8)	(7+ 9-11)	SUM	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)		
7 - 8	45	6	1	2	5	0	6	0	14	16	0	65	36	95	
	47,4	6,3	1,1	2,1	5,3	0,0	6,3	0,0	14,7	16,8	0,0	68,4	37,9	106,3	
8 - 9	70	2	0	3	5	0	2	0	18	39	3	91	62	151	
	52,3	1,3	0,0	2,0	3,3	0,0	1,3	0,0	11,9	25,8	2,0	60,3	41,1	101,4	
9 - 10	133	4	0	8	5	0	7	0	10	43	0	157	80	237	
	63,3	1,9	0,0	3,8	2,4	0,0	3,3	0,0	4,8	20,5	0,0	74,8	28,6	103,4	
10 - 11	179	7	4	10	0	1	3	1	20	114	2	211	139	350	
	51,6	2,0	1,2	2,9	1,7	0,3	0,9	0,3	5,8	32,9	0,6	60,8	40,1	100,9	
11 - 12	241	3	0	10	0	0	13	1	30	104	0	204	155	359	
	56,6	0,7	0,0	4,2	1,9	0,0	3,1	0,2	7,0	24,4	1,9	60,7	36,4	97,1	
12 - 13	175	5	1	9	5	0	1	0	36	82	6	196	105	301	
	50,3	1,7	0,3	3,0	1,7	0,0	0,3	0,0	12,0	20,7	2,0	65,3	35,0	100,3	
13 - 14	212	5	2	9	13	0	3	0	39	66	0	244	100	344	
	60,7	1,4	0,6	2,6	3,7	0,0	0,9	0,0	11,2	18,9	0,0	69,9	30,0	99,9	
14 - 15	275	12	0	14	9	1	7	0	37	170	0	318	223	541	
	51,5	2,2	0,0	2,6	1,7	0,2	1,3	0,0	6,9	33,5	0,0	59,6	41,8	101,4	
15 - 16	240	3	0	11	0	1	6	0	27	112	0	270	140	410	
	50,3	0,7	0,0	2,7	2,2	0,2	1,4	0,0	6,5	27,0	0,0	60,5	34,9	95,4	
16 - 17	330	0	1	7	15	0	1	4	61	124	9	300	190	490	
	50,9	1,4	0,2	1,2	2,7	0,0	0,2	0,7	10,0	22,1	1,0	65,4	34,8	100,2	
17 - 18	314	5	2	7	7	1	4	0	43	165	6	300	210	510	
	56,7	0,9	0,4	1,3	1,3	0,2	0,7	0,0	7,0	20,8	1,1	61,4	39,4	100,8	
18 - 19	200	11	0	9	5	0	5	1	30	63	1	233	90	323	
	63,0	3,4	0,0	1,9	1,5	0,0	1,5	0,3	9,2	10,3	0,3	71,3	30,3	101,6	
TOTAAL	2435	71	11	103	92	4	50	7	365	1007	35	2701	1445	4146	
	57,1	1,7	0,3	2,4	2,2	0,1	1,4	0,2	8,6	25,5	0,0	65,2	36,2	101,4	
MVT IN %	67,6	2,6	0,4	3,7	3,3	0,1	2,1	0,3				100,0			

VISUELE VERKEERSTELLINGEN

		TELPUNT		2H		RIJRICHTING 1+2									
GETELD OP		8- 7-73													
GETELD OP		10- 9-73													
TIJD	PERS.	AUTO-	MOTOR	REST.	VR.	TRUCK	LANDB.	OV.	BRON-	FIETS	LANGZ.	MVT	LV		
VAN TOT	AUTO	BUS	SCOOT	AUTO	AUTO	+OPL.	TR.	MVT	FIETS	(10)	VERK.	(11-8)	(7+ 9-11)	SUM	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)		
7 - 8	0	0	0	0	2	0	3	0	5	1	0	13	0	19	
	42,1	0,0	0,0	0,0	10,5	0,0	15,8	0,0	26,3	5,3	0,0	68,4	47,4	115,8	
8 - 9	39	2	0	0	2	0	1	0	5	7	0	44	13	56	
	69,6	3,6	0,0	0,0	3,6	0,0	1,0	0,0	8,9	12,5	0,0	70,6	23,2	93,8	
9 - 10	90	0	0	3	1	0	1	0	19	45	0	103	65	167	
	50,7	0,0	0,0	1,6	0,6	0,0	0,6	0,0	11,4	26,9	0,0	61,7	30,9	92,6	
10 - 11	156	2	1	1	2	0	0	0	27	39	0	162	60	222	
	60,4	0,9	0,4	0,4	0,9	0,0	0,0	0,0	11,8	17,1	0,0	71,1	20,9	92,0	
11 - 12	159	0	0	1	0	0	0	0	26	53	23	160	102	262	
	60,7	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	9,9	20,2	0,0	61,1	30,9	92,0	
12 - 13	207	2	2	3	0	0	0	0	43	40	23	214	100	314	
	64,7	0,6	0,6	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	13,4	12,5	7,2	65,9	33,1	99,0	
13 - 14	231	0	3	3	0	0	0	0	35	62	0	237	97	334	
	69,2	0,0	0,0	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	10,5	18,6	0,0	71,0	29,4	100,4	
14 - 15	383	0	3	0	1	0	1	0	59	100	0	300	166	466	
	60,5	0,0	0,5	1,1	0,2	0,0	0,2	0,0	10,6	19,0	0,0	70,5	29,7	100,2	
15 - 16	536	1	13	5	2	0	0	0	76	127	0	557	190	747	
	71,0	0,1	1,7	0,7	0,3	0,0	0,0	0,0	10,1	16,2	0,0	73,8	26,2	100,0	
16 - 17	500	4	0	4	0	0	0	0	69	121	0	600	190	790	
	74,3	0,5	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	15,2	0,0	75,1	23,9	99,0	
17 - 18	562	0	2	7	2	0	3	0	54	154	0	578	210	788	
	71,2	0,0	0,3	0,9	0,3	0,0	0,4	0,0	6,8	19,5	0,0	73,0	27,4	100,4	
18 - 19	281	0	0	1	3	0	1	0	33	50	0	200	80	280	
	76,2	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,3	0,0	8,9	13,6	0,0	77,5	22,0	99,5	
TOTAAL	3250	11	30	34	15	0	10	0	451	800	51	3350	1312	4662	
	69,9	0,2	0,6	0,7	0,3	0,0	0,2	0,0	9,7	17,2	1,1	72,0	20,2	92,2	
MVT IN %	97,0	0,3	0,0	1,0	0,4	0,0	0,3	0,0				100,0			

VISUÏELE VERKEERSTELLINGEN

Bijlage 2

TELPUNT 21

RIJRICHTING 1+2

 GETELD OP 11- 7-73
 GETELD OP 1- 8-73
 GETELD OP 16- 9-73

TIJD	PERS. AUTO (1)	AUTO- BUS (2)	MOTOR SCOOT (3)	BEST. AUTO (4)	VR. AUTO (5)	TRUCK +OPL. (6)	LAND- TR. (7)	OV. MVT (8)	ARM- FIETS (9)	FIETS (10)	LANGZ. VERK. (11)	MVT (1-8)	LV (7+ 9-11)	SUM
VAN TOT														
7 - 8	18 48,8	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	7 28,8	0 0,0	0 0,0	10 40,8	15 60,8	25 100,0
8 - 9	27 61,4	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	5 11,4	12 27,3	0 0,0	27 61,4	17 38,6	44 100,0
9 - 10	45 55,6	0 0,0	0 0,0	1 1,2	0 0,0	0 0,0	3 3,7	0 0,0	4 4,9	28 34,6	0 0,0	49 60,5	35 43,2	81 100,0
10 - 11	61 55,5	0 0,0	0 0,0	1 0,9	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	5 4,5	43 30,1	0 0,0	62 56,4	48 43,6	110 100,0
11 - 12	64 58,7	0 0,0	0 0,0	5 4,6	2 1,8	0 0,0	2 1,8	0 0,0	9 8,3	27 24,8	0 0,0	73 67,2	38 34,9	109 100,0
12 - 13	65 78,7	0 0,0	0 0,0	1 1,1	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	9 9,8	15 16,3	2 2,2	66 71,7	26 28,3	92 100,0
13 - 14	59 74,7	0 0,0	0 0,0	3 3,6	0 0,0	0 0,0	1 1,3	0 0,0	0 10,1	0 10,1	0 0,0	63 70,7	17 21,5	79 100,0
14 - 15	63 43,7	0 0,0	0 0,0	3 2,1	1 0,7	0 0,0	1 0,7	0 0,0	16 11,1	60 41,7	0 0,0	68 47,2	77 53,5	144 100,0
15 - 16	53 58,4	0 0,0	0 0,0	3 3,2	1 1,1	0 0,0	0 0,0	0 0,0	9 9,6	28 29,8	0 0,0	57 60,8	37 39,4	94 100,0
16 - 17	71 52,8	0 0,0	0 0,0	2 1,5	2 1,5	0 0,0	1 0,7	0 0,0	14 10,4	45 33,3	0 0,0	76 56,3	60 44,4	135 100,0
17 - 18	76 55,5	0 0,0	1 0,7	1 0,7	1 0,7	0 0,0	0 0,0	0 0,0	13 9,5	45 32,6	0 0,0	79 57,7	50 42,3	137 100,0
18 - 19	62 72,9	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	1 1,2	0 0,0	13 15,3	9 10,6	0 0,0	63 74,1	23 27,1	85 100,0
TOTAAL	656 57,8	0 0,0	1 0,1	28 1,8	7 0,8	0 0,0	9 0,8	0 0,0	112 9,9	328 28,9	2 0,2	693 61,1	451 39,7	1135 100,0
MVT IN %	94,7	0,0	0,1	2,9	1,0	0,0	1,3	0,0				100,0		

VISUÏELE VERKEERSTELLINGEN

TELPUNT 21

RIJRICHTING 1+2

 GETELD OP 8- 7-73
 GETELD OP 16- 9-73

TIJD	PERS. AUTO (1)	AUTO- BUS (2)	MOTOR SCOOT (3)	BEST. AUTO (4)	VR. AUTO (5)	TRUCK +OPL. (6)	LAND- TR. (7)	OV. MVT (8)	ARM- FIETS (9)	FIETS (10)	LANGZ. VERK. (11)	MVT (1-8)	LV (7+ 9-11)	SUM
VAN TOT														
7 - 8	1 100,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	1 100,0	0 0,0	1 100,0
8 - 9	11 64,7	0 0,0	1 5,9	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	5 29,4	0 0,0	12 70,6	5 29,4	17 100,0
9 - 10	26 66,7	0 0,0	0 0,0	1 2,4	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	1 2,4	12 28,6	0 0,0	29 69,0	13 31,0	42 100,0
10 - 11	32 75,4	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	2 2,9	15 21,7	0 0,0	52 75,4	17 24,6	69 100,0
11 - 12	51 77,3	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	5 7,6	18 15,2	0 0,0	51 77,3	15 22,7	66 100,0
12 - 13	45 77,6	0 0,0	1 1,7	1 1,7	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	2 3,4	9 15,5	0 0,0	47 81,0	11 19,0	58 100,0
13 - 14	48 62,3	0 0,0	1 1,3	1 1,3	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	10 13,8	17 22,1	0 0,0	58 64,9	27 35,1	77 100,0
14 - 15	91 68,9	0 0,0	0 0,0	2 1,5	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	23 17,4	15 11,4	1 0,8	93 70,5	39 29,5	132 100,0
15 - 16	128 74,1	0 0,0	0 3,7	3 1,9	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	13 8,0	20 12,3	0 0,0	129 79,6	33 28,4	162 100,0
16 - 17	159 68,5	0 0,0	2 0,9	4 1,7	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	26 11,2	41 17,7	0 0,0	165 71,1	67 28,9	232 100,0
17 - 18	178 77,1	0 0,0	0 0,0	1 0,4	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	18 7,8	34 14,7	0 0,0	179 77,5	52 22,5	231 100,0
18 - 19	71 74,7	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	6 6,3	15 15,8	3 3,2	71 74,7	24 25,3	95 100,0
TOTAAL	855 72,3	0 0,0	11 0,9	13 1,1	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	106 9,0	193 16,3	4 0,3	879 74,4	303 25,6	1182 100,0
MVT IN %	97,3	0,0	1,3	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0				100,0		

VISUELE VERKEERSTELLINGEN

Bijlage 2

		Telpunt 22		Rijrichting 1+2											
GETELD OP															
19- 6-73															
11- 7-73															
1- 8-73															
19- 9-73															
TIJD	PERS.	AUTO-	MOTOR	REST.	VR.	TRUCK	LANDH.	OV.	BRON-	FIFTS	LANGZ.	MVT	LV		
VAN TOT	AUTO	BUS	SCOOT	AUTO	AUTO	+DPL.	TR.	MVT	FIFTS	(10)	VERK.	(1+8)	(7+9+11)		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)		
7 - 8	24	0	0	3	13	0	1	0	0	11	1	41	10		
	40,7	0,0	0,0	5,1	22,0	0,0	1,7	0,0	10,2	10,6	1,7	69,5	32,2		
8 - 9	27	0	0	1	4	0	5	0	4	15	1	37	25		
	47,4	0,0	0,0	1,8	7,0	0,0	0,0	0,0	7,0	20,3	1,0	64,0	43,0		
9 - 10	61	1	0	0	4	0	8	0	3	21	1	74	33		
	61,6	1,0	0,0	0,0	4,0	0,0	0,1	0,0	3,0	21,2	1,0	74,7	33,3		
10 - 11	81	1	1	2	1	0	14	0	10	19	1	100	44		
	62,3	0,0	0,0	1,5	0,0	0,0	10,0	0,0	7,7	14,6	0,0	70,0	33,0		
11 - 12	121	3	0	1	3	2	0	0	0	31	2	130	40		
	67,0	1,7	0,0	0,0	1,7	1,1	4,5	0,0	4,5	17,3	1,1	77,1	27,4		
12 - 13	120	0	0	1	0	0	3	0	4	01	2	132	70		
	64,3	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	1,5	0,0	2,0	30,7	1,0	66,0	35,2		
13 - 14	160	0	0	4	2	0	0	0	14	43	1	172	04		
	60,6	0,0	0,0	1,7	0,0	0,0	2,6	0,0	0,1	10,7	0,4	74,0	27,0		
14 - 15	150	3	0	0	7	0	0	0	0	37	0	103	00		
	67,2	1,3	0,0	3,0	3,0	0,0	2,6	0,0	3,0	15,7	2,0	77,0	24,7		
15 - 16	164	1	0	0	3	1	0	0	0	43	2	103	00		
	70,1	0,4	0,0	2,0	1,3	0,4	3,4	0,0	2,0	10,4	0,0	70,2	25,2		
16 - 17	170	4	0	0	9	1	2	0	20	61	5	104	00		
	63,6	1,4	0,0	0,0	3,2	0,4	0,7	0,0	7,1	21,0	1,0	69,3	31,4		
17 - 18	150	0	0	0	0	0	1	0	10	70	0	171	07		
	61,5	0,0	0,0	2,3	2,3	0,0	0,4	0,0	0,2	27,2	0,0	60,0	33,0		
18 - 19	101	0	0	0	10	1	2	0	7	33	0	114	07		
	65,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,3	0,0	4,0	21,4	0,0	74,0	27,3		
TOTAAL	1361	13	1	33	02	5	64	0	107	445	22	1530	430		
	64,4	0,0	0,0	1,0	2,0	0,2	3,0	0,0	5,1	21,1	1,0	72,0	30,2		
MVT IN %	80,4	0,0	0,1	2,1	4,0	0,3	4,2	0,0				100,0			

VISUELE VERKEERSTELLINGEN

		Telpunt 22		Rijrichting 1+2											
GETELD OP															
8- 7-73															
10- 9-73															
TIJD	PERS.	AUTO-	MOTOR	REST.	VR.	TRUCK	LANDH.	OV.	BRON-	FIFTS	LANGZ.	MVT	LV		
VAN TOT	AUTO	BUS	SCOOT	AUTO	AUTO	+DPL.	TR.	MVT	FIFTS	(10)	VERK.	(1+8)	(7+9+11)		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)		
7 - 8	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0		
	20,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0		
8 - 9	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	3		
	75,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,7	0,3	0,0	75,0	25,0		
9 - 10	10	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	10	11		
	62,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	31,0	0,0	62,1	37,0		
10 - 11	40	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	40	10		
	60,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13,0	17,2	0,0	00,0	31,0		
11 - 12	70	0	0	0	0	0	0	0	2	13	0	70	15		
	83,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,2	14,0	0,0	63,0	16,1		
12 - 13	90	0	1	1	0	0	0	0	0	10	0	101	24		
	70,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	12,0	0,0	00,0	19,2		
13 - 14	111	0	0	1	0	0	0	0	12	23	0	112	35		
	75,5	0,0	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	15,0	0,0	76,2	23,0		
14 - 15	213	0	3	3	0	0	0	0	11	20	1	210	30		
	62,0	0,0	1,2	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	4,3	10,1	0,4	65,0	14,0		
15 - 16	203	0	4	0	0	0	0	0	27	30	2	200	00		
	60,4	0,0	1,1	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	7,7	0,5	0,0	63,2	16,0		
16 - 17	350	0	1	1	0	0	0	0	20	27	4	360	53		
	60,7	0,0	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	5,3	0,0	1,0	67,2	12,0		
17 - 18	202	0	5	0	3	0	0	0	21	34	0	270	05		
	60,6	0,0	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	10,0	0,0	63,1	10,0		
18 - 19	07	0	0	0	5	0	0	0	7	0	0	100	12		
	65,1	0,0	0,0	0,0	4,4	0,0	0,0	0,0	0,1	4,4	0,0	60,0	10,5		
TOTAAL	1570	0	14	12	10	0	0	0	122	194	7	1010	323		
	61,1	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	10,0	0,4	63,3	16,7		
MVT IN %	97,4	0,0	0,0	0,7	1,0	0,0	0,0	0,0				100,0			

VISUELE VERKEERSTELLINGEN

Bijlage 2

		TELPUNT 23		RIJRICHTING 1+2											
GETELD OP GETELD OP GETELD OP		11- 7-73 1- 8-73 19- 9-73													
TIJD	PERS.	AUTO-	MOTOR	REST.	VR.	TRUCK	LANDS.	OV.	BROM-	FIETS	LANGZ.	MVT	LV		
VAN TOT	AUTO	BUS	SCOOT	AUTO	AUTO	+OPL.	TR.	MVT	FIETS	VERK.	(11)	(1-8)	(7+)		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(1-8)	(7+)		
7 - 8	54 56,8	1 1,1	0 0,0	5 5,3	5 5,3	1 1,1	3 3,2	0 0,0	11 11,6	15 15,8	0 0,0	69 72,6	29 30,5	95 100,0	
8 - 9	85 57,0	0 0,0	0 0,0	4 2,7	8 5,4	0 0,0	3 2,0	0 0,0	10 6,7	30 20,2	0 0,0	100 67,1	52 34,9	140 100,0	
9 - 10	110 62,1	2 1,1	0 0,0	3 1,7	11 6,2	0 0,0	0 4,5	0 0,0	10 5,6	33 10,6	0 0,0	134 75,7	51 28,6	177 100,0	
10 - 11	132 57,4	2 0,0	0 0,0	3 1,3	11 4,8	2 0,0	7 3,0	0 0,0	9 3,9	64 27,8	0 0,0	157 66,3	60 34,8	230 100,0	
11 - 12	216 65,1	0 0,0	0 0,0	10 3,0	10 3,0	5 1,5	5 1,5	0 0,0	24 7,2	57 17,2	5 1,5	246 74,1	91 27,4	332 100,0	
12 - 13	167 77,3	0 0,0	0 0,0	6 2,8	7 3,2	1 0,5	2 0,9	0 0,0	10 4,6	23 10,6	0 0,0	183 84,7	35 16,2	218 100,0	
13 - 14	193 68,4	2 0,7	0 0,0	15 5,7	8 2,8	0 0,0	3 1,1	0 0,0	15 5,3	45 16,0	0 0,0	222 78,7	63 22,3	282 100,0	
14 - 15	253 71,7	7 2,8	1 0,3	7 2,0	16 5,1	2 0,6	2 0,6	0 0,0	18 5,1	45 12,7	0 0,0	290 82,2	65 18,4	353 100,0	
15 - 16	254 68,1	0 0,0	0 0,0	12 3,2	11 2,9	0 0,0	2 0,5	0 0,0	25 6,7	69 10,5	0 0,0	279 74,9	96 25,7	373 100,0	
16 - 17	252 65,6	0 0,0	0 0,0	8 2,1	9 2,3	0 0,0	2 0,5	0 0,0	36 9,4	77 20,1	0 0,0	271 70,8	115 29,9	384 100,0	
17 - 18	288 62,8	2 0,5	2 0,5	11 2,7	10 2,4	2 0,5	2 0,5	0 0,0	28 6,8	97 23,5	0 0,0	287 69,7	127 30,8	412 100,0	
18 - 19	163 68,8	3 1,3	1 0,4	0 0,0	1 0,4	0 0,0	0 0,0	0 0,0	13 5,5	58 23,6	0 0,0	168 70,9	69 29,1	237 100,0	
TOTAAL	2137 68,0	19 0,6	4 0,1	65 2,6	109 3,4	13 0,4	39 1,2	0 0,0	209 6,5	820 19,1	5 0,2	2486 74,3	873 26,9	3240 100,0	
MVT IN %	88,0	0,0	0,2	3,5	4,5	0,5	1,6	0,0				100,0			

VISUELE VERKEERSTELLINGEN

		TELPUNT 23		RIJRICHTING 1+2											
GETELD OP GETELD OP		8- 7-73 18- 9-73													
TIJD	PERS.	AUTO-	MOTOR	REST.	VR.	TRUCK	LANDS.	OV.	BROM-	FIETS	LANGZ.	MVT	LV		
VAN TOT	AUTO	BUS	SCOOT	AUTO	AUTO	+OPL.	TR.	MVT	FIETS	VERK.	(11)	(1-8)	(7+)		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(1-8)	(7+)		
7 - 8	5 62,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	2 25,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	1 12,5	0 0,0	7 87,5	1 12,5	8 100,0	
8 - 9	24 52,2	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	1 2,2	0 0,0	1 2,2	20 43,5	0 0,0	25 54,3	22 47,8	46 100,0	
9 - 10	60 55,6	0 0,0	2 1,9	1 0,9	2 1,9	0 0,0	4 3,7	0 0,0	9 8,3	30 27,8	0 0,0	69 63,0	43 39,6	108 100,0	
10 - 11	100 66,3	0 0,0	1 0,6	1 0,6	0 0,0	1 0,6	1 0,6	0 0,0	10 6,1	41 25,2	0 0,0	112 68,7	52 31,9	163 100,0	
11 - 12	97 77,6	0 0,0	0 0,0	1 0,6	0 0,0	1 0,6	2 1,6	0 0,0	8 6,4	16 12,6	0 0,0	101 80,8	26 20,8	125 100,0	
12 - 13	60 84,6	0 0,0	1 1,0	0 0,0	1 1,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	7 6,7	7 6,7	0 0,0	90 86,5	14 13,5	104 100,0	
13 - 14	136 78,5	0 0,0	1 0,5	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	15 7,8	41 21,2	0 0,0	137 71,0	56 29,0	193 100,0	
14 - 15	222 72,3	0 0,0	1 0,3	2 0,7	2 0,7	0 0,0	1 0,3	0 0,0	36 11,7	43 14,0	0 0,0	228 74,3	60 20,1	307 100,0	
15 - 16	325 78,1	0 0,0	10 2,4	4 1,0	1 0,2	0 0,0	0 0,0	0 0,0	20 4,8	55 13,2	1 0,2	340 81,7	76 18,3	416 100,0	
16 - 17	354 77,6	0 0,0	0 1,1	1 0,2	0 0,0	0 0,0	2 0,4	0 0,0	18 3,9	76 16,7	0 0,0	362 79,4	96 21,1	456 100,0	
17 - 18	291 79,5	0 0,0	2 0,5	1 0,3	0 0,0	0 0,0	2 0,5	0 0,0	15 4,1	55 15,0	0 0,0	298 80,9	72 19,7	368 100,0	
18 - 19	125 79,1	0 0,0	0 0,0	0 0,0	1 0,6	1 0,6	1 0,6	0 0,0	11 7,0	20 12,7	0 0,0	127 80,4	31 19,6	158 100,0	
TOTAAL	1839 74,9	0 0,0	23 0,9	11 0,4	9 0,4	3 0,1	13 0,5	0 0,0	150 6,1	485 18,5	1 0,0	1894 77,3	569 23,2	2450 100,0	
MVT IN %	96,9	0,0	1,2	0,6	0,5	0,2	0,7	0,0				100,0			

VISUELE VERKEERSTELLINGEN

Bijlage 2

TELPUNT 1574

RIJRICHTING 1+2

GETELD OP 9- 5-73
 GETELD OP 11- 7-73
 GETELD OP 1- 8-73
 GETELD OP 19- 9-73

TIJD	PERS. AUTO	AUTO-BUS	MOTOR SCOOT	BEST. AUTO	VR. AUTO	TRUCK +OPL.	LANDB. TR.	OV. MVT	BROM-FIETS	FIETS	LANGZ. VERK.	MVT	LV	SOM
VAN TOT	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(1-8)	(7+ 9-11)	
7 - 8	65 32,7	1 0,5	1 0,5	12 5,9	8 4,0	2 1,0	6 3,0	0 0,0	25 12,4	82 40,0	0 0,0	95 47,0	113 55,9	202 100,0
8 - 9	106 52,5	0 0,0	0 0,0	7 3,5	0 0,0	3 1,5	2 1,0	0 0,0	17 8,4	59 29,2	0 0,0	126 62,4	76 38,6	202 100,0
9 - 10	131 64,5	1 0,5	0 0,0	6 3,0	13 6,4	7 3,4	5 2,5	0 0,0	8 3,9	32 15,0	0 0,0	103 80,3	45 22,2	203 100,0
10 - 11	194 69,0	5 1,0	1 0,4	8 2,8	10 3,6	3 1,5	5 1,0	0 0,0	23 9,2	32 11,4	0 0,0	224 80,4	61 21,4	201 100,0
11 - 12	208 73,8	1 0,4	0 0,0	20 7,1	9 3,2	0 0,0	3 1,1	0 0,0	18 6,4	23 9,2	0 0,0	241 85,5	44 15,6	202 100,0
12 - 13	193 60,5	1 0,5	0 0,0	0 2,5	14 4,4	1 0,5	1 0,5	1 0,5	23 7,2	70 23,0	1 0,5	219 68,7	101 31,7	310 100,0
13 - 14	187 53,1	0 0,0	0 0,0	14 4,0	15 4,3	5 1,4	4 1,1	1 0,3	21 6,0	105 29,0	0 0,0	226 64,2	130 36,9	352 100,0
14 - 15	240 62,0	0 0,0	0 0,0	10 4,7	14 3,7	1 0,5	0 1,0	0 0,0	22 9,7	82 21,4	0 0,0	279 72,6	110 29,7	383 100,0
15 - 16	201 60,4	0 0,0	1 0,3	0 2,4	15 4,5	2 0,8	2 0,6	1 0,3	14 4,2	69 26,7	0 0,0	230 69,1	105 31,5	333 100,0
16 - 17	291 62,9	3 0,6	3 0,6	15 3,2	10 2,2	3 0,8	0 0,0	1 0,2	27 9,0	110 23,0	0 0,0	326 70,4	137 29,6	463 100,0
17 - 18	226 63,3	0 2,2	0 0,0	10 2,0	10 2,0	5 1,4	1 0,3	0 0,0	20 7,0	67 10,0	2 0,6	260 72,0	90 27,5	357 100,0
18 - 19	106 59,0	5 1,6	1 0,3	0 2,5	0 2,5	1 0,3	0 1,0	0 0,0	36 11,4	67 21,3	0 0,0	212 67,3	106 33,7	315 100,0
TOTAAL	2228 60,3	25 0,7	7 0,2	134 3,6	134 3,6	33 0,9	30 1,0	4 0,1	262 7,1	824 22,3	3 0,1	2003 70,5	1127 30,5	3492 100,0
MVT IN %	83,6	1,0	0,3	5,1	5,1	1,3	1,5	0,2				100,0		

VISUELE VERKEERSTELLINGEN

TELPUNT 1574

RIJRICHTING 1+2

GETELD OP 8- 7-73
 GETELD OP 16- 9-73

TIJD	PERS. AUTO	AUTO-BUS	MOTOR SCOOT	BEST. AUTO	VR. AUTO	TRUCK +OPL.	LANDB. TR.	OV. MVT	BROM-FIETS	FIETS	LANGZ. VERK.	MVT	LV	SOM
VAN TOT	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(1-8)	(7+ 9-11)	
7 - 8	7 40,7	0 0,0	0 0,0	0 0,0	2 13,3	1 5,7	2 13,3	0 0,0	2 13,3	1 5,7	0 0,0	12 80,0	5 33,3	15 100,0
8 - 9	25 75,8	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	1 3,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	7 21,2	0 0,0	26 78,0	7 21,2	33 100,0
9 - 10	40 66,7	0 0,0	0 0,0	0 0,0	1 1,7	0 0,0	0 0,0	0 0,0	1 1,7	17 28,3	1 1,7	41 68,3	19 31,7	60 100,0
10 - 11	90 70,6	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	1 0,9	0 0,0	0 0,0	0 7,1	14 12,4	0 0,0	91 80,5	22 19,5	113 100,0
11 - 12	93 66,9	0 0,0	2 1,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	9 6,4	3 2,8	0 0,0	95 68,0	12 11,2	107 100,0
12 - 13	100 80,6	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	9 7,3	14 11,3	1 0,8	100 80,6	24 19,4	124 100,0
13 - 14	91 75,2	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	11 9,1	19 15,7	0 0,0	91 75,2	30 24,8	121 100,0
14 - 15	175 75,4	0 0,0	2 0,9	1 0,4	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	21 9,1	33 14,2	0 0,0	178 76,7	54 23,3	232 100,0
15 - 16	191 67,5	0 0,0	0 0,0	2 0,7	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	10 4,0	50 17,7	0 0,0	193 68,2	91 31,8	203 100,0
16 - 17	241 76,0	0 0,0	1 0,3	2 0,6	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	29 9,1	44 13,9	0 0,0	244 77,0	73 23,0	317 100,0
17 - 18	240 74,5	0 0,0	1 0,3	5 1,5	2 0,6	1 0,3	1 0,3	0 0,0	38 11,4	37 11,1	0 0,0	258 77,5	70 22,8	333 100,0
18 - 19	171 77,0	0 0,0	0 0,0	2 0,9	2 0,9	0 0,0	2 0,9	0 0,0	18 0,1	27 12,2	0 0,0	177 79,7	47 21,2	222 100,0
TOTAAL	1472 75,1	0 0,0	6 0,3	12 0,6	7 0,4	4 0,2	5 0,3	0 0,0	186 9,5	256 13,6	2 0,1	1506 76,8	450 23,4	1950 100,0
MVT IN %	97,7	0,0	0,4	0,6	0,5	0,3	0,3	0,0				100,0		

VISUELE VERKEERSTELLINGEN

Bijlage 2

TELPUNT 1671

RIJRICHTING 1+2

GETELD OP 24- 5-73
 GETELD OP 11- 7-73
 GETELD OP 1- 8-73
 GETELD OP 10- 9-73

TIJD	PERS. AUTO (1)	AUTO- BUS (2)	MOTOR SCOOT (3)	BEST. AUTO (4)	VR. AUTO (5)	TRUCK +OPL. (6)	LANDS. TR. (7)	OV. MVT (8)	BROM- FIETS (9)	FIETS (10)	LANGZ. VERK. (11)	MVT (1-8)	LV (7+ 9-11)	SOM
VAN TOT														
7 - 8	20 57,1	0 0,0	2 5,7	2 5,7	0 0,0	0 0,0	0 22,0	0 0,0	1 2,9	2 5,7	0 0,0	32 91,4	11 31,4	35 100,0
8 - 9	24 57,1	0 0,0	0 0,0	2 4,8	3 7,1	0 0,0	0 0,0	0 0,0	2 4,8	7 18,7	4 9,5	29 69,0	13 31,0	42 100,0
9 - 10	56 72,7	0 0,0	0 0,0	0 11,7	3 3,9	0 0,0	1 1,3	0 0,0	2 2,6	6 7,8	0 0,0	69 89,6	9 11,7	77 100,0
10 - 11	84 66,1	0 0,0	2 1,6	1 0,8	1 0,8	0 0,0	4 3,1	0 0,0	19 15,0	15 11,8	1 0,8	92 72,4	39 30,7	127 100,0
11 - 12	129 70,5	0 0,0	1 0,5	4 2,2	3 1,6	0 0,0	3 1,6	0 0,0	9 4,9	30 16,4	4 2,2	140 76,5	46 25,1	183 100,0
12 - 13	131 70,9	0 0,0	0 0,0	2 1,2	2 1,2	0 0,0	0 0,0	0 0,0	22 13,3	9 5,4	0 0,0	135 81,3	31 18,7	166 100,0
13 - 14	163 86,3	0 0,0	0 0,0	1 0,5	1 0,5	0 0,0	3 1,4	0 0,0	7 3,3	17 8,8	0 0,0	168 88,7	27 12,7	212 100,0
14 - 15	218 89,6	0 0,0	0 0,0	5 1,9	0 0,0	0 0,0	1 0,4	0 0,0	26 9,7	20 7,5	0 0,0	222 82,8	47 17,5	269 100,0
15 - 16	218 78,7	0 0,0	1 0,4	4 1,5	2 0,7	0 0,0	2 0,7	0 0,0	20 7,5	20 10,5	0 0,0	219 82,0	50 18,7	267 100,0
16 - 17	237 84,3	0 0,0	1 0,4	4 1,4	2 0,7	0 0,0	1 0,4	0 0,0	17 6,0	19 6,0	0 0,0	245 87,2	37 13,2	281 100,0
17 - 18	183 74,4	0 0,0	0 0,0	4 1,8	0 0,0	1 0,5	1 0,5	0 0,0	19 0,7	31 14,2	0 0,0	169 77,2	51 23,3	219 100,0
18 - 19	98 59,8	0 0,0	3 1,9	6 3,7	3 1,9	0 0,0	8 5,0	0 0,0	27 16,8	17 10,6	1 0,8	118 72,0	53 32,9	181 100,0
TOTAAL	1849 78,8	0 0,0	18 0,5	44 2,2	20 1,0	1 0,0	32 1,8	0 0,0	171 8,4	241 9,9	18 0,5	1898 81,3	414 20,3	2336 100,0
MVT IN %	83,5	0,0	0,0	2,7	1,2	0,1	1,0	0,0				100,0		

VISUELE VERKEERSTELLINGEN

TELPUNT 1671

RIJRICHTING 1+2

GETELD OP 8- 7-73
 GETELD OP 16- 9-73

TIJD	PERS. AUTO (1)	AUTO- BUS (2)	MOTOR SCOOT (3)	BEST. AUTO (4)	VR. AUTO (5)	TRUCK +OPL. (6)	LANDS. TR. (7)	OV. MVT (8)	BROM- FIETS (9)	FIETS (10)	LANGZ. VERK. (11)	MVT (1-8)	LV (7+ 9-11)	SOM
VAN TOT														
7 - 8	4 58,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 50,4	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 100,0	4 50,0	0 100,0
8 - 9	5 58,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	5 50,0	0 0,0	5 50,0	5 50,0	10 100,0
9 - 10	25 78,1	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	6 18,7	1 3,1	0 0,0	25 78,1	7 21,9	32 100,0
10 - 11	46 93,9	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	2 4,1	1 2,0	0 0,0	46 93,9	3 6,1	49 100,0
11 - 12	74 83,8	0 0,0	1 0,9	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	25 21,6	14 12,1	2 1,7	75 64,7	41 35,3	116 100,0
12 - 13	82 87,2	0 0,0	2 2,1	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	4 4,3	2 2,1	4 4,3	84 89,4	10 10,6	94 100,0
13 - 14	138 85,0	0 0,0	1 0,7	2 1,3	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	13 8,5	7 4,6	0 0,0	133 86,9	20 13,1	153 100,0
14 - 15	192 78,4	0 0,0	7 2,9	0 2,4	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	18 7,3	21 8,6	1 0,4	205 83,7	40 16,3	245 100,0
15 - 16	261 87,0	0 0,0	2 0,7	5 1,7	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	20 6,7	11 3,7	1 0,3	268 89,3	32 10,7	300 100,0
16 - 17	327 92,1	0 0,0	2 0,6	2 0,6	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	11 3,1	13 3,7	0 0,0	331 93,2	24 6,8	355 100,0
17 - 18	286 89,9	0 0,0	0 0,0	1 0,3	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	15 4,7	16 5,0	0 0,0	287 90,3	31 9,7	318 100,0
18 - 19	111 88,8	0 0,0	6 4,8	1 0,8	0 0,0	0 0,0	3 2,4	0 0,0	1 0,8	3 2,4	0 0,0	121 90,8	7 5,6	125 100,0
TOTAAL	1543 85,5	0 0,0	21 1,2	17 0,9	0 0,0	0 0,0	7 0,4	0 0,0	115 6,4	94 5,2	8 0,4	1580 80,0	224 12,4	1805 100,0
MVT IN %	97,2	0,0	1,3	1,1	0,0	0,0	0,4	0,0				100,0		

Telpunt 1

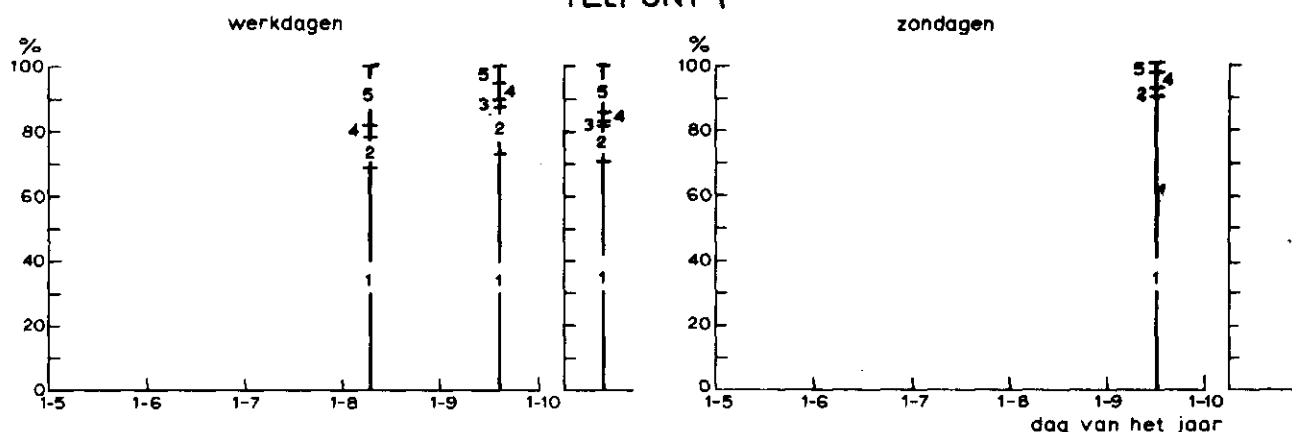


fig. A samenstelling van het verkeer per teidag alsmede gemiddeld over de teidagen

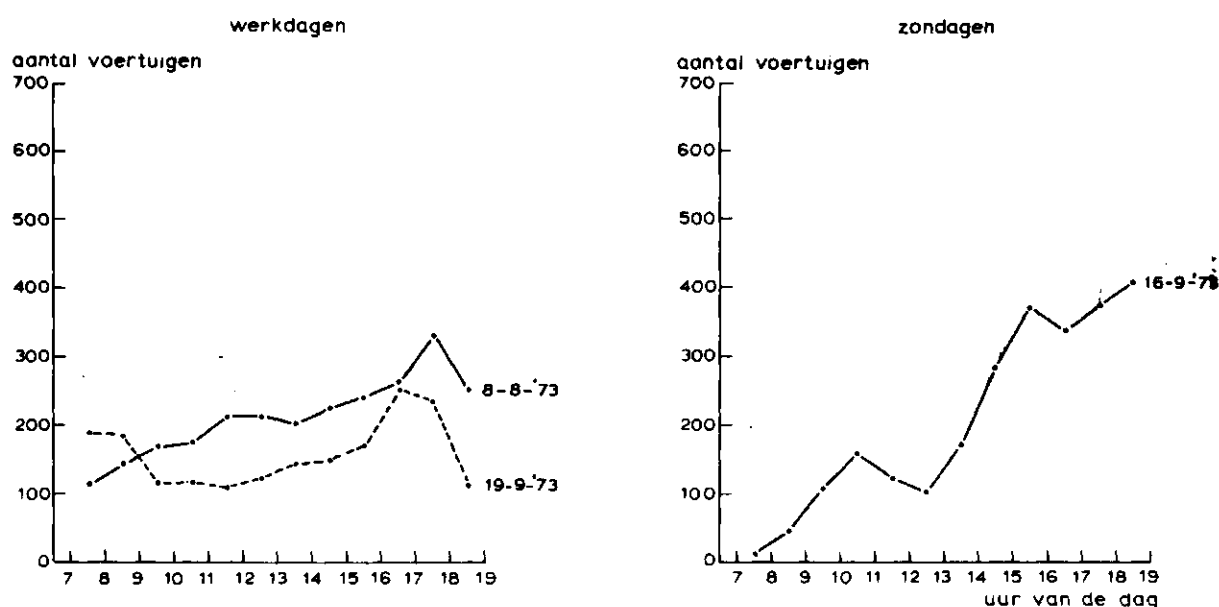


fig. B verloop van de verkeersintensiteit over de uren van de dag

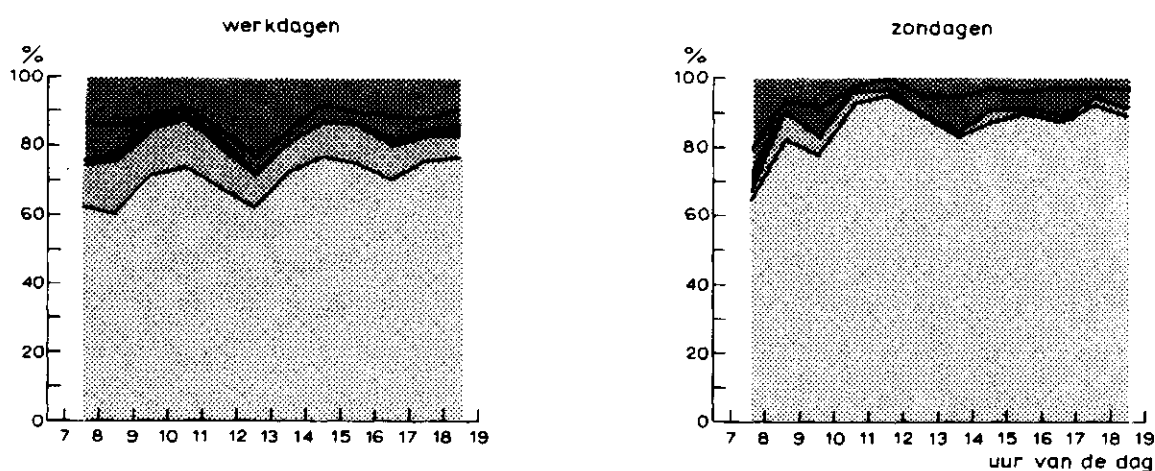


fig. C samenstelling van het verkeer over de uren van de dag

- 1 personen auto's ; open stationcar ; microbus ; motorrijwiel ; scooter.
- 2 autobus ; gesloten stationcar ; bestelauto ; vrachtauto (met of zonder aanhangwagen). trekker met oplegger.
- 3 landbouwtrekker (met of zonder aanhangwagen) ; overige motorvoertuigen ; speciale voertuigen.
- 4 bromfiets 5 fiets ; tandem ; overig langzaam verkeer

Telpunt 2

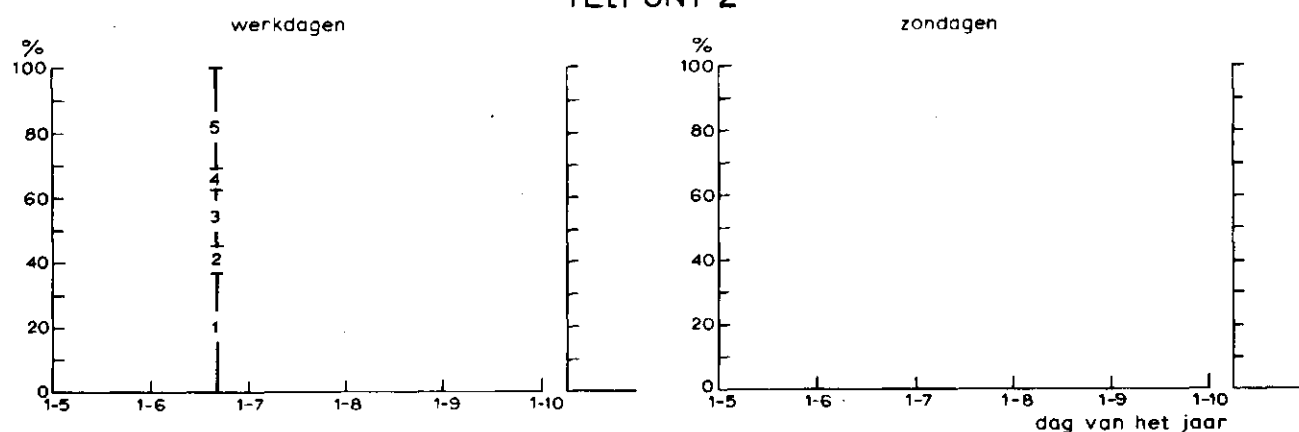


fig. A samenstelling van het verkeer per teldag alsmede gemiddeld over de teldagen

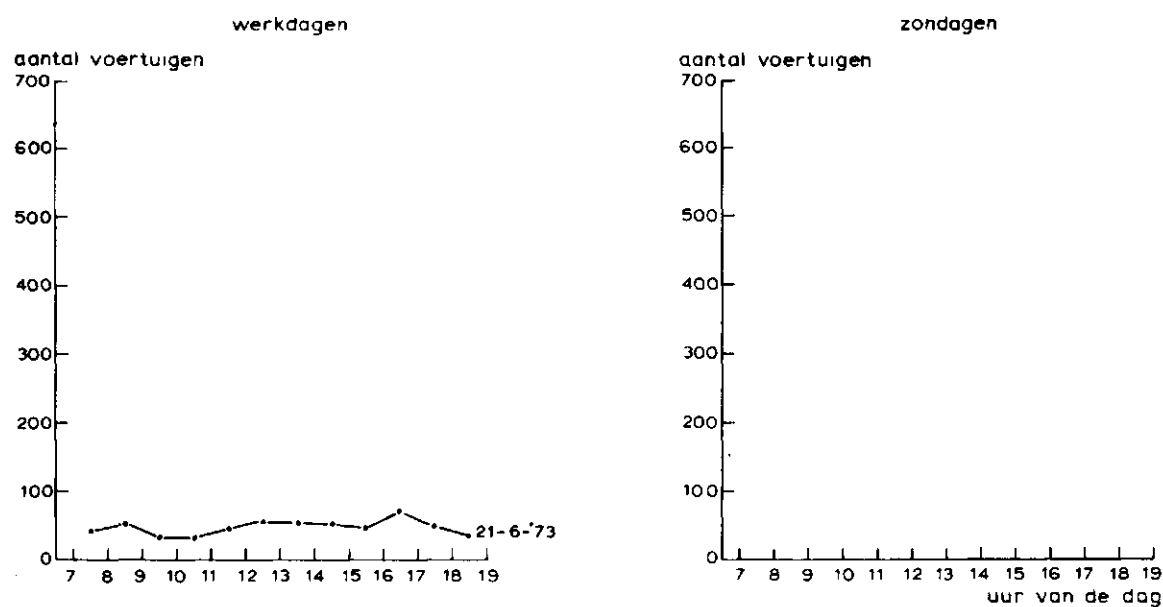


fig. B verloop van de verkeersintensiteit over de uren van de dag

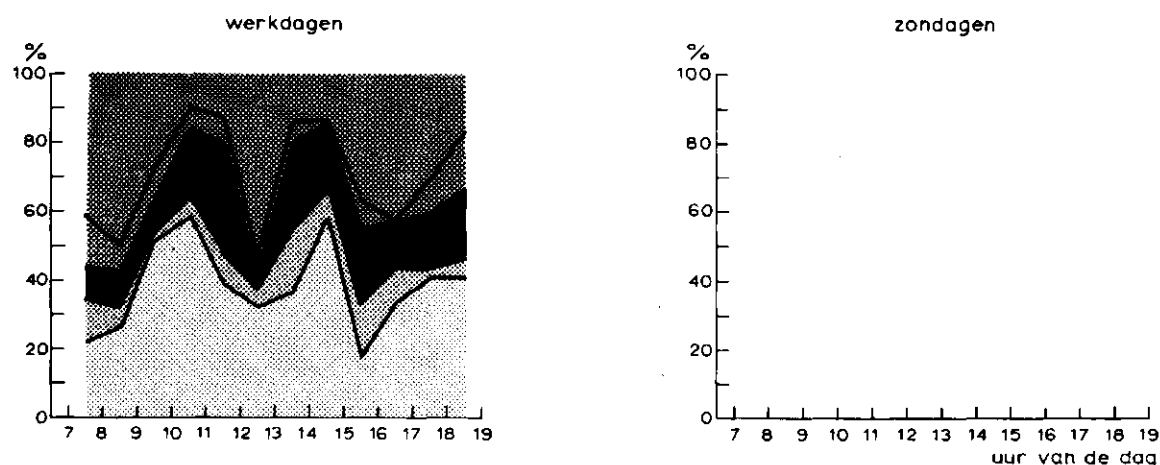


fig. C samenstelling van het verkeer over de uren van de dag

- 1 personen auto's; open stationcar; microbus; motorrijwiel; scooter
- 2 autobus; gesloten stationcar; bestelauto; vrachtauto (met of zonder aanhangwagen); trekker met oplegger
- 3 landbouwtrekker (met of zonder aanhangwagen); overige motorvoertuigen; speciale voertuigen
- 4 bromfiets 5 fiets; tandem; overig langzaam verkeer

TELPUNT 3

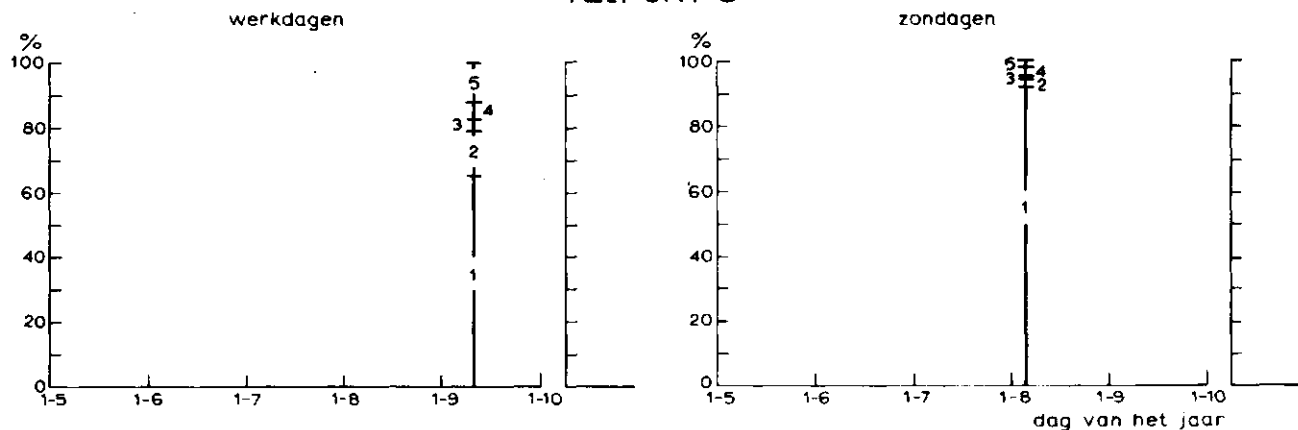


fig. A samenstelling van het verkeer per teldag alsmede gemiddeld over de teldagen

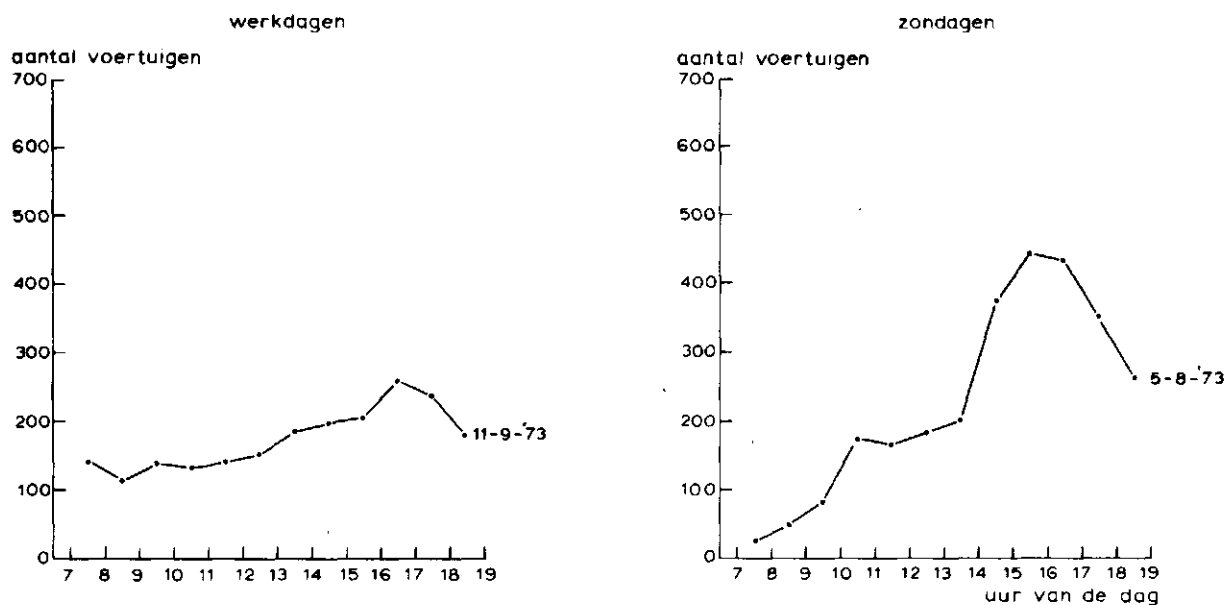


fig. B verloop van de verkeersintensiteit over de uren van de dag

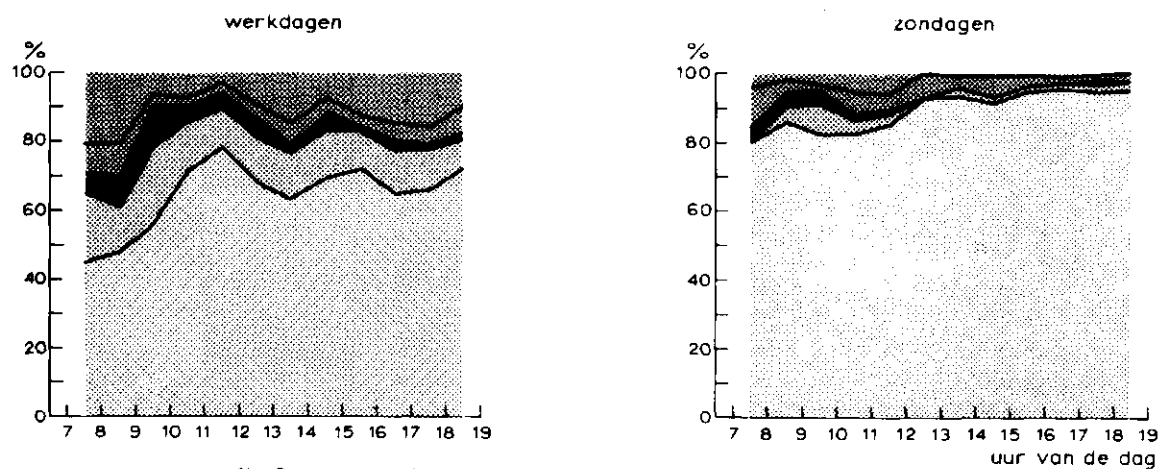


fig. C samenstelling van het verkeer over de uren van de dag

- 1 personen auto's; open stationcar; microbus; motorrijwiel; scooter.
- 2 autobus; gesloten stationcar; bestelauto; vrachtauto (met of zonder aanhangwagen); trekker met oplegger.
- 3 landbouwtrekker (met of zonder aanhangwagen); overige motorvoertuigen; speciale voertuigen.
- 4 bromfiets
- 5 fiets; tandem; overig langzaam verkeer

TELPUNT4

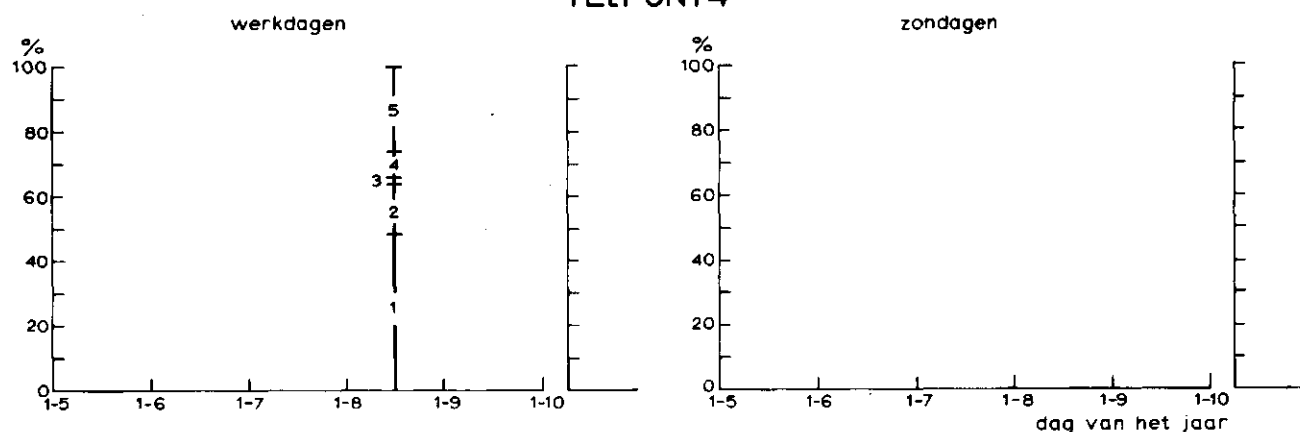


fig. A samenstelling van het verkeer per teldag alsmede gemiddeld over de teldagen

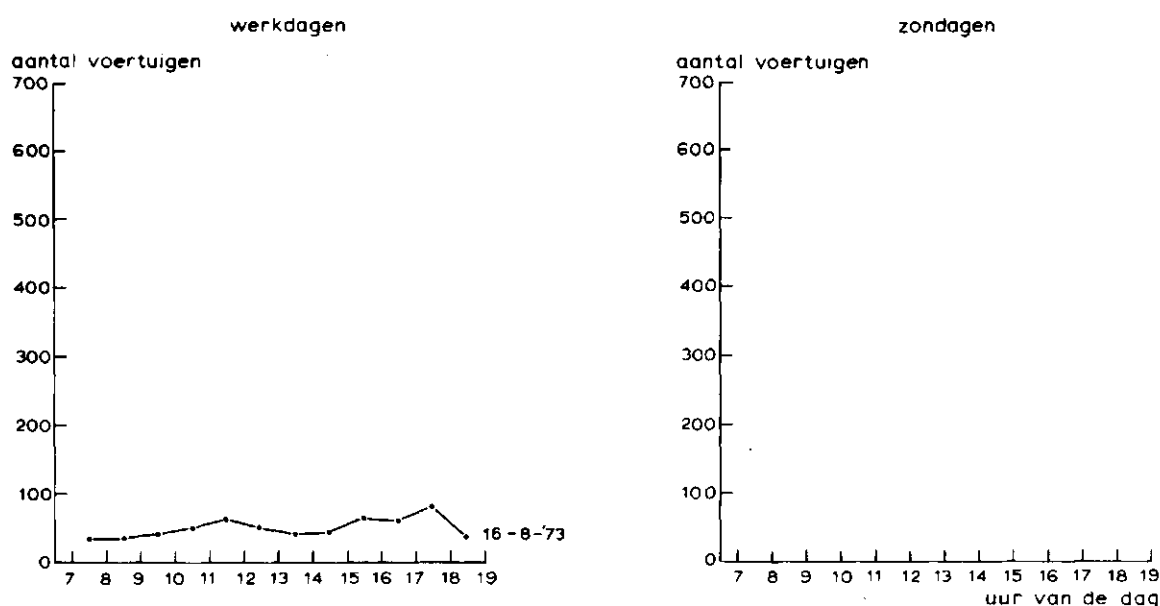


fig. B verloop van de verkeersintensiteit over de uren van de dag

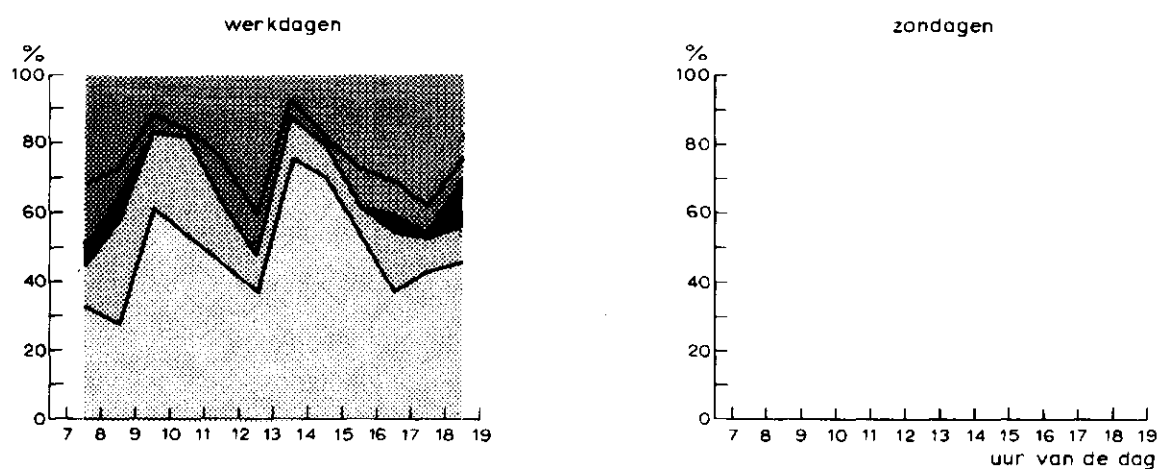


fig. C samenstelling van het verkeer over de uren van de dag

- 1 personen auto's ; open stationcar ; microbus ; motorrijwiel ; scooter
- 2 autobus ; gesloten stationcar ; bestelauto ; vrachtauto (met of zonder aanhangwagen).
trekker met oplegger.
- 3 landbouwtrekker (met of zonder aanhangwagen) ; overige motorvoertuigen ;
speciale voertuigen.
- 4 bromfiets 5 fiets ; tandem ; overig langzaam verkeer

Telpunt 5

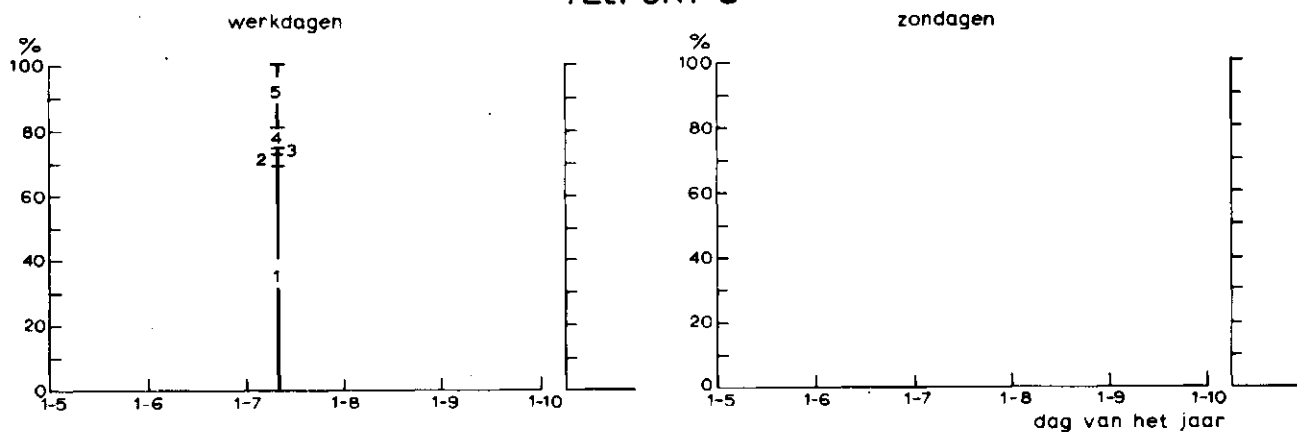


fig. A samenstelling van het verkeer per teldag alsmede gemiddeld over de teldagen

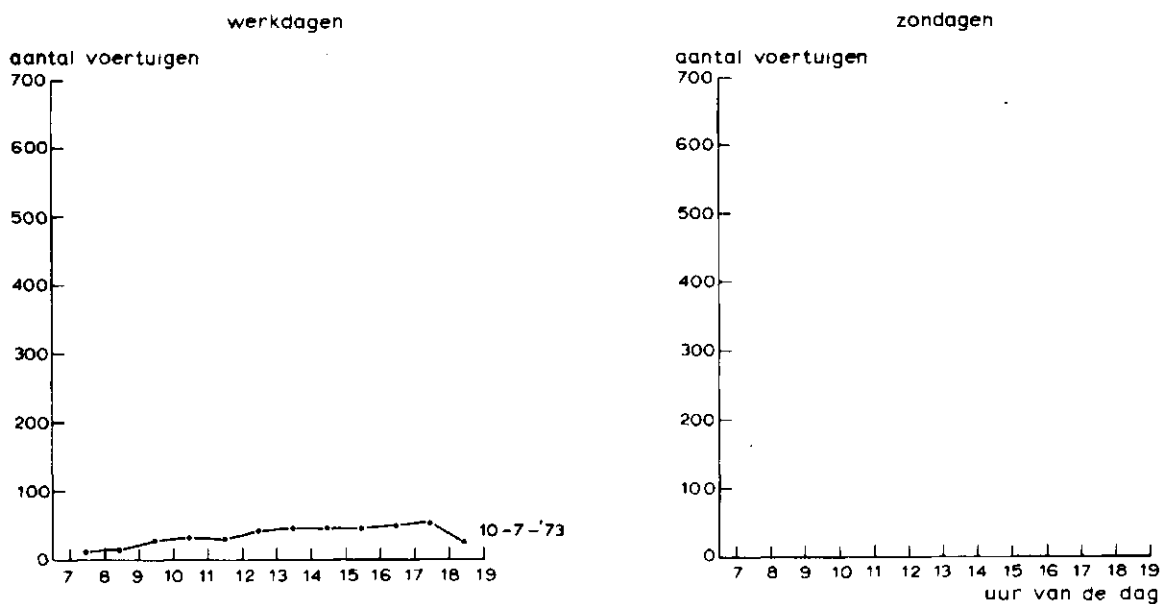


fig. B verloop van de verkeersintensiteit over de uren van de dag

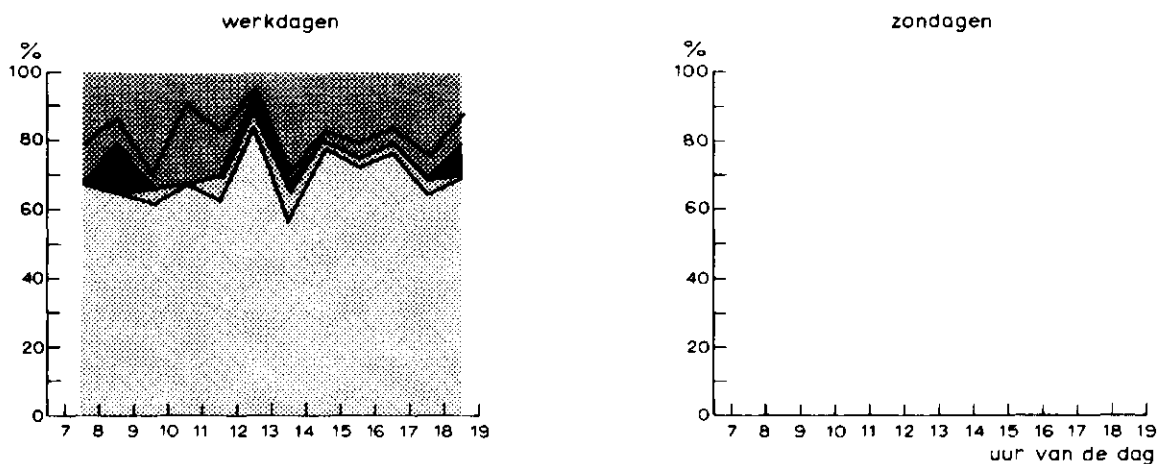


fig. C samenstelling van het verkeer over de uren van de dag

- 1 personen auto's ; open stationcar ; microbus ; motorrijwiel ; scooter
- 2 autobus ; gesloten stationcar ; bestelauto ; vrachtauto (met of zonder aanhangwagen) ; trekker met oplegger
- 3 landbouwtrekker (met of zonder aanhangwagen) ; overige motorvoertuigen ; speciale voertuigen
- 4 bromfiets 5 fiets ; tandem ; overig langzaam verkeer

Telpunt 7

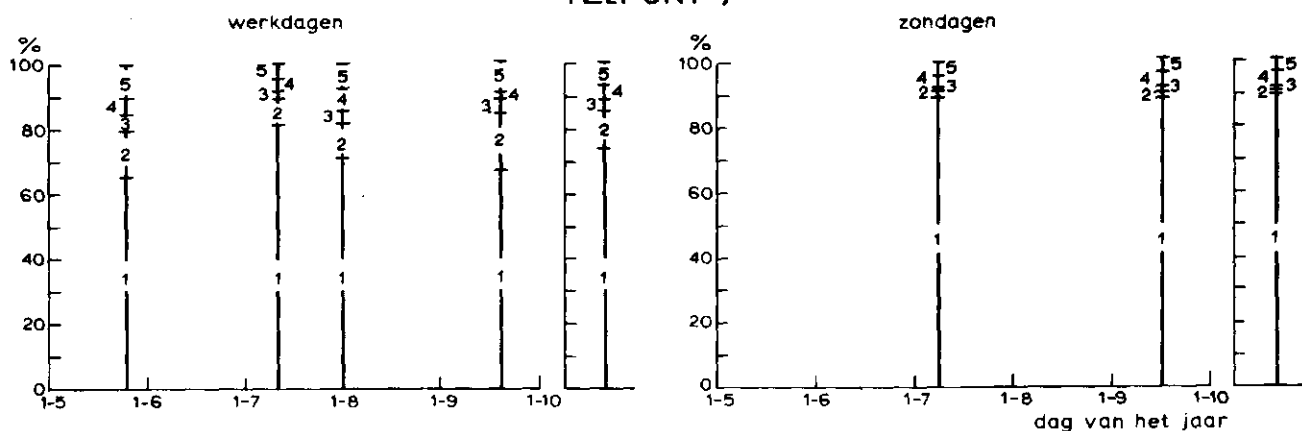


fig. A samenstelling van het verkeer per teldag alsmede gemiddeld over de teldagen

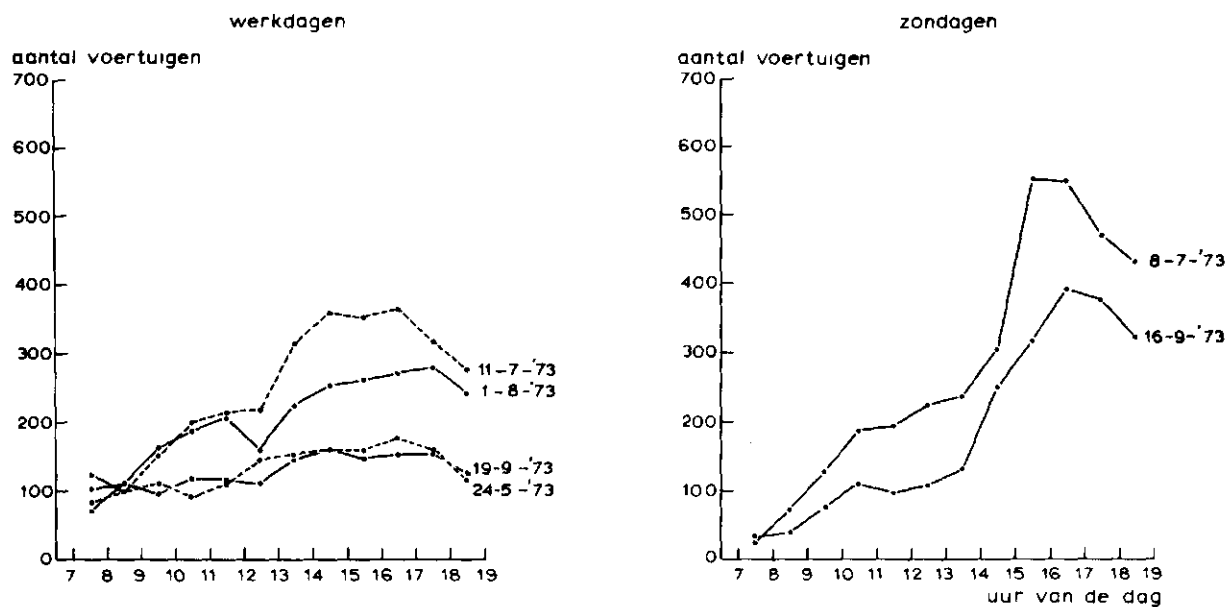


fig. B verloop van de verkeersintensiteit over de uren van de dag

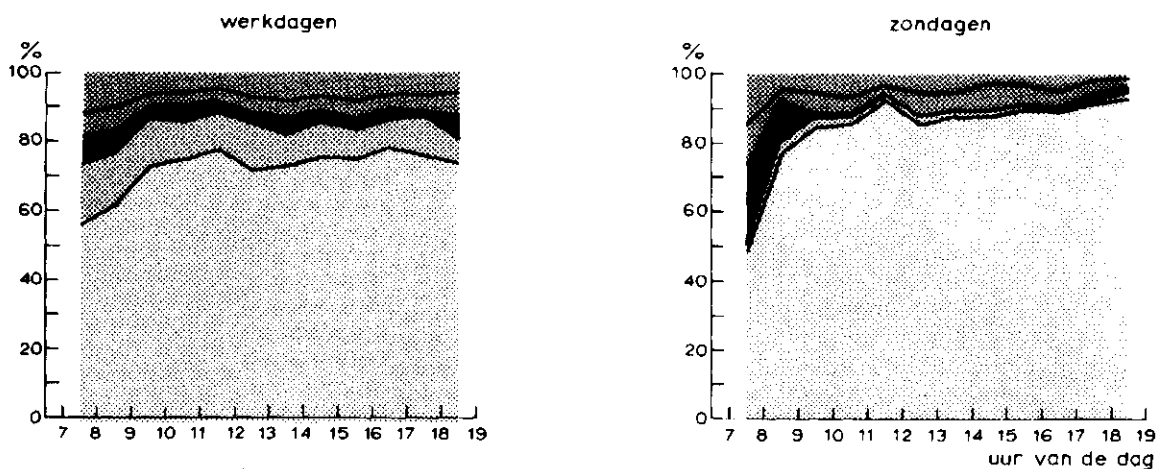


fig. C samenstelling van het verkeer over de uren van de dag

- 1 personen auto's; open stationcar; microbus; motorrijwiel; scooter.
- 2 autobus; gesloten stationcar; bestelauto; vrachtauto (met of zonder aanhangwagen); trekker met oplegger.
- 3 landbouwtrekker (met of zonder aanhangwagen); overige motorvoertuigen; speciale voertuigen.
- 4 bromfiets 5 fiets; tandem; overig langzaam verkeer

Telpunt 8

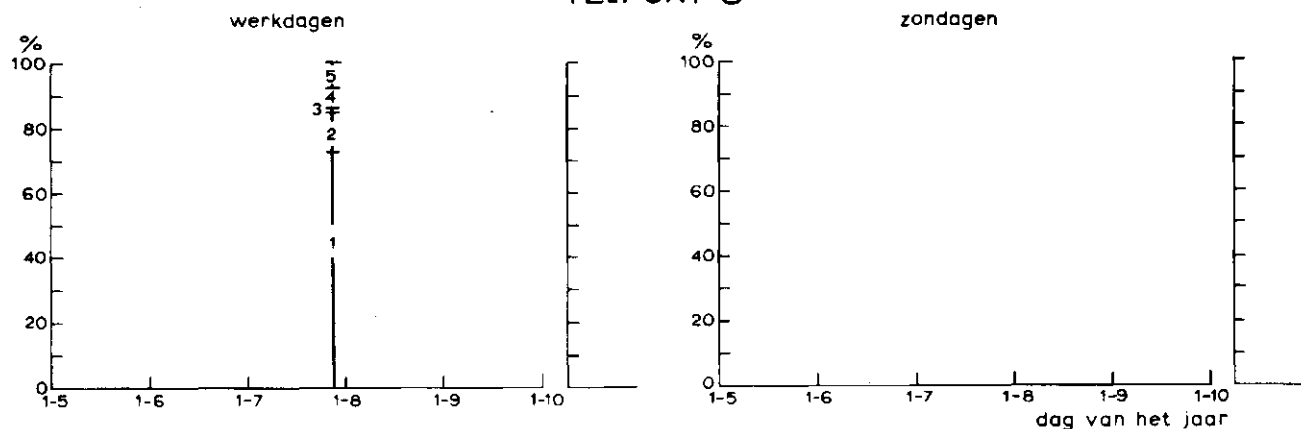


fig A samenstelling van het verkeer per teldag alsmede gemiddeld over de teldagen

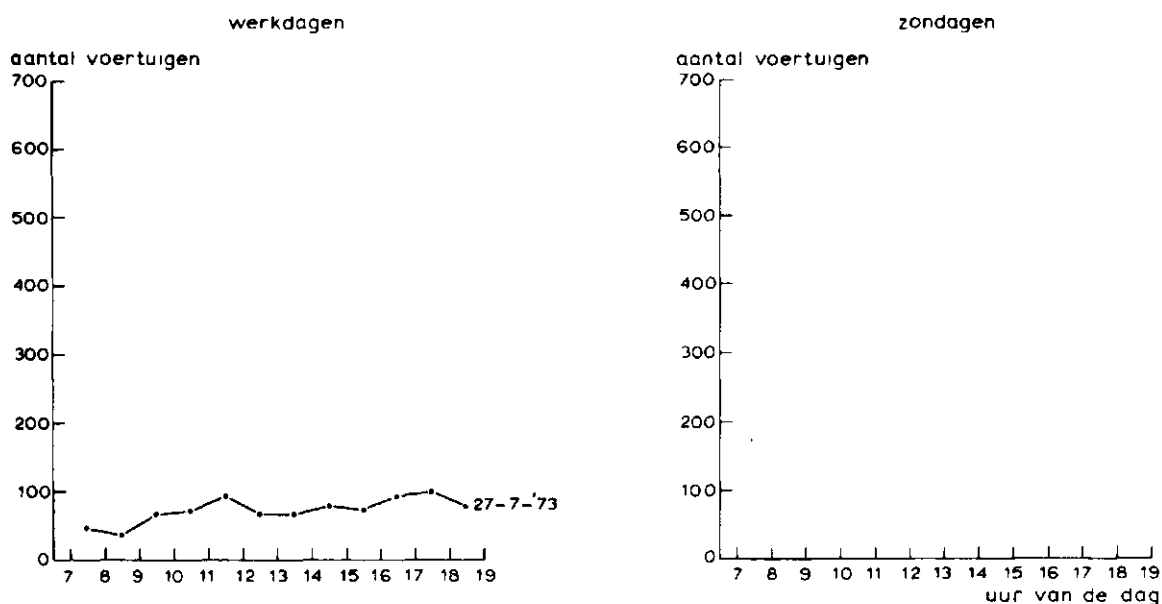


fig B verloop van de verkeersintensiteit over de uren van de dag

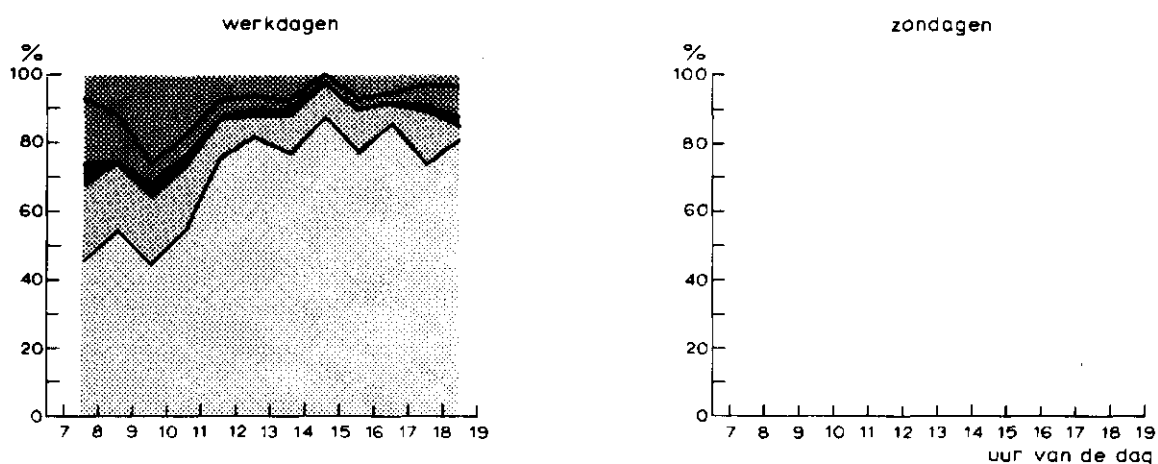


fig C samenstelling van het verkeer over de uren van de dag

- 1 personen auto's, open stationcar, microbus, motorrijwiel, scooter
- 2 autobus, gesloten stationcar, bestelauto, vrachtauto (met of zonder aanhangwagen), trekker met oplegger.
- 3 landbouwtrekker (met of zonder aanhangwagen), overige motorvoertuigen, speciale voertuigen.
- 4 bromfiets 5 fiets, tandem, overig langzaam verkeer

Telpunt 9

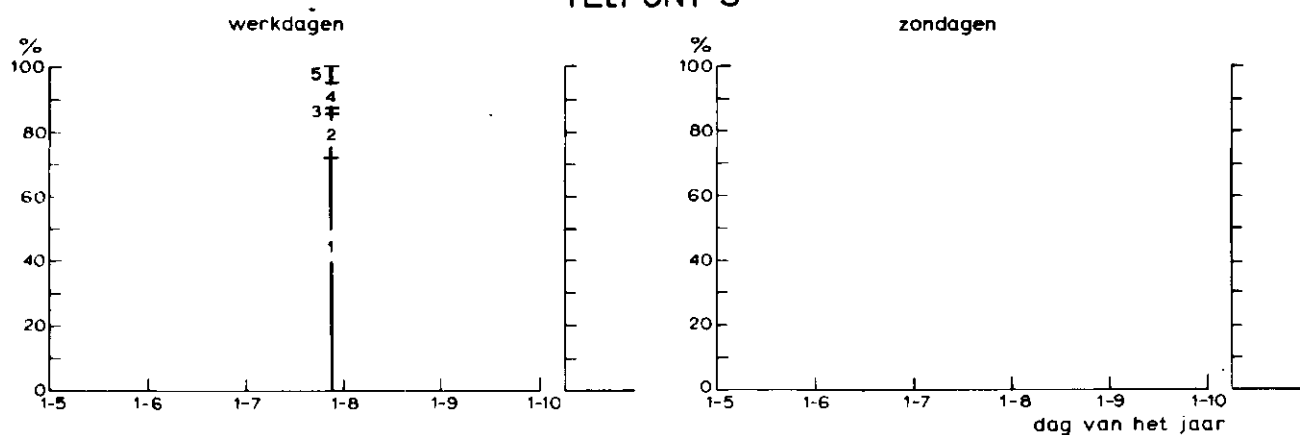


fig. A samenstelling van het verkeer per teldag alsmede gemiddeld over de teldagen

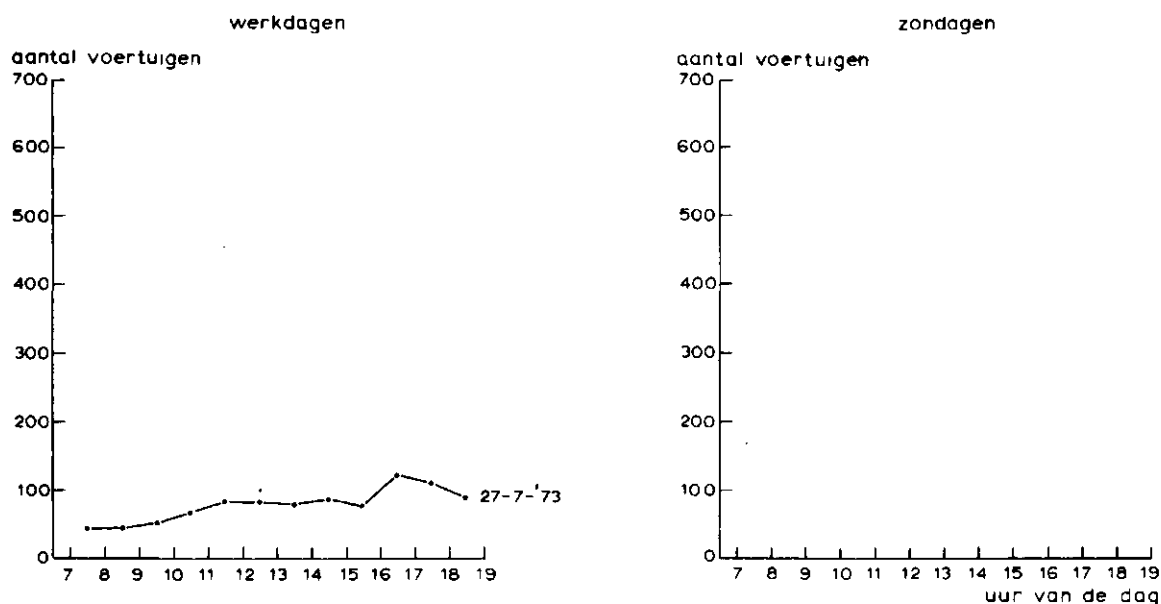


fig. B verloop van de verkeersintensiteit over de uren van de dag

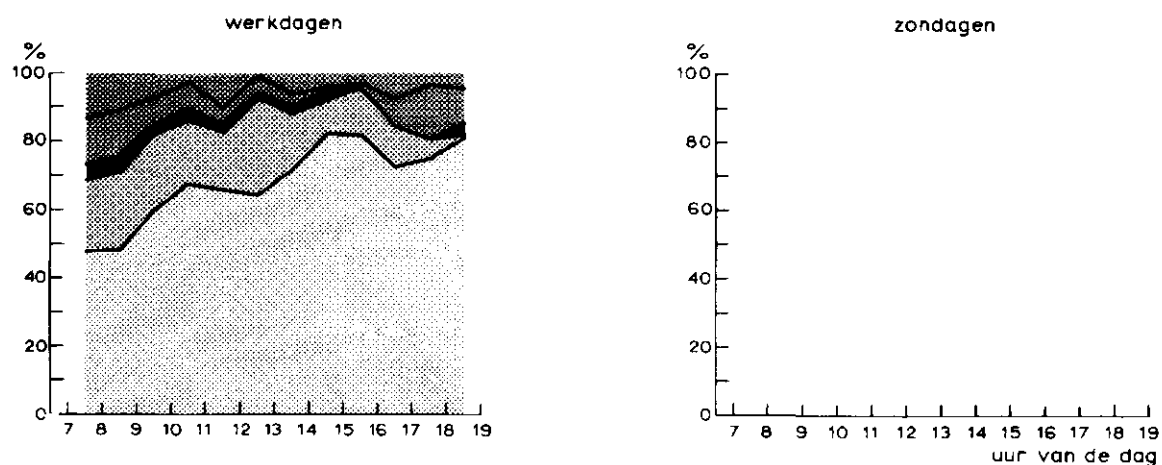


fig. C samenstelling van het verkeer over de uren van de dag

- 1 personen auto's ; open stationcar ; microbus ; motorrijwiel ; scooter.
- 2 autobus ; gesloten stationcar ; bestelauto ; vrachtauto (met of zonder aanhangwagen), trekker met oplegger.
- 3 landbouwtrekker (met of zonder aanhangwagen) ; overige motorvoertuigen ; speciale voertuigen.
- 4 bromfiets 5 fiets ; tandem ; overig langzaam verkeer

Telpunt 10

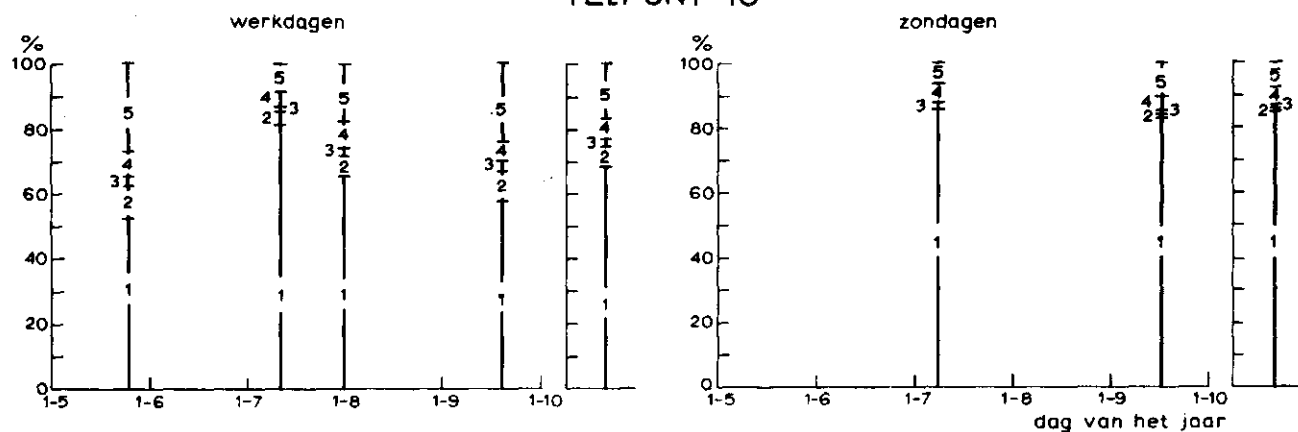


fig. A samenstelling van het verkeer per teldag alsmede gemiddeld over de teldagen

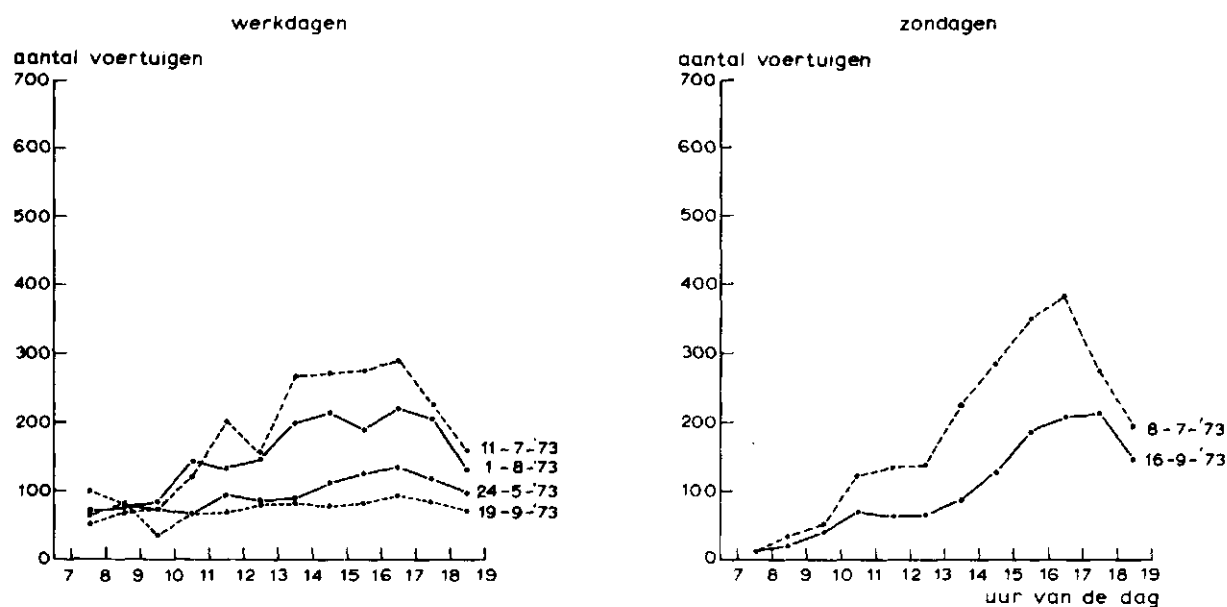


fig. B verloop van de verkeersintensiteit over de uren van de dag

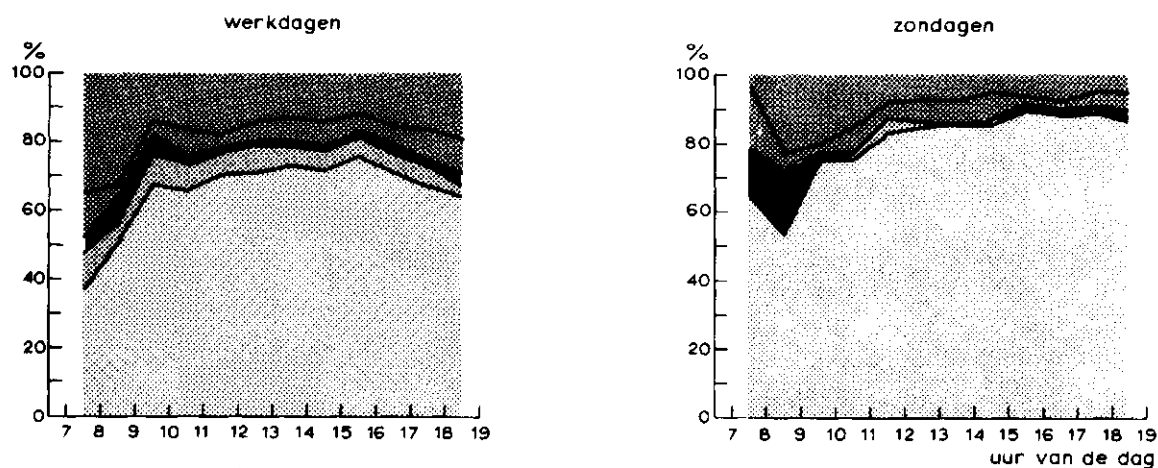


fig. C samenstelling van het verkeer over de uren van de dag

- 1 personen auto's; open stationcar; microbus; motorrijwiel; scooter.
- 2 autobus; gesloten stationcar; bestelauto; vrachtauto (met of zonder aanhangwagen); trekker met oplegger.
- 3 landbouwtrekker (met of zonder aanhangwagen); overige motorvoertuigen; speciale voertuigen.
- 4 bromfiets
- 5 fiets; tandem; overig langzaam verkeer

Telpunt 20

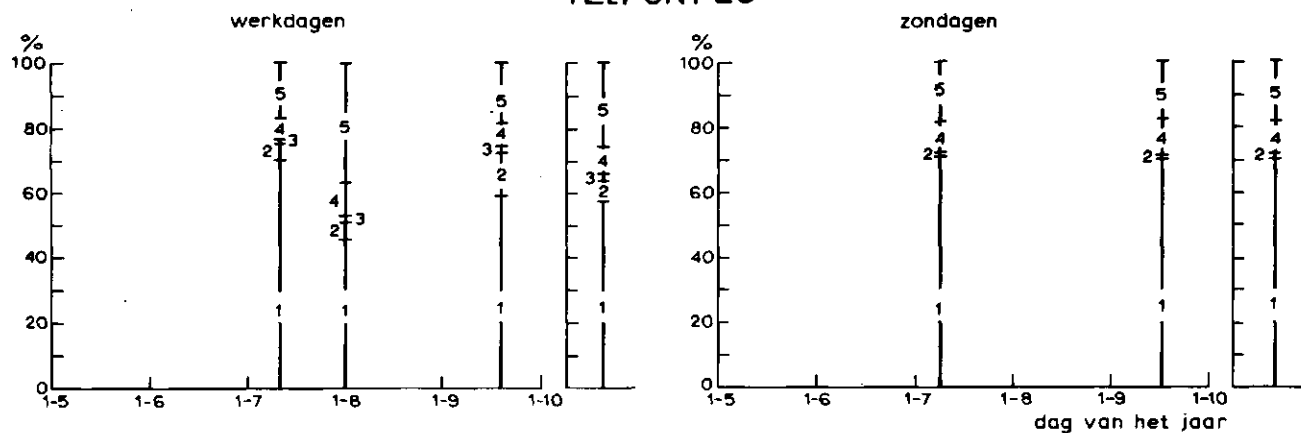


fig. A samenstelling van het verkeer per teldag alsmede gemiddeld over de teldagen

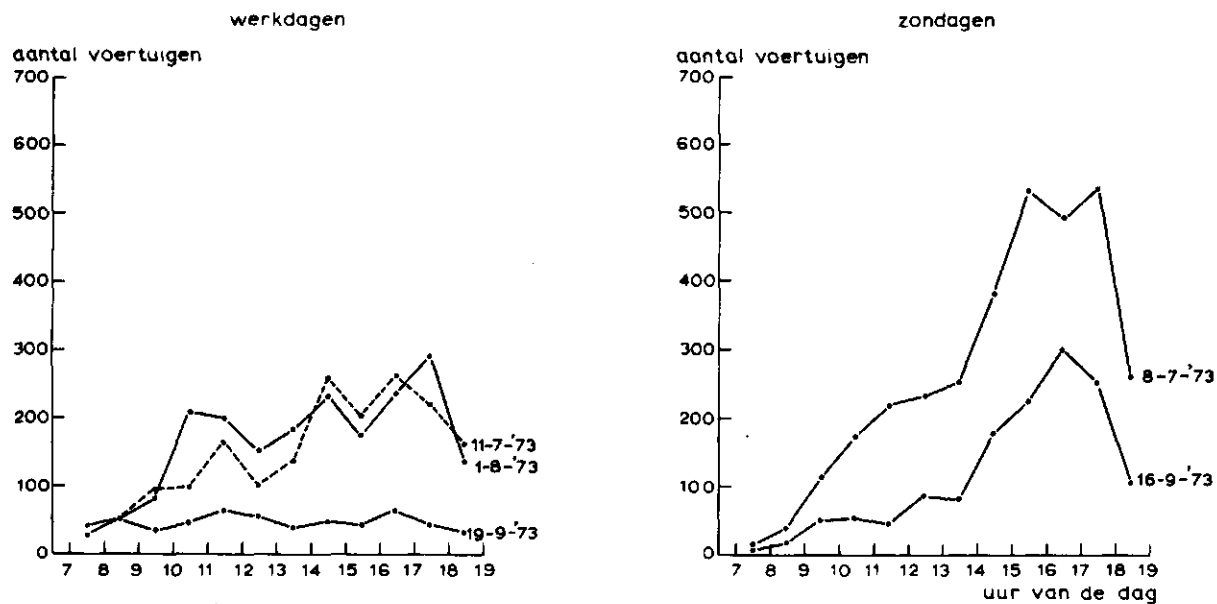


fig. B verloop van de verkeersintensiteit over de uren van de dag

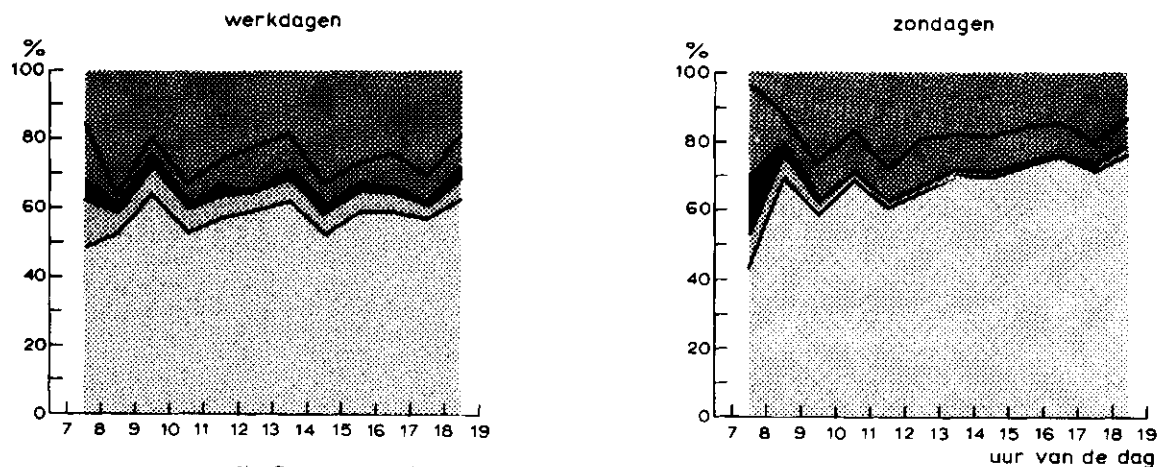


fig. C samenstelling van het verkeer over de uren van de dag

- | | |
|---|---|
| 1 | personen auto's ; open stationcar ; microbus ; motorrijwiel ; scooter |
| 2 | autobus ; gesloten stationcar ; bestelauto ; vrachtauto (met of zonder aanhangwagen), trekker met oplegger. |
| 3 | landbouwtrekker (met of zonder aanhangwagen) ; overige motorvoertuigen, speciale voertuigen. |
| 4 | bromfiets |
| 5 | fiets ; tandem ; overig langzaam verkeer |

Telpunt 21

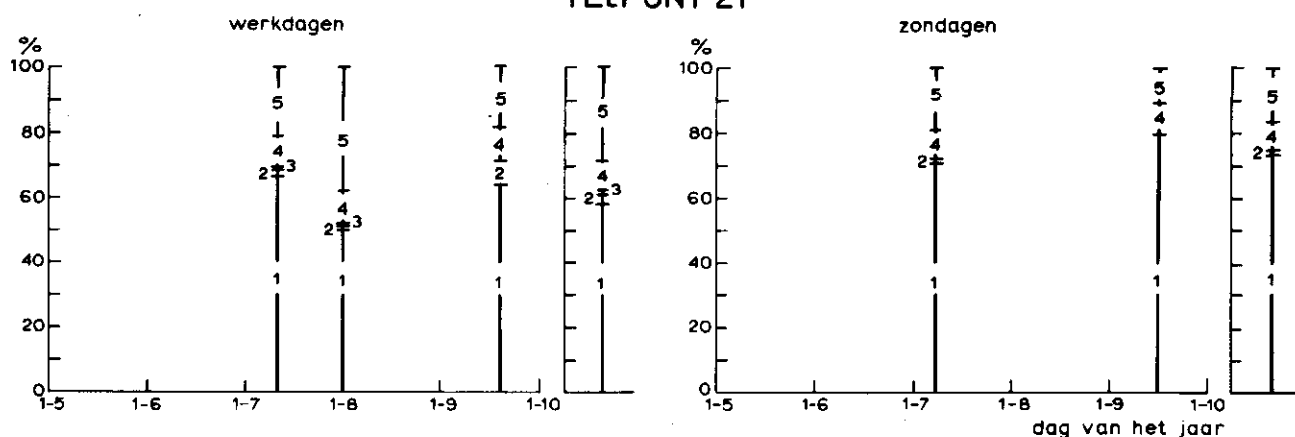


fig. A samenstelling van het verkeer per teldag alsmede gemiddeld over de teldagen

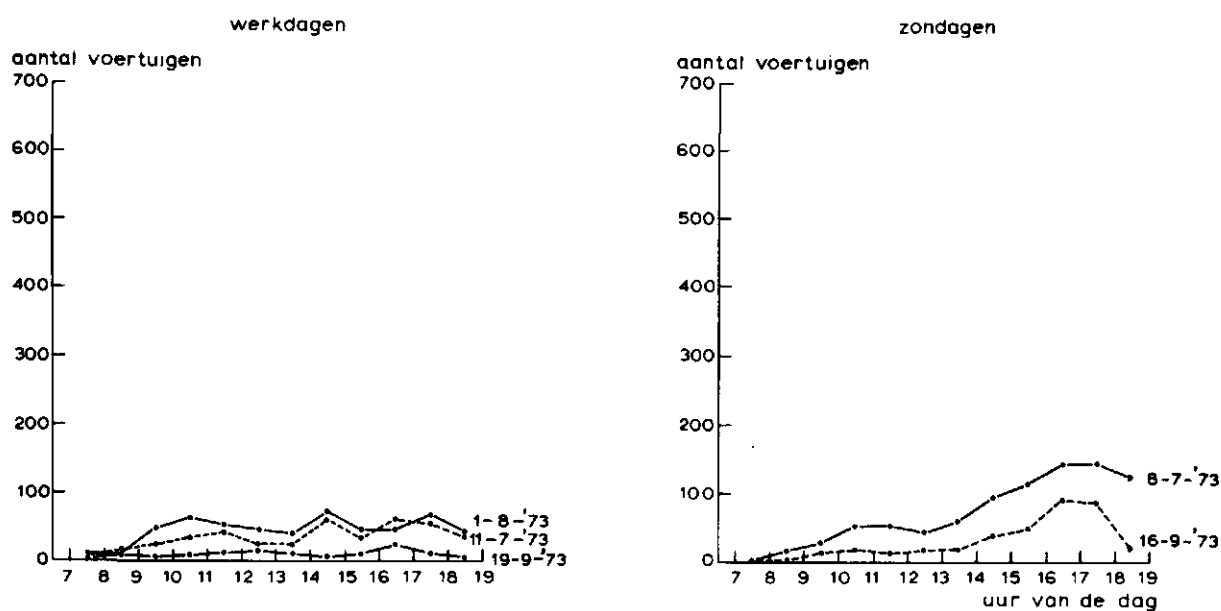


fig. B verloop van de verkeersintensiteit over de uren van de dag

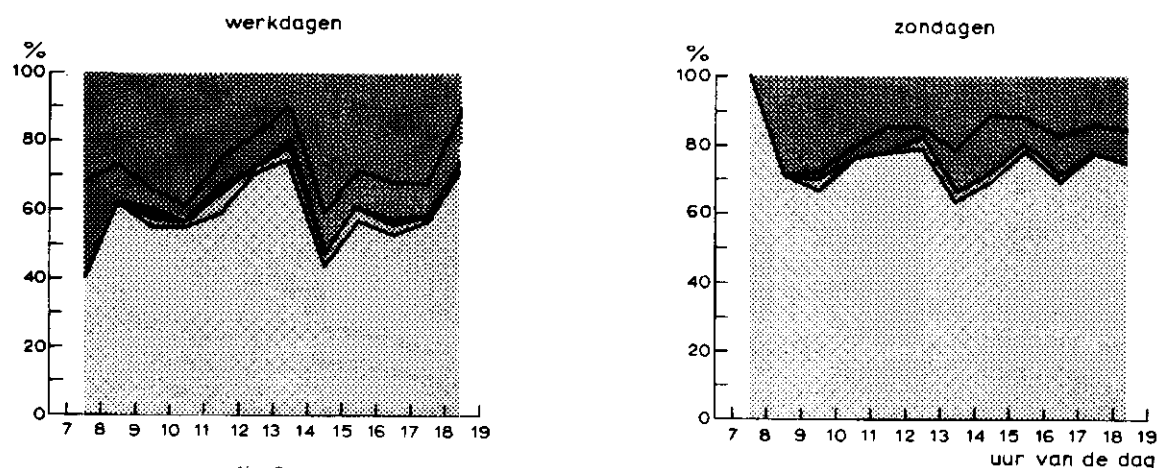


fig. C samenstelling van het verkeer over de uren van de dag

- 1 personen auto's; open stationcar; microbus; motorrijwiel; scooter.
- 2 autobus; gesloten stationcar; bestelauto; vrachtauto (met of zonder aanhangwagen); trekker met oplegger.
- 3 landbouwtrekker (met of zonder aanhangwagen); overige motorvoertuigen; speciale voertuigen.
- 4 bromfiets
- 5 fiets; tandem; overig langzaam verkeer.

Telpunt 22

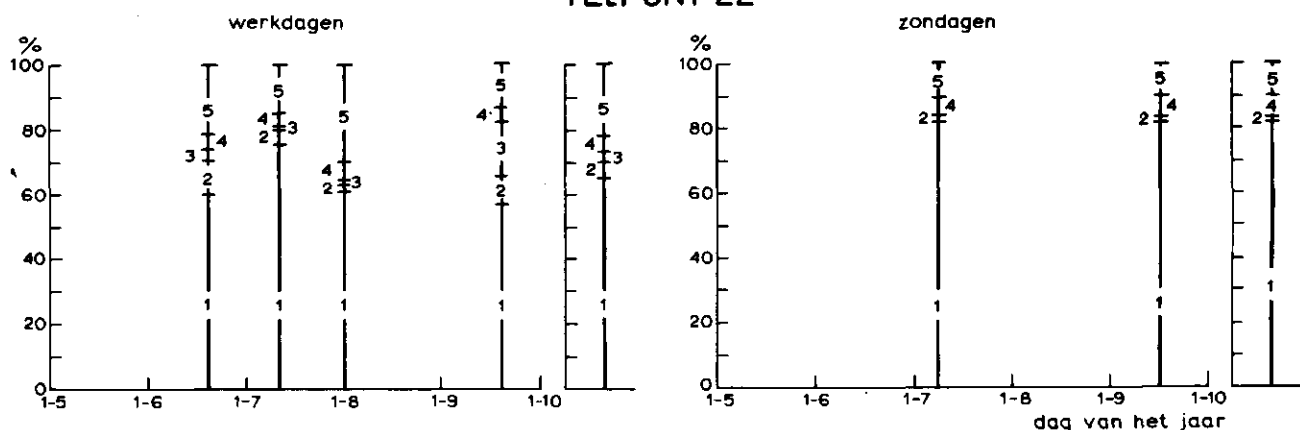


fig. A samenstelling van het verkeer per teldag alsmede gemiddeld over de teldagen

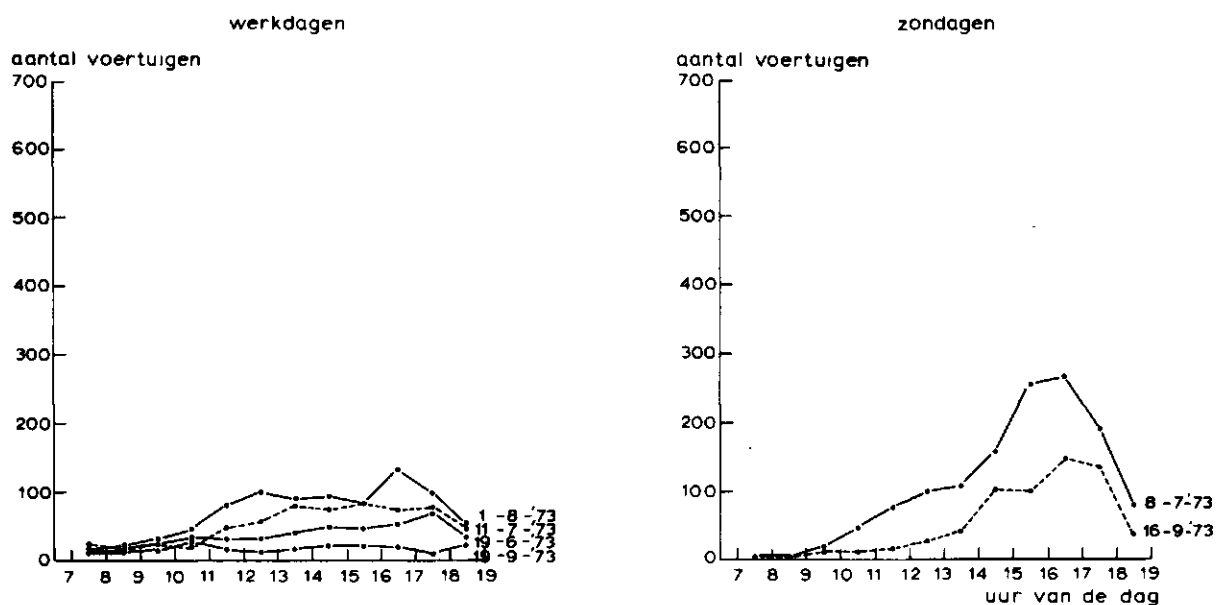


fig. B verloop van de verkeersintensiteit over de uren van de dag

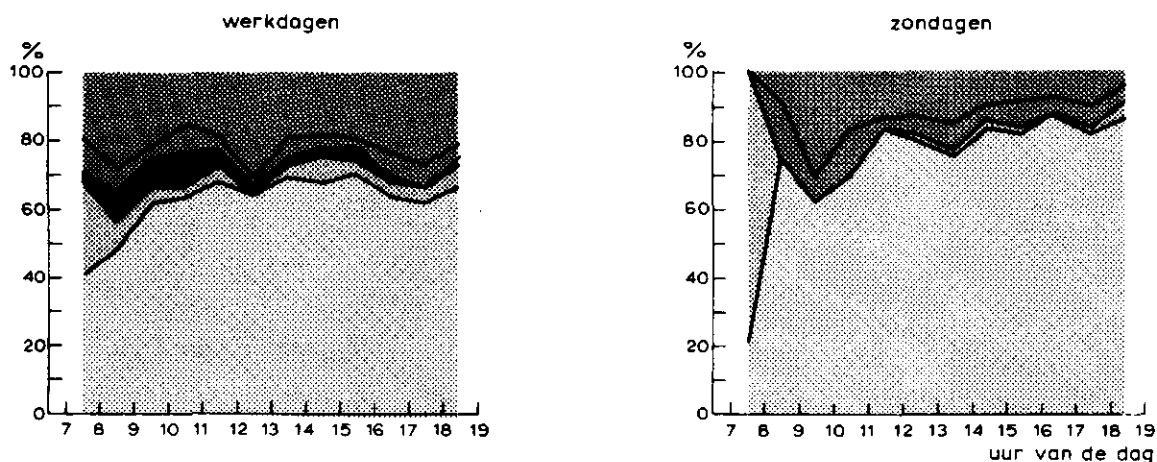


fig. C samenstelling van het verkeer over de uren van de dag

- 1 personen auto's; open stationcar; microbus; motorrijwiel; scooter.
- 2 autobus; gesloten stationcar; bestelauto; vrachtauto (met of zonder aanhangwagen); trekker met oplegger.
- 3 landbouwtrekker (met of zonder aanhangwagen); overige motorvoertuigen; speciale voertuigen.
- 4 bromfiets 5 fiets; tandem; overig langzaam verkeer

Telpunt 23

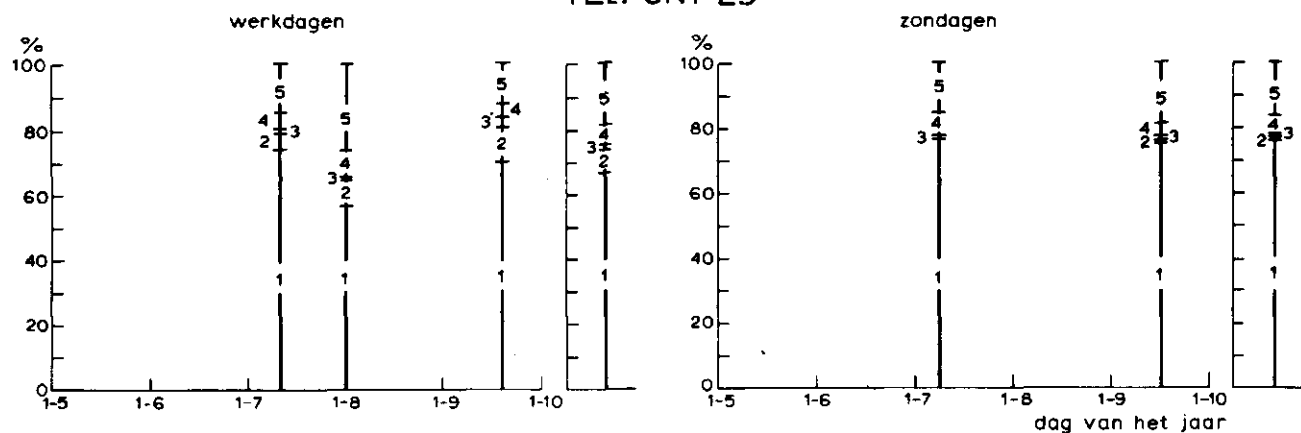


fig. A samenstelling van het verkeer per teldag alsmede gemiddeld over de teldagen

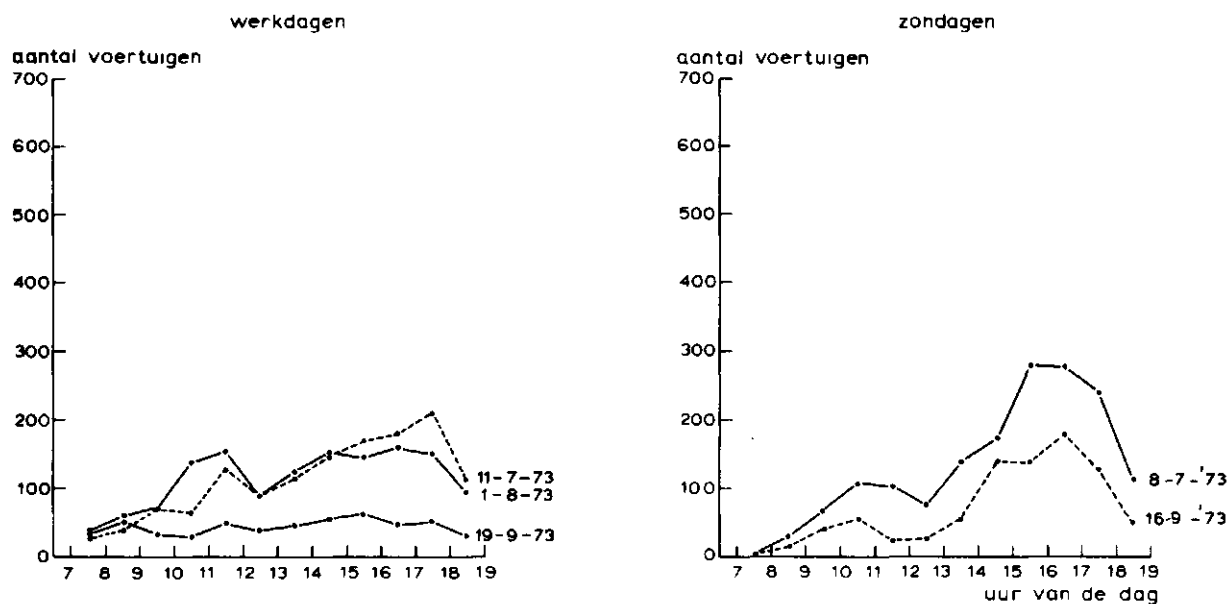


fig. B verloop van de verkeersintensiteit over de uren van de dag

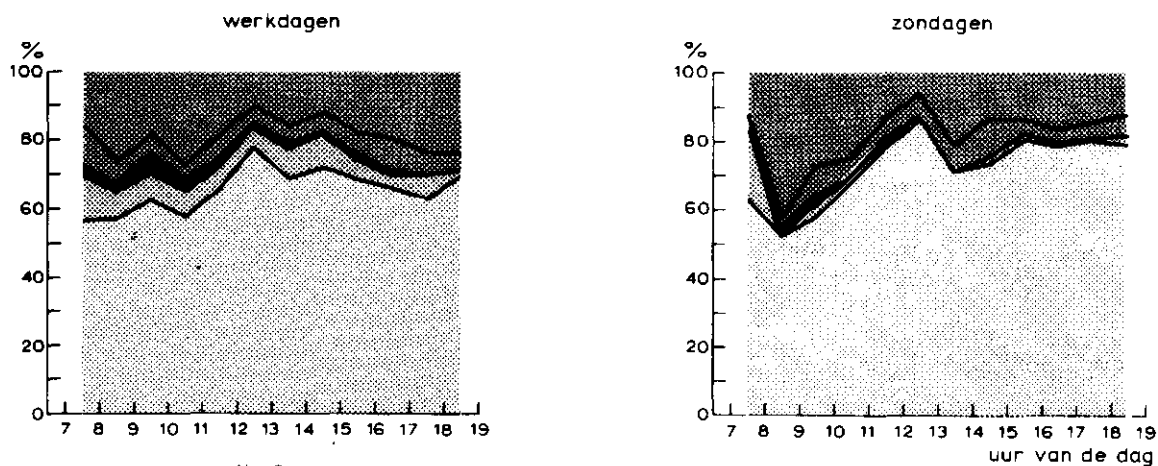


fig. C samenstelling van het verkeer over de uren van de dag

- 1 personen auto's; open stationcar; microbus; motorrijwiel; scooter
- 2 autobus; gesloten stationcar; bestelauto; vrachtauto (met of zonder aanhangwagen); trekker met oplegger
- 3 landbouwtrekker (met of zonder aanhangwagen); overige motorvoertuigen; speciale voertuigen
- 4 bromfiets 5 fiets; tandem; overig langzaam verkeer

Telpunt 24

bijlage 3

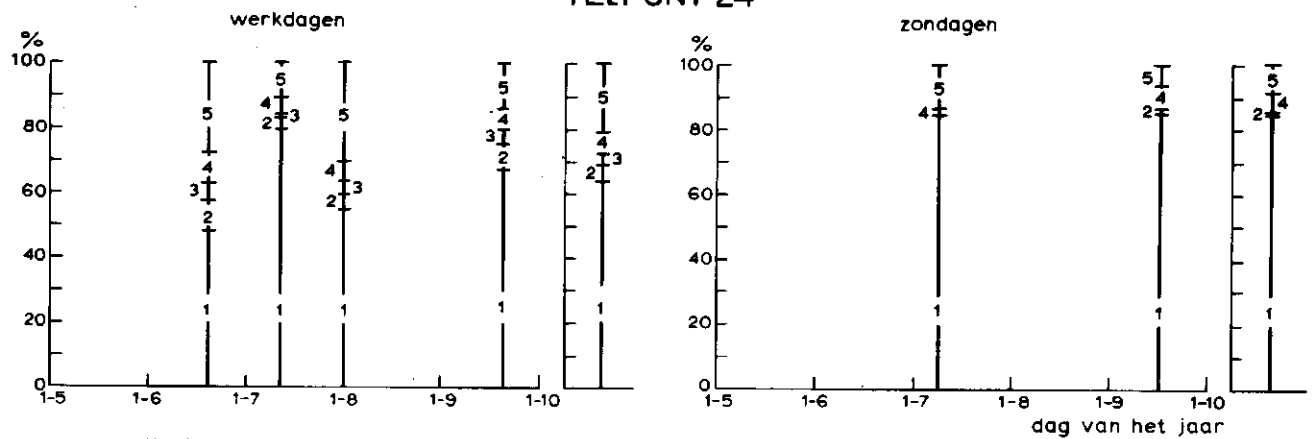


fig. A samenstelling van het verkeer per teldag alsmede gemiddeld over de teldagen

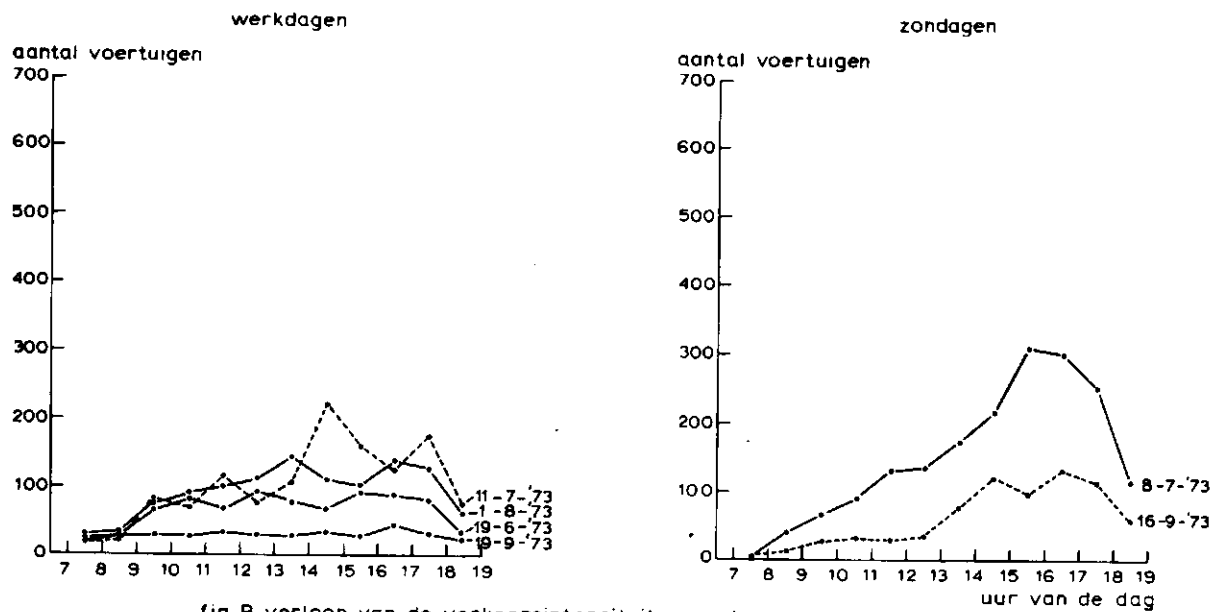


fig. B verloop van de verkeersintensiteit over de uren van de dag

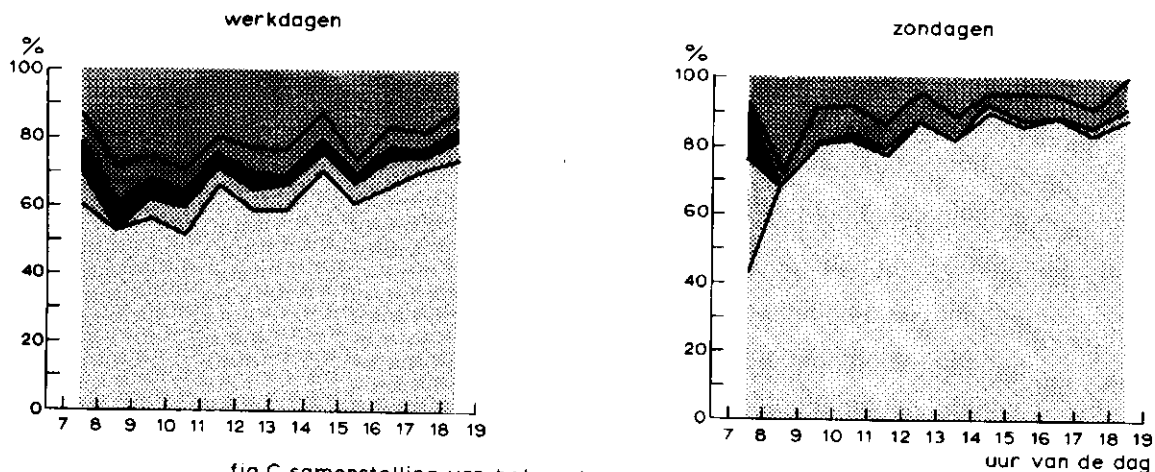


fig. C samenstelling van het verkeer over de uren van de dag

- 1 personen auto's; open stationcar; microbus; motorrijwiel; scooter.
- 2 autobus; gesloten stationcar; bestelauto; vrachtauto (met of zonder aanhangwagen); trekker met oplegger.
- 3 landbouwtrekker (met of zonder aanhangwagen); overige motorvoertuigen; speciale voertuigen.
- 4 bromfiets
- 5 fiets; tandem; overig langzaam verkeer

TELPUNT 1376

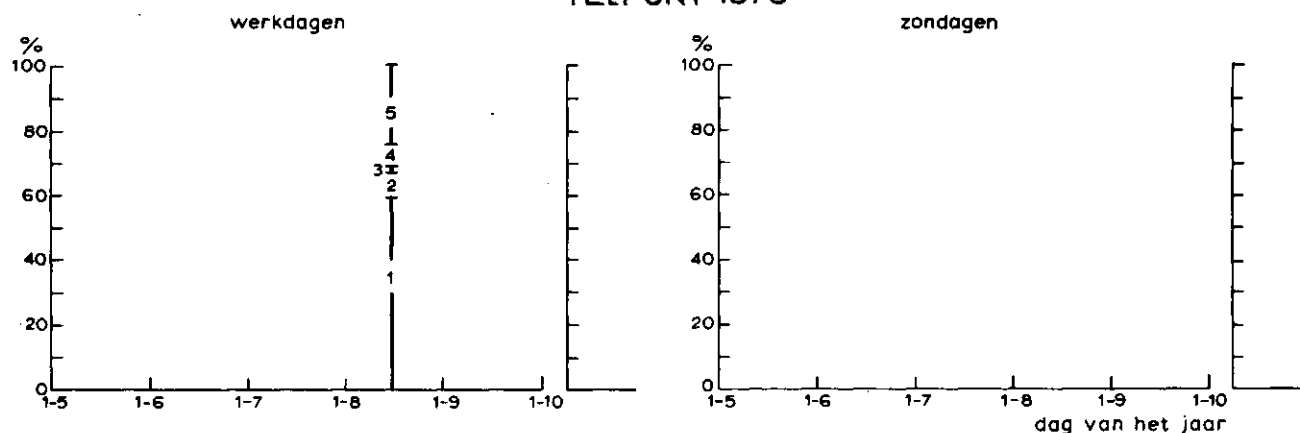


fig. A samenstelling van het verkeer per teildag alsmede gemiddeld over de teildagen

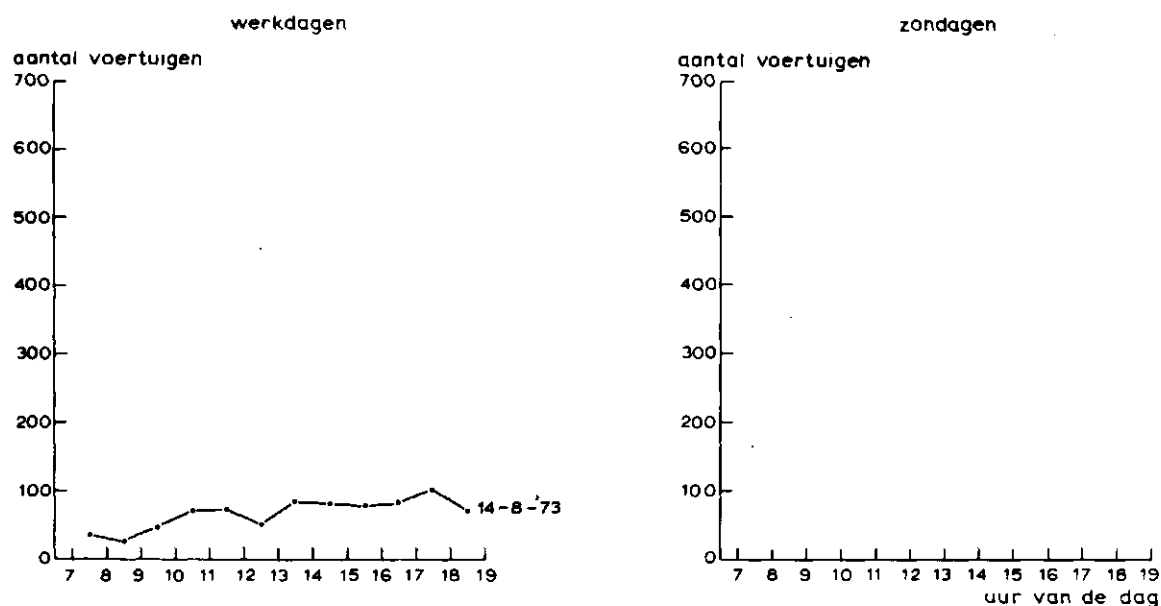


fig. B verloop van de verkeersintensiteit over de uren van de dag

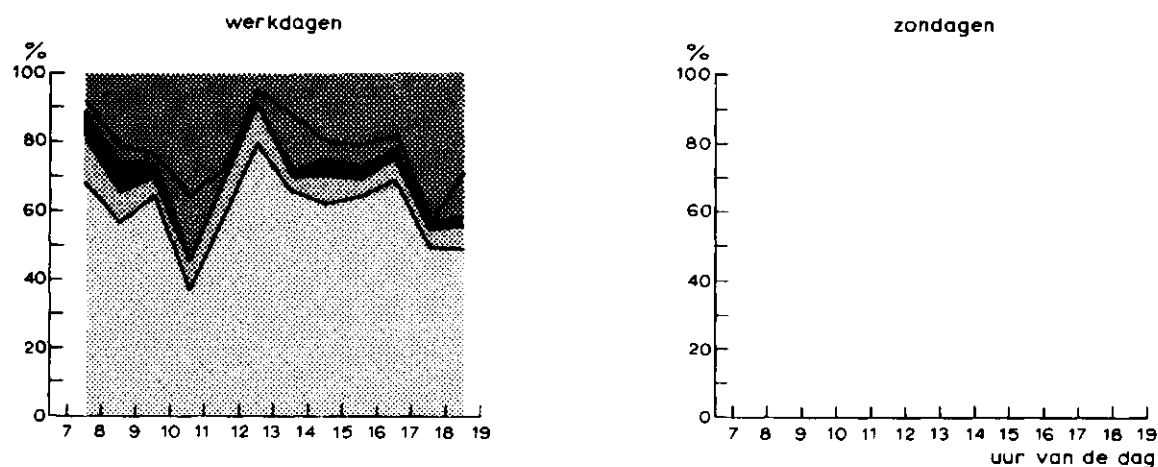


fig. C samenstelling van het verkeer over de uren van de dag

- 1 personen auto's ; open stationcar ; microbus ; motorrijwiel , scooter.
- 2 autobus ; gesloten stationcar ; bestelauto ; vrachtauto (met of zonder aanhangwagen) ; trekker met oplegger.
- 3 landbouwtrekker (met of zonder aanhangwagen) ; overige motorvoertuigen ; speciale voertuigen.
- 4 bromfiets 5 fiets ; tandem ; overig langzaam verkeer

Telpunt 1573

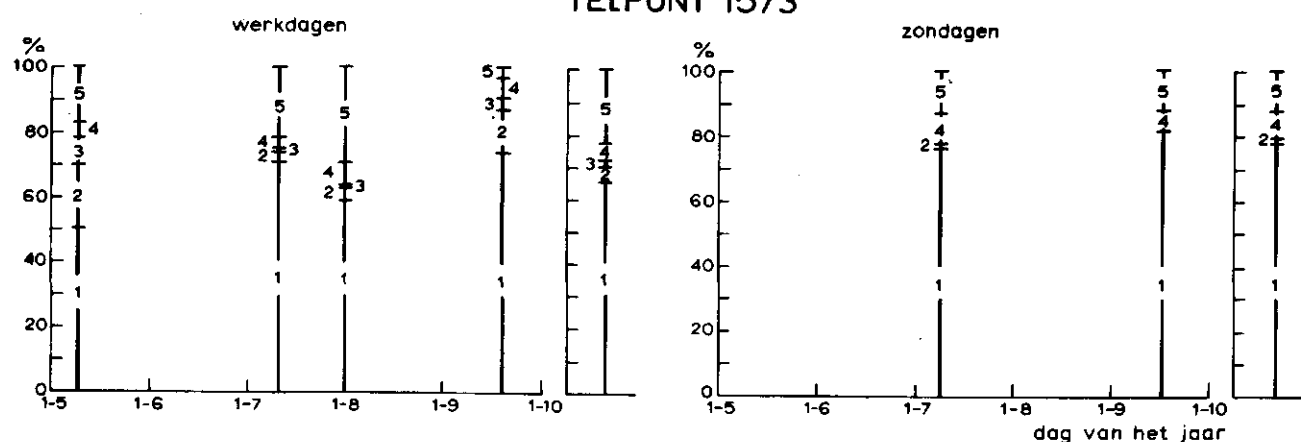


fig. A samenstelling van het verkeer per teldag alsmede gemiddeld over de teldagen

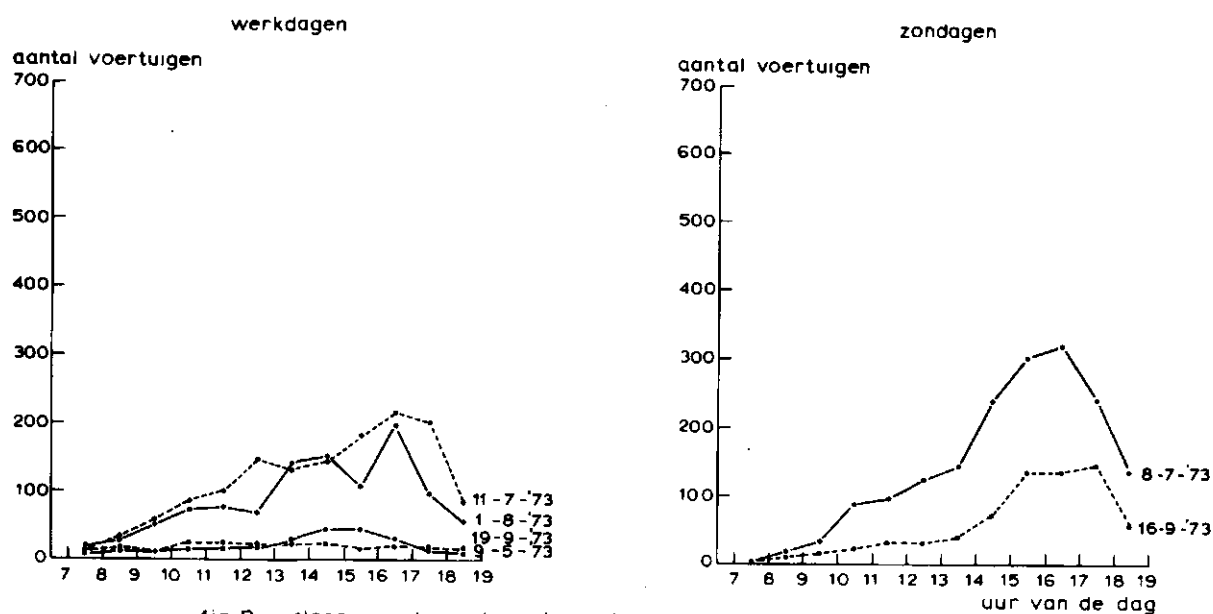


fig. B verloop van de verkeersintensiteit over de uren van de dag

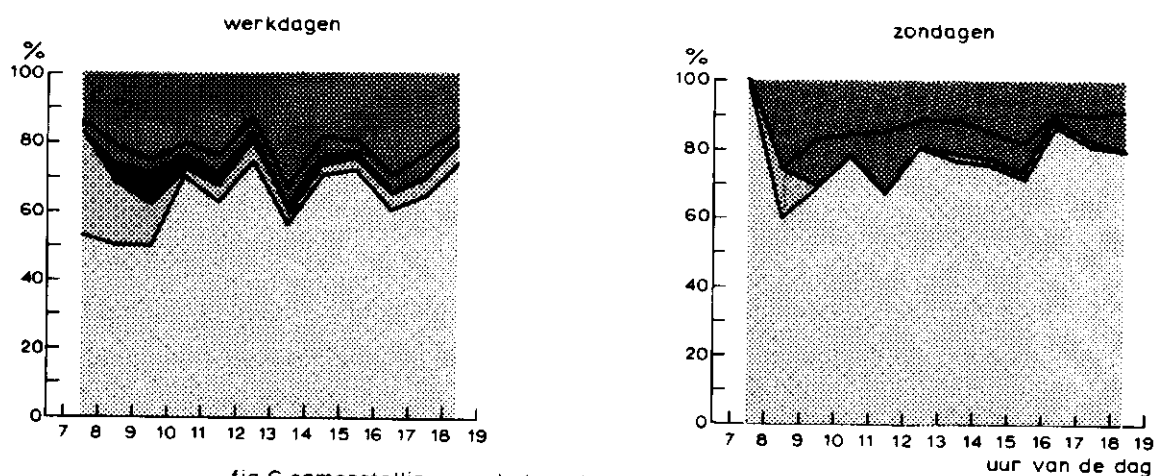


fig. C samenstelling van het verkeer over de uren van de dag

- 1 personen auto's; open stationcar; microbus; motorrijwiel; scooter.
- 2 autobus; gesloten stationcar; bestelauto; vrachtauto (met of zonder aanhangwagen); trekker met oplegger.
- 3 landbouwtrekker (met of zonder aanhangwagen); overige motorvoertuigen; speciale voertuigen.
- 4 bromfiets 5 fiets; tandem; overig langzaam verkeer.

Telpunt 1574

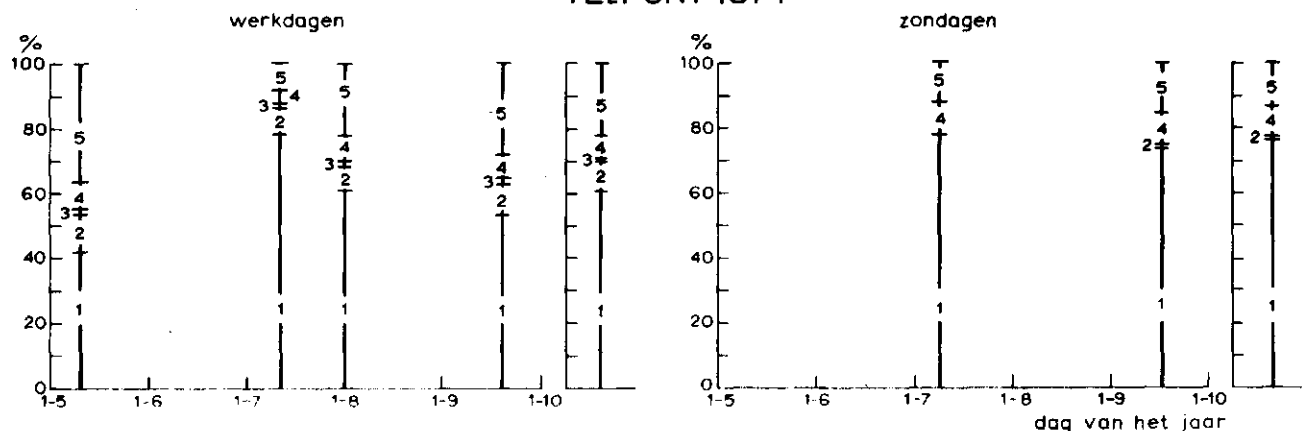


fig A samenstelling van het verkeer per teldag alsmede gemiddeld over de teldagen

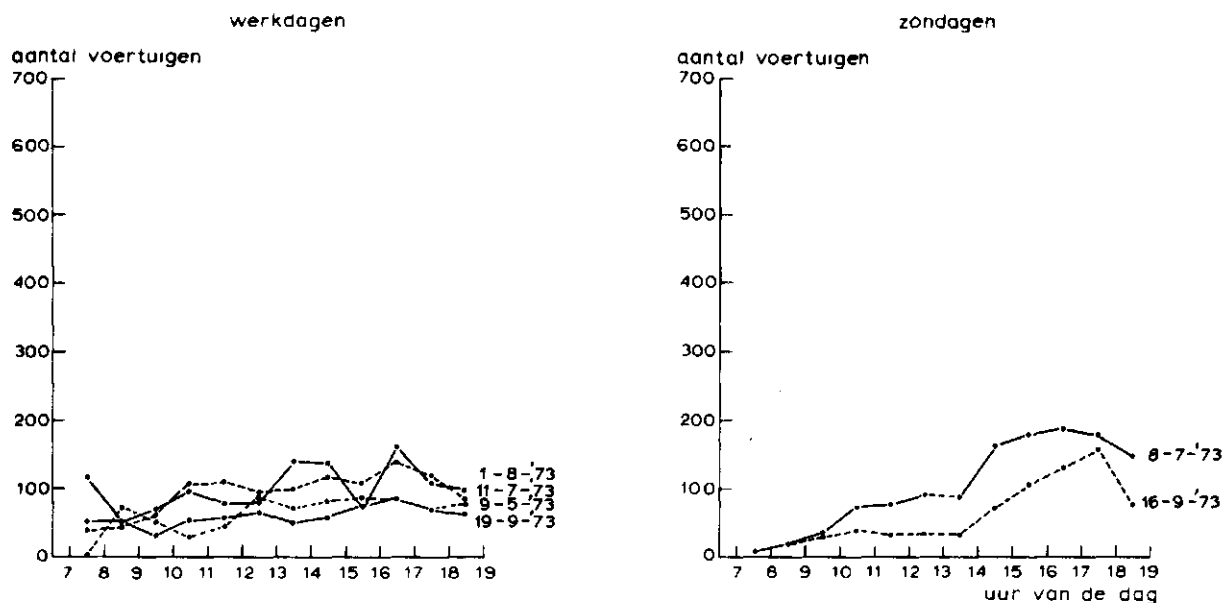


fig.B verloop van de verkeersintensiteit over de uren van de dag

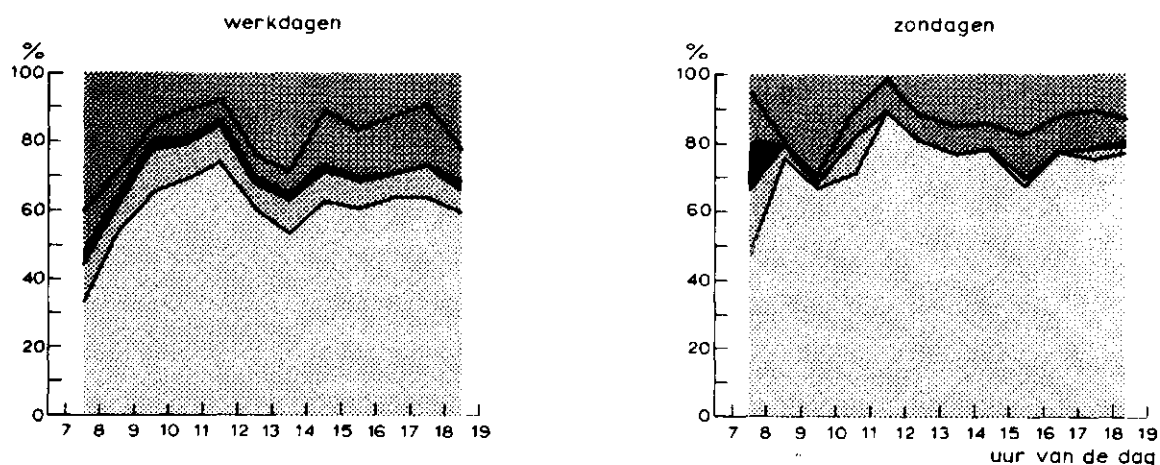


fig.C samenstelling van het verkeer over de uren van de dag

- 1 personen auto's; open stationcar; microbus; motorrijwiel; scooter
- 2 autobus; gesloten stationcar; bestelauto; vrachtauto (met of zonder aanhangwagen); trekker met oplegger
- 3 landbouwtrekker (met of zonder aanhangwagen); overige motorvoertuigen; speciale voertuigen
- 4 bromfiets
- 5 fiets; tandem; overig langzaam verkeer

Telpunt 1671

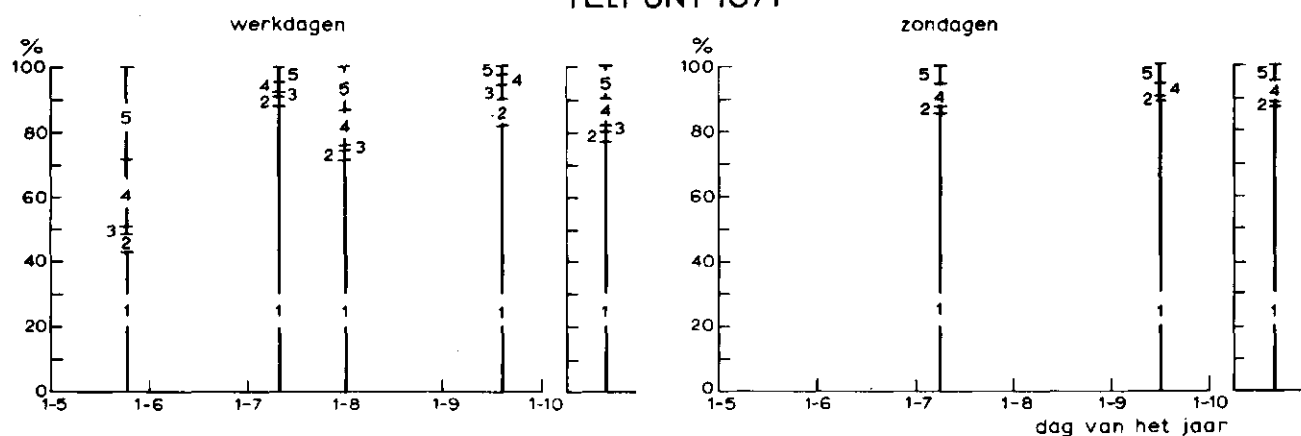


fig. A samenstelling van het verkeer per teldag alsmede gemiddeld over de teldagen

