

Verkeersonderzoek Afsluiting Piushof Gebiedsplan Pius Park



Inhoudsopgave

1. Inleiding

- 1.1 Het gebiedsplan Pius Park voorziet in een knip in het Piushof
- 1.2 De verkeerskundige gevolgen en noodzakelijke maatregelen in beeld
- 1.3 Leeswijzer

3

3

3

3

2. Verkeerskundige gevolgen knip Piushof

- 2.1 Tijdelijke afsluiting Piushof
- 2.2 Hoeveelheid verkeer op Piushof neemt af bij afsluiting
- 2.3 Hoeveelheid verkeer op Raadhuisstraat neemt zeer beperkt toe
- 2.4 Overige bevindingen
- 2.5 Het gebruik van de parkeerplaatsen in omgeving
- 2.6 Beleving verkeerssituatie
- 2.7 Verkeersveiligheidsaudit Raadhuisstraat

4

5

6

7

7

8

9

10

3. Verkeersmaatregelen

- 3.1 Boulevard en parkeerterrein S.V. Egchel
- 3.2 Piushof-Aan de Wietel (direct ten noorden van afsluiting)
- 3.3 Raadhuisstraat

11

12

14

15

Bijlagen

- 1. hoeveelheid verkeer Minister Calstraat en Grootveldweg
- 2. onderzoeksgebied parkeeronderzoek
- 3. Parkeerbezetting
- 4. resultaten verkeersveiligheidsaudit

Colofon

opdrachtgever: Werkgroep Proefafsluiting
Pius Park
gemeente Peel en maas

contactpersoon:

opgesteld door:

gecontroleerd door:

projectnummer: 120189.001

bestandsnaam: 120189.001-R02

status:

datum:

definitief

1 november 2022

1. Inleiding

1.1 Het gebiedsplan Pius Park voorziet in een knip in het Piushof

Begin 2022 heeft de raad van de gemeente Peel en Maas ingestemd met het Gebiedsplan Pius Park. Verschillende (sport)organisaties zijn daarmee actief rondom de ontwikkeling van een sportieve omgeving rondom het Bouwens van der Boijecollege. Het is een gebiedsontwikkeling die alle 20 partners in dat gebied via een intentieovereenkomst hebben omarmd

Doel van het gebiedsplan Pius Park is het stimuleren van bewegen en ontmoeten. Er is daarom gekozen voor een inrichting waarbij de aandacht voor de fietser en de voetganger centraal staat. De auto is te gast.

Ter hoogte van het hart van het Pius Park, bij de sporthal, De Ontmoeting (voorheen Thoes) en het Bouwens van der Boijecollege is een knip voor auto's voorzien. Doel daarvan is dat het autoverkeer het gebied via een andere entree binnenkomt. Op die manier wordt het hart van het gebied verkeersluw, en prettige om te verblijven, te sporten en te ontmoeten. Ook wordt de woonomgeving van het Piushof en het zorgcomplex minder belast met autoverkeer. Dat is prettig voor het leefklimaat.

Tijdens deze studie is in eerste instantie uitgegaan van een nieuwe, centrale ingang voor het autoverkeer: de Boulevard. Zoals ingetekend in het ontwerp op hoofdlijnen uit 2021. Op het einde van deze verkeersstudie bleek dat de uitwerking van het ontwerp uit 2021 wellicht leidt tot een alternatieve ontsluiting voor het autoverkeer. Met die onvoorziene ontwikkeling houdt deze studie rekening, maar gaat zeker ook nog uit van de Boulevard.

1.2 De verkeerskundige gevolgen en noodzakelijke maatregelen in beeld

Dit rapport beschrijft de verkeerskundige gevolgen van de knip en geeft noodzakelijke maatregelen voor de Raadhuisstraat en aansluiting van de Boulevard. De knip in de Piushof heeft mogelijk invloed op de verkeerscirculatie, het gebruik van parkeerplaatsen en de verkeersveiligheid van de straten in het omliggende gebied. In mei en juni 2022 is een tijdelijke knip in de Piushof gerealiseerd. De verkeerssituatie is zowel voor als tijdens deze tijdelijke knip in beeld gebracht. Op basis van de gemeten verschillen zijn de gevolgen van de knip en de noodzakelijke verkeersmaatregelen bepaald.

1.3 Leeswijzer

Dit rapport geeft antwoord op de volgende vragen:

1. op welke wijze verandert de verkeerssituatie door de knip van de Piushof? Het antwoord is gegeven aan de hand van de volgende onderwerpen:
 1. intensiteit, snelheid en soort verkeer op de Piushof en de omliggende wegen
 2. het gebruik van de parkeerplaatsen in omgeving
 3. de beleving van de verkeerssituatie door omwonenden
2. zijn er verkeersmaatregelen noodzakelijk bij een afsluiting van de Piushof?

Deze vragen zijn beantwoord in hoofdstuk 2.

3. welke verkeersmaatregelen zijn noodzakelijk en wenselijk?
4. hoe kan de Boulevard het beste worden aangesloten op de Raadhuisstraat?

Deze vragen zijn beantwoord in hoofdstuk 3.

2. Verkeerskundige gevolgen knip Piushof

In dit hoofdstuk zijn de resultaten van de metingen opgenomen die zijn gedaan voor en tijdens de tijdelijke afsluiting van de Piushof.

Eerst is de tijdelijke knip in de Piushof beschreven.

Vervolgens zijn de resultaten van de metingen opgenomen. Deze gaan in op de volgende onderdelen:

1. intensiteit in de Piushof en de omliggende wegen
2. het gebruik van de parkeerplaatsen in omgeving
3. de beleving van de verkeerssituatie door omwonenden

Conclusies

Uit de metingen van de hoeveelheid en soort verkeer, snelheden, parkeerbezetting en beleving komen de volgende hoofdconclusies:

- de afsluiting heeft op hoofdlijnen geen tot nauwelijks invloed op verkeersstromen, het gebruik van parkeerplaatsen, de beleving van de verkeerssituatie en de verkeersveiligheid
- er zijn wel specifieke knelpunten in relatie tot afsluiting en daarmee verkeersmaatregelen wenselijk direct ten noorden van de afsluiting ter voorkoming van parkeeroverlast en de nadelige gevolgen van kiss & ride verkeer in de Piushof en Aan de Wietel
- de Raadhuistraat heeft in de huidige situatie verschillende verkeersveiligheids-risico's, maar deze zijn ook zonder afsluiting van de Piushof aanwezig.

Deze conclusies zijn gebaseerd op de volgende bevindingen:

- de hoeveelheid verkeer in de Piushof past in de situatie met afsluiting beter bij de functie van woonstraat. De hoeveelheid verkeer neemt af, vooral op momenten dat de sportfuncties ten zuiden van de Piushof verkeer genereren. Daarnaast nemen ook de gereden snelheden af naar een niveau dat acceptabel is voor een woonstraat (41 km/uur)
- het gemotoriseerd verkeer dat verdwijnt op de Piushof verplaatst zich niet naar de Raadhuistraat. Op werkdagen is geen stijging van de hoeveelheid verkeer in de Raadhuistraat gemeten. In het weekend is wel een toename zichtbaar op de Raadhuistraat, maar dat beeld zet zich niet door op de Minister Calsstraat en Grootveldweg. Mogelijke verklaringen voor de afname van het gemotoriseerd verkeer op de Piushof, zonder toename op de Raadhuistraat zijn:
 - kiss & ride verkeer van de school rijdt terug via Aan de Wietel in plaats van via de Raadhuistraat
 - de afname van het kiss & ride verkeer op de Raadhuistraat compenseert deels de toename op de Raadhuistraat van verkeer naar de sportfuncties
 - verkeer zonder werkelijke bestemming rondom de afsluiting (bijvoorbeeld hangjeugd) verdwijnt door de afsluiting
- er is een overschot aan parkeergelegenheid in het gebied. Op hoofdlijnen vinden er door de afsluiting nauwelijks verschuivingen plaats in de bezetting van de parkeerplaatsen
- in het gebied direct ten noorden van de afsluiting (Piushof, Aan de Wietel) neemt op de werkdagavond en zondagochtend de parkeerdruk toe tot 80%. Langs Aan de Wietel 73-79 ontstaat daarbij ook soms parkeeroverlast
- zeer weinig omwonenden ervaren knelpunten of verschil als gevolg van de afsluiting. De gemelde knelpunten gaan over parkeeroverlast en extra kiss & ride verkeer in of via Aan de Wietel
- De Raadhuistraat heeft verschillende verkeersveiligheidsrisico's. De belangrijkste oorzaken zijn de hoge snelheden als gevolg van de inrichting, de kans op voorrangsongevallen die daarbij ontstaat en de onveilige vormgeving van de versmallingen waardoor onveiligheid voor fietsers ontstaat.

2.1 Tijdelijke afsluiting Piushof

In mei 2022 is een tijdelijke afsluiting in de Piushof gerealiseerd. Deze tijdelijke afsluiting bevond zich tussen Aan de Wietel en de Minister Calsstraat. Deze locatie komt overeen met de locatie van het autovrije plein in het Gebiedsplan Pius Park. Hieronder is de verkeerssituatie voor en tijdens de afsluiting weergegeven.



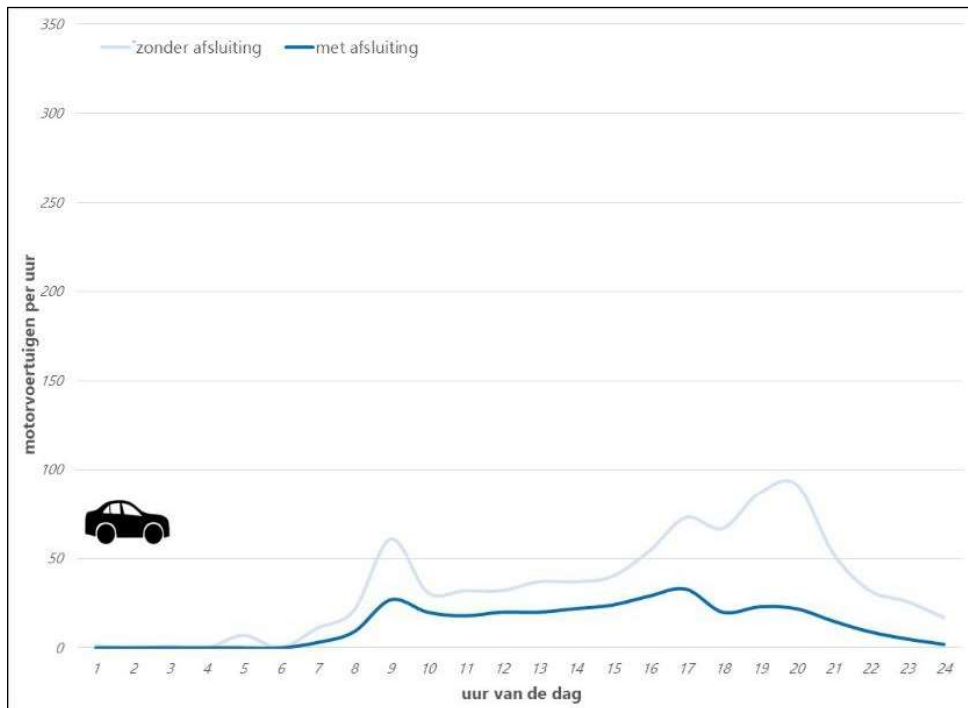
2.2 Hoeveelheid verkeer op Piushof neