



Verkeersadvies Lidl Beilen

Ohpen Ingenieurs

BonoTraffics bv
specialisten in verkeer



IJsselkade 60
8261 AH Kampen
T 038-337 17 20
I www.bonotraffics.nl
E info@bonotraffics.nl

Verkeersadvies Lidl Beilen

Ohpen Ingenieurs

Projectomschrijving	Verkeersadvies Lidl Beilen
Opdrachtgever	Ohpen Ingenieurs
Projectnummer	19 0102 001
Datum	14 mei 2019
Status	Definitief
Auteur(s)	Martijn Bentum
Controle	Edgar van Heerde
Projectleider/vrijgave	Arjan Hiemstra

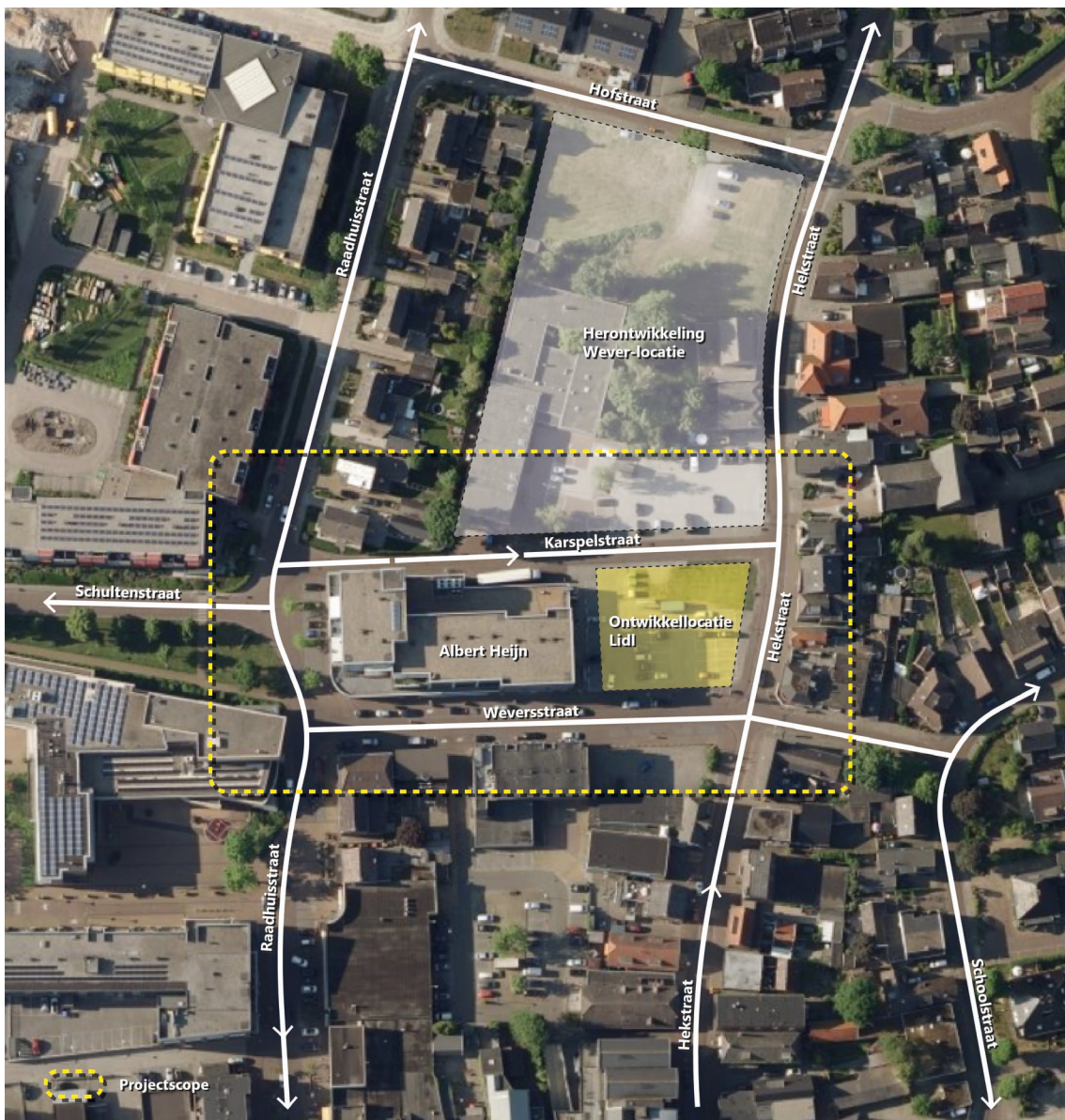
Inhoud

1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Vraagstelling	4
1.3 Projectscope	4
1.4 Leeswijzer	4
2 Huidige situatie	5
2.1 Inrichting	5
2.2 Intensiteiten	5
3 Toekomstige situatie	8
3.1 Verkeersgeneratie Lidl	8
3.2 Verdeling verkeersgeneratie Lidl	9
3.3 Toekomstige situatie	11
4 Conclusie	13
Bijlagen	15
Bijlage 1: Doorsnedetellingen donderdag 11 april (00.00 – 24.00 uur)	16
Bijlage 2: Doorsnedetellingen vrijdag 12 april (18.00 – 21.00 uur)	17
Bijlage 3: Doorsnedetellingen zaterdag 13 april (9.00 – 17.00 uur)	18
Bijlage 4: Kruispuntstromen donderdag 11 april (00.00 – 24.00 uur)	19
Bijlage 5: Kruispuntstromen vrijdag 12 april (18.00 – 21.00 uur)	21
Bijlage 6: Kruispuntstromen zaterdag 13 april (9.00 – 17.00 uur)	23

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Supermarktketen Lidl is voornemens om in Beilen een nieuwe vestiging te realiseren. De locatie hiervan is gelegen ten oosten van de Albert Heijn tussen de Weversstraat, Hekstraat en Karspelstraat. Momenteel is dit terrein in gebruik als parkeerterrein. Om voldoende parkeergelegenheid te behouden wordt het terrein ten noorden van de toekomstige Lidl heringericht, waarbij onder andere ruimte wordt gemaakt voor 123 parkeerplaatsen. De ontwikkeling van een Lidl-vestiging heeft een verkeersaantrekkende werking. BonoTraffics is gevraagd om de verkeersgeneratie inzichtelijk te maken en tevens te onderzoeken of deze verkeerstoeename tot knelpunten gaat leiden. In onderstaande afbeelding zijn de voorgenomen toekomstige locatie van de Lidl en omliggende wegenstructuur weergegeven.



Afbeelding 1. Toekomstige locatie Lidl Beilen en projectscope

1.2 Vraagstelling

Ohpen ingenieurs, partner van Lidl bij de ontwikkeling van de nieuwe locatie, heeft BonoTraffics benaderd om een verkeersonderzoek uit te voeren en daarbij antwoord te geven op de volgende vragen:

- ▲ Welke verkeersstromen en intensiteiten bevinden zich op het netwerk rondom de voorgenomen locatie van de Lidl?
- ▲ Hoeveel verkeer genereert de komst van de Lidl en op welke wijze verdeelt dit verkeer zich over de bestaande wegenstructuur?
- ▲ Levert de komst van de Lidl knelpunten op met betrekking tot de verkeersafwikkeling?

1.3 Projectscope

In afbeelding 1 is het onderzoeksgebied opgenomen, aangegeven door de gele stippellijn. Alle wegvakken en kruispunten in de directe omgeving van de Lidl zijn in dit onderzoek meegenomen. Verkeerskundige effecten buiten de scope zijn niet meegenomen en kunnen eventueel in een later stadium nader onderzocht worden.

Daarnaast beperkt dit onderzoek beperkt zich tot de effecten op het gemotoriseerd verkeer. De invloed op fietsers en voetgangers is derhalve niet meegenomen. Tevens zijn ruimtelijke ontwikkelingen die invloed hebben op het verkeersaanbod, zoals het opheffen van het Karspelhuis of de realisatie van nieuwe woningen, niet meegenomen in dit onderzoek.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt allereerst een beschrijving gegeven van de huidige situatie. Zowel de functie, inrichting als het gebruik van de wegvakken rondom de toekomstige Lidl komen hierbij aan de orde. Een inschatting van de verkeersgeneratie door de komst van de Lidl wordt in hoofdstuk 3 toegelicht. Tevens wordt in dit hoofdstuk een inschatting gemaakt hoe dit verkeer zich verdeelt over de bestaande wegenstructuur rondom de Lidl. Tot slot wordt in hoofdstuk 4 aan de hand van de ingeschatte toekomstige intensiteiten aangegeven wat de consequenties voor het wegennet zijn en of dit tot knelpunten leidt.

2 Huidige situatie

2.1 Inrichting

De ontwikkellocatie van de Lidl bevindt zich aan de rand van het winkelcentrum en wordt ontsloten door de Karspelstraat aan de noordzijde, de Hekstraat aan de oostzijde en de Weversstraat aan de zuidzijde. Aan de westzijde van de ontwikkellocatie is de Albert Heijn gevestigd.

De wegen binnen de projectscope zijn allemaal gecategoriseerd als erftoegangsweg. Er geldt een toegestane snelheid van 30 km/h, er zijn geen aparte fietsvoorzieningen aanwezig, parkeren gebeurt op de rijbaan en de rijbaan is voorzien van een klinkerverharding. De inrichting sluit daarmee aan op de landelijke richtlijnen van het CROW (Kennisplatform Verkeer en Vervoer) behorende bij een erftoegangsweg.



Afbeelding 2. Huidige situatie Weversstraat



Afbeelding 3. Huidige situatie Schultenstraat



Afbeelding 4. Huidige situatie Karspelstraat

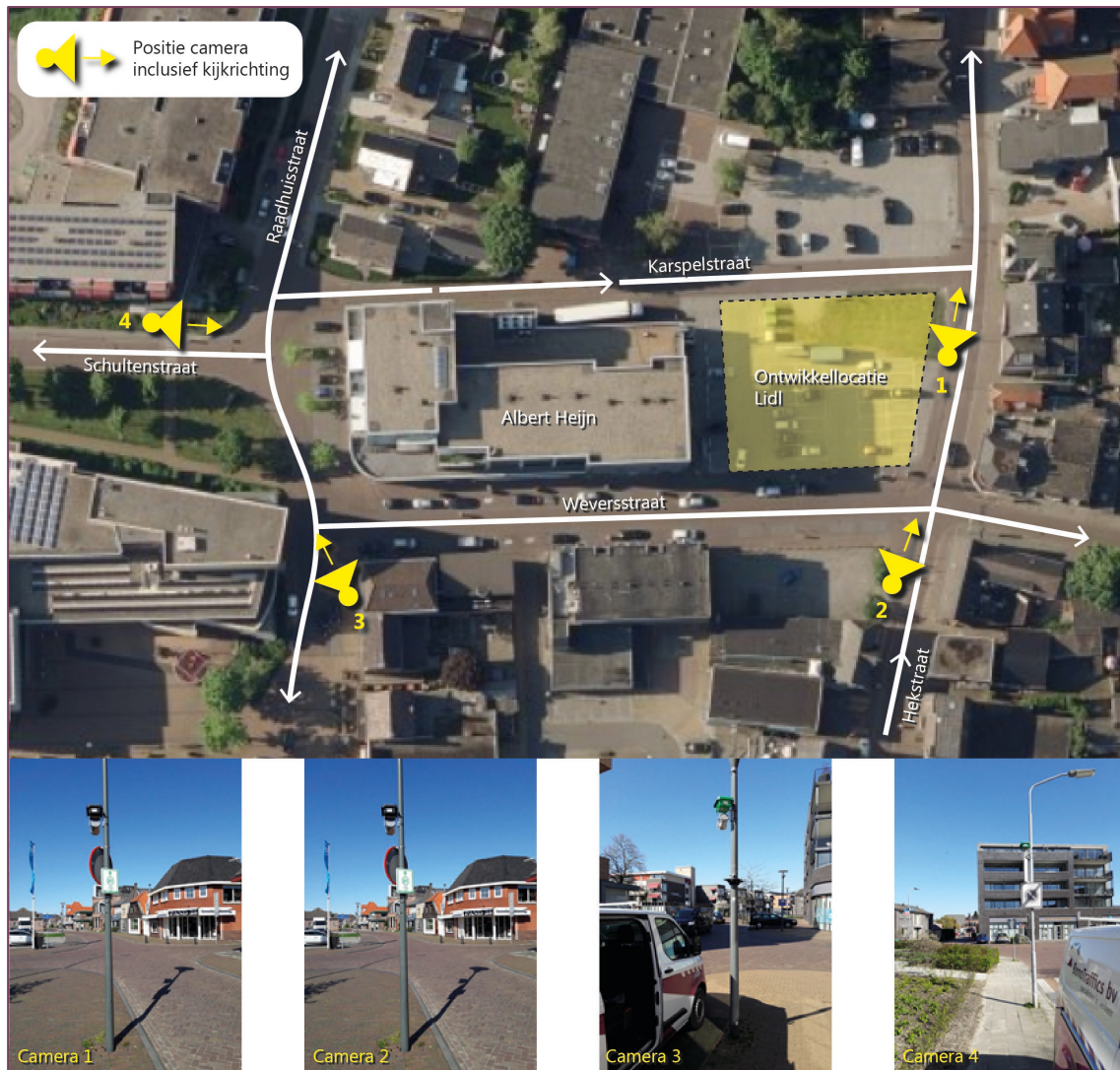


Afbeelding 5. Huidige situatie Hekstraat

De wegprofielen zijn allemaal redelijk smal opgezet, uitgezonderd de Schultenstraat. De Schultenstraat sluit aan op de hoofdstructuur van Beilen en vormt daarmee de belangrijkste schakel in deze omgeving. Door het bredere wegprofiel wordt de functie als verbindende schakel gefaciliteerd.

2.2 Intensiteiten

Om de huidige verkeersstromen in beeld te brengen is een verkeerstelling uitgevoerd. Dit onderzoek is uitgevoerd met behulp van camera's die op vier locaties in de omgeving van de toekomstige Lidl zijn geplaatst. De camera's zijn zodanig geplaatst dat de verkeersstromen op alle invalswegen inzichtelijk kunnen worden gemaakt en tevens de kruispuntstromen hieruit herleid kunnen worden. Op afbeelding 6 zijn de camerolocaties inclusief kijkrichting weergegeven.



Afbeelding 6. Locaties camera's ten behoeve van onderzoek

Onderzoeksmomenten

Op de volgende onderzoeksmomenten is het gemotoriseerde verkeer geregistreerd:

- Donderdag 11 april 2019 van 00.00 tot 24.00 uur;
- Vrijdag 12 april 2019 van 18.00 tot 21.00 uur;
- Zaterdag 13 april 2019 van 9.00 tot 17.00 uur.

Deze onderzoeksmomenten zijn bewust gekozen aangezien deze relevant zijn voor de functie van een supermarkt. De donderdag geeft een beeld van een reguliere werkdag. De vrijdagavond is de koopavond in Beilen. Een verkeerstelling op dat moment maakt inzichtelijk of de verkeersstromen tijdens een koopavond afwijken ten opzichte van een reguliere werkdag. De zaterdag is een voor een supermarkt kenmerkende dag, aangezien op deze dag de verkeersaantrekkende werking het grootst is.

Geregistreeerde verkeersstromen

Op de vier kruispunten zijn tijdens de onderzoeksmomenten alle gemotoriseerde voertuigen per richting geregistreerd. Daarbij is tevens onderscheid gemaakt tussen licht-, middel- en zwaar verkeer. De voertuigen zijn met intervallen van een kwartier geregistreerd, zodat nauwkeurige uitspraken met betrekking tot het drukste uur gedaan kunnen worden.

Weersomstandigheden

Tijdens het onderzoek was het overdag met circa 5 graden relatief koud. Op de donderdag en vrijdag was het droog, terwijl er op de zaterdag een tweetal kortstondige winterse buien plaatsvonden. De weersomstandigheden zouden mogelijk tot een wat hoger autogebruik kunnen hebben geleid.

Resultaten verkeerstellingen

In de bijlagen zijn de doorsnedetellingen (bijlage 1 t/m 3) en de kruispuntstromen (bijlage 4 t/m 6) opgenomen. De verkeersstromen laten in relatieve zin op alle onderzoeksmomenten een vergelijkbaar beeld zien. De Schultenstraat is de belangrijkste aanvoerroute naar het centrum. Op de donderdag maken ruim 2.100 motorvoertuigen per etmaal gebruik van deze route en op de zaterdag (overdag) zijn dat er ongeveer 1.300. Een groot deel van dit verkeer slaat ter hoogte van het kruispunt met de Raadhuisstraat rechtsaf richting de Raadhuisstraat (zuidzijde). Dit is te verklaren doordat het kernwinkelgebied aan de zuidzijde van de Weversstraat is gelegen en uitsluitend te bereiken is via de Raadhuisstraat (zuidzijde). Een andere belangrijke aanvoerroute is de Hekstraat (zuidzijde). Vanwege het eenrichtingsverkeer in de Raadhuisstraat (zuidzijde) is dit de enige aanvoerroute vanuit het zuiden richting het winkelcentrum en de toekomstige Lidl-locatie. Voor de route terug in zuidelijke richting, heeft dit verkeer twee mogelijkheden. Enerzijds kan gebruik worden gemaakt van de Raadhuisstraat (zuidzijde) en Prins Bernhardstraat om bij de Torenlaan uit te komen en anderzijds kan gebruikt worden gemaakt van de Schoolstraat en de Wilhelminastraat die aansluiten op de Julianastraat/Paltz en De Perk. Afhankelijk van de exacte herkomst en/of bestemming, kan daar een keuze in worden gemaakt. Uit de tellingen is gebleken dat deze verdeling ongeveer gelijk is.

De etmaalintensiteiten op de diverse wegvakken variëren op de donderdag van circa 900 op de Raadhuisstraat (noordzijde) tot ruim 3.000 op de Schultenstraat. Deze verhoudingen liggen op de vrijdagavond en de zaterdag ongeveer gelijk. Zaterdag is het daarentegen aanzienlijk rustiger dan op de donderdag, onder andere doordat een aantal functies zoals het gemeentehuis op deze dag gesloten is. Ook op de vrijdagavond is het niet drukker dan op de donderdagavond. Uit de camerabeelden is ook op te maken dat zich op geen enkel moment afwikkelingsproblemen voordoen.

3 Toekomstige situatie

3.1 Verkeersgeneratie Lidl

De verkeersgeneratie van de Lidl wordt berekend met behulp van de speciaal daarvoor ontwikkelde 'Rekentool Verkeersgeneratie en Parkeren' van het CROW. In deze rekentool zijn de kencijfers afkomstig van CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' opgenomen. Deze kencijfers zijn gebaseerd op praktijkonderzoek en geven op basis van een aantal uitgangspunten een **inschatting** van de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer die gegenereerd wordt als gevolg van een ruimtelijke ontwikkeling. De te hanteren kencijfers zijn afhankelijk van een aantal kenmerken, zoals het type supermarkt, de stedelijkheidsgraad en de locatie van de ontwikkeling. De volgende uitgangspunten zijn hiervoor gehanteerd:

- ▲ Type supermarkt: Fullservice-supermarkt (laag- en middellaag prijsniveau)
- ▲ Bruto vloeroppervlak: 1.450m²
- ▲ Stedelijkheidsgraad: Weinig stedelijk (850 adressen/km²)
- ▲ Locatie ontwikkeling: Schil centrum

Op basis van bovenstaande uitgangspunten is de verkeersgeneratie bepaald. De resultaten staan weergegeven in tabel 1. De resultaten van de verkeersgeneratie zijn uitgesplitst naar een gemiddelde openingsdag en een maatgevende openingsdag. Een gemiddelde openingsdag betreft de gemiddelde verkeersgeneratie van alle dagen van de week dat de supermarkt geopend is. De maatgevende openingsdag is de drukste dag, voor een supermarkt is dat de zaterdag. De waarden uit tabel 1 betreffen de som van zowel het aantal autoritten naar (heenreis) als van (terugreis) de Lidl. Bij de resultaten dient rekening te worden gehouden met een bandbreedte van +/- 18%. Afhankelijk van de lokale kenmerken kan de verkeersgeneratie iets lager danwel iets hoger uitvallen.

Moment	Verkeersgeneratie
Gemiddelde openingsdag (maandag t/m zaterdag)	1.953 mvt/etmaal (+/- 18%)
Maatgevende openingsdag (zaterdag)	2.578 mvt/etmaal (+/- 18%)

Tabel 1. Verkeersgeneratie Lidl

Bij de berekening van de verkeersgeneratie gaat het CROW uit van een aantal specifieke uitgangspunten. Deze staan hieronder weergegeven.

- ▲ Autogebruik klanten: 60%
- ▲ Autobezetting klanten: 1 persoon/auto
- ▲ Autogebruik werknemers: 60%
- ▲ Autobezetting werknemers: 1 persoon/auto
- ▲ % bezoekers maatgevende maand: 8%
- ▲ % bezoekers maatgevende openingsdag: 22%
- ▲ % bezoekers maatgevend uur: 12%

Deze uitgangspunten zijn gebaseerd op diverse praktijkonderzoeken. Hiervan kan worden afgeweken indien daar een goed onderbouwde motivatie voor is. Het kan dan gaan om specifieke bereikbaarheidskenmerken van de locatie, specifieke eigenschappen van de functie, mobiliteitskenmerken van de gebruikers/bezoekers van de functie en het gemeentelijk

parkeer- en mobiliteitsbeleid. In dit geval zijn er op deze aspecten geen onderscheidende of specifieke kenmerken bekend die van invloed zijn op de uitgangspunten. Daarom is gerekend met de standaard uitgangspunten zoals hiervoor vermeld.

3.2 Verdeling verkeersgeneratie Lidl

Om te bepalen hoe het verkeer zich verdeelt over het wegennet, is gekeken naar de wegenstructuur van Beilen (zie afbeelding 7). Beilen is ingesloten tussen de A28 aan de westzijde en de N381 aan de noordzijde. De belangrijkste route door het dorp wordt gevormd door de Asserweg – Esweg – Linthorst Homanweg – Domoweg. Deze route ontsluit een groot deel van de woonwijken en bedrijventerreinen. Daarnaast staat de route in verbinding met zowel de A28 als de N381. Vanuit het oosten is Lieving de belangrijkste invalsweg. Lieving ontsluit een groot deel van het buitengebied en sluit via De Zuidmaten en Domoweg aan op de A28. Beide routes worden met elkaar verbonden door de Torenlaan en De Perk. Gelet op de wegenstructuur, de ruimtelijke opbouw van Beilen en de verkeerstellingen van de huidige situatie, is het aannemelijk dat de aanrijroutes van de Lidl zich concentreren op:

- ▲ Asserweg – Asserstraat – Hekstraat (voor verkeer vanuit het noorden);
- ▲ Asserweg – Esweg – Schultenstraat (voor verkeer vanuit het noordwesten);
- ▲ Linthorst Homanweg – Schultenstraat (voor verkeer vanuit het zuidwesten);
- ▲ De Zuidmaten – De Perk/Paltz – Hekstraat (voor verkeer vanuit zuiden).



Afbeelding 7. Hoofdstructuur Beilen

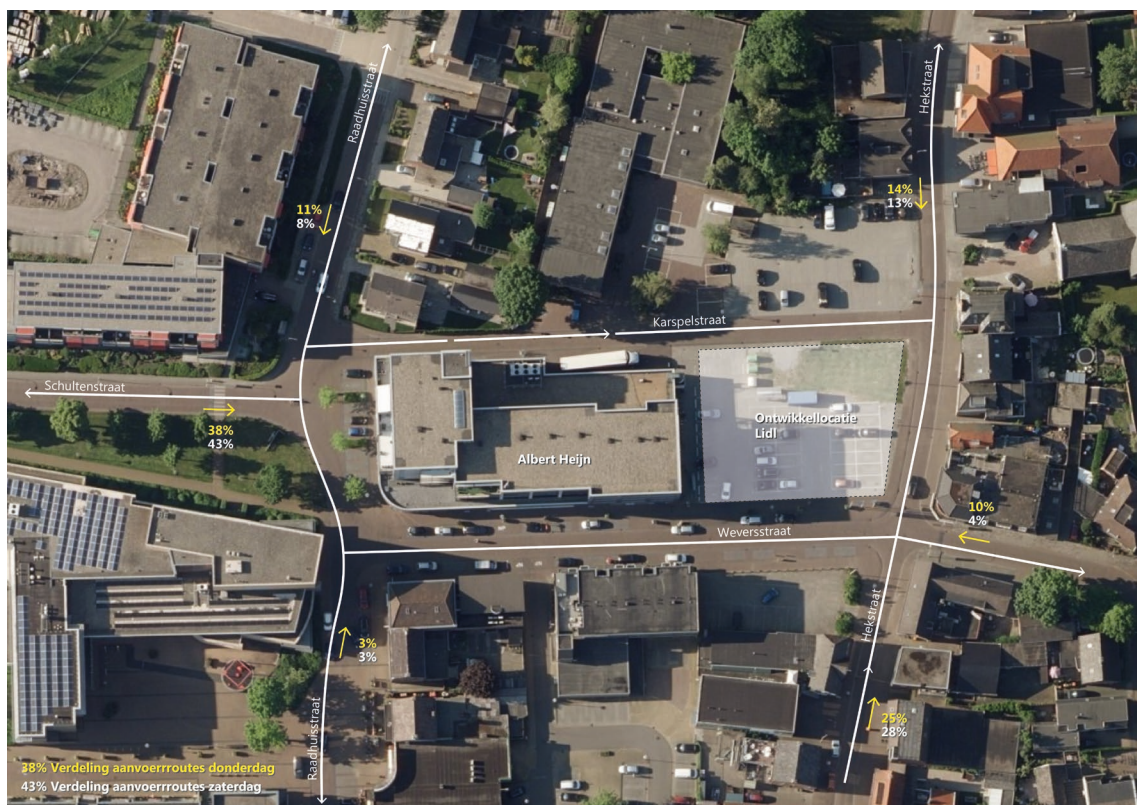
Bij het verdelen van de verkeersstromen die de Lidl genereert, is in dit onderzoek ervan uit gegaan dat de aanvoer zich op dezelfde manier verdeelt als de huidige verkeersstromen naar het centrum. Op afbeelding 8 is de verdeling van het verkeer in de huidige situatie in percentages weergegeven, waarbij onderscheid is gemaakt tussen de donderdag en de zaterdag. De weergegeven percentages zijn afgeleid uit de verkeerstellingen.

Aangezien het parkeerterrein van de Lidl aan de noordzijde van de Karspelstraat komt te liggen (en derhalve niet meer vanaf de Weversstraat bereikbaar is zoals dat in de huidige situatie het geval is), zullen de verkeersstromen van en naar het parkeerterrein ook veranderen. Om het verkeer over het netwerk te verdelen zijn daarom een aantal uitgangspunten gehanteerd. Voor de aanvoerroutes zijn dat de volgende:

- ▲ Verkeer vanuit de Raadhuisstraat (noordzijde), Schultenstraat en Raadhuisstraat (zuidzijde), maken gebruik van de Karspelstraat om bij het parkeerterrein te komen;
- ▲ Verkeer vanuit de Weversstraat (oostzijde) en Hekstraat (zuidzijde), maken gebruik van de Hekstraat om bij het parkeerterrein te komen;

Voor de route vanaf de Lidl (terugweg) wordt als uitgangspunt gehanteerd dat het verkeer gebruik maakt van dezelfde route als de heenweg. In verband met het eenrichtingsverkeer op een aantal wegvakken, zijn hierop de volgende uitzonderingen aangehouden:

- ▲ Verkeer vanuit de Raadhuisstraat (noordzijde) verlaat het centrum via de Hekstraat (noordzijde);
- ▲ Verkeer vanuit de Hekstraat (zuidzijde) verlaat het centrum gedeeltelijk via de Raadhuisstraat (zuidzijde) en de gedeeltelijk via de Weversstraat (oostzijde). De verdeling tussen beide routes geschiedt op basis van de huidige verdeling (49% via de Raadhuisstraat en 51% via de Weversstraat).



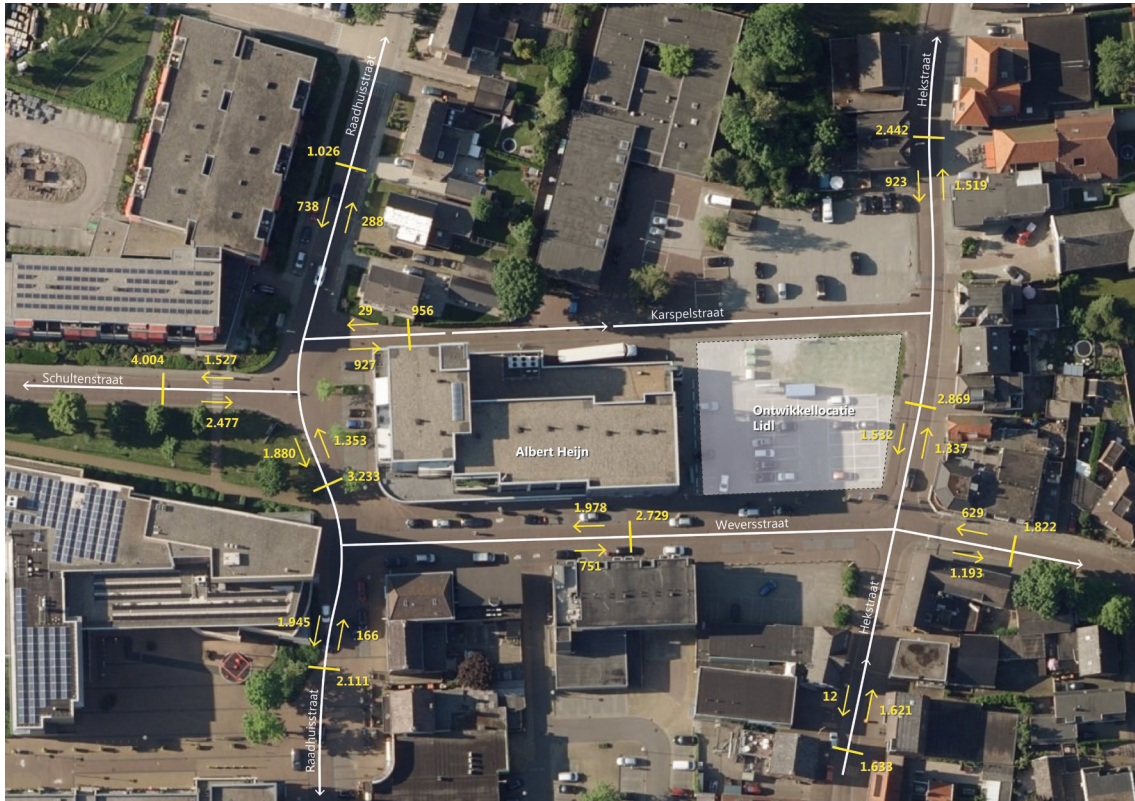
Afbeelding 8. Verdeling aanvoer routes gemotoriseerd verkeer (donderdag en zaterdag)

3.3 Toekomstige situatie

Op basis van de voorgestelde verdeling en de huidige intensiteiten is de toekomstige situatie in beeld gebracht voor zowel de donderdag als de zaterdag. De vrijdag is achterwege gelaten omdat deze niet maatgevend is gebleken.

Werkdag

Op afbeelding 9 zijn de verwachte etmaalintensiteiten op een werkdag weergegeven. Hierbij moet in acht worden genomen dat de intensiteiten en de verdeling ervan zijn gebaseerd op aannames en een verkeerstelling die op één werkdag heeft plaatsgevonden.



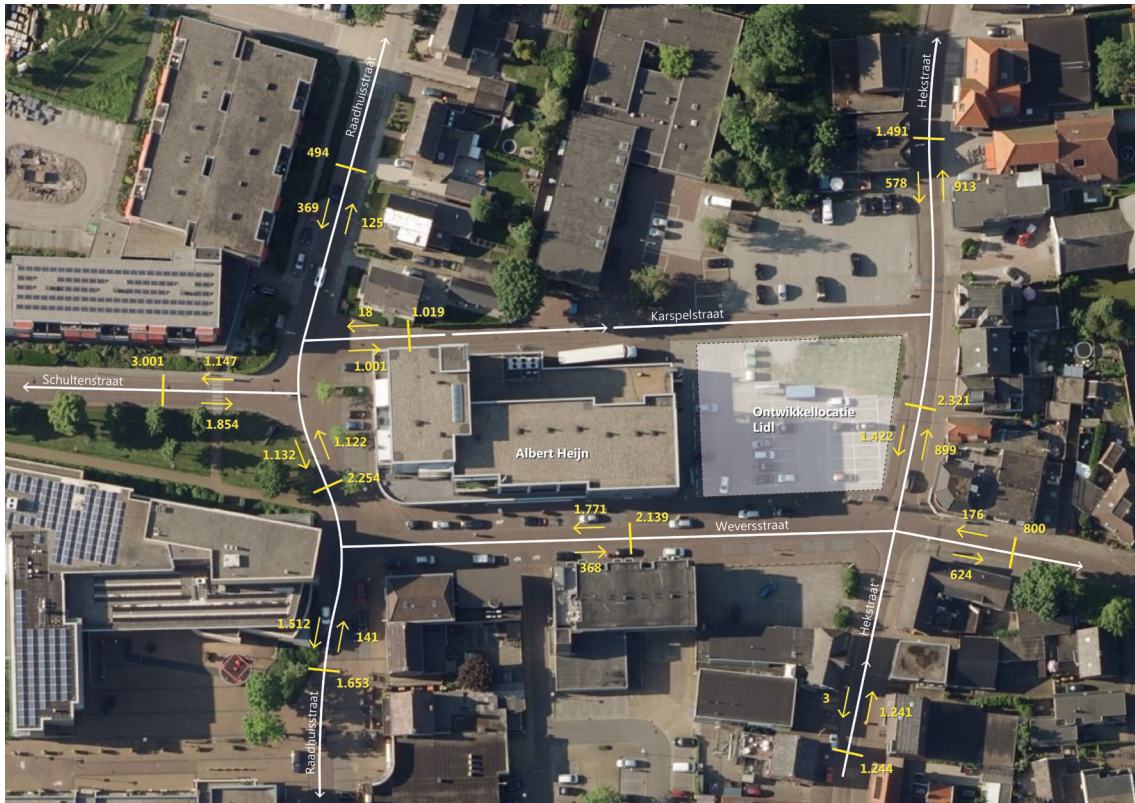
Afbeelding 9. Toekomstige etmaalintensiteiten op een werkdag

Op basis van de aannames is de grootste toename van verkeer op de Schultenstraat te verwachten. De etmaalintensiteiten nemen met bijna 750 motorvoertuigen toe tot ongeveer 4.000 motorvoertuigen. Op de overige wegvakken treedt ook een toename op. Deze toename varieert tussen de 100 en 500 motorvoertuigen per etmaal.

Zaterdag

Op afbeelding 10 zijn de te verwachte intensiteiten op een zaterdag weergegeven. Op de zaterdag liggen de intensiteiten van het reguliere gemotoriseerde verkeer lager dan op een werkdag. Daarentegen genereert een supermarkt op de zaterdag juist relatief veel verkeer, waardoor de verkeerstoename op de zaterdag relatief gezien het grootst is. De verkeerstoename van het gemotoriseerde verkeer dat naar het centrum gaat (en daarbij gebruik maakt van de wegvakken binnen de projectscope), bedraagt op de zaterdag ruim 40%. De grootste absolute toename vindt plaats op de Schultenstraat, waar ruim 1.000

motorvoertuigen extra gebruik van gaan maken. Op de overige wegvakken zijn de verkeerstoenames beperkter.



Afbeelding 10. Toekomstige etmaalintensiteiten op een zaterdag

4 Conclusie

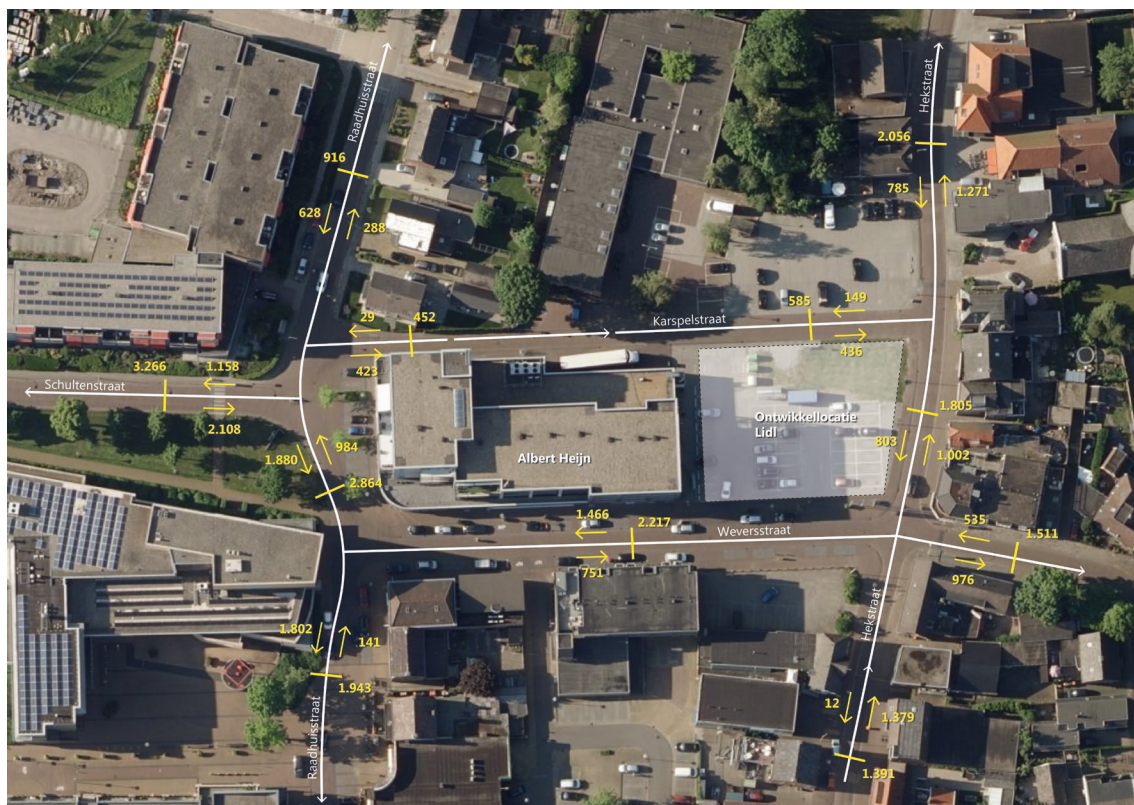
De komst van de Lidl genereert verkeer. Er is een toename van het aantal motorvoertuigen ten opzichte van de huidige situatie. In relatieve zin is de toename op de zaterdag het grootst, maar aangezien op de zaterdag een aantal functies gesloten is, zoals het gemeentehuis, blijven de intensiteiten op deze dag lager dan op de donderdag. Om te bepalen of de toename van verkeer tot problemen zal leiden, kan niet uitsluitend naar de intensiteiten gekeken worden. Om het verkeer op een verkeersveilige wijze af te kunnen wikkelen, dienen de functie, inrichting en het gebruik van de wegen rondom de Lidl in overeenstemming met elkaar te zijn. De Schultenstraat is bijvoorbeeld ruimer opgezet dan de Weversstraat of de Raadhuisstraat. Deze vervult daarnaast een andere functie als verbinding tussen het winkelcentrum en de hoofdstructuur van Beilen (Esweg). Aangezien de inrichting daar op is aangepast, kan deze weg ook meer verkeer afwikkelen. Het zuidelijke deel van de Raadhuisstraat is net zoals de Schultenstraat ook gecategoriseerd als erftoegangsweg. Echter gaat deze weg door het winkelcentrum, waarbij het van belang is dat voetgangers en fietsers de ruimte hebben hier op een veilige wijze te verblijven. Op dit wegvak is het dan ook wenselijk dat de intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer beperkt zijn. Voor de beoordeling van de consequenties is daarom een kwalitatieve beoordeling per wegvak belangrijker dan een kwantitatieve beoordeling.

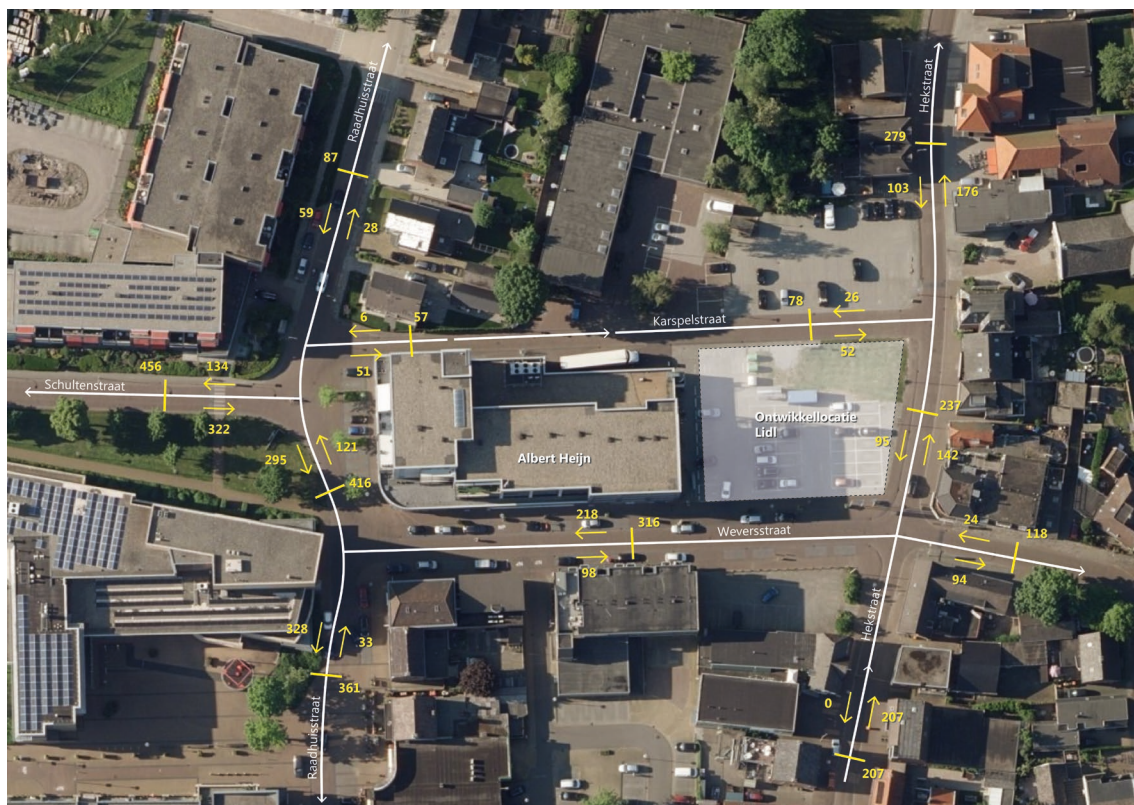
Voor de Schultenstraat geldt dat deze vanwege het bredere wegprofiel en het ontbreken van verblijfsfuncties in de directe omgeving van de rijbaan, de grootste capaciteit heeft. Een intensiteit van 4.000 motorvoertuigen zal op dit wegvak geen problemen opleveren met betrekking tot de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. De Hekstraat (zuidzijde), Weversstraat en Raadhuisstraat (zuidzijde) zijn wegvakken die door een verblijfsgebied lopen. Vanwege deze ruimtelijke context ligt het voor de hand dat het aantal oversteekbewegingen van fietsers en voetgangers groter is. Om de verkeersveiligheid te waarborgen is het wenselijk om de intensiteiten hier lager te houden dan een doorsnee erftoegangsweg. Uit de prognose blijkt dat de intensiteiten na realisatie van de Lidl oplopen met circa 10 tot 20%. Desondanks blijven de absolute aantallen motorvoertuigen beperkt. De Weversstraat is de drukste van deze wegvakken met ruim 2.700 motorvoertuigen per etmaal. Het toekomstige verkeersaanbod kan door deze wegvakken goed verwerkt worden. De rijloper is breed genoeg voor de combinatie van auto- en fietsverkeer en daarnaast zijn aan weerszijden voetpaden aanwezig. Tevens doen zich voldoende hiaten in de autostroom voor, zodat de oversteekbaarheid op deze wegvakken gewaarborgd blijft. Er worden derhalve geen knelpunten verwacht met betrekking tot de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.

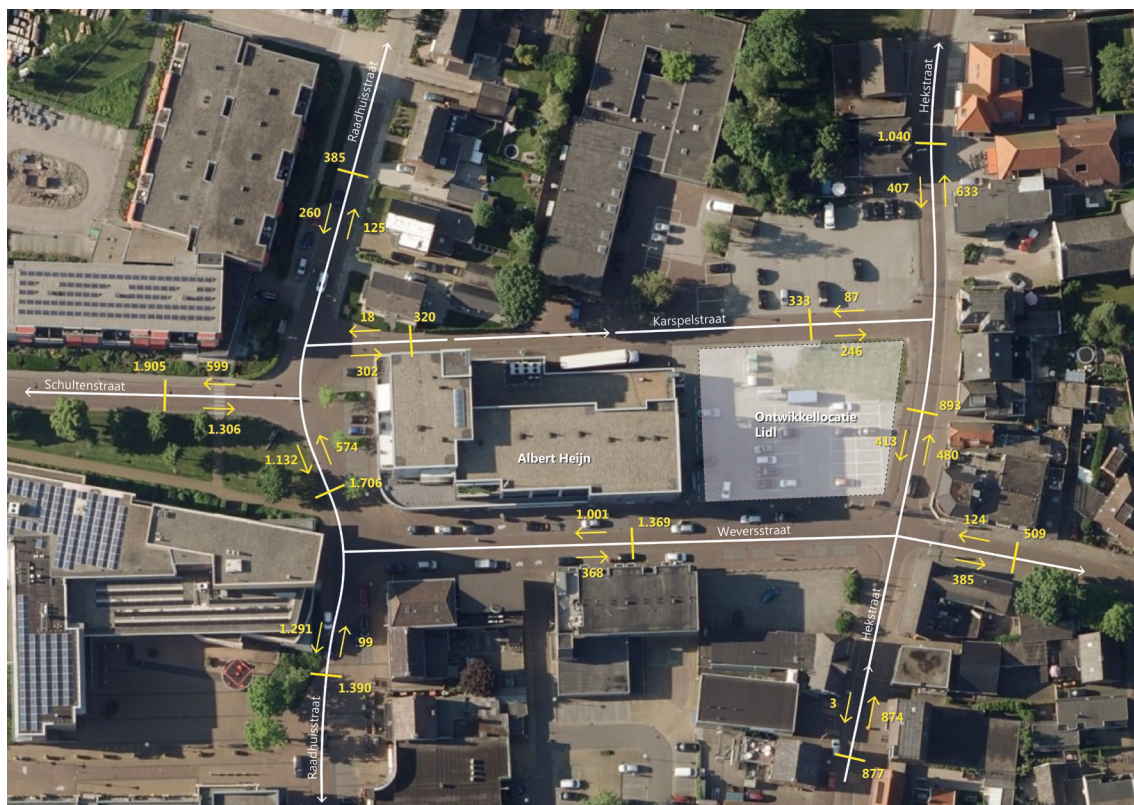
De Karspelstraat vormt straks de belangrijkste toegangsweg naar het nieuwe parkeerterrein. De intensiteiten op het westelijke deel, waar het eenrichtingsverkeer van kracht is, zullen ongeveer verdubbelen. Problemen met betrekking tot de afwikkeling van het verkeer zullen echter niet optreden, aangezien de intensiteiten in absolute zin betrekkelijk laag liggen. Wel is de verkeersveiligheid hierbij een aandachtspunt, aangezien bezoekers die hun auto op het nieuwe parkeerterrein aan de noordzijde van de Karspelstraat parkeren, allemaal dit wegvak moeten oversteken. Daarnaast vindt op dit wegvak het laad-/ en losverkeer plaats van zowel de Albert Heijn als de Lidl. De herinrichting van de Karspelstraat dient zodanig te geschieden dat de verkeersveiligheid en overzichtelijkheid geborgd gaat worden.

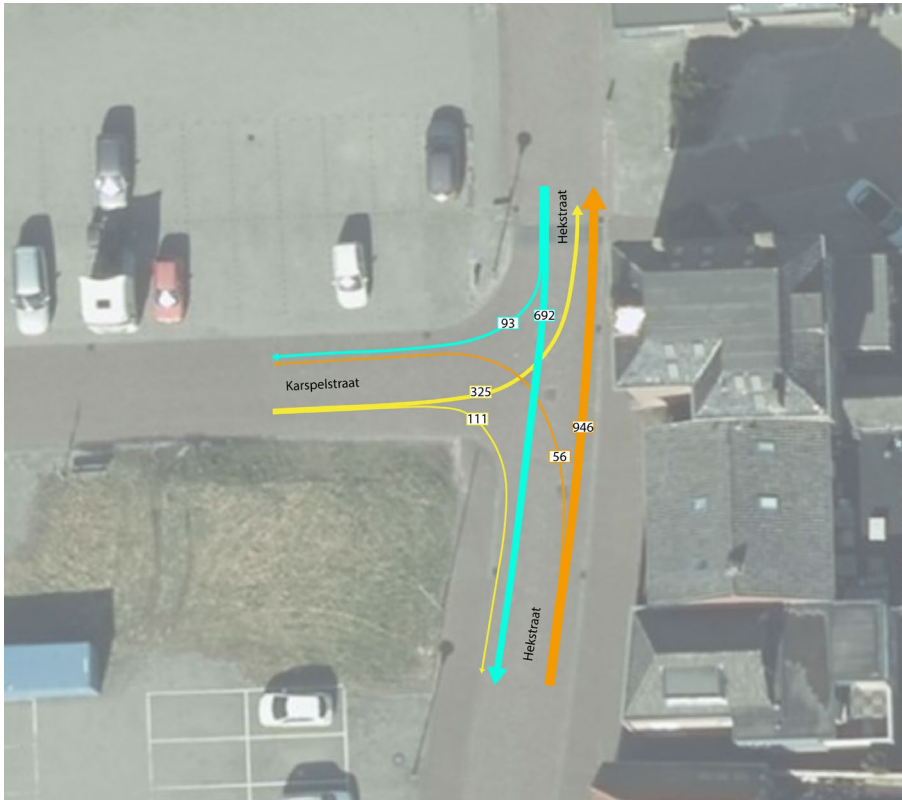
Aan de oostzijde van de toekomstige Lidl worden geen problemen verwacht. Zowel het oostelijke deel van de Weversstraat als het noordelijke deel van de Hekstraat zijn woonstraten met separate voetpaden. De verkeersintensiteiten nemen naar verwachting toe tot respectievelijk 2.440 en 1.800 motorvoertuigen per etmaal. Dit verkeersaanbod kan prima door beide wegvakken verwerkt worden zonder dat dit problemen oplevert met betrekking tot de afwikkeling of verkeersveiligheid.

Bijlagen

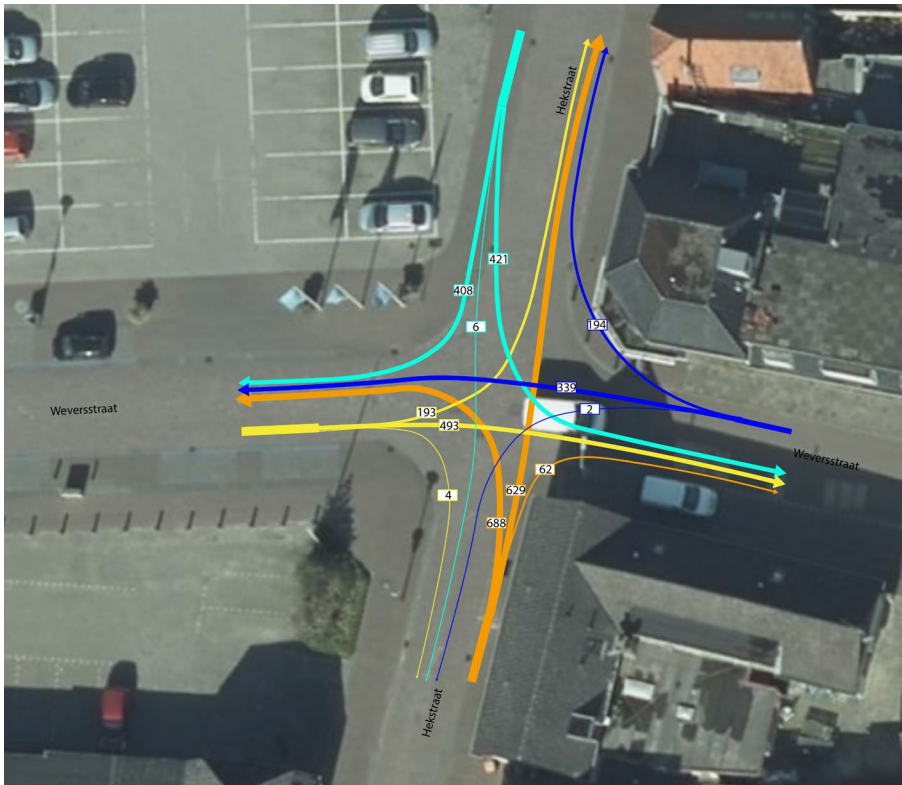
Bijlage 1: Doorsnedetellingen donderdag 11 april (00.00 – 24.00 uur)

Bijlage 2: Doorsnedetellingen vrijdag 12 april (18.00 – 21.00 uur)

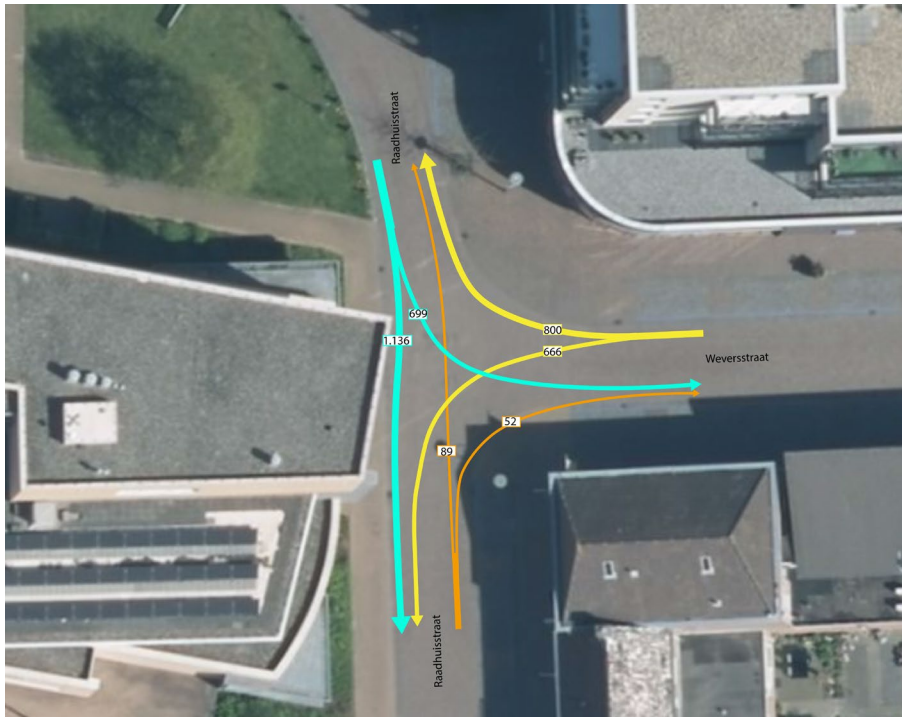
Bijlage 3: Doorsnedetellingen zaterdag 13 april (9.00 – 17.00 uur)

Bijlage 4: Kruispuntstromen donderdag 11 april (00.00 – 24.00 uur)*Kruispunt Hekstraat – Karspelstraat*

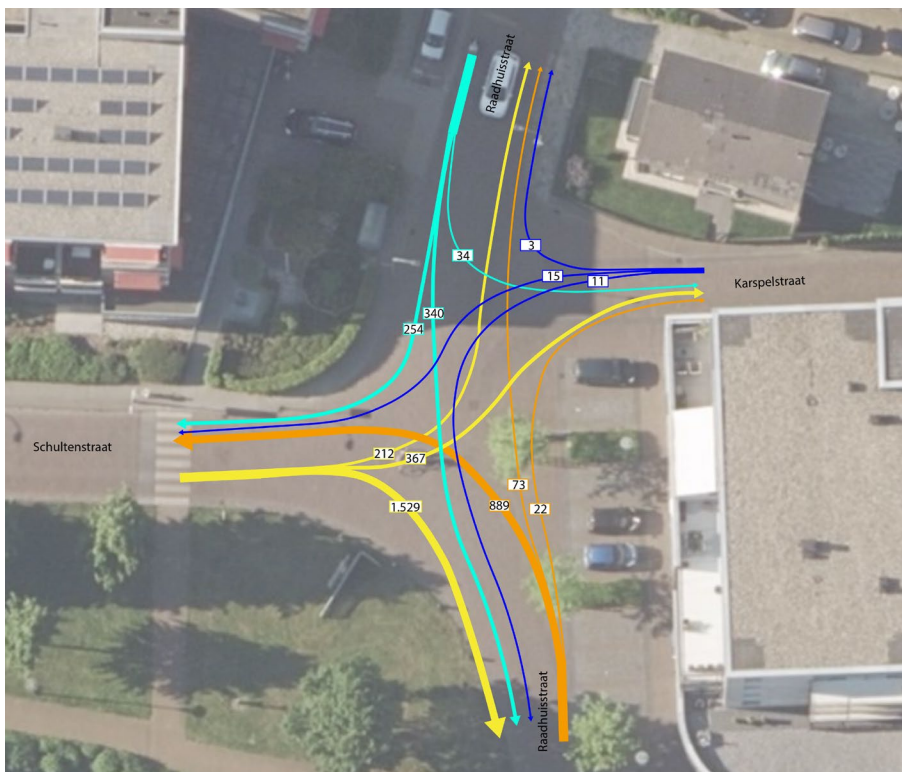
*Afslaand verkeer vanaf de Hekstraat richting de Karspelstraat en het parkeerterrein ten noorden van de Karspelstraat, zijn bij elkaar opgeteld omdat beide toegangen naar een parkeerterrein leiden. Vice versa is dit ook gebeurd.

Kruispunt Hekstraat – Weversstraat

Kruispunt Raadhuisstraat – Weversstraat

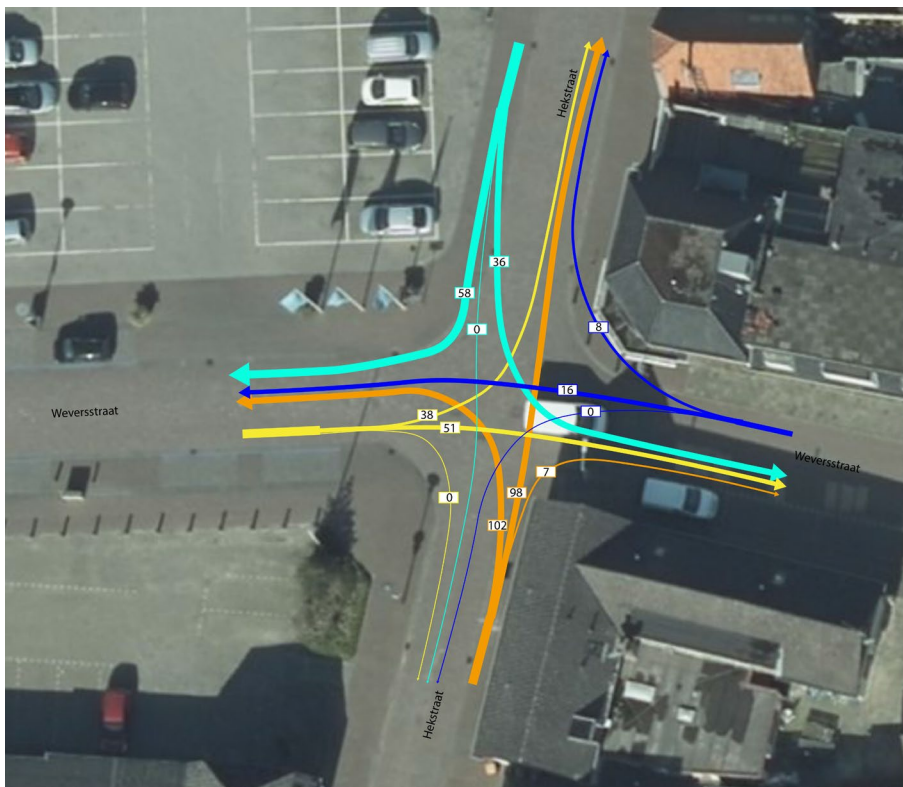


Kruispunt Schultenstraat – Raadhuisstraat – Karspelstraat

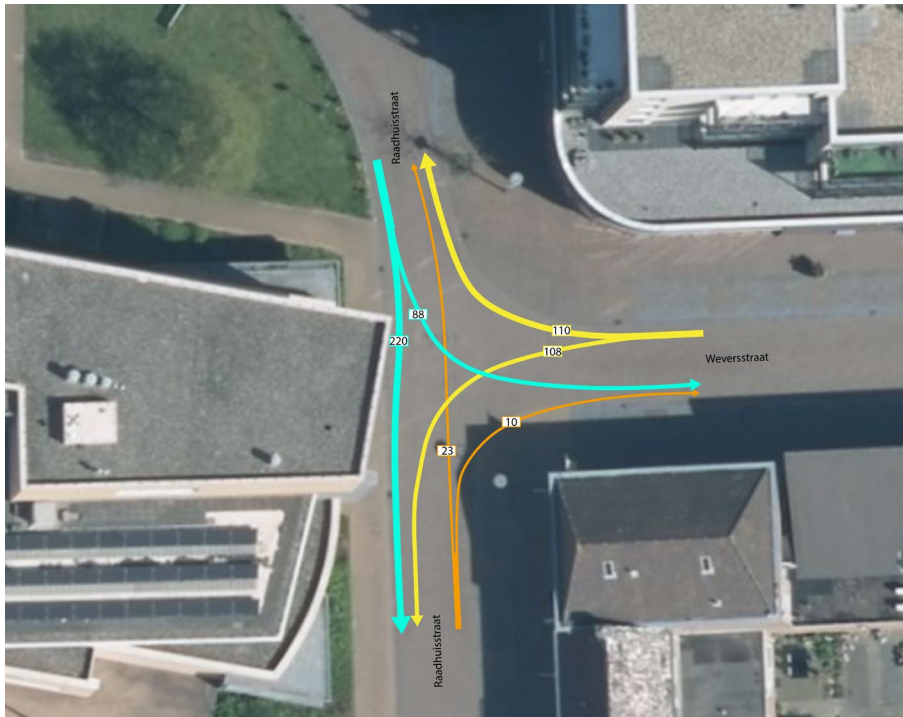


Bijlage 5: Kruispuntstromen vrijdag 12 april (18.00 – 21.00 uur)*Kruispunt Hekstraat – Karspelstraat*

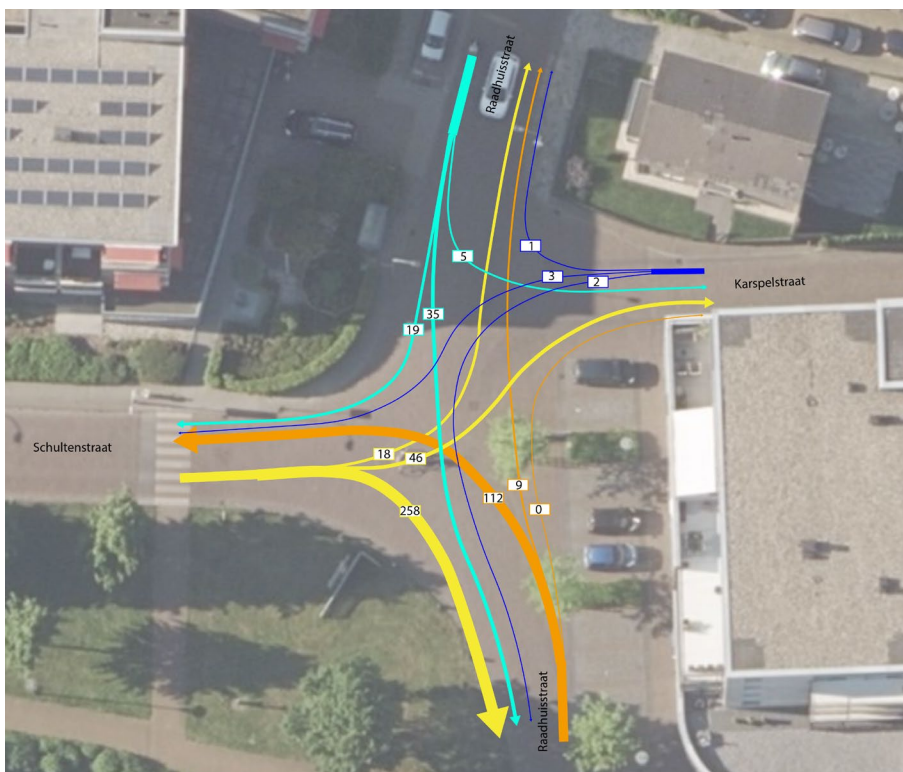
*Afslaand verkeer vanaf de Hekstraat richting de Karspelstraat en het parkeerterrein ten noorden van de Karspelstraat, zijn bij elkaar opgeteld omdat beide toegangen naar een parkeerterrein leiden. Vice versa is dit ook gebeurd.

Kruispunt Hekstraat – Weversstraat

Kruispunt Raadhuisstraat – Weversstraat

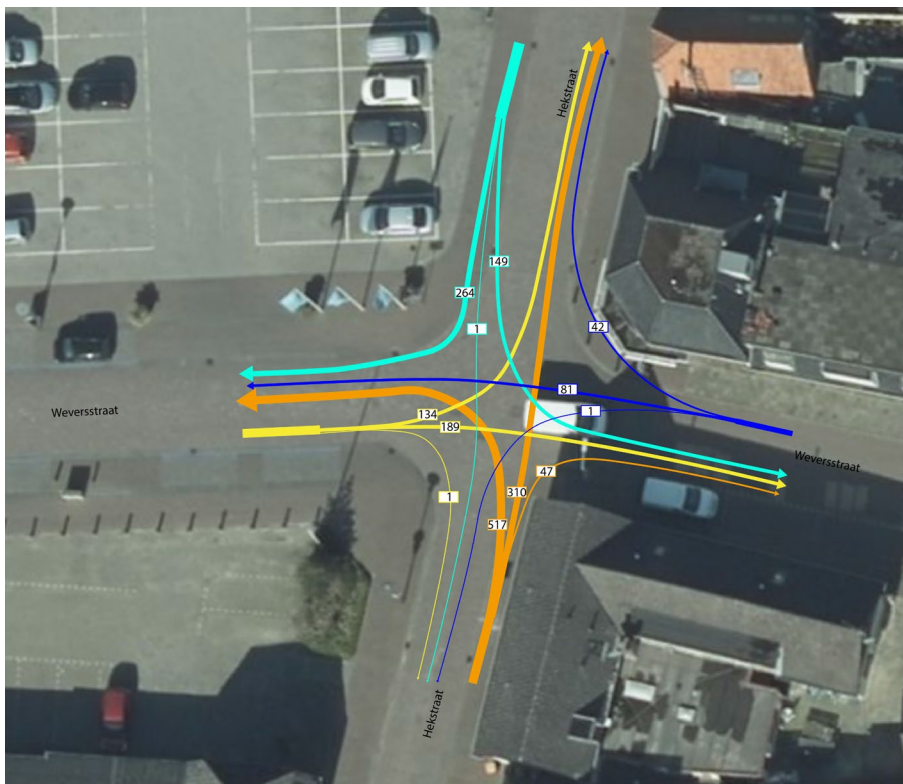


Kruispunt Schultenstraat – Raadhuisstraat – Karspelstraat

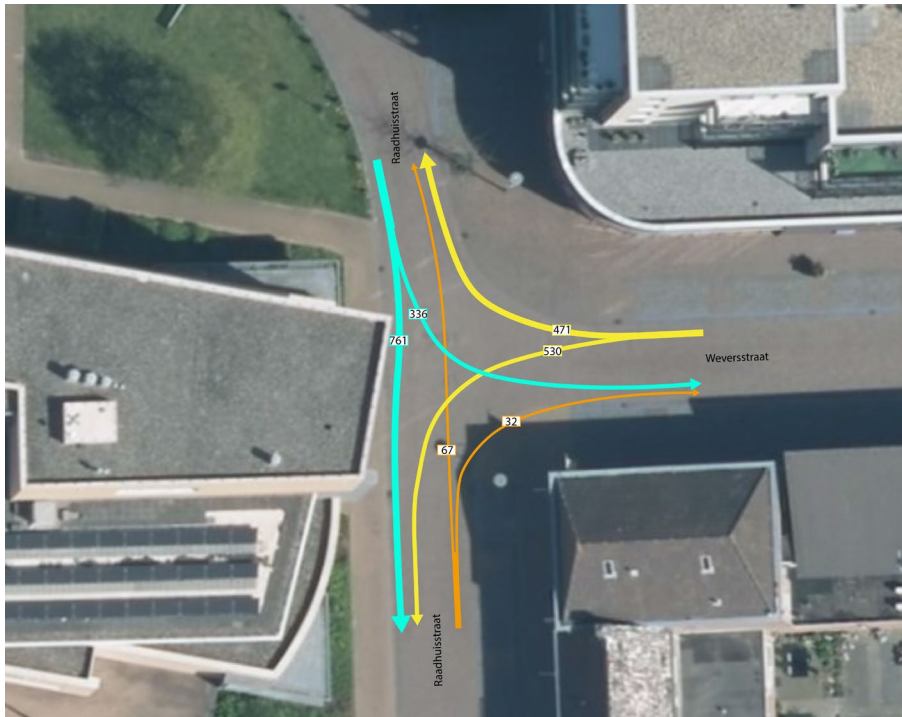


Bijlage 6: Kruispuntstromen zaterdag 13 april (9.00 – 17.00 uur)*Kruispunt Hekstraat – Karspelstraat*

**Afslaand verkeer vanaf de Hekstraat richting de Karspelstraat en het parkeerterrein ten noorden van de Karspelstraat, zijn bij elkaar opgeteld omdat deze beide naar een parkeerterrein leiden. Vice versa is dit ook gebeurd.*

Kruispunt Hekstraat – Weversstraat

Kruispunt Raadhuisstraat – Weversstraat



Kruispunt Schultenstraat – Raadhuisstraat – Karspelstraat