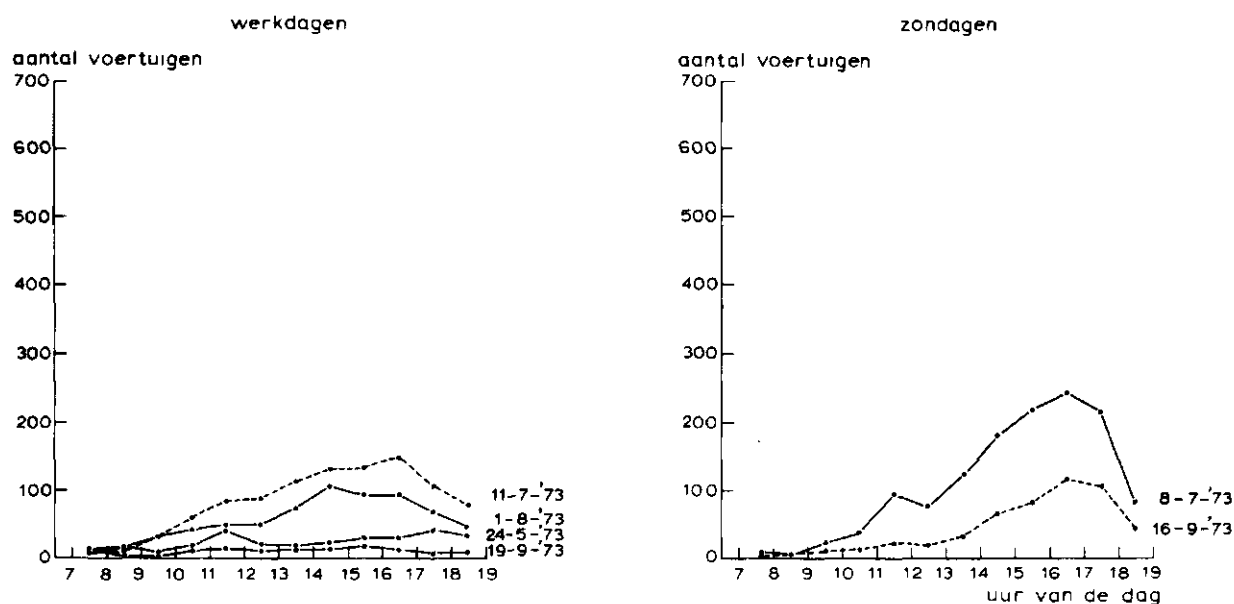


fig. B verloop van de verkeersintensiteit over de uren van de dag

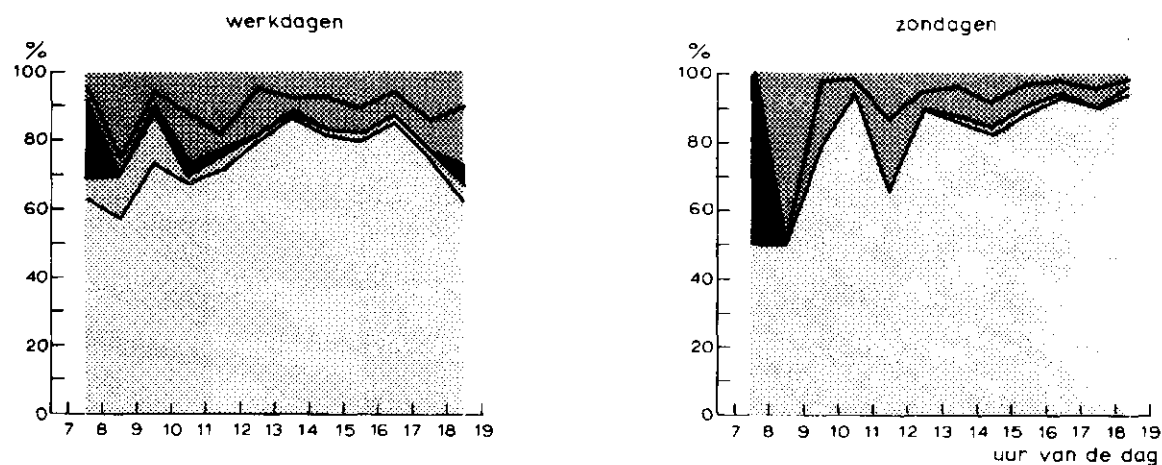
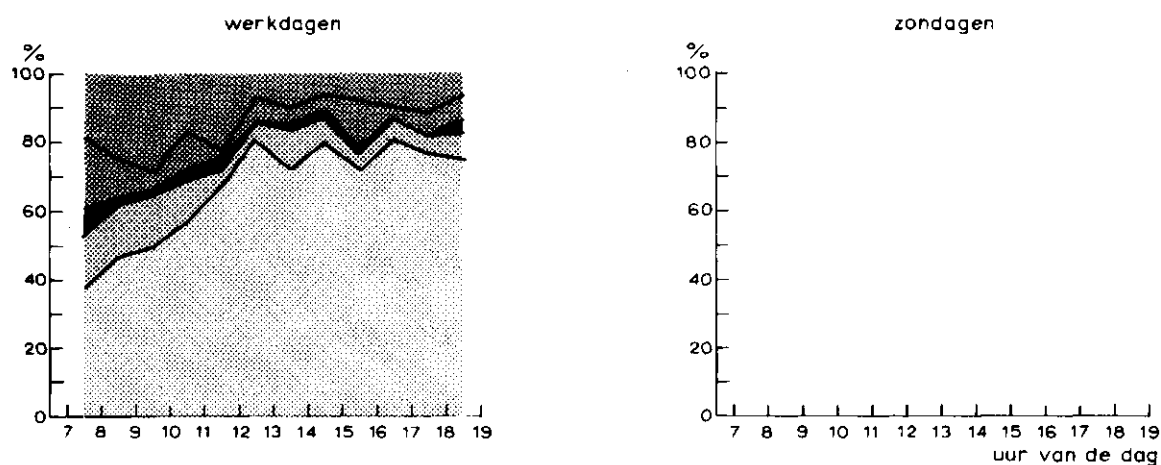
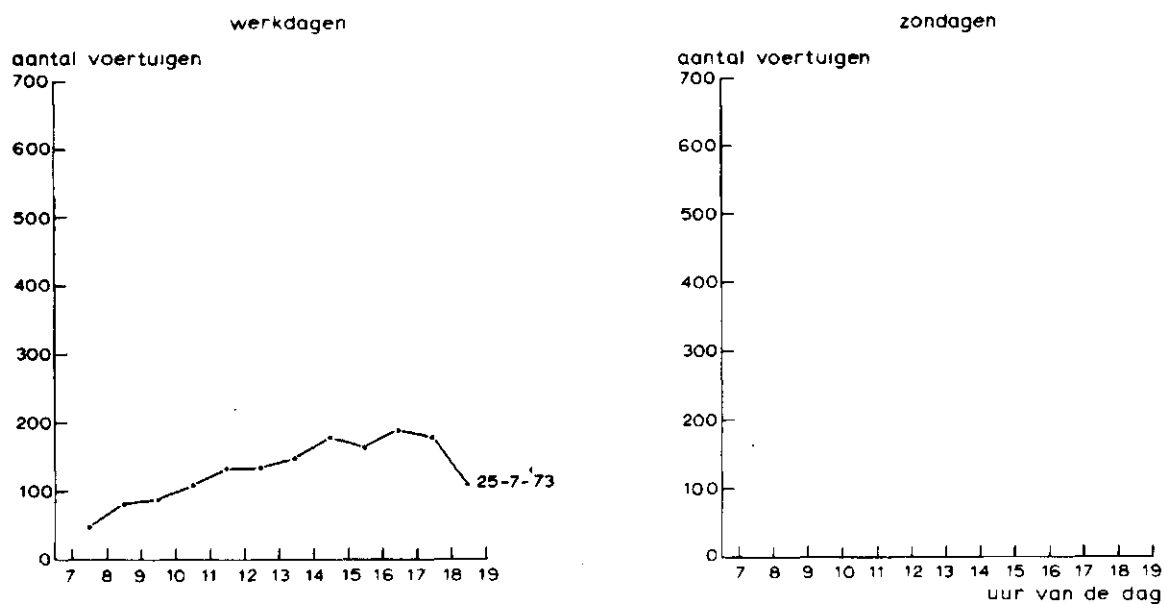
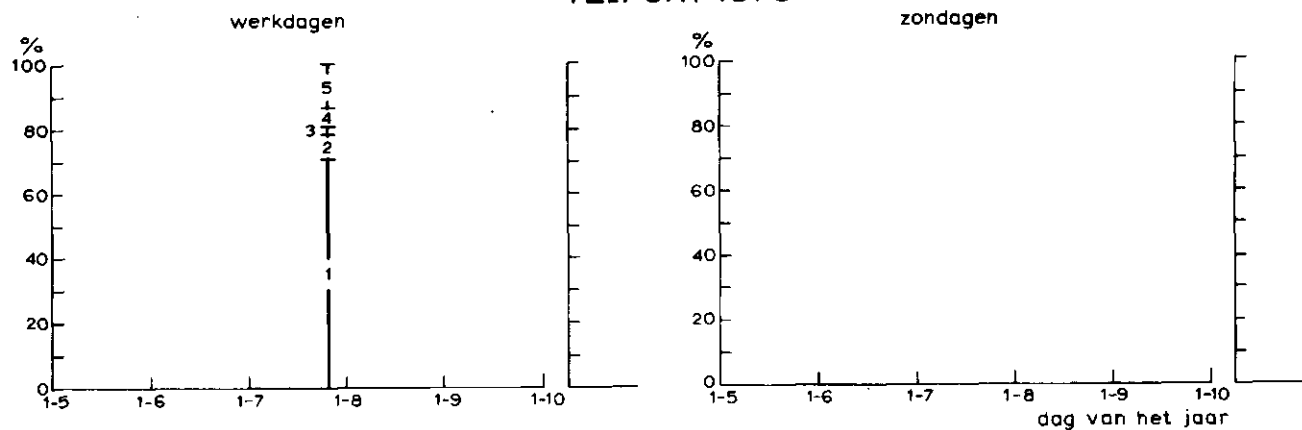


fig. C samenstelling van het verkeer over de uren van de dag

- 1 personen auto's, open stationcar, microbus, motorrijwiel, scooter
- 2 autobus, gesloten stationcar, bestelauto, vrachtauto (met of zonder aanhangwagen), trekker met oplegger
- 3 landbouwtrekker (met of zonder aanhangwagen), overige motorvoertuigen, speciale voertuigen
- 4 bromfiets
- 5 fiets, tandem, overig langzaam verkeer

Telpunt 1675



- 1 personen auto's; open stationcar; microbus; motorrijwiel; scooter
- 2 autobus; gesloten stationcar; bestelauto; vrachtauto (met of zonder aanhangwagen); trekker met oplegger
- 3 landbouwtrekker (met of zonder aanhangwagen); overige motorvoertuigen; speciale voertuigen
- 4 bromfiets 5 fiets; tandem; overig langzaam verkeer

Telpunt 2070

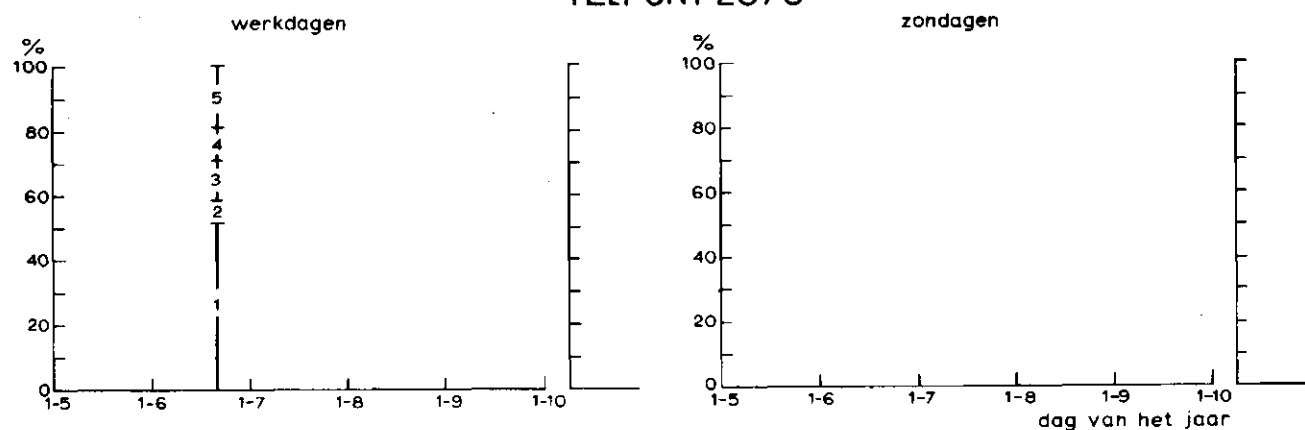


fig A samenstelling van het verkeer per teldag alsmede gemiddeld over de teldagen

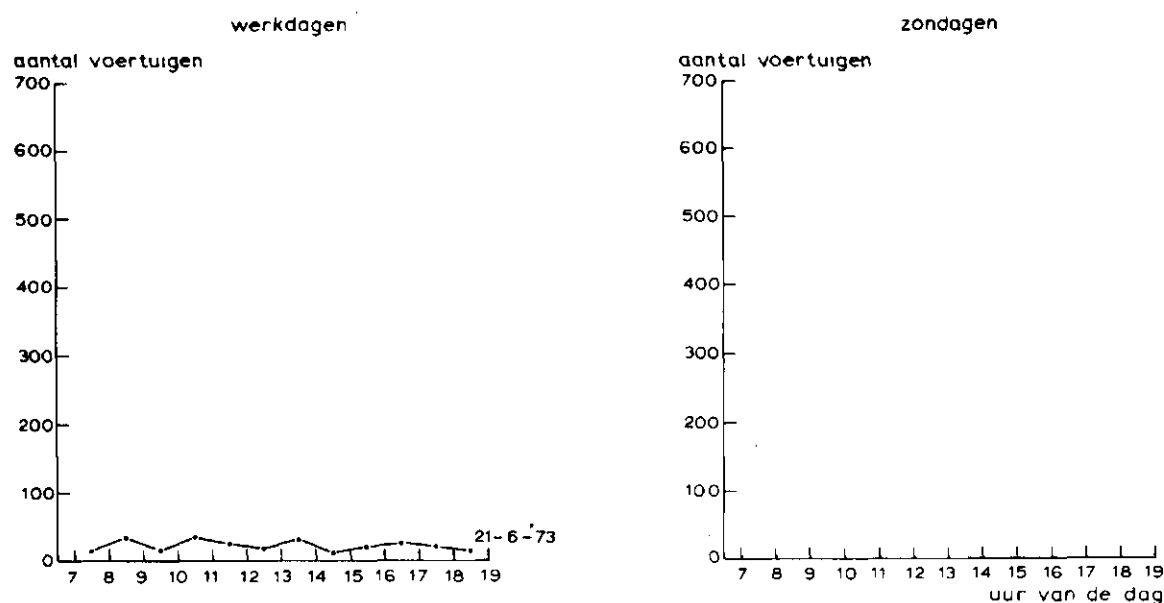


fig B verloop van de verkeersintensiteit over de uren van de dag

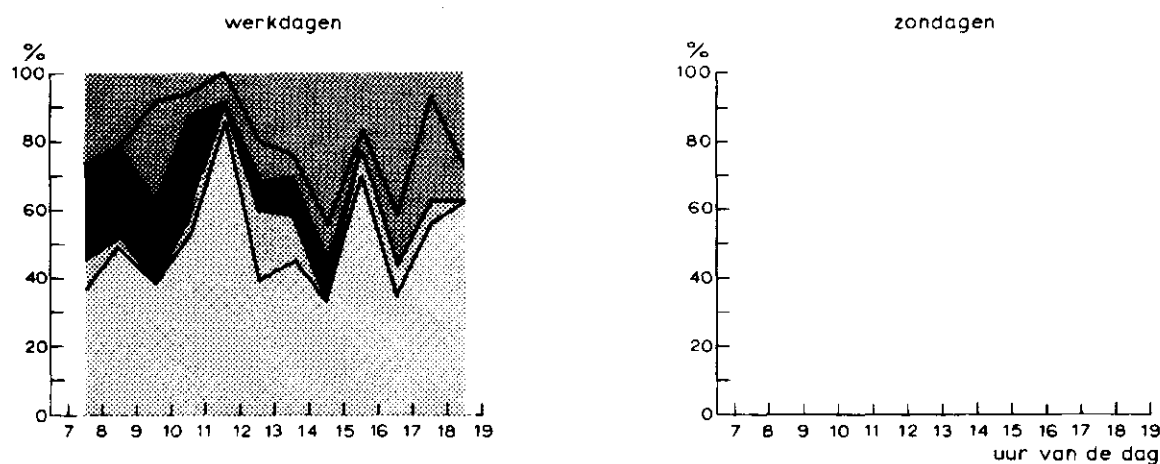


fig C samenstelling van het verkeer over de uren van de dag

- 1 personen auto's; open stationcar; microbus; motorrijwiel; scooter.
- 2 autobus; gesloten stationcar; bestelauto; vrachtauto (met of zonder aanhangwagen); trekker met oplegger.
- 3 landbouwtrekker (met of zonder aanhangwagen); overige motorvoertuigen; speciale voertuigen.
- 4 bromfiets 5 fiets; tandem; overig langzaam verkeer

TELPUNT 2074

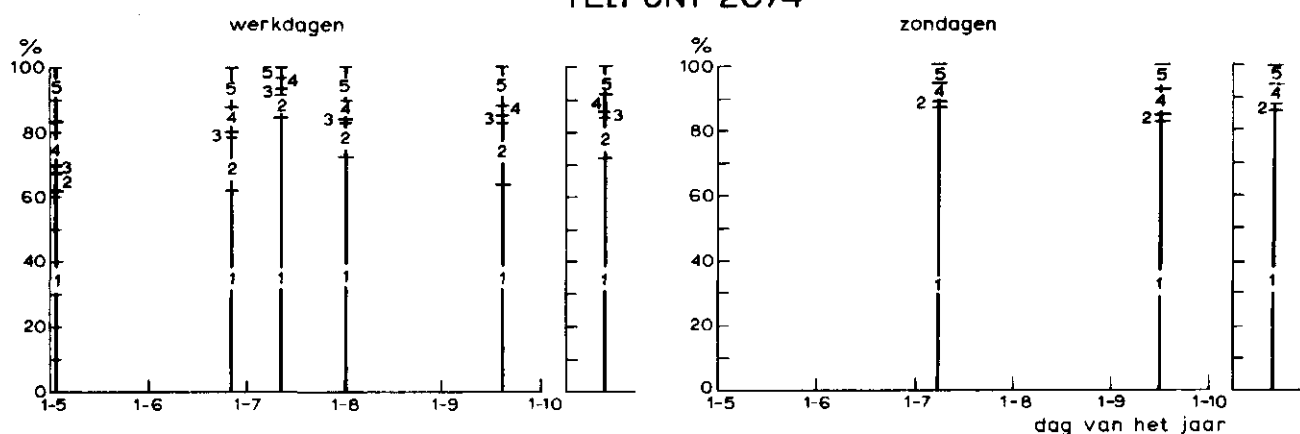


fig A samenstelling van het verkeer per teldag alsmede gemiddeld over de teldagen

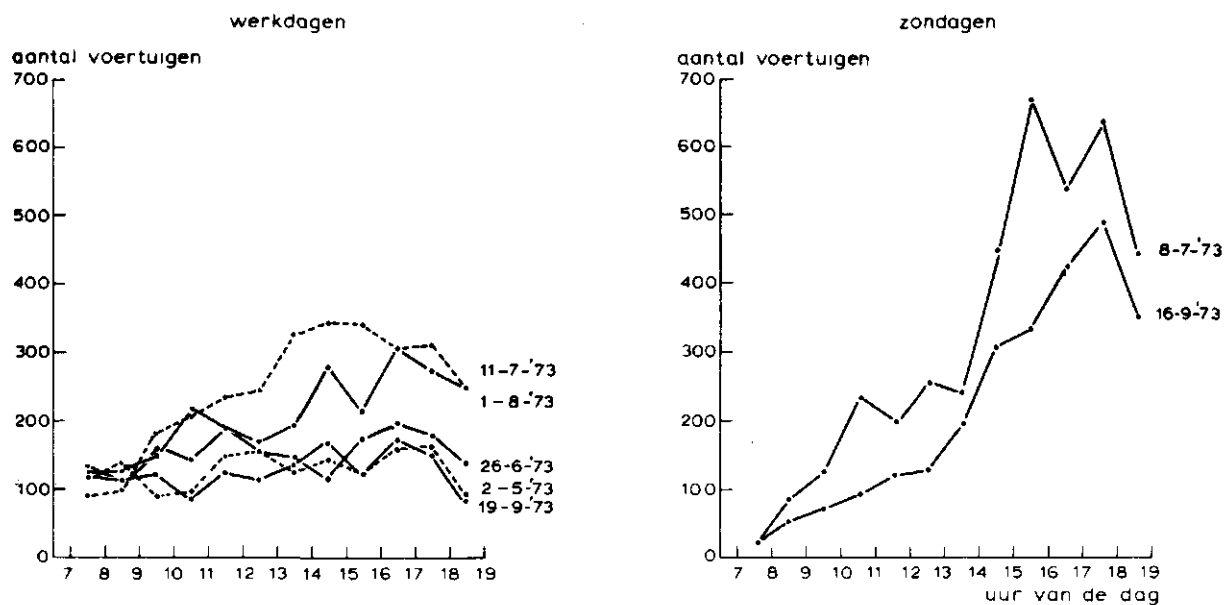


fig B verloop van de verkeersintensiteit over de uren van de dag

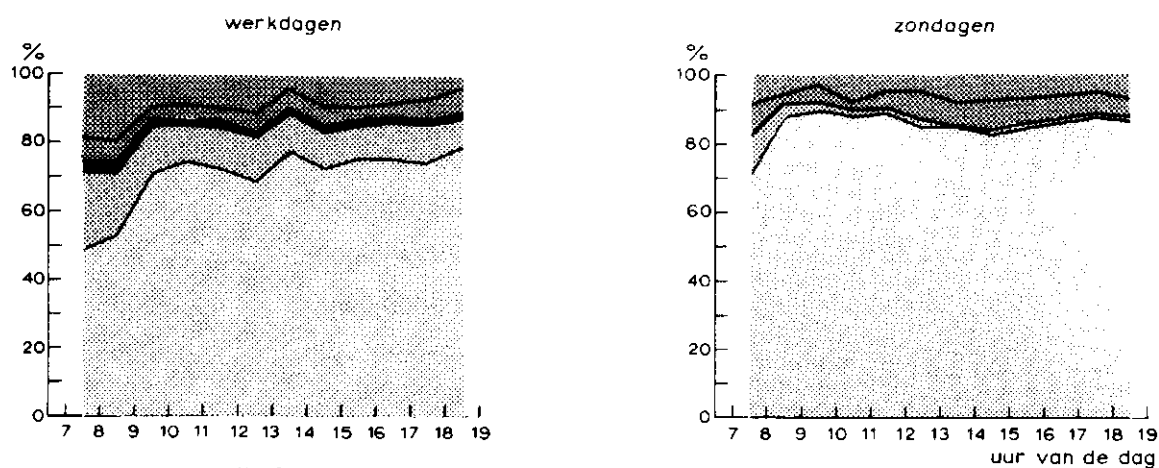


fig C samenstelling van het verkeer over de uren van de dag

- 1 personen auto's; open stationcar; microbus; motorrijwiel; scooter
- 2 autobus; gesloten stationcar; bestelauto; vrachtauto (met of zonder aanhangwagen); trekker met oplegger
- 3 landbouwtrekker (met of zonder aanhangwagen); overige motorvoertuigen; speciale voertuigen
- 4 bromfiets 5 fiets; tandem; overig langzaam verkeer

Telpunt 3479

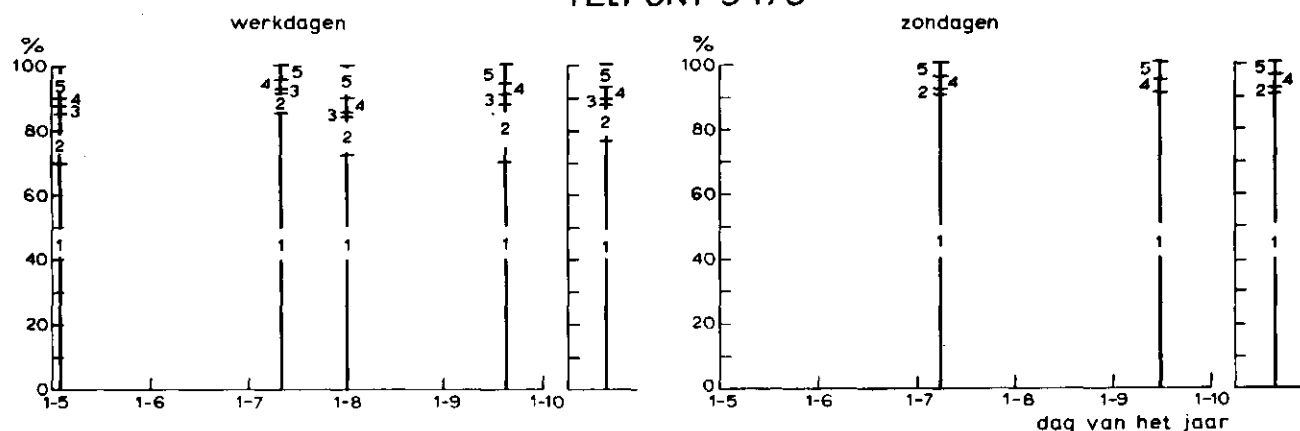


fig. A samenstelling van het verkeer per teldag alsmede gemiddeld over de teldagen

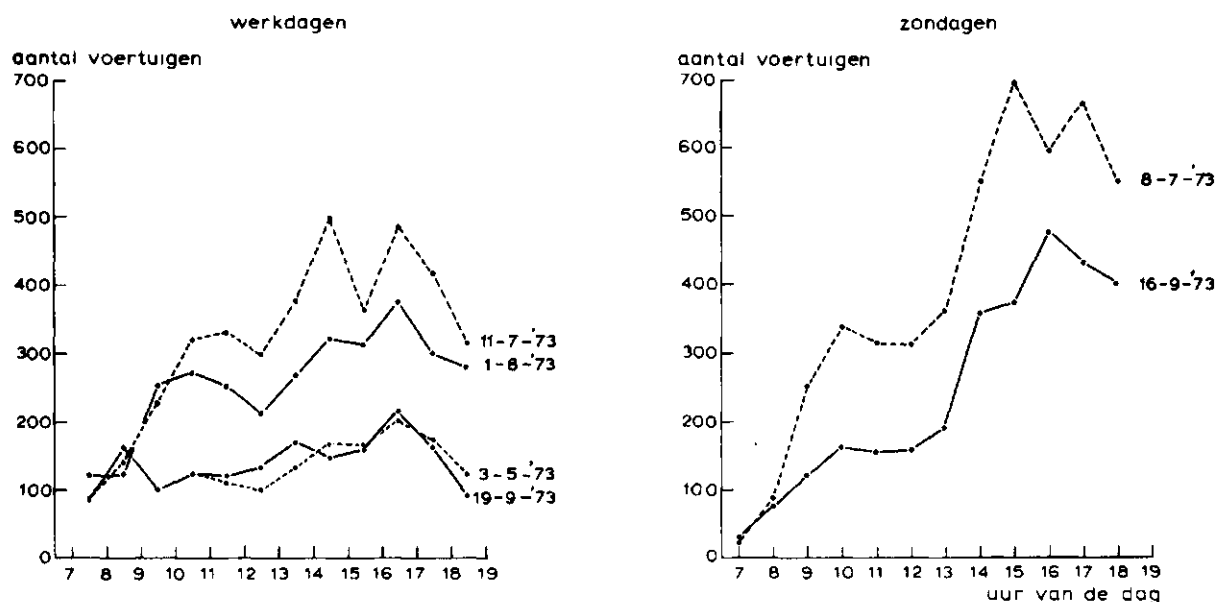


fig. B verloop van de verkeersintensiteit over de uren van de dag

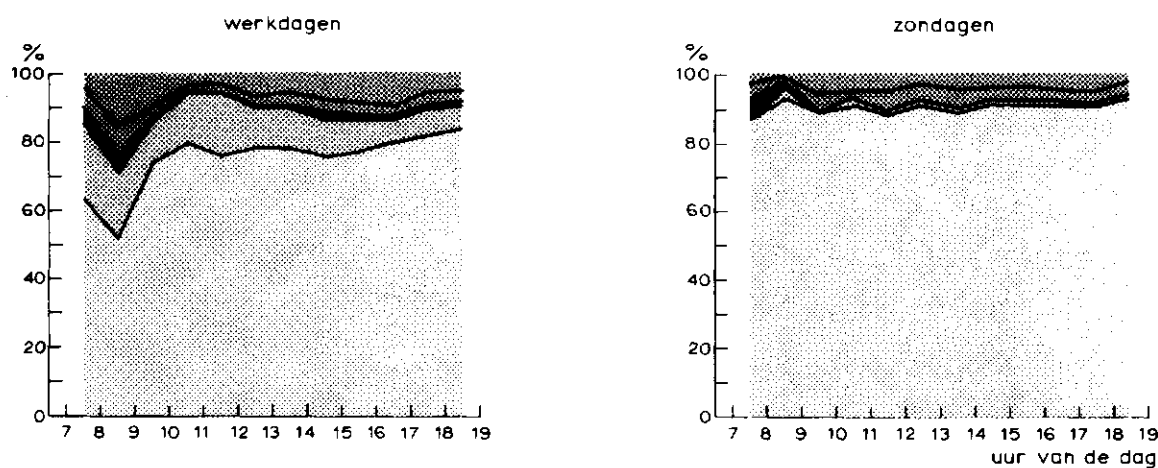


fig. C samenstelling van het verkeer over de uren van de dag

- 1 personen auto's; open stationcar; microbus; motorrijwiel; scooter.
- 2 autobus; gesloten stationcar; bestelauto; vrachtauto (met of zonder aanhangwagen); trekker met oplegger.
- 3 landbouwtrekker (met of zonder aanhangwagen); overige motorvoertuigen; speciale voertuigen.
- 4 bromfiets 5 fiets; tandem; overig langzaam verkeer

Telpunt 3573

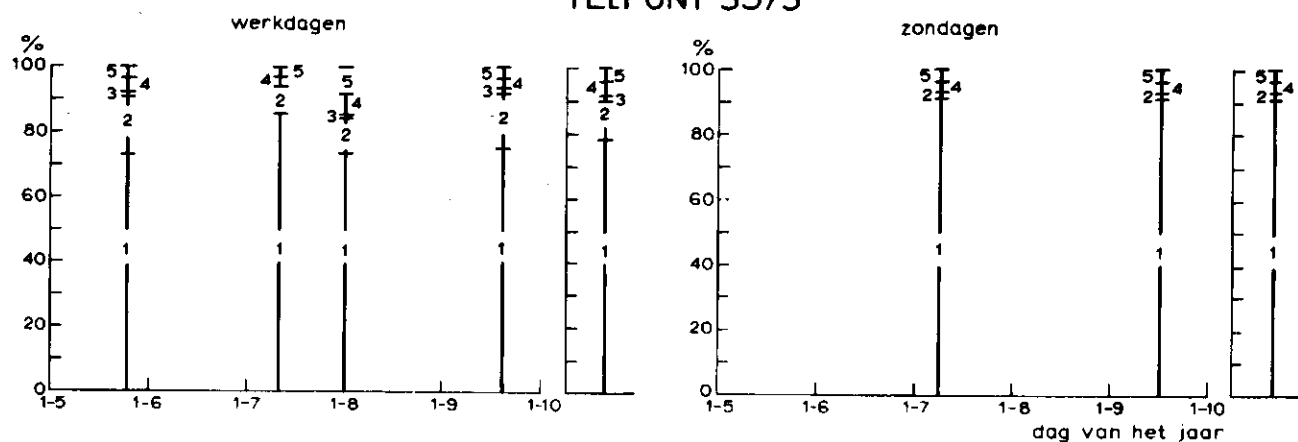


fig. A samenstelling van het verkeer per teldag alsmede gemiddeld over de teldagen

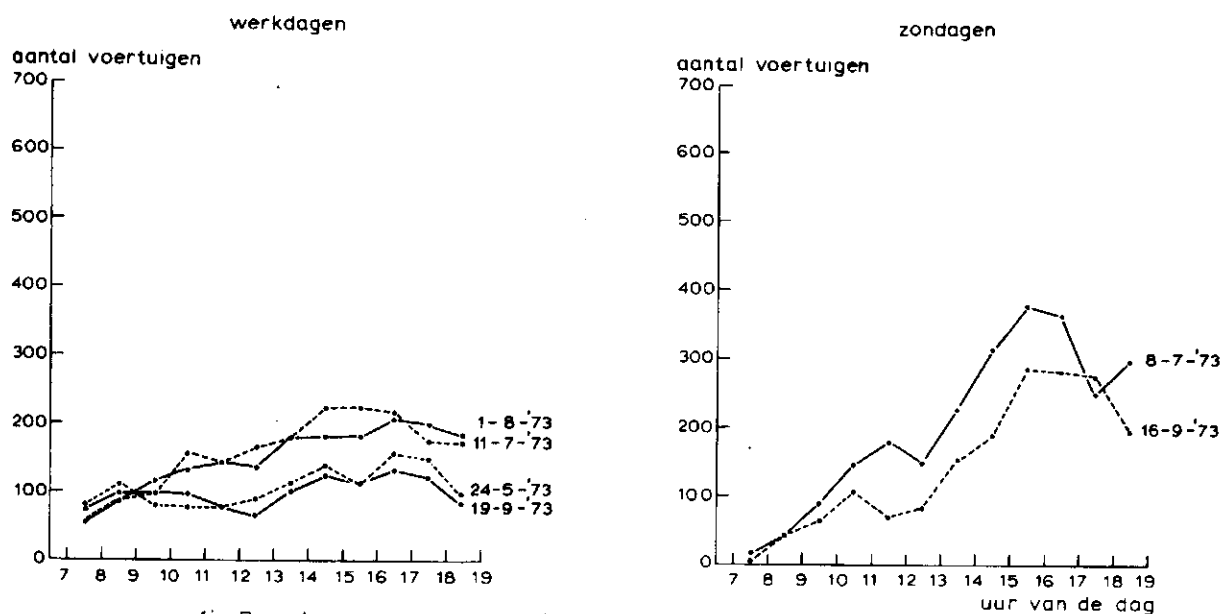


fig. B verloop van de verkeersintensiteit over de uren van de dag

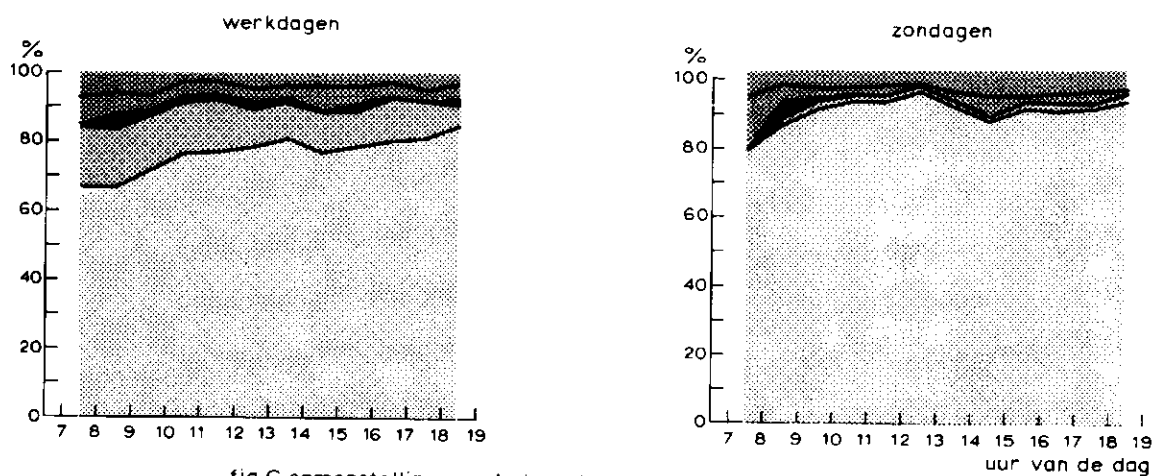
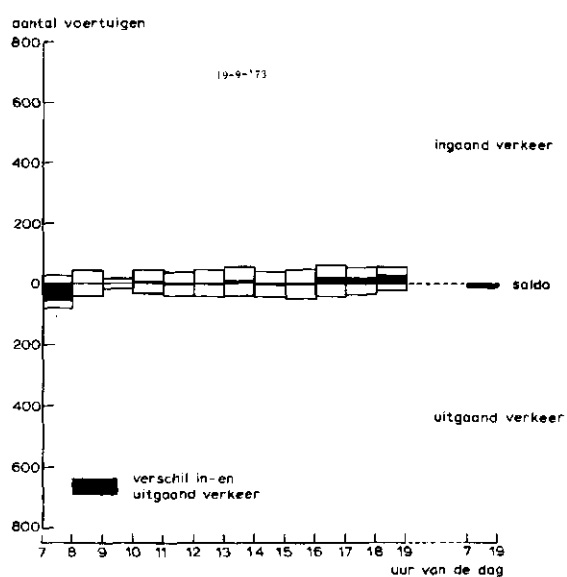
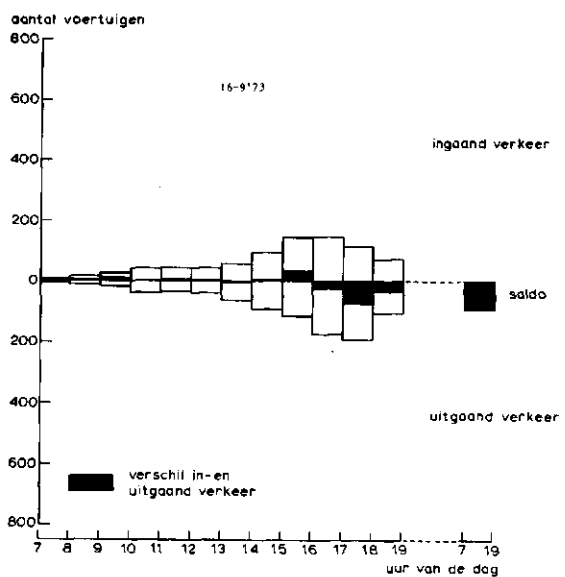
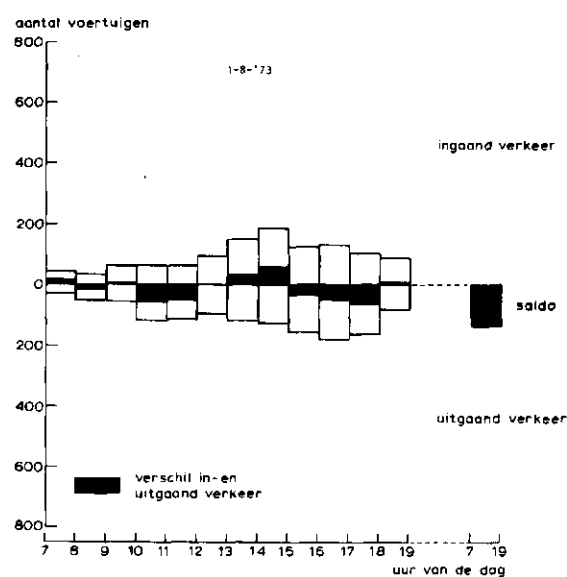
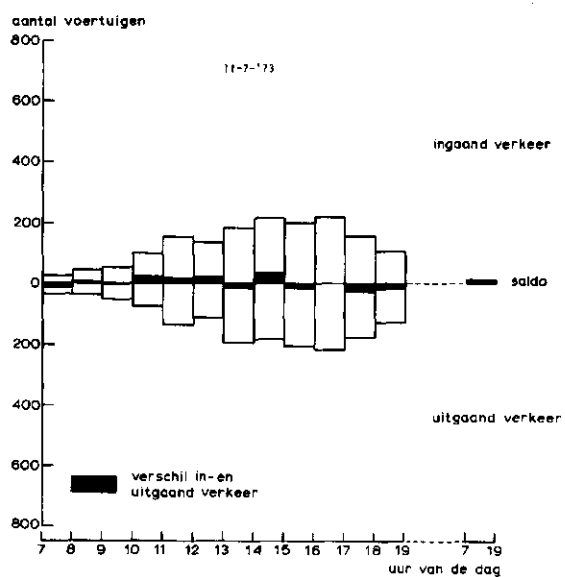
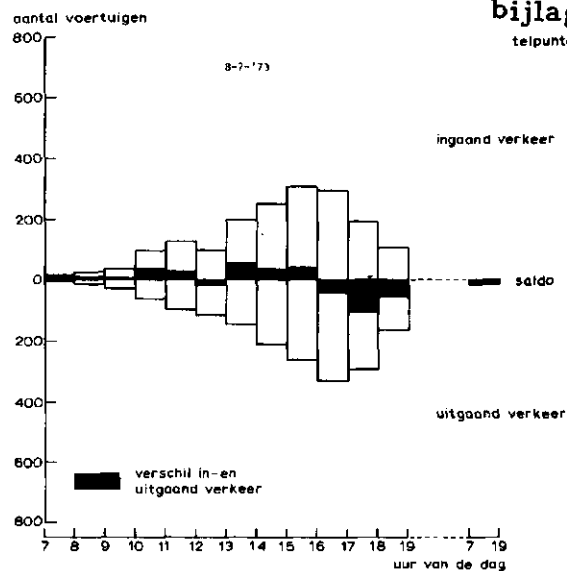
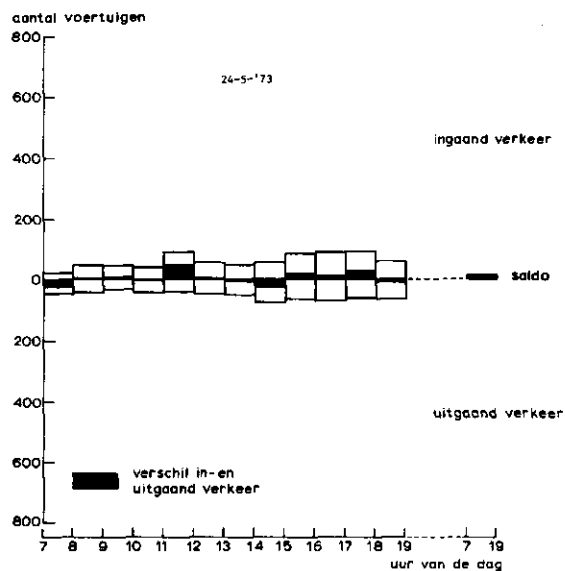


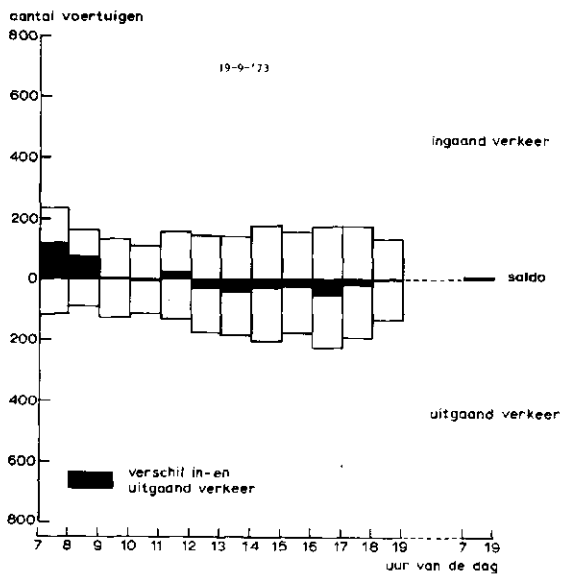
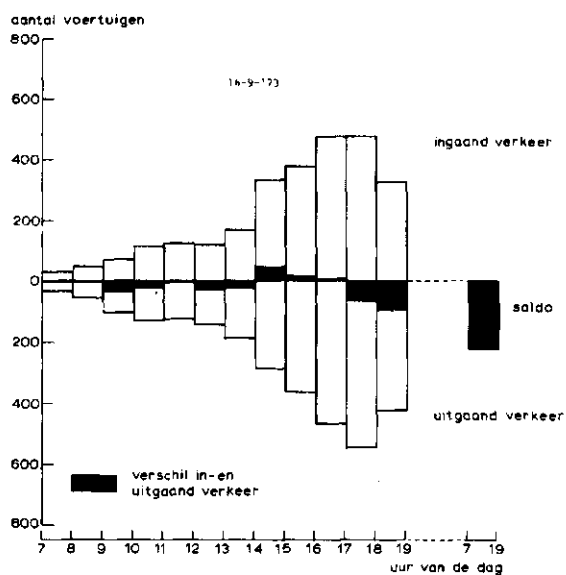
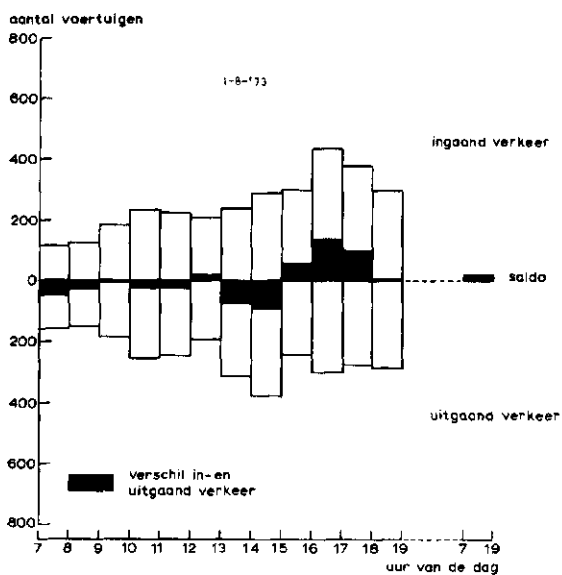
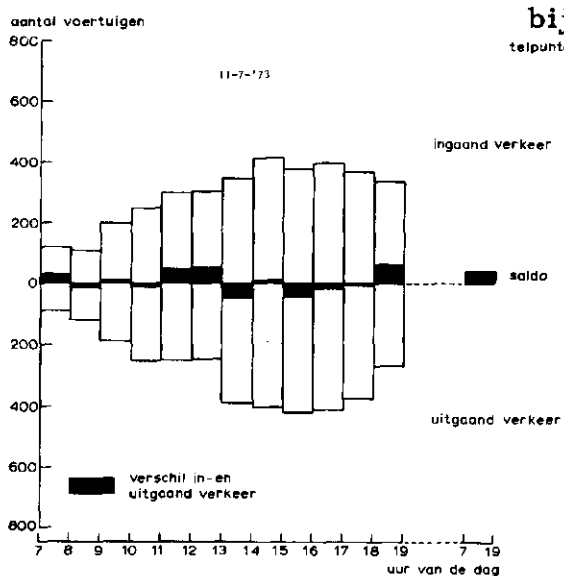
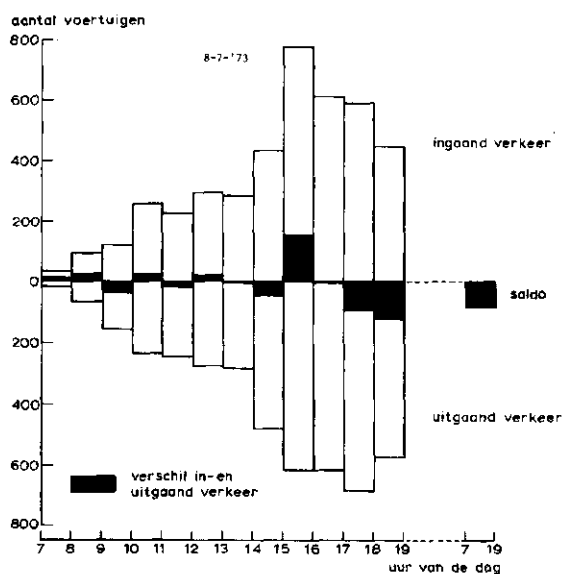
fig. C samenstelling van het verkeer over de uren van de dag

- | | |
|---|--|
| 1 | personen auto's; open stationcar; microbus; motorrijwiel; scooter. |
| 2 | autobus; gesloten stationcar; bestelauto; vrachtauto (met of zonder aanhangwagen); trekker met oplegger. |
| 3 | landbouwtrekker (met of zonder aanhangwagen); overige motorvoertuigen; speciale voertuigen. |
| 4 | bromfiets |
| 5 | fiets; tandem; overig langzaam verkeer. |

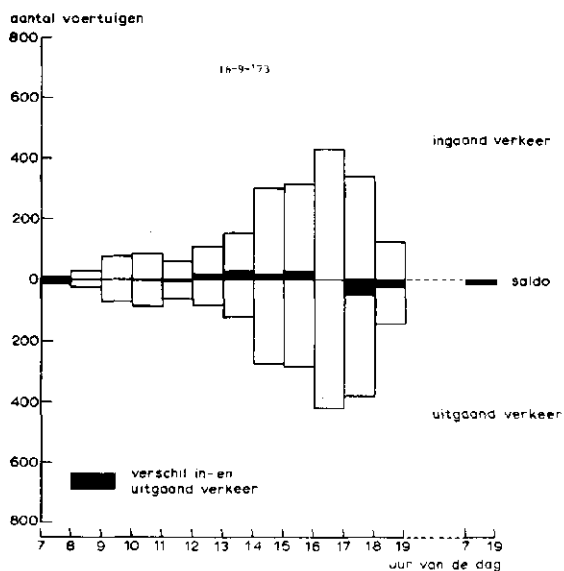
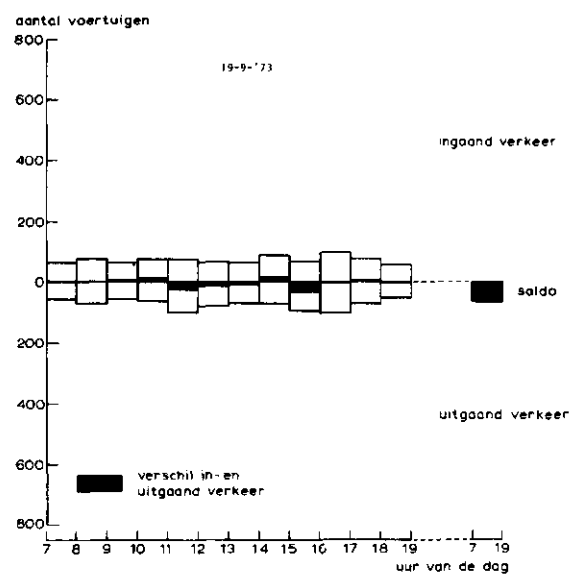
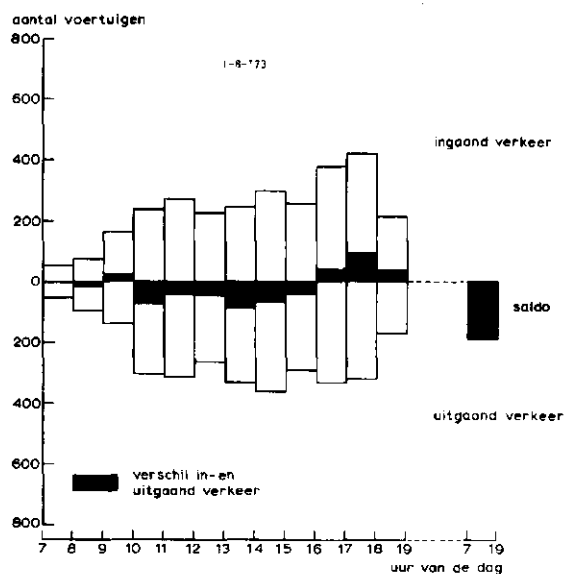
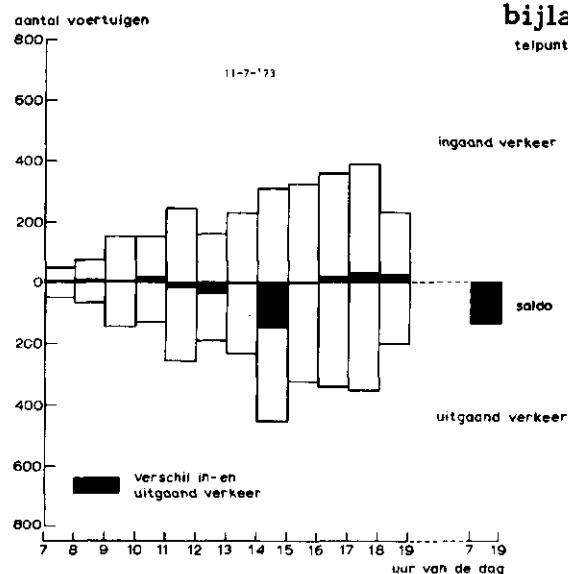
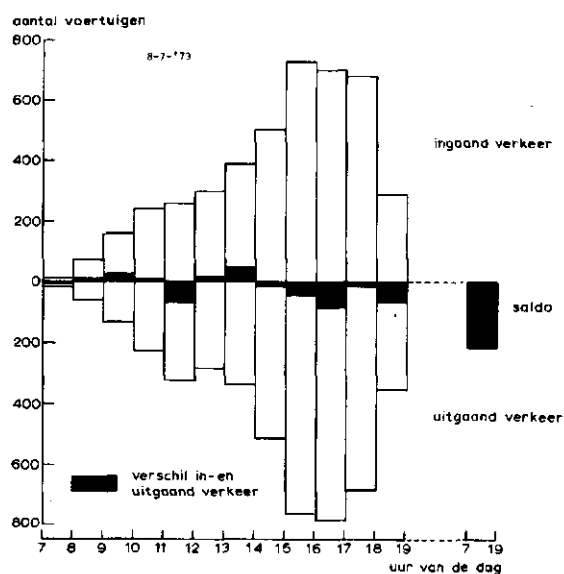
bijlage 4
telpunten 10+1671



bijlage 4
telpunten 7-1574+2074



bijlage 4
telpunten 20 $\frac{1}{m}$ 24



Bijlage 5

Instituut voor Cultuurtechniek en Waterhuishouding

Afdeling Planologie en Verkeer

Instructie t.b.v. visuele verkeerstellingen in Z. W. -Friesland.

- Doel van de telling is het verkrijgen van inzicht in de verdeling van de voertuigsoorten over de dag op verschillende wegen.
- De duur van de visuele telling is van 7.00 tot 19.00 uur.
- Voor iedere verkeersrichting moet U een aparte staat nemen.
Op elke staat kan gedurende 6 uren 'geturfd' worden nl. één uur per kolom. Aan het eind van de teldag heeft U dus vier ingevulde staten, (nl. 2 per richting).
- Aan het begin van ieder uur (dus voor het eerst 's morgens om 7.00 uur) noteert U de stand van de pneumatische teller. Aan het eind van de teldag (dus 's avonds om 19.00 uur) doet U dit voor het laatst.
Deze tellerstanden noteert U onderaan op de telstaten.
- De kop van de telstaat dient volledig en duidelijk te worden ingevuld.
- Let U vooral op het onderscheid tussen open stationcar en/of microbus (dit is categorie 1) en gesloten stationcar en/of bestelauto (dit is categorie 4).
B.v. Volkswagenbusje met ramen bij de bestelruimte is categorie 1, Volkswagenbusje zonder deze ramen is categorie 4.
- De categoriën 1 en 7 worden niet zonder meer geturfd; zie hiervoor de navolgende aanwijzingen:

Categorie 1

- | | | |
|-------------------------|-----|--|
| - personenauto | } | gewoon turven |
| - open stationcar | | |
| - microbus | | |
| - idem met boottrailer | (b) | } niet turven, maar op de onderste regels van categorie 1 aangeven met bijbehorende letter |
| - idem met caravan | (c) | |
| - idem met aanhangwagen | (a) | |

Vervolg bijlage 5

Categorie 7

- | | | |
|---|-----|---|
| - landbouwtrekker | (a) | } <u>niet turven</u> , maar in categorie
7 aangeven met bijbehorende
letter |
| - idem met gedragen werktuig | (b) | |
| - idem met één getrokken wagen | (c) | |
| - idem met twee of meer
getrokken wagens | (d) | |

Wageningen, 4-7-1973

ing. Th. G. C. van der Heijden