

# ADVIESMEMO

**GRENS  
PAAL12**

grensverleggende infraplanners

Aan: Gemeente Landgraaf, t.a.v. de heer [REDACTED]  
Project: Verkeersonderzoek opheffen bussluis Wendelstraat  
Datum: 29 september 2023  
Uw kenmerk: -  
Ons kenmerk: 23-0304-01  
Onderwerp: Adviesmemo bussluis Wendelstraat Landgraaf  
Contactpersoon: Ing. [REDACTED] | [REDACTED] | [REDACTED]@gp12.nl  
Vrijgegeven door: Ing. [REDACTED] | [REDACTED] | [REDACTED]@gp12.nl  
Bijlagen: -2- / 0-meting en effectmeting

Reinaldstraat 2  
6301 EC Valkenburg

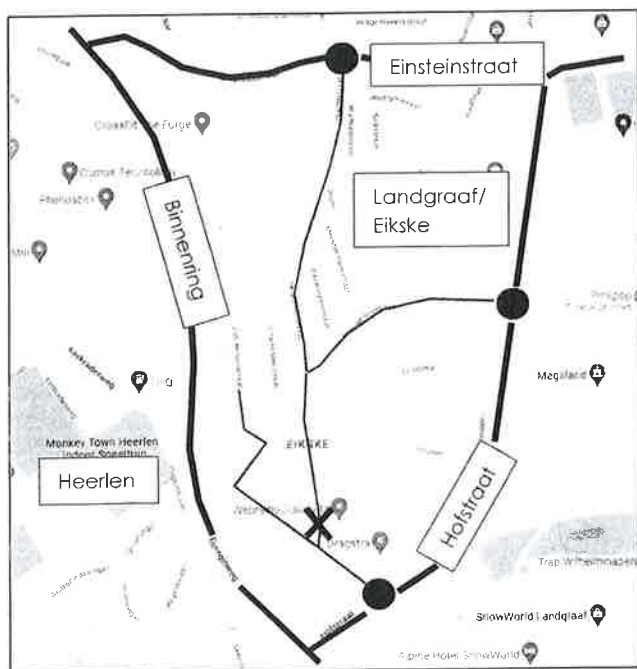
www.grenspaal12.eu

## Inleiding

In de Landgraafse wijk het Eikske is ter hoogte van de Wendelstraat – Kerkraderweg een wegafsluiting aanwezig in de vorm van een bussluis. Deze wegafsluiting waar voorheen alleen busverkeer over mogelijk was, is aangelegd in de tijd dat er nog lijnbussen over de Wendelstraat reden en er een rechtstreekse verbinding met Heerlen was via de Kerkraderweg. Deze rechtstreekse verbinding is nu niet meer aanwezig omdat in de periode 2005-2008 de Euregioweg - Binnenring aangelegd is. De Kerkraderweg heeft daarmee, als voormalige ontsluitingsweg tussen Kerkrade en Heerlen, zijn doorgaande verkeersfunctie verloren. Het Eikske wordt nu ontsloten via de zogenaamde gebiedsontsluitingswegen Einsteinstraat aan de noordkant en de Hofstraat (beide rood) aan de oostkant van de wijk gelegen. Via de volgende kruispunten kan men de wijk bereiken:

- 1) Rotonde Hoofdstraat / Einsteinstraat
- 2) Voorrangskruispunt Honigmannstraat/Hofstraat
- 3) Voorrangskruispunt (met 2 linksaf verboden) Heistraat/Kerkraderweg/Hofstraat

hetgeen op onderstaande kaart is gevisualiseerd:



Figuur 2 (links): Huidige ontsluitingsstructuur inclusief locatie bussluis (rood kruis)

Figuur 1 (boven): Foto bussluis/wegafsluiting Wendelstraat

## Aanleiding en doel van het onderzoek

Door de jaren heen zijn er diverse meldingen gedaan van inwoners van het Eikske bij de gemeente Landgraaf over het openzetten dan wel dicht laten van de bussluis. Met name niet direct aanwonenden van de Wendelstraat vragen voor een openstelling van de bussluis om daarmee de omrijafstanden te verminderen. Daar zouden met name bewoners van de Mijnbuurt, die ten zuiden van de Honigmannstraat wonen, van profiteren. Direct aanwonenden rond de bussluis ervaren nu een autoluwe omgeving omdat er geen (doorgaand) verkeer aanwezig. Alleen ten tijde van grote evenementen zoals Pinkpop of wegwerkzaamheden in de wijk, wordt de bussluis tijdelijk geopend.

De gemeente wenst nu een onafhankelijk onderzoek dat inzicht biedt in de mogelijkheden en effecten van een permanente openstelling van de bussluis en advies over de maatregelen die mogelijk aanvullend dienen te worden getroffen. Belangrijke randvoorwaarde voor de gemeente is dat daarbij ook rekening wordt gehouden met de reacties van de bewoners. Op basis van dit adviesrapport wat nu voorligt, zal de gemeente een besluit gaan nemen omtrent de definitieve eindsituatie.

