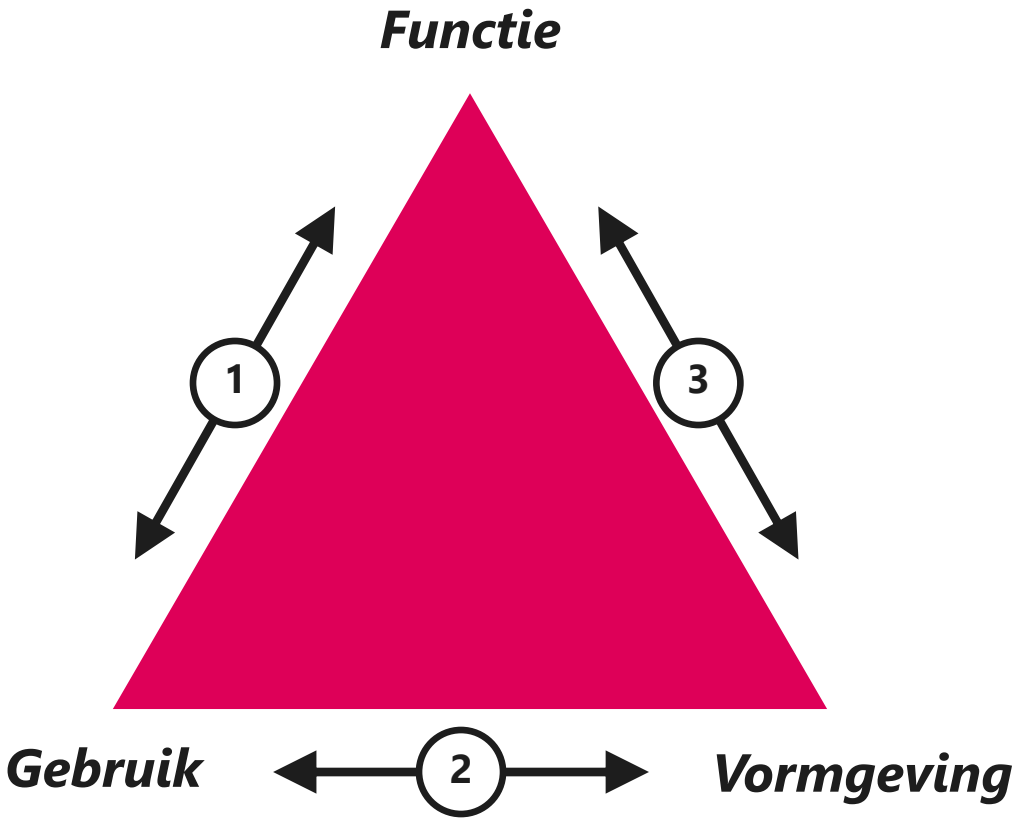
Verkeersonderzoek Dorpsvisies Hollands Kroon

Nieuwe Niedorp - Winkel Hippolytushoef



Kenmerk 023786.20260709.R1.03
Datum 13 juli 2026

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3
2. Onderzoeksopzet 4
3. Bevindingen 8
4. Advies 11

Bijlage 1: Kaartbeelden huidig verkeersbeeld 13
Bijlage 2: Verkeersgeneratie 16
Bijlage 3: Oriëntatie verkeer 28
Bijlage 4: Verkeerskundig functioneren 32

1. Inleiding

Aanleiding
Urban Synergy stelt voor de gemeente Hollands Kroon de dorpsvisies (toekomstbeelden) voor Nieuwe Niedorp - Winkel en Hippolytushoef op. Op het aspect verkeer bestaat er vanuit de Raad van Hollands Kroon de behoefte voor een verdiepingsslag die verder gaat dan de visie-vorming.

Goudappel heeft Urban Synergy ondersteund bij de verkeers-vraagstukken die bij het opstellen van de dorpsvisies aan de orde zijn gekomen. Aanvullend is een verkeersonderzoek uitgevoerd waarbij de impact van de verkeersstromen die samenhangen met de ruimtelijke ontwikkelingen in beeld is gebracht.

Een analyse is uitgevoerd van de kwaliteit van de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling bij zowel het huidige als het toekomstige verkeersbeeld. Daarbij zijn aandachtspunten geïdentificeerd en principe-oplossingsrichtingen benoemd.

Leeswijzer
In het volgende hoofdstuk wordt de onderzoeksopzet en de technische uitgangspunten daarbij toegelicht. Vervolgens komen de bevindingen aan bod. De rapportage wordt afgesloten met een advies. Detailinformatie is opgenomen in de bijlagen.

2. Onderzoeksopzet

Het onderzoek is uitgevoerd in vier stappen:

- Vervaardigen kaartbeelden huidig verkeersbeeld
- Berekenen verkeersgeneratie nieuwe ontwikkelingen
- Verdelen verkeer op basis van navigatiedata
- Analyseren verkeerskundig functioneren

Kaartbeelden huidige verkeersbeeld

Een kaartbeeld van de huidige stromen gemotoriseerd verkeer is opgesteld voor zowel Nieuwe Niedorp -Winkel als voor Hippolytushoef. Hiervoor is gebruik gemaakt van recente tellingen van de gemeente, provincie en Rijkswaterstaat. In totaal zijn 50 tellingen beschouwd over de jaren 2022 [8 locaties], 2023 [24 locaties], 2024 [4 locaties] en 2025 [14 locaties]. De telcijfers van 2022, 2023 en 2024 zijn genormaliseerd naar het jaar 2025 met een verkeersgroei van 1% per jaar.

De kaartbeelden zijn opgenomen in bijlage 1. Voor Nieuwe Niedorp – Winkel zijn 33 locaties op de kaart weergegeven, voor Hippolytushoef 17 locaties.

Verkeersgeneratie nieuwe ontwikkelingen

De verkeersaantrekkende werking van de nieuwe ontwikkelingen is bepaald met behulp van kencijfers. Hiermee kunnen verkeers- en vervoersaspecten op een relatief eenvoudige manier inzichtelijk worden gemaakt in een vroeg stadium van het proces van ruimtelijke ontwikkeling.

Gebruik is gemaakt van landelijke CROW-kencijfers, welke zijn opgenomen in CROW-publicatie 744 (juli 2024). De kencijfers gaan uit van een onderscheid in stedelijkheidsgraad. Voor Nieuwe Niedorp en Winkel is de stedelijkheidsgraad ‘niet stedelijk’ gehanteerd, voor Hippolytushoef ‘weinig stedelijk’. Dit komt overeen met de uitgangspunten van het gemeentelijk Handboek inrichting openbare ruimte 2022-2025.

Het toepassen van kencijfers geeft een worst-case beeld van de verkeersgeneratie. Kencijfers overschatten de verkeersgeneratie, omdat de ritgeneratie betrekking heeft op ‘losstaande’ ontwikkelingen’ en geen rekening houdt met combinatiebezoek.

Voor Nieuwe Niedorp - Winkel zijn de volgende ontwikkelingen beschouwd:

- Woningbouw achter Bosstraat (330 woningen);
- Woningbouw Westerzwet (70 woningen);
- Woningbouw Limmerschouw (varianten 300 | 520 woningen);
- Woningbouw Oosterweg (200 woningen);
- Bedrijventerrein Winkelerzand (varianten 6 | 12 hectare);
- Sportpark Limmerschouw;
- Sportpark Zuiderkanaalweg;
- Sport op de bestaande locaties.

Bij de woningbouw is uitgegaan van 30% sociale huur, 15% goedkope koop, 15% middeldure koop en 40% vrije sector. De ligging van de locaties zijn aangeduid als 'rest bebouwde kom', behalve sportpark Zuiderkanaalweg. Deze locatie is gelegen in het 'buitengebied'.

De ontwikkelingen zijn gecombineerd tot drie scenario's met respectievelijk 11.200, 10.600 en 9.400 nieuwe ritten. In de scenario's varieert de ligging van het sportpark, de omvang van de woningbouw en de grootte van het bedrijventerrein (zie bijlage 2). In de scenario's is ook rekening gehouden met de verkeersaantrekkende werking van het Dahlia Park (momenteel in ontwikkeling), met een verkeersgeneratie van ruim 1.700 ritten op een gemiddelde werkdag.

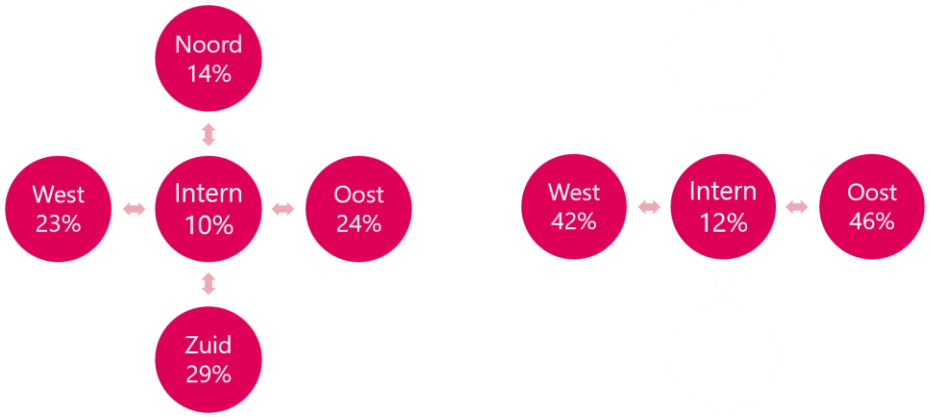
Voor Hippolytushoef zijn de volgende ontwikkelingen beschouwd:

- Woningbouw Normerlaan (50 woningen);
- Woningbouw Belterlaan (100 woningen);
- Woningbouw Rozenlaantje (50 woningen);
- Woningbouw Tjatting (24 woningen);
- Woningbouw Bloemenbuurt (verdichten met 60 woningen);
- Woningbouw Seringenlaan (verdichten met 22 woningen).

De ligging van de locaties zijn aangeduid als 'rest bebouwde kom'. In totaal is sprake van 306 nieuwe woningen die leiden tot circa 2.100 nieuwe ritten op een gemiddelde werkdag.

Verdelen verkeer op basis van navigatie-data

Aan de hand van de berekende verkeersgeneratie en de beoogde verkeersontsluiting is het nieuwe verkeer verdeeld. We hebben hiervoor herkomst-bestemmings-relaties gebruikt van personeauto's op basis van navigatie-data over het jaar 2025. Deze bron bevat voor Nieuwe Niedorp – Winkel ruim 490.000 autoritten en voor Hippolytushoef ruim 250.000 autoritten. De oriëntatie van verkeer is weergegeven in figuur 2.1 op de volgende pagina



Figuur 2.1: Oriëntatie personenauto's Nieuwe Niedorp – Winkel (links) en Hippolytushoef (rechts)

Het nieuwe verkeer is volgens bovenstaande percentages over het bestaande wegennet verdeeld. In de scenario's voor Nieuwe Niedorp is de woningbouwlocatie Westerzwet opgenomen met nieuwe infrastructuur (rechtstreekse verbinding tussen Trambaan en Winkelerzand). Deze nieuwe verbinding heeft ook consequenties voor de bestaande verkeersstromen. Als uitgangspunten zijn gehanteerd:

- dat 1/3 van het verkeer dat normaliter van de Bosstraat gebruik maakt, verschuift naar de route Winkelerzand - Westerzwet (ongeveer 900 voertuigen)
- De helft van de interne ritten naar de ontwikkellocatie achter de Bosstraat worden via de Bosstraat afgewikkeld (i.c. 5%), de andere helft via de route Winkelerzand - Westerzwet
- De externe ritten in zuidelijke richting (39%) worden afgewikkeld via de route Winkelerzand - Westerzwet

Het resultaat van deze verdeling is voor 18 locaties inzichtelijk gemaakt (zie onderstaande tabellen), waarbij ook rekening is gehouden met een autonome groei van verkeer tussen 2025 en 2040 van in totaal 16%.

Nr	Straat	Huidig	Autonoom	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
0	Hoefje, Nieuwe Niedorp	4.900	5.700	6.800	**6.900**	6.300
1	Dorpsstraat, Nieuwe Niedorp	2.500	2.900	**4.000**	3.900	3.200
2	Boomgaardweg, Nieuwe Niedorp	3.200	3.800	7.700	7.100	**7.800**
3	Reine Victoriaweg , Nieuwe Niedorp	800	900	4.100	**4.800**	**4.800**
4	Oosterweg, Nieuwe Niedorp	1.300	1.500	**2.000**	1.900	1.600
5	Westerweg, Nieuwe Niedorp	900	1.100	**1.200**	**1.200**	**1.200**
6	Zuiderkanaalweg, Nieuwe Niedorp	600	700	1.100	**2.100**	900
7	De Veert, Nieuwe Niedorp	1.200	1.400	**1.800**	**1.800**	1.600
8	Trambaan, Winkel	2.300	2.700	**7.200**	7.100	7.100
9	Bossstraat, Winkel	2.400	2.700	**2.500**	2.300	2.300
10	Winkelerzand, Winkel	1.900	2.200	6.500	**7.000**	6.600

Nr	Straat	Huidig	Autonoom	Scenario
11	Elft, Hippolytushoef	2.400	2.800	**3.700**
12	Koningstraat, Hippolytushoef	2.700	3.100	**4.000**
13	Belt, Hippolytushoef	2.400	2.800	**3.400**
14	Koningsweg, Hippolytushoef	3.000	3.500	**4.000**
15	De Weel, Hippolytushoef	2.000	2.300	**2.600**
16	Mering, Hippolytushoef	600	700	**900**
17	Belterlaan, Hippolytushoef	200	200	**1.100**

Analyseren verkeerskundig functioneren
Van de 11 locaties in Nieuwe Niedorp - Winkel en de 7 locaties in Hippolytushoef waarvoor in de vorige stap de verkeersstromen zijn bepaald, is het verkeerskundig functioneren in beeld gebracht. Dit is gedaan vanuit een kader van landelijke richtlijnen vanuit het CROW en Duurzaam Veilig, waarbij getoetst is op de aspecten vormgeving, functie en het gebruik:

- Is het gebruik van de weg (hoeveelheid verkeer) passend bij de verkeersfunctie ?
- Past de vormgeving van de weg bij het gebruik door de verschillende verkeersdeelnemers
- Past de vormgeving van de weg bij de verkeersfunctie

De hoogste verkeersaantallen per locatie zijn in de beschouwing meegenomen (zie vetgedrukte getallen in de tabellen op de vorige pagina).

In deze analyse zijn ook snelheidsgegevens van het gemotoriseerd verkeer gebruikt. Deze zijn afkomstig van de telpunten. Waar snelheidsgegevens onvolledig zijn (alleen aantallen zijn geteld) of ontbreken, zijn snelheidsgegevens uit de navigatiedata gehanteerd. Uit de vergelijking met de telgegevens blijkt dat deze data van de zelfde orde grootte is en op sommige (naburige) wegdelen zelfs leidt tot hogere rijsnelheden.

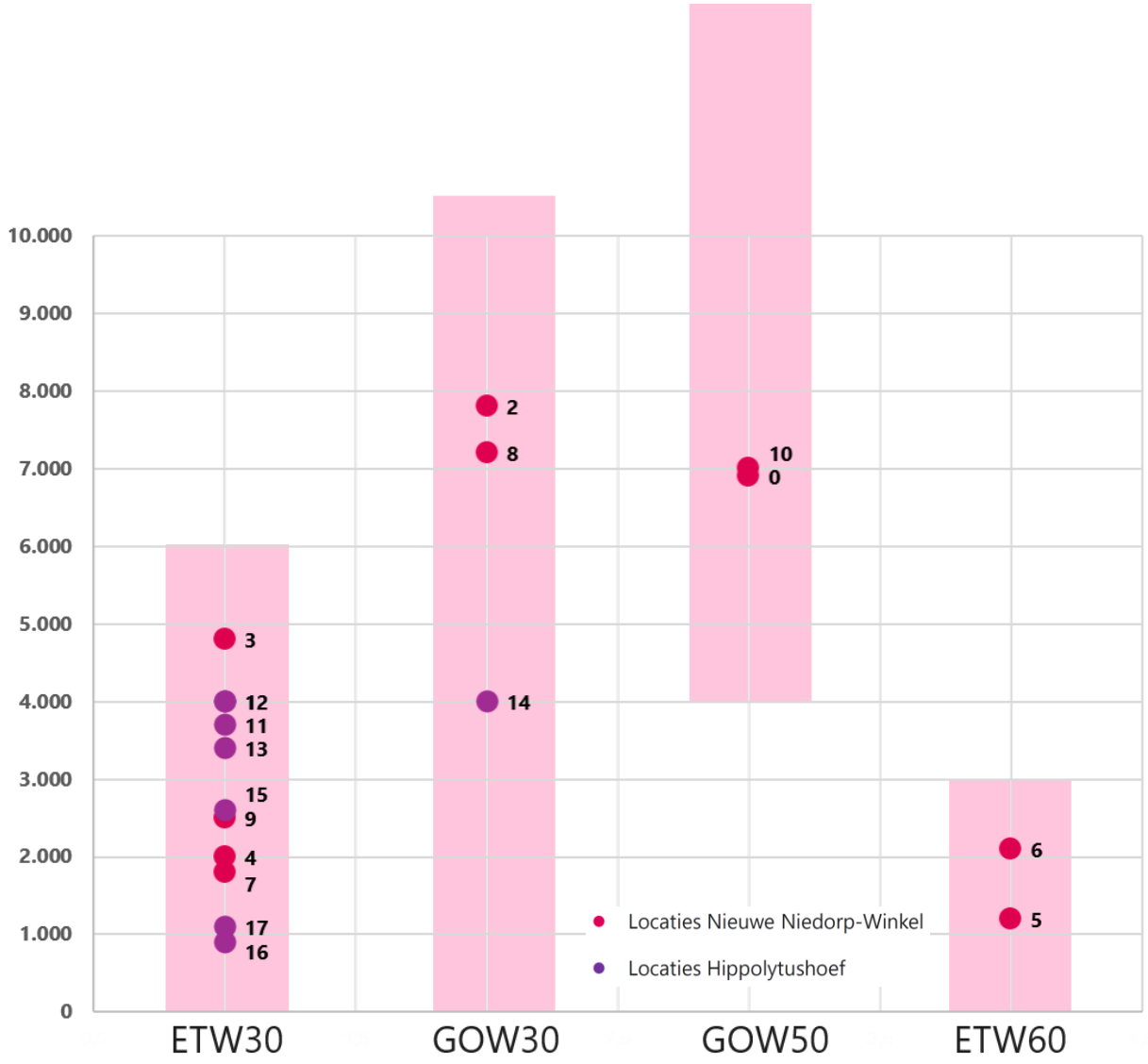
Waar uit de analyse blijkt dat er sprake is van verkeerskundige knelpunten, zijn op kwalitatieve wijze globale en realistische oplossingsrichtingen beschreven.

3. Bevindingen

Functie versus gebruik
Het gebruik van de wegen (hoeveelheid verkeer) in Nieuwe Niedorp – Winkel en Hippolytushoef is passend bij de functie. De 18 locaties (de nummering komt overeen met de tabellen in hoofdstuk 2) zijn gelegen op vier verschillende typen wegen:

- Erftoegangswegen binnen de kom met een snelheidsregiem van 30 km/uur (ETW30);
- Gebiedsontsluitingswegen binnen de kom met een snelheidsregiem van 30 km/uur (GOW30);
- Gebiedsontsluitingswegen binnen de kom met een snelheidsregiem van 50 km/uur (GOW50);
- Erftoegangswegen buiten de kom met een snelheidsregiem van 60 km/uur (ETW60).

In de figuur hiernaast is het toekomstige gebruik van de locaties afgezet ten opzichte van vergelijkbare locaties en de bandbreedte van verkeersintensiteiten die vanuit de richtlijnen als acceptabel wordt beschouwd. Bij erftoegangswegen binnen de kom is tot 6.000 mvt/etmaal een gemengde afwikkeling van fietsers en gemotoriseerd verkeer toelaatbaar. Bij gebiedsontsluitingswegen zijn met de juiste vormgeving verkeersintensiteiten hoger dan 10.000 mvt/etmaal mogelijk (buiten de grenzen van de grafiek).



Bij smalle landbouwwegen (ETW60) is een verkeersintensiteit van maximaal 3.000 motorvoertuigen toelaatbaar.

Gebruik versus vormgeving
Het gebruik en de vormgeving zijn niet altijd met elkaar in overeenstemming. Bijvoorbeeld de indeling van het wegprofiel past niet altijd bij de verschillende verkeersdeelnemers die van dezelfde ruimte gebruik maken. Ook ligt de huidige rijsnelheid van het gemotoriseerd verkeer op 30 km/uur-wegen op veel locaties veel te hoog voor een veilige afwikkeling van langzaam verkeer.

Een maat daarvoor is de V85-snelheid. Dit is de snelheid die door 85% van de bestuurders niet wordt overschreden. De gereden snelheid bepaalt mede of een snelheidslimiet realistisch is en of een weg goed is ingericht. Als de V85-snelheid meer dan 10 km/u boven de toegestane maximumsnelheid ligt, dan wordt de weg door bestuurders als te uitnodigend ervaren en past de inrichting niet past bij de snelheidslimiet. Vooral op de locaties in Nieuwe Niedorp – Winkel zijn hoge snelheden waargenomen in de data. In beperkte mate geldt dit ook voor Hippolytushoef.

Functie versus vormgeving
In beperkte mate is er ook sprake van een onbalans voor de relatie tussen functie en vormgeving. Deels komt dit doordat richtlijnen voor de vormgeving van wegen in de afgelopen decennia zijn veranderd, terwijl wegen voor een langere levensduur met de kennis van destijds zijn gerealiseerd.

Ook is bij ruimtelijke ontwikkelingen uit het verleden beperkte aandacht gegaan naar het omliggende wegennet. Zo zijn bij uitleg-locaties ‘wegen buiten de kom’ veranderd naar een snelheidsregiem ‘binnen de kom’ waarbij de weginrichting niet is aangepast. Voorbeelden daarvan zijn het ontbreken van voorzieningen voor de voetganger (geen trottoir) of het ontbreken van opsluitbanden.

Sportvoorzieningen
De potentiële locatie Sportpark Zuiderkanaalweg zal door de ligging in het buitengebied meer autoritten opleveren dan de andere locaties. De Zuiderkanaalweg moet voor het gemotoriseerd verkeer worden verbreed. Voor fietsers is een vrijliggend fietspad nodig een nieuwe brug over het kanaal Alkmaar-Kolhorn.

Voor de potentiële locaties sportpark Limmerschouw moet de Reine Victoriaweg door de toename van verkeersstromen opnieuw worden ingericht conform de richtlijnen. Bij de afrit N242 is een rotonde voorzien die zorgt voor een directe verbinding met de Boomgaardweg en de Reine Victoriaweg.

Voor de bestaande sportlocatie in Nieuwe Niedorp is op de Dorpsstraat meer ruimte voor de fiets gewenst (onder ander door uitplaatsen van geparkeerde voertuigen die gebruik maken van de halfverharde berm) en zijn aanvullende snelheidsremmers noodzakelijk. Voor de bestaande sportlocatie in Winkel is op de Bosstraat aanvullende snelheidsremmers noodzakelijk, bijvoorbeeld bij de toegang/rotonde Hartweg.

Maatregelenpakket ontwikkelgebieden
De analyseresultaten per locatie zijn opgenomen in bijlage 4. Als er sprake is van een knelpunt of aandachtspunt, is dit veelal in de huidige situatie al van toepassing. Extra maatregelen die nodig zijn voor de nieuwe ontwikkelingen hebben een directe relatie met de ontsluiting van de ontwikkelgebieden en niet met de gevolgen elders in Nieuwe Niedorp - Winkel of Hippolytushoef.

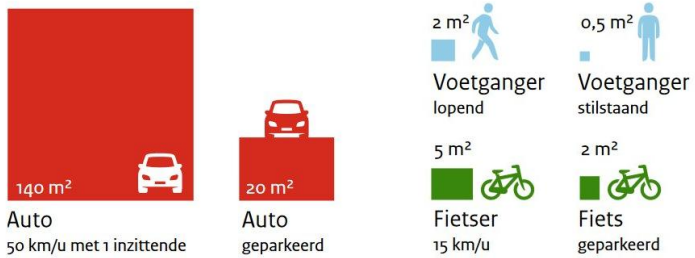
Voor zowel Nieuwe Niedorp - Winkel als Hippolytushoef is geen grootschalige nieuwe infrastructuur nodig. Randwegen, parallelwegen of omleidingen hebben een beperkte invloed op de hoeveelheid verkeer op de geconstateerde knelpunten en compenseren niet de omissies in de vormgeving van het huidige wegennet.

Voor Nieuwe Niedorp – Winkel is naast de nieuwe infrastructuur van woningbouwlocatie Westerzwet (rechtstreekse verbinding tussen Trambaan en Winkelerzand), een aanpassing van de vormgeving kruispunten van de aansluiting N242 noodzakelijk. De kruispunten van deze aansluiting verbinden gebiedsontsluitingswegen onderling. Rotondes zorgen voor een veilige kruispuntvormgeving en passen ook bij de toekomstige verkeersstromen. Het kruispunt ten oosten van de N242 is al voorzien van een rotonde. Een dergelijke vormgeving volstaat ook op het westelijk kruispunt van de toerit N242 met Hoefje en het kruispunt van de afrit N242 met de Boomgaardweg in combinatie met de Reine Victorieweg.

4. Advies

Het gebruik van de wegen passend is bij de functie ook al wordt dat niet altijd zo ervaren. Het autobezit in Nieuwe Niedorp – Winkel en in Hippolytushoef is hoog. Dat betekent niet dat vanzelfsprekend de autodominantie in de openbare ruimte zo groot moet zijn. Daarnaast wil de gemeente Hollands Kroon de bestaande leefomgeving verfraaien en vergroenen en de openbare ruimte klimaatadaptief inrichten.

De ruimte in Nieuwe Niedorp – Winkel en Hippolytushoef is beperkt en kan maar één keer worden benut. Juist daarom is het stimuleren van wandelen en fietsen binnen de dorpen essentieel. Langzaam verkeer is ruimte-efficiënt (zie ook figuur hieronder). Als we meer mensen verleiden om bewust te fietsen of te lopen en geparkeerde voertuigen uitplaatsen, neemt de druk op wegen. Dat biedt kansen voor een aantrekkelijker ingerichte openbare ruimte en bovenal, een verkeersveiliger en gezonder leefmilieu.



Figuur 4.1: Ruimtebeslag per vervoersmiddel (KIM, 2019)

Beperk de rijsnelheid binnen de kom
De rijsnelheden op wegen binnen de kom dienen te worden ingeperkt. Dit kan door directe maatregelen, zoals snelheidsremmers op kruispunten en wegvakken of door een aanpassing van het snelheidsregiem (op wegen die in de toekomst functioneren als ETW30 of GOW30). Ook indirecte maatregelen ondersteunen dit beoogde effect. Het gaat in dat geval om een herprofilering van de openbare ruimte (bij onderhoud) conform de vigerende richtlijnen, het aanbrengen van opsluitbanden en het toepassen van klinkerverharding waar dat kan.

Geef voetgangers letterlijk de ruimte
Zet in op een goede toegankelijkheid en bereikbaarheid per voet, ook voor ouderen, jongeren en mensen met een beperking. Bij verkeersintensiteiten van meer dan 1.000 motorvoertuigen per etmaal (binnen de bebouwde kom) is een gescheiden voetgangers-voorziening noodzakelijk van voldoende breedte en (bij ruimtegebrek) eventueel overrijdbaar.



Bij het ontwikkelen van woningen is het van belang dat bestaande erftoegangswegen zo min mogelijk worden belast met extra verkeer. Waar mogelijk worden nieuwe, grootschalige woningbouwontwikkelingen, direct aangesloten op gebiedsontsluitingswegen via nieuwe verbindingen en niet via bestaande erftoegangswegen.

Aanpassingen aan infrastructuur voor ruimtelijke ontwikkelingen dienen bovenplans toegerekend te worden aan de initiatiefnemer. Daarbij moet tevens de basis op orde worden gebracht waarbij de weginrichting van aanrijroutes naar 'oude' ontwikkellocaties aangepast worden aan de hedendaagse voorkeurskenmerken voor de weginrichting. Het consequent vervolmaken van de binnen de bebouwde-kom uitstraling hoort daar ook bij.

Het is van belang dat nieuwe woongebieden via comfortabele en veilige langzaamverkeer-routes worden verbonden. In dat kader is het ook mogelijk om alternatieve routes voor fietsers te faciliteren separaat van omvangrijke stromen gemotoriseerd verkeer. Dit geldt bijvoorbeeld voor de Boomgaardweg in Nieuwe Niedorp.

Niet alle knelpunten/aandachtspunten zijn met infrastructuur op te lossen. Rijgedrag is ook iets wat met gerichte campagnes (bijvoorbeeld in de schoolomgeving) kan worden beïnvloed.



Figuur 4.2: Voorbeeld gedragsaanpak bij basisscholen

Bijlage 1

Kaartbeelden huidig verkeersbeeld


900
400
800
1.200
9.300
2.400
2.200
2.700
2.000
1.600
700
500
200
100
2.400
9.200
Normerven
Hippolytushoef
Rijksstraatweg
N99
Elft
Belt
Beltstraat
Gemeenelandsweg
Stroeerkoogweg
Noorderlaan
Marsdijk
Marsweg
Normerdijk
Normerweg
Koningsweg
Laan in 't Oosten
Nesseweg
Hoopenweg
Hippolytushoekruisweg
Parallelweg
Elftstraat
Beatrixstraat
Parklaan
Nieuwstraat
Heldersestraat
Slingerweg
Mering
Zwarte Leister
Dubbele Skeer
Hoge Elft
Pluat Pieper
Tjatting
Akkermantje
De Weel
Zandouren
Kremerweg
Hortensiaslaan
Trostraat
Rozenstraat
Seringenstraat
Meekerhuisweg
Bijlstraat
Kliefstraat
Molenveld
Beltertaan
Rozenlaantje
De Wieken
Molenakker
Oosterkiel
Westerkiel
Waddenzee

Bijlage 2

Verkeersgeneratie

Hippolytushoef

- Woningbouw Normerlaan (50 woningen): 367 ritten
- Woningbouw Belterlaan (100 woningen): 733 ritten
- Woningbouw Rozenlaantje (50 woningen): 367 ritten
- Woningbouw Tjatting (24 woningen): 99 ritten
- Woningbouw Bloemenbuurt (verdichten met 60 woningen): 440 ritten
- Woningbouw Seringenlaan (verdichten met 22 woningen): 88 ritten
- Totaal 306 woningen: 2.094 ritten ≈ 6,84 ritten per woning


Tjatting
24 woningen
Bloemenbuurt
60 woningen
Normerlaan
50 woningen
Seringenlaan
22 woningen
Sportpark Belterlaan
Belterlaan
100 woningen
Rozenlaantje
50 woningen
Normerven
Rijksstraatweg
N99
Belt
Elft

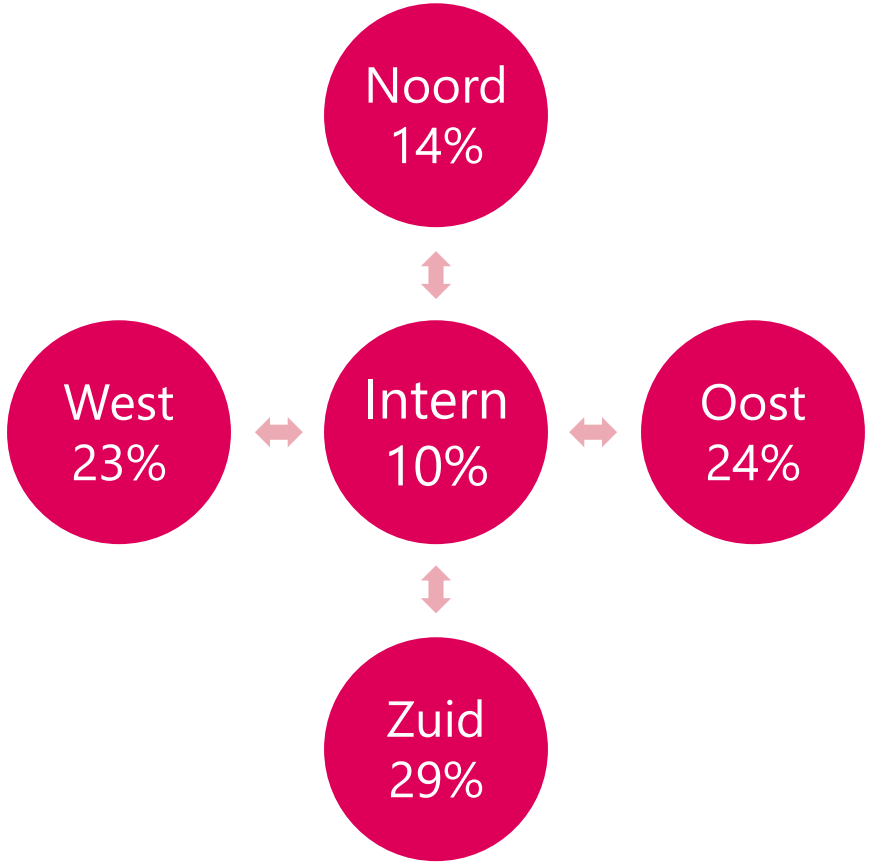


Aantal ritten op een gemiddelde werkdag per ontwikkelgebied

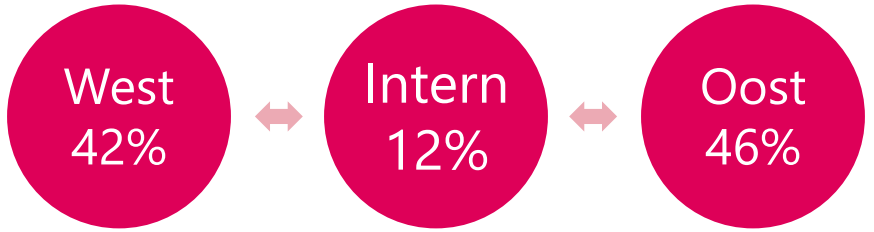
Bijlage 3

Oriëntatie verkeer

Stap 3: Oriëntatie verkeer navigatiedata 2025



Oriëntatie personenauto's Nieuwe Niedorp - Winkel
o.b.v. ruim 490.000 autoritten



Oriëntatie personenauto's Hippolytushoef
o.b.v. ruim 250.000 autoritten

Stap 3: Verdelen verkeer op basis van navigatiedata

Nr	Straat	Huidig	Autonoom	Scenario
11	Elft, Hippolytushoef	2.400	2.800	**3.700**
12	Koningstraat, Hippolytushoef	2.700	3.100	**4.000**
13	Belt, Hippolytushoef	2.400	2.800	**3.400**
14	Koningsweg, Hippolytushoef	3.000	3.500	**4.000**
15	De Weel, Hippolytushoef	2.000	2.300	**2.600**
16	Mering, Hippolytushoef	600	700	**900**
17	Belterlaan, Hippolytushoef	200	200	**1.100**

Bijlage 4

Verkeerskundig functioneren

Gemeten snelheid Hippoytushoef

Nr	Straat	Wettelijk	Telpunt V85	Navigatiedata V85 Personenauto's
11	Elft, Hippolytushoef	30	**27**	30 | 38 | 40
12	Koningstraat, Hippolytushoef	30	**33**	36
13	Belt, Hippolytushoef	30	-	**36**
14	Koningsweg, Hippolytushoef	30	-	**48**
15	De Weel, Hippolytushoef	30	-	**43**
16	Mering, Hippolytushoef	30	-	**34**
17	Belterlaan, Hippolytushoef	30	-	**33**



Te beschouwen wegen Hippolytushoef [11 t/m 17]

Samenvatting beoordeling Hippolytushoef

Nr	Straat	Functie versus Gebruik	Functie versus Vormgeving	Vormgeving versus Gebruik	Mogelijke maatregelen c.q. Oplossingsrichting
11	Elft, Hippolytushoef	Redelijk	Redelijk	Voldoet niet	Parkeerverbod en snelheidsremmers
12	Koningstraat, Hippolytushoef	Redelijk	Redelijk	Voldoet niet	Herprofilering
13	Belt, Hippolytushoef	Redelijk	Redelijk	Voldoet niet	Snelheidsremmers + herprofilering
14	Koningsweg, Hippolytushoef	Voldoet	Redelijk	Voldoet niet	Bredere fietsstroken + opsluitbanden
15	De Weel, Hippolytushoef	Redelijk	Redelijk	Voldoet niet	Snelheidsremmers + herprofilering
16	Mering, Hippolytushoef	Redelijk	Redelijk	Matig	Parkeervakken
17	Belterlaan, Hippolytushoef	Voldoet	Redelijk	Redelijk	Snelheidsremmers



FUNCTIE-GEBRUIK	HUIDIG
Relatie functie en gebruik	REDELIJK

FUNCTIE-VORMGEVING	HUIDIG
Lengtemarkering	VOLDOET
Rijrichtingscheiding	VOLDOET
Rijbaanbreedte (functie)	VOLDOET
Verharding	VOLDOET
Voetgangersvoorziening	VOLDOET
Fietsvoorziening	VOLDOET
Parkeervoorziening (functie)	REDELIJK
Halteervoorz. bus (functie)	NVT
Snelheidsremmers	MATIG

VORMGEVING-GEBRUIK	HUIDIG
Bermschade	NVT
Rijbaanbreedte (intensiteit)	VOLDOET NIET
Breedte voetgangersvoorziening	REDELIJK
Breedte fietsvoorziening	NVT
Parkeervoorziening (intensiteit)	VOLDOET
Halteervoorz. bus (intensiteit)	NVT
Oversteekbaarheid voetgangers	VOLDOET
Oversteekbaarheid fietsers	VOLDOET
Relatie snelheid-fietsvoorziening	VOLDOET
Relatie gebruik-fietsvoorziening	VOLDOET
Relatie parkeren-fiets	NVT
Sociale interactie	REDELIJK

FUNCTIE-GEBRUIK	TOEKOMST
Relatie functie en gebruik	REDELIJK

FUNCTIE-VORMGEVING	TOEKOMST
Lengtemarkering	VOLDOET
Rijrichtingscheiding	VOLDOET
Rijbaanbreedte (functie)	VOLDOET
Verharding	VOLDOET
Voetgangersvoorziening	VOLDOET
Fietsvoorziening	VOLDOET
Parkeervoorziening (functie)	REDELIJK
Halteervoorz. bus (functie)	NVT
Snelheidsremmers	MATIG

VORMGEVING-GEBRUIK	TOEKOMST
Bermschade	NVT
Rijbaanbreedte (intensiteit)	VOLDOET NIET
Breedte voetgangersvoorziening	REDELIJK
Breedte fietsvoorziening	NVT
Parkeervoorziening (intensiteit)	VOLDOET
Halteervoorz. bus (intensiteit)	NVT
Oversteekbaarheid voetgangers	VOLDOET
Oversteekbaarheid fietsers	VOLDOET
Relatie snelheid-fietsvoorziening	VOLDOET
Relatie gebruik-fietsvoorziening	REDELIJK
Relatie parkeren-fiets	NVT
Sociale interactie	REDELIJK



FUNCTIE-GEBRUIK	HUIDIG
Relatie functie en gebruik	REDELIJK

FUNCTIE-VORMGEVING	HUIDIG
Lengtemarkering	VOLDOET
Rijrichtingscheiding	VOLDOET
Rijbaanbreedte (functie)	VOLDOET
Verharding	VOLDOET
Voetgangersvoorziening	VOLDOET
Fietsvoorziening	VOLDOET
Parkeervoorziening (functie)	VOLDOET
Halteervoorz. bus (functie)	NVT
Snelheidsremmers	MATIG

VORMGEVING-GEBRUIK	HUIDIG
Bermschade	NVT
Rijbaanbreedte (intensiteit)	VOLDOET
Breedte voetgangersvoorziening	VOLDOET NIET
Breedte fietsvoorziening	NVT
Parkeervoorziening (intensiteit)	VOLDOET
Halteervoorz. bus (intensiteit)	NVT
Oversteekbaarheid voetgangers	VOLDOET
Oversteekbaarheid fietsers	VOLDOET
Relatie snelheid-fietsvoorziening	REDELIJK
Relatie gebruik-fietsvoorziening	VOLDOET
Relatie parkeren-fiets	REDELIJK
Sociale interactie	REDELIJK

FUNCTIE-GEBRUIK	TOEKOMST
Relatie functie en gebruik	REDELIJK

FUNCTIE-VORMGEVING	TOEKOMST
Lengtemarkering	VOLDOET
Rijrichtingscheiding	VOLDOET
Rijbaanbreedte (functie)	VOLDOET
Verharding	VOLDOET
Voetgangersvoorziening	VOLDOET
Fietsvoorziening	VOLDOET
Parkeervoorziening (functie)	VOLDOET
Halteervoorz. bus (functie)	NVT
Snelheidsremmers	MATIG

VORMGEVING-GEBRUIK	TOEKOMST
Bermschade	NVT
Rijbaanbreedte (intensiteit)	MATIG
Breedte voetgangersvoorziening	VOLDOET NIET
Breedte fietsvoorziening	NVT
Parkeervoorziening (intensiteit)	VOLDOET
Halteervoorz. bus (intensiteit)	NVT
Oversteekbaarheid voetgangers	VOLDOET
Oversteekbaarheid fietsers	VOLDOET
Relatie snelheid-fietsvoorziening	REDELIJK
Relatie gebruik-fietsvoorziening	REDELIJK
Relatie parkeren-fiets	REDELIJK
Sociale interactie	MATIG



FUNCTIE-GEBRUIK	HUIDIG
Relatie functie en gebruik	REDELIJK

FUNCTIE-VORMGEVING	HUIDIG
Lengtemarkering	VOLDOET
Rijrichtingscheiding	VOLDOET
Rijbaanbreedte (functie)	VOLDOET
Verharding	VOLDOET
Voetgangersvoorziening	VOLDOET
Fietsvoorziening	VOLDOET
Parkeervoorziening (functie)	NVT
Halteervoorz. bus (functie)	NVT
Snelheidsremmers	MATIG

VORMGEVING-GEBRUIK	HUIDIG
Bermschade	NVT
Rijbaanbreedte (intensiteit)	VOLDOET
Breedte voetgangersvoorziening	VOLDOET NIET
Breedte fietsvoorziening	NVT
Parkeervoorziening (intensiteit)	VOLDOET
Halteervoorz. bus (intensiteit)	NVT
Oversteekbaarheid voetgangers	VOLDOET
Oversteekbaarheid fietsers	VOLDOET
Relatie snelheid-fietsvoorziening	MATIG
Relatie gebruik-fietsvoorziening	VOLDOET
Relatie parkeren-fiets	NVT
Sociale interactie	REDELIJK

FUNCTIE-GEBRUIK	TOEKOMST
Relatie functie en gebruik	REDELIJK

FUNCTIE-VORMGEVING	TOEKOMST
Lengtemarkering	VOLDOET
Rijrichtingscheiding	VOLDOET
Rijbaanbreedte (functie)	VOLDOET
Verharding	VOLDOET
Voetgangersvoorziening	VOLDOET
Fietsvoorziening	VOLDOET
Parkeervoorziening (functie)	NVT
Halteervoorz. bus (functie)	NVT
Snelheidsremmers	MATIG

VORMGEVING-GEBRUIK	TOEKOMST
Bermschade	NVT
Rijbaanbreedte (intensiteit)	MATIG
Breedte voetgangersvoorziening	VOLDOET NIET
Breedte fietsvoorziening	NVT
Parkeervoorziening (intensiteit)	VOLDOET
Halteervoorz. bus (intensiteit)	NVT
Oversteekbaarheid voetgangers	VOLDOET
Oversteekbaarheid fietsers	VOLDOET
Relatie snelheid-fietsvoorziening	MATIG
Relatie gebruik-fietsvoorziening	REDELIJK
Relatie parkeren-fiets	NVT
Sociale interactie	REDELIJK

13. Belt, Hippolytushoef | ETW30 | van 2.400 naar 3.400 mvt/etmaal



FUNCTIE-GEBRUIK	HUIDIG
Relatie functie en gebruik	VOLDOET

FUNCTIE-VORMGEVING	HUIDIG
Lengtemarkering	VOLDOET
Rijrichtingscheiding	VOLDOET
Rijbaanbreedte (functie)	VOLDOET
Verharding	MATIG
Voetgangersvoorziening	VOLDOET
Fietsvoorziening	VOLDOET
Parkeervoorziening (functie)	NVT
Halteervoorz. bus (functie)	NVT
Snelheidsremmers	MATIG

VORMGEVING-GEBRUIK	HUIDIG
Bermschade	NVT
Rijbaanbreedte (intensiteit)	VOLDOET
Breedte voetgangersvoorziening	VOLDOET NIET
Breedte fietsvoorziening	VOLDOET NIET
Parkeervoorziening (intensiteit)	VOLDOET
Halteervoorz. bus (intensiteit)	NVT
Oversteekbaarheid voetgangers	VOLDOET
Oversteekbaarheid fietsers	VOLDOET
Relatie snelheid-fietsvoorziening	VOLDOET NIET
Relatie gebruik-fietsvoorziening	VOLDOET
Relatie parkeren-fiets	NVT
Sociale interactie	REDELIJK

FUNCTIE-GEBRUIK	TOEKOMST
Relatie functie en gebruik	VOLDOET

FUNCTIE-VORMGEVING	HUIDIG
Lengtemarkering	VOLDOET
Rijrichtingscheiding	VOLDOET
Rijbaanbreedte (functie)	VOLDOET
Verharding	MATIG
Voetgangersvoorziening	VOLDOET
Fietsvoorziening	VOLDOET
Parkeervoorziening (functie)	NVT
Halteervoorz. bus (functie)	NVT
Snelheidsremmers	MATIG

VORMGEVING-GEBRUIK	TOEKOMST
Bermschade	NVT
Rijbaanbreedte (intensiteit)	VOLDOET
Breedte voetgangersvoorziening	VOLDOET NIET
Breedte fietsvoorziening	VOLDOET NIET
Parkeervoorziening (intensiteit)	VOLDOET
Halteervoorz. bus (intensiteit)	NVT
Oversteekbaarheid voetgangers	VOLDOET
Oversteekbaarheid fietsers	VOLDOET
Relatie snelheid-fietsvoorziening	VOLDOET NIET
Relatie gebruik-fietsvoorziening	REDELIJK
Relatie parkeren-fiets	NVT
Sociale interactie	MATIG



FUNCTIE-GEBRUIK	HUIDIG
Relatie functie en gebruik	REDELIJK

FUNCTIE-VORMGEVING	HUIDIG
Lengtemarkering	VOLDOET
Rijrichtingscheiding	VOLDOET
Rijbaanbreedte (functie)	MATIG
Verharding	VOLDOET
Voetgangersvoorziening	VOLDOET
Fietsvoorziening	VOLDOET
Parkeervoorziening (functie)	REDELIJK
Halteervoorz. bus (functie)	NVT
Snelheidsremmers	MATIG

VORMGEVING-GEBRUIK	HUIDIG
Bermschade	NVT
Rijbaanbreedte (intensiteit)	VOLDOET NIET
Breedte voetgangersvoorziening	REDELIJK
Breedte fietsvoorziening	NVT
Parkeervoorziening (intensiteit)	VOLDOET
Halteervoorz. bus (intensiteit)	NVT
Oversteekbaarheid voetgangers	VOLDOET
Oversteekbaarheid fietsers	VOLDOET
Relatie snelheid-fietsvoorziening	VOLDOET NIET
Relatie gebruik-fietsvoorziening	VOLDOET
Relatie parkeren-fiets	NVT
Sociale interactie	REDELIJK

FUNCTIE-GEBRUIK	TOEKOMST
Relatie functie en gebruik	REDELIJK

FUNCTIE-VORMGEVING	TOEKOMST
Lengtemarkering	VOLDOET
Rijrichtingscheiding	VOLDOET
Rijbaanbreedte (functie)	MATIG
Verharding	VOLDOET
Voetgangersvoorziening	VOLDOET
Fietsvoorziening	VOLDOET
Parkeervoorziening (functie)	REDELIJK
Halteervoorz. bus (functie)	NVT
Snelheidsremmers	MATIG

VORMGEVING-GEBRUIK	TOEKOMST
Bermschade	NVT
Rijbaanbreedte (intensiteit)	VOLDOET NIET
Breedte voetgangersvoorziening	REDELIJK
Breedte fietsvoorziening	NVT
Parkeervoorziening (intensiteit)	VOLDOET
Halteervoorz. bus (intensiteit)	NVT
Oversteekbaarheid voetgangers	VOLDOET
Oversteekbaarheid fietsers	VOLDOET
Relatie snelheid-fietsvoorziening	VOLDOET NIET
Relatie gebruik-fietsvoorziening	VOLDOET
Relatie parkeren-fiets	NVT
Sociale interactie	REDELIJK



FUNCTIE-GEBRUIK	HUIDIG
Relatie functie en gebruik	VOLDOET

FUNCTIE-VORMGEVING	HUIDIG
Lengtemarkering	VOLDOET
Rijrichtingscheiding	VOLDOET
Rijbaanbreedte (functie)	VOLDOET
Verharding	VOLDOET
Voetgangersvoorziening	VOLDOET
Fietsvoorziening	VOLDOET
Parkeervoorziening (functie)	REDELIJK
Halteervoorz. bus (functie)	NVT
Snelheidsremmers	MATIG

VORMGEVING-GEBRUIK	HUIDIG
Bermschade	NVT
Rijbaanbreedte (intensiteit)	VOLDOET NIET
Breedte voetgangersvoorziening	VOLDOET
Breedte fietsvoorziening	NVT
Parkeervoorziening (intensiteit)	VOLDOET
Halteervoorz. bus (intensiteit)	NVT
Oversteekbaarheid voetgangers	VOLDOET
Oversteekbaarheid fietsers	VOLDOET
Relatie snelheid-fietsvoorziening	REDELIJK
Relatie gebruik-fietsvoorziening	VOLDOET
Relatie parkeren-fiets	NVT
Sociale interactie	VOLDOET

FUNCTIE-GEBRUIK	TOEKOMST
Relatie functie en gebruik	VOLDOET

FUNCTIE-VORMGEVING	TOEKOMST
Lengtemarkering	VOLDOET
Rijrichtingscheiding	VOLDOET
Rijbaanbreedte (functie)	VOLDOET
Verharding	VOLDOET
Voetgangersvoorziening	VOLDOET
Fietsvoorziening	VOLDOET
Parkeervoorziening (functie)	REDELIJK
Halteervoorz. bus (functie)	NVT
Snelheidsremmers	MATIG

VORMGEVING-GEBRUIK	TOEKOMST
Bermschade	NVT
Rijbaanbreedte (intensiteit)	VOLDOET NIET
Breedte voetgangersvoorziening	VOLDOET
Breedte fietsvoorziening	NVT
Parkeervoorziening (intensiteit)	VOLDOET
Halteervoorz. bus (intensiteit)	NVT
Oversteekbaarheid voetgangers	VOLDOET
Oversteekbaarheid fietsers	VOLDOET
Relatie snelheid-fietsvoorziening	REDELIJK
Relatie gebruik-fietsvoorziening	VOLDOET
Relatie parkeren-fiets	NVT
Sociale interactie	VOLDOET



FUNCTIE-GEBRUIK	HUIDIG
Relatie functie en gebruik	VOLDOET

FUNCTIE-VORMGEVING	HUIDIG
Lengtemarkering	VOLDOET
Rijrichtingscheiding	VOLDOET
Rijbaanbreedte (functie)	VOLDOET
Verharding	VOLDOET
Voetgangersvoorziening	VOLDOET
Fietsvoorziening	VOLDOET
Parkeervoorziening (functie)	VOLDOET
Halteervoorz. bus (functie)	NVT
Snelheidsremmers	MATIG

VORMGEVING-GEBRUIK	HUIDIG
Bermschade	NVT
Rijbaanbreedte (intensiteit)	VOLDOET
Breedte voetgangersvoorziening	VOLDOET
Breedte fietsvoorziening	NVT
Parkeervoorziening (intensiteit)	VOLDOET
Halteervoorz. bus (intensiteit)	NVT
Oversteekbaarheid voetgangers	VOLDOET
Oversteekbaarheid fietsers	VOLDOET
Relatie snelheid-fietsvoorziening	REDELIJK
Relatie gebruik-fietsvoorziening	VOLDOET
Relatie parkeren-fiets	MATIG
Sociale interactie	VOLDOET

FUNCTIE-GEBRUIK	TOEKOMST
Relatie functie en gebruik	VOLDOET

FUNCTIE-VORMGEVING	TOEKOMST
Lengtemarkering	VOLDOET
Rijrichtingscheiding	VOLDOET
Rijbaanbreedte (functie)	VOLDOET
Verharding	VOLDOET
Voetgangersvoorziening	VOLDOET
Fietsvoorziening	VOLDOET
Parkeervoorziening (functie)	VOLDOET
Halteervoorz. bus (functie)	NVT
Snelheidsremmers	MATIG

VORMGEVING-GEBRUIK	TOEKOMST
Bermschade	NVT
Rijbaanbreedte (intensiteit)	VOLDOET
Breedte voetgangersvoorziening	VOLDOET
Breedte fietsvoorziening	NVT
Parkeervoorziening (intensiteit)	VOLDOET
Halteervoorz. bus (intensiteit)	NVT
Oversteekbaarheid voetgangers	VOLDOET
Oversteekbaarheid fietsers	VOLDOET
Relatie snelheid-fietsvoorziening	REDELIJK
Relatie gebruik-fietsvoorziening	VOLDOET
Relatie parkeren-fiets	MATIG
Sociale interactie	VOLDOET