## Onderzoeksofzet

Als eerste is in overleg met de gemeente bepaald waar de verkeersmetingen plaats dienen te vinden. De meetpunten zijn op de volgende locaties bepaald:



- 1) Hoofdstraat
- 2) Honigmannstraat
- 3) Wendelstraat thv. nr 66
- 4) Heistraat

Figuur 3: Locaties van verkeersmetingen

De locaties 1, 2 en 4 zijn gekozen omdat dit de in- en uitvalswegen van de wijk het Eikske betreffen. Alleen via één van deze drie locaties kan gemotoriseerd verkeer de wijk in of uitkomen. Locatie 3 is gelegen in De Wendelstraat iets ten noorden van de bussluis, om het effect in de straat zelf te kunnen meten.

De verkeersmetingen zijn uitgevoerd met vier wegkantradars die op de vier genoemde locaties twee weken, 24 uur per dag, het verkeer hebben gemeten. Hierdoor is inzicht verkregen in de hoeveelheid verkeer die per dag langs een meetpunt rijdt. Dit veldonderzoek is uitgevoerd in twee stappen:

### Stap 1: De 0-meting

De eerste stap in het onderzoek betreft de uitvoering van een zogenaamde 0-meting. Deze meting is afgestemd op wegwerkzaamheden in de buurt. De gemeente werkt momenteel in het Eikske aan diverse straten en op 3 april 2023 zijn de werkzaamheden aan de Koempel gestart. In verband met deze werkzaamheden is de bussluis tijdelijk opengesteld. Daarom is besloten om de 0-meting voorafgaand aan deze werkzaamheden uit te voeren, zodat er een goede objectieve meting van de bestaande situatie uitgevoerd kon worden, waarbij de bussluis nog dicht was. De metingen hebben plaatsgevonden van vrijdag 17 maart 2023 tot en met donderdag 30 maart 2023.

### Stap 2: De effect-meting

Op 3 april zijn de werkzaamheden aan de Koempel gestart en was deze weg afgesloten voor verkeer. In het kader van de algehele bereikbaarheid van het Eikske heeft de gemeente Landgraaf vanaf dat moment de bussluis geopend. Er is voor gekozen om eerst een gewenningsperiode te hanteren, waardoor de effectmeting 2,5 maand later dan de openstelling uitgevoerd is. De metingen zijn verricht van vrijdag 23 juni 2023 tot en met donderdag 6 juli 2023. Deze periode betrof een week na Pinkpop, waardoor er weer sprake was van een normale verkeerssituatie.

Na de verkeersmeting heeft er binnen dit onderzoek een analyse plaatsgevonden van de bestaande verkeerssituatie. Daarbij is de huidige weginrichting beoordeeld van de wegen rondom de bussluis. Vervolgens zijn de resultaten van de verkeersmetingen uitgewerkt en zijn deze getoetst aan de huidige wegencategorisering. Ook zijn de opmerkingen van de omwonenden geïnventariseerd en meegenomen in dit advies. Tot slot worden er conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan voor de eindsituatie.

## **Beleid**

Alle wegen in het gebied van de wijk het Eikske waaronder ook de blauw gearceerde wegen zoals op pagina 1 weergegeven, zijn in het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) 2017, aangeduid als erftoegangsweg 30 km/u. Deze wegen kenmerken zich door:

- × Gelijkwaardig ingerichte kruispunten
- × Relatief smalle rijbanen en zonder fietsvoorzieningen
- × Aanwezigheid van drempels/kruispuntplateau's
- × Parkeren op of naast de rijbaan
- × Per weg bij voorkeur een streefwaarde van 3.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) maar maximaal 6.000 mvt/etm.

Het GVVP 2017 gemeente Landgraaf conformeert zich met bovengenoemde maximale verkeersintensiteiten en inrichtingskenmerken aan de landelijke richtlijnen vanuit het CROW. Erftoegangswegen 30 km/u verwerken minder verkeer dan doorgaande hoofdwegen. Ter vergelijking, doorgaande hoofdwegen de zogenaamde gebiedsontsluitingswegen 50 km/u zoals de Hofstraat en Einsteinstraat, kunnen meer dan 6.000 mvt/etm verwerken.

## Analyse huidige situatie

Momenteel zijn de Kerkraderweg/Heistraat ten noorden van de Hofstraat nog ingericht naar de wegkenmerken van een 50 km/h weg. Dit stamt nog uit de tijd van de situatie voor de realisatie van de Binnenring waarbij de weg vroeger een ontsluitende functie kende. In het GVVP is als maatregel opgenomen om ook deze weg in te richten als 30 km/h weg, omdat deze thans niet over de juiste inrichtingskenmerken beschikt.

Indien er een afwaardering gaat plaatsvinden van de Kerkraderweg tot 30 km/h dan dienen de fietsvoorzieningen weggehaald te worden, de weg versmald te worden en de aansluitende zijwegen dienen niet meer met voorrang geregeld te worden. Aanvullende maatregel als drempels/plateau's zijn tevens gewenst.

De Wendelstraat waar de voormalige bussluis aanwezig is en aansluit op de Kerkraderweg, is aangewezen als erftoegangsweg 30 km/h. Dergelijke wegen kenmerken zich door de relatief smallere wegbreedtes en waarbij aanvullende verkeerskundige maatregelen als drempels en gelijkwaardige kruispunten worden toegepast om de snelheid van het verkeer te minderen. Nu is de Wendelstraat niet op die inrichtingskenmerken ingericht. De weg is namelijk relatief breed (>5m) en er zijn geen fysieke maatregelen aanwezig, om de snelheid van het verkeer daadwerkelijk terug te brengen tot 30 km/h. De kruising met de Kerkraderweg valt op door een wegversmalling met fietspaden aan weerszijden en een veelheid aan (demontabele) afzetpaaltjes die de doorgang voor gemotoriseerd verkeer blokkeren.

Een openstelling van de bussluis zal leiden tot een verbetering in de bereikbaarheid voor een deel van de wijk. Figuur 3 toont de route die bewoners van de Mijnbuurt af moeten leggen wanneer ze komen uit zuidelijke richting. Figuur 4 toont dit voor bewoners van de Wendelstraat. In beide gevallen zou een opening van de bussluis een reistijdverkorting van maximaal 2 minuten opleveren. Uit deze afbeeldingen blijkt tevens dat bij een openstelling van de bussluis omliggende wegen zoals Koempel minder belast gaan worden met verkeer wat daar eigenlijk niet hoeft te zijn.



Figuur 4: Route naar de Mijnbuurt

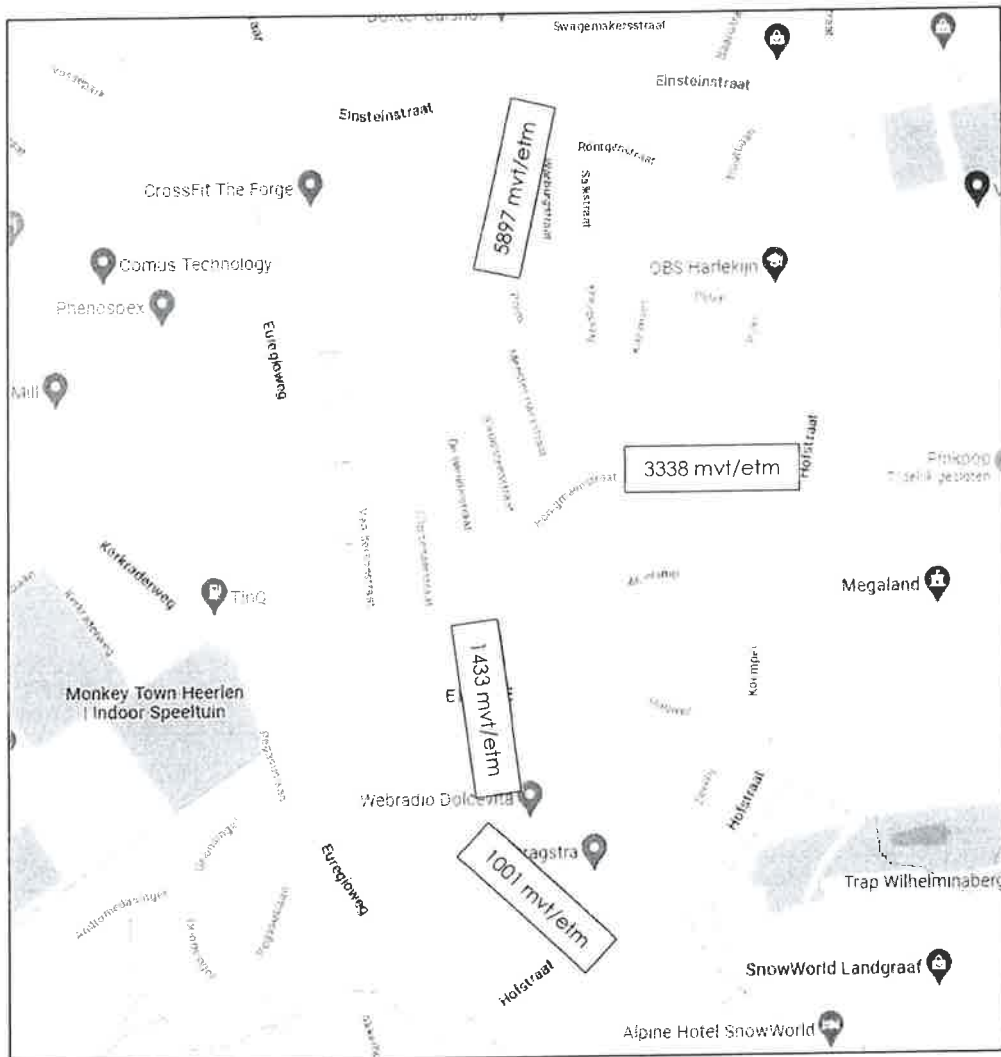


Figuur 5: Route naar de Wendelstraat

## Resultaten verkeersmetingen

### De 0-meting

In bijlage 1 zijn de dagtotalen over een periode van twee weken weergegeven. Hieruit is de gemiddelde werkdag (rood) berekend: de waarde die gehanteerd wordt bij de toetsing aan de etmaalstreefwaardes op een wegvak. Op onderstaande kaart worden deze waarden weergegeven:



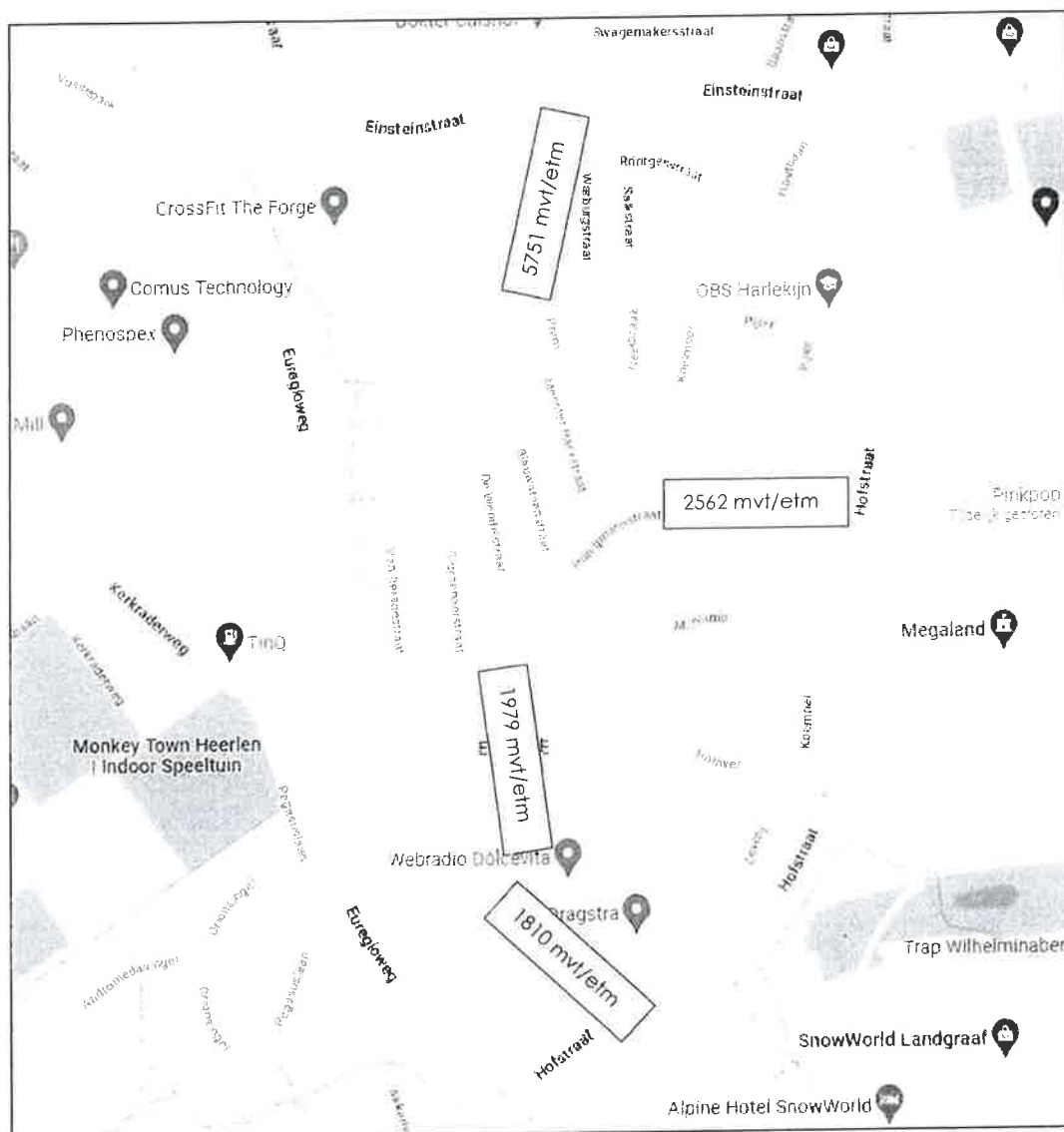
Figuur 3: Resultaten 0-meting

Op alle meetpunten blijven de etmaalwaardes onder het maximum van 6.000 mvt/etm. Alleen op De Wendelstraat en de Heistraat liggen de gemeten waarden onder de streefwaarde van 3.000 mvt/etm.

Hieruit kunnen we concluderen dat met name de Hoofdstraat als meest gebruikte aansluiting binnen de wijk fungeert. Dit lijkt ook logisch gezien de ligging van deze straat richting het centrum van Schaesberg ten noorden van de wijk Eikske. Ter hoogte van de Honigmannstraat rijden er gemiddeld slechts 338 voertuigen meer dan de streefwaarde de wijk in of uit. Dit lijkt dan ook nog "binnen de perken" te blijven. De gemeten waardes op de Heistraat en De Wendelstraat voldoen prima aan de uitgangspunten voor een erftoegangsweg 30 km/u.

## De effect-meting

In bijlage 2 zijn wederom de dagtotalen over een periode van twee weken weergegeven, Hieruit is ook de gemiddelde werkdag (rood) berekend. Op onderstaande kaart worden deze waarden weergegeven:



Figuur 4: Resultaten effectenmeting

Als we deze meting vergelijken met de 0-meting zien we een positief effect ontstaan op de Honigmannstraat. Hier zakt de gemiddelde etmaalwaarde onder de streefwaarde van 3.000 voertuigen. Op de Hoofdstraat heeft de verkeersintensiteit een gemiddelde etmaalwaarde van bijna 6.000 motorvoertuigen, maar deze houdt geen verband met de opening van de bussluis, getuige de geringe (verwaarloosbare) daling van -150 voertuigen ten opzichte van de 0-meting.

Op de Wendelstraat en Heistraat is zoals verwacht werd, door het openzetten van de bussluis een toename van het verkeer ontstaan. Op de Wendelstraat is sprake van + ca. 545 voertuigen (ca. 40%)

en op de Heistraat + ca. 810 voertuigen (ca. 81%). De totaalwaardes blijven hiermee nog onder de streefwaarde van 3.000 voertuigen per etmaal.

Als we de totale toe- en afnames beschouwen, heeft de openstelling van de bussluis niet geleid tot een toename van doorgaand verkeer. Er is geen extra verkeer in de wijk geconstateerd, enkel een spreiding van de bestaande verkeersintensiteiten. Op de Honigmannstraat is een daling van circa 800 mvt/etm. waargenomen en deze 800 voertuigen rijden nu via de zuidzijde de wijk in. Circa 300 van deze 800 voertuigen rijden van en naar de Piet Heinstraat, de overige motorvoertuigen rijden in noordelijke richting en verdelen zich daar over de wijk.

### Gemeten rijsnelheden

Om een indruk te krijgen wat de gereden snelheden zijn is tevens per meetpunt de V85 berekend. Om na te gaan of een snelheidslimiet overeenstemt met de weginrichting en de omgeving wordt deze V85-regel gehanteerd. De V85 is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet (en door 15% wel) wordt overschreden. Dit wordt gedaan om "extremen" uit de meting te halen. Er zijn altijd weggebruikers die ondanks de weginrichting te hard (willen) rijden. Deze weggebruikers geven geen reëel beeld van de daadwerkelijke verkeerssituatie. De V85-regel weerspiegelt de snelheid die een ruime meerderheid van automobilisten als redelijk en veilig ervaart. Zodra de V85 de maximumsnelheid benadert (of er iets boven ligt tot maximaal 10 km/h) kan worden aangenomen dat de betreffende weg goed ingericht is en dat geen aanvullende verkeerskundige maatregelen noodzakelijk zijn. Blijkt echter dat de V85 meer dan 10 km/h boven de toegestane maximumsnelheid ligt, dan is de weg vaak niet goed ingericht en wordt aanbevolen de situatie nader te onderzoeken, om het probleem op te lossen. In onderstaande tabel wordt de V85 voor beide richtingen samen per meetpunt weergegeven:

Meetpunt	V85	
	0-meting	effect-meting
Hoofdstraat	37 km/h	28 km/h
Honigmannstraat	40 km/h	40 km/h
De Wendelstraat thv. 66	41 km/h	41 km/h
Heistraat	46 km/h	45 km/h

*Opm.: Op de Hoofdstraat is er een groot verschil in de V85 gemeten tussen de nul-meting en de effectmeting. Waarschijnlijk is er bij de effectmeting meer invloed geweest van terugslag van het verkeer vanaf de rotonde. De teller hing op 25m afstand vanaf de rotonde.*

We constateren hiermee dat de V85 op wegen rondom de bussluis, De Wendelstraat en de Heistraat/Kerkraderweg, hoger liggen dan 10 km/h boven het maximum van 30 km/h.

Vaak wordt vanwege allerlei redenen de maximaal toegestane snelheid overtreden. Een weggebruiker moet aan de weg kunnen aflezen welk verkeersgedrag wordt verlangd. Binnen woonwijken moet de gewenste rijsnelheid 30 km/h dus af te lezen zijn aan het wegbeeld. Vaak worden nog ondersteunde maatregelen zoals drempels toegepast. Naast het feit dat met name automobilisten vaak bewust de maximumsnelheid overtreden, kan het dus ook zo zijn dat een bepaald wegbeeld niet het gewenste rijgedrag afdwingt.

Zoals geconstateerd bij de analyse is De Wendelstraat waar de voormalige bussluis aanwezig is en aansluit op de Kerkraderweg, niet goed ingericht naar de inrichtingskenmerken voor een erftoegangsweg 30 km/h. De weg is namelijk relatief breed (>5m) en er zijn geen fysieke maatregelen aanwezig, om de snelheid van het verkeer daadwerkelijk terug te brengen tot 30 km/h. De oorzaak voor de hoge rijsnelheden kan daarom gelegen zijn in het feit dat de huidige weginrichting de gewenste rijsnelheid van 30 km/h onvoldoende afdwingt.

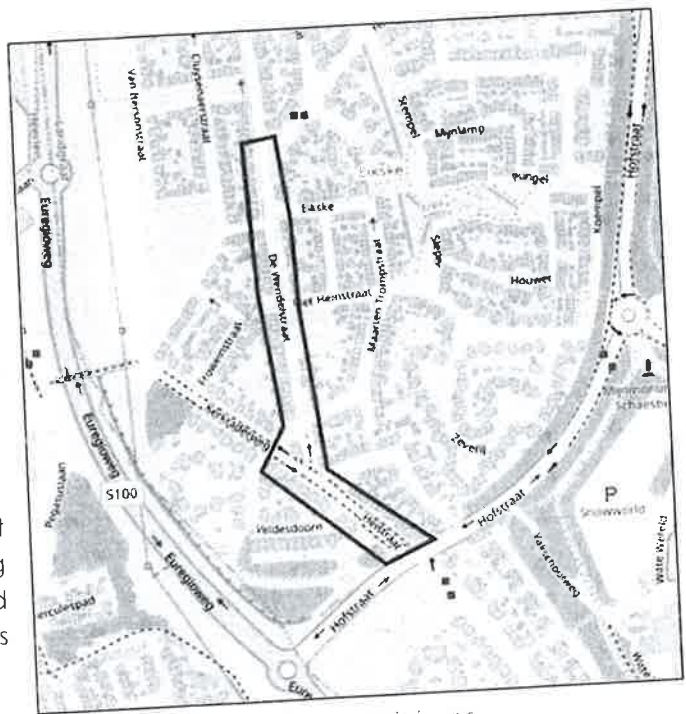
## Draagvlakpeiling

Omtrent de uitvoering van dit onderzoek heeft Grenspaal12 een bewonersbrief verspreid bij de direct aanwonenden, die mogelijk nadelige gevolgen kunnen gaan ondervinden van de openstelling van de bussluis. Op onderstaande kaart is dit gebied afgebakend, waar naar verwachting de meeste tegenstanders van deze maatregel wonen:

Binnen dit gebied zijn 78 brieven bezorgd. Uiteindelijk zijn hierop 20 schriftelijke reacties binnen gekomen:

- \* er zijn 15 tegenstanders;
- \* en er zijn 5 voorstanders, waarvan 4 onder voorwaarden.

In totaal heeft dus ongeveer een kwart van de direct omwonenden gereageerd op de bewonersbrief. Eén van de reacties betrof een handtekeningactie van tegenstanders, waarop de handtekeningen stonden van 39 huishoudens. Een deel (15) van deze tegenstanders hebben, naast het plaatsen van hun handtekening, ook nog schriftelijk gereageerd en hun weerstand tegen het openen van de bussluis beargumenteerd.



Figuur 5: Verspreiding bewonersbrieven

Als we deze 39 handtekeningen meerekenen, dan is van de ingekomen reacties 88% tegen en 12% voor (cq. onder voorwaarden) het openen van de bussluis. De rest van de wijk waar naar verwachting de meeste voorstanders zullen wonen omdat deze groep voordelen heeft bij een openstelling van de bussluis, is niet aangeschreven.

Tegenstanders van het openen van de bussluis maken zich met name zorgen om de verkeersveiligheid. Bewoners ervaren tijdens openstelling van de bussluis dat het verkeer regelmatig met een te hoge snelheid door de straat rijdt. Daarnaast is door de inrichting van de straat op een aantal plaatsen onvoldoende zicht, wat tot gevaarlijke situaties zou kunnen leiden. Ook de aansluiting van De Wendelstraat op de Kerkraderweg wordt regelmatig genoemd als onveilig, met name voor fietsers, wat vaak ook schoolgaande jeugd is.

In meerdere opzichten zou openstelling ook een negatief effect hebben op de leefbaarheid in de straat. Een toename van verkeer en het toestaan van zwaar verkeer zou leiden tot trillings- en geluidsoverlast en de straat bovendien minder geschikt maken voor kinderen om nog langer te spelen, iets wat ze nu veel doen doordat de straat zich daar nu juist goed voor leent. Er zijn ook positieve reacties ontvangen op de opening van de bussluis. Deze reacties komen van omwonenden uit de wijk zelf, die de voordelen van de openstelling van de bussluis inzien. Dit zou met name een verbetering van de bereikbaarheid opleveren en een afname van sluipverkeer. Vier van de vijf positieve reacties, zijn op voorwaarden dat de gemeente de verkeersveiligheid in de straat bevordert en dat vrachtverkeer wordt geweerd.



## Conclusies en aanbevelingen

Grenspaal 12 is gevraagd om een onafhankelijk onderzoek uit te voeren en een advies uit te brengen omtrent een permanente openstelling van de bussluis aan De Wendelstraat. Op basis van dit onderzoek dat nu voorligt, zal de gemeente een besluit gaan nemen omtrent de definitieve eindsituatie.

Het GVVP 2017 gemeente Landgraaf is het vigerend richtinggevend beleid van de gemeente inclusief een uitvoeringsprogramma. Dit GVVP heeft nog een looptijd van ca. 2 jaar waarin nog enkele ambities uitgevoerd zouden kunnen worden.

Wij constateren op basis van voorgaande als volgt:

- ✗ Gelet op het gebruik van de wegen na openstelling van de bussluis zien we een betere verdeling van het verkeer over de wijk ontstaan waardoor vanuit dit oogpunt, de tijdelijke openstelling van de bussluis een positieve bijdrage levert aan de totale bereikbaarheid van de wijk het Eikske. Het betreft hier een verbetering van de bereikbaarheid, waarbij ongeveer 800 motorvoertuigen per etmaal zijn geregistreerd die nu een andere route door de wijk rijden omdat dit sneller dan wel korter is.
- ✗ Gelet op de resultaten uit de verkeersmetingen concluderen we dat de toename van het verkeer wel binnen de landelijke streefwaardes blijft. Op de Wendelstraat en Kerkraderweg/Heistraat gaat op basis van de streefwaarde van 3.000 voertuigen per etmaal niet onevenredig veel verkeer rijden als gevolg van de openstelling van de bussluis.
- ✗ We zien een positief effect op de Honigmannstraat. Hier zakt de etmaalintensiteit onder de streefwaarde van 3.000 voertuigen waardoor deze weg beter aan het gewenst gebruik van een 30 km/h weg voldoet. De verkeersintensiteit was 3.400 mvt/etm., wat wel al ruim onder de maximale waarde van 6.000 mvt/etm. is.
- ✗ Op de Hoofdstraat is er slechts een kleine afname van het verkeer geconstateerd, waardoor de openstelling van de bussluis op dit wegvak nagenoeg geen effect had. Er is dus ook geen sprake van een toename van het verkeer die de omliggende gebiedsontsluitingswegen gaan mijden, en de Heistraat – Wendelstraat als sluiproute gaan gebruiken.
- ✗ De toename van verkeer is procentueel gezien hoog op de Wendelstraat + ca. 40% en op de Heistraat + ca. 81%. Tevens liggen de gemeten V85 waarden op de Wendelstraat en de Heistraat/Kerkraderweg boven de 40 km/h. Vanaf 10 km/h hoger dan de wettelijk toegestane snelheden betekent dit, dat de gereden snelheden niet meer in overeenstemming zijn met het wegbeeld ter plaatse. Hierdoor kunnen er verkeersonveilige situaties ontstaan.

Grenspaal 12 acht de opening van de bussluis een nuttige maatregel; het openstellen van de bussluis draagt bij aan een verbeterde bereikbaarheid van de wijk. We zien als gevolg van de openstelling van de bussluis een betere verkeersspreiding en voor een deel van de inwoners uit de wijk wordt de reistijd, dan wel de reisafstand tot de woning, minder. Dit draagt dus bij aan minder voertuigkilometers. Voor grotere evenementen als Pinkpop dient de bussluis sowieso open te zijn.

De opening van de bussluis is echter geen noodzakelijke maatregel. Ondanks zoals hiervoor beschreven dat er enkele voordelen zijn, is er vanuit verkeerskundig oogpunt niet direct een aanleiding om de bussluis permanent open te zetten (muv. Pinkpop). Het Eikske is al bereikbaar via de Honigmannstraat, Hoofdstraat en gedeeltelijk via de Kerkraderweg en de afname in reistijd is beperkt. Op de Honigmanstraat daalt de verkeersintensiteit tot iets onder de streefwaarde van 3.000

mvt/etm. maar de huidige verkeersintensiteit zit ruim onder de maximale waarde van 6.000 mvt/etm. Daarnaast komt uit zowel de metingen, als de analyse van de huidige weginrichting als ook uit de reacties van bewoners naar voren, dat de verkeersveiligheid in de Wendelstraat bij opening van de bussluis, een belangrijk aandachtspunt is.

Mocht de gemeente het besluit nemen om de bussluis te openen dan adviseren wij om de zorgen omtrent de verkeersveiligheid vanuit de buurt ter harte te nemen en in ieder geval de Wendelstraat opnieuw in te richten. Deze is momenteel niet goed ingericht naar de inrichtingskenmerken voor een erftoegangsweg 30 km/h en is door de huidige breedte beperking niet geschikt om verkeer in twee richtingen af te wikkelen. Daarnaast doen wij de volgende aanbevelingen:

- ◀ De wegen rond de bussluis zijn niet goed ingericht naar de inrichtingskenmerken die gelden voor een 30 km zone. Wij achten verkeerskundige maatregelen noodzakelijk om de relatief grote toename van het verkeer veilig te kunnen verwerken. De hoge V85 waarden zijn mede aanleiding om de betreffende wegen veiliger in te richten. De Wendelstraat is aangewezen als 30 km/h weg maar is daar nog niet geheel naar ingericht. Een toename van verkeer kan daarom negatieve gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid.
- ◀ Omwille van de verkeersveiligheid en ook het voorkomen van geluids- en trillingsoverlast veroorzaakt door groot zwaar verkeer, wordt daarnaast een vrachtverbod aanbevolen zodat er geen vrachtverkeer via de Wendelstraat de wijk kan bereiken.
- Tevens adviseren wij om de aanpassingen aan de weginrichting in een groter geheel mee te nemen als ook het besluit wordt genomen om de Kerkaderweg/Heistraat opnieuw in te richten. Een afwaardering van de Kerkaderweg/Heistraat van 50 naar 30 km/h waarbij deze straat heringericht wordt, draagt ook bij aan een verkeersveiligere omgeving.

× Bijlage 1: Nulmeting wijk het Eikske

Locatie Helstraat							
Nul-meting							
DAG	Etmaal	DAG	Etmaal	Daggemiddelde		Werkdaggemiddelde	1001
vr 17 mrt	1082	vr 24 mrt	1049	ma	985	Weekgemiddelde	938
za 18 mrt	903	za 25 mrt	958	di	996		
zo 19 mrt	639	zo 26 mrt	620	wo	1018		
ma 20 mrt	946	ma 27 mrt	1024	do	941		
di 21 mrt	949	di 28 mrt	1043	vr	1066		
wo 22 mrt	997	wo 29 mrt	1039	za	931		
do 23 mrt	963	do 30 mrt	919	zo	630		

Locatie Honingmannstraat							
Nul-meting							
DAG	Etmaal	DAG	Etmaal	Daggemiddelde		Werkdaggemiddelde	3338
vr 17 mrt	3404	vr 24 mrt	3578	ma	3176	Weekgemiddelde	3107
za 18 mrt	2933	za 25 mrt	2849	di	3336		
zo 19 mrt	2178	zo 26 mrt	2167	wo	3354		
ma 20 mrt	3249	ma 27 mrt	3102	do	3332		
di 21 mrt	3296	di 28 mrt	3376	vr	3491		
wo 22 mrt	3300	wo 29 mrt	3408	za	2891		
do 23 mrt	3317	do 30 mrt	3346	zo	2173		

Locatie Hoofdstraat							
Nul-meting							
DAG	Etmaal	DAG	Etmaal	Daggemiddelde		Werkdaggemiddelde	5897
vr 17 mrt	6044	vr 24 mrt	6202	ma	5547	Weekgemiddelde	5420
za 18 mrt	4997	za 25 mrt	4770	di	5903		
zo 19 mrt	3759	zo 26 mrt	3392	wo	5953		
ma 20 mrt	5716	ma 27 mrt	5377	do	5958		
di 21 mrt	5860	di 28 mrt	5945	vr	6123		
wo 22 mrt	5945	wo 29 mrt	5961	za	4884		
do 23 mrt	5863	do 30 mrt	6053	zo	3576		

Locatie De Wendelstraat 66							
Nul-meting							
DAG	Etmaal	DAG	Etmaal	Daggemiddelde		Werkdaggemiddelde	1433
vr 17 mrt	1513	vr 24 mrt	1579	ma	1300	Weekgemiddelde	1313
za 18 mrt	1225	za 25 mrt	1136	di	1371		
zo 19 mrt	909	zo 26 mrt	781	wo	1459		
ma 20 mrt	1283	ma 27 mrt	1317	do	1488		
di 21 mrt	1389	di 28 mrt	1353	vr	1546		
wo 22 mrt	1458	wo 29 mrt	1460	za	1181		
do 23 mrt	1446	do 30 mrt	1530	zo	845		

Etmaal: in motorvoertuigen per 24h

× Bijlage 2: effectmeting wijk het Eikske

Locatie Heistraat									
Effect-meting									
DAG	Etmaal	DAG	Etmaal	Daggemiddelde		Werkdaggemiddelde		1810	
vr 23 jun	1816	vr 30 jun	1899	ma	1732	Weekgemiddelde		1680	
za 24 jun	1537	za 1 jul	1464	di	1806				
zo 25 jun	1192	zo 2 jul	1228	wo	1840				
ma 26 jun	1692	ma 3 jul	1771	do	1813				
di 27 jun	1832	di 4 jul	1780	vr	1858				
wo 28 jun	1857	wo 5 jul	1823	za	1501				
do 29 jun	1700	do 6 jul	1925	zo	1210				

Locatie Honigmannstraat									
Effect-meting									
DAG	Etmaal	DAG	Etmaal	Daggemiddelde		Werkdaggemiddelde		2562	
vr 23 jun	2797	vr 30 jun	2582	ma	2449	Weekgemiddelde		2355	
za 24 jun	2222	za 1 jul	1993	di	2564				
zo 25 jun	1545	zo 2 jul	1593	wo	2533				
ma 26 jun	2438	ma 3 jul	2460	do	2575				
di 27 jun	2555	di 4 jul	2573	vr	2690				
wo 28 jun	2518	wo 5 jul	2547	za	2108				
do 29 jun	2601	do 6 jul	2549	zo	1569				

Locatie Hoofdstraat									
Effect-meting									
DAG	Etmaal	DAG	Etmaal	Daggemiddelde		Werkdaggemiddelde		5751	
vr 23 jun	7319	vr 30 jun	5101	ma	5557	Weekgemiddelde		5222	
za 24 jun	4074	za 1 jul	3818	di	5670				
zo 25 jun	4578	zo 2 jul	3133	wo	6020				
ma 26 jun	6447	ma 3 jul	4667	do	5297				
di 27 jun	6514	di 4 jul	4825	vr	6210				
wo 28 jun	6824	wo 5 jul	5215	za	3946				
do 29 jun	5466	do 6 jul	5127	zo	3856				

Locatie De Wendelstraat 66									
Effect-meting									
DAG	Etmaal	DAG	Etmaal	Daggemiddelde		Werkdaggemiddelde		1979	
vr 23 jun	2100	vr 30 jun	1988	ma	1832	Weekgemiddelde		1832	
za 24 jun	1709	za 1 jul	1550	di	1901				
zo 25 jun	1313	zo 2 jul	1291	wo	2035				
ma 26 jun	1806	ma 3 jul	1857	do	2082				
di 27 jun	1902	di 4 jul	1900	vr	2044				
wo 28 jun	1965	wo 5 jul	2105	za	1630				
do 29 jun	2071	do 6 jul	2092	zo	1302				

Etmaal: in motorvoertuigen per 24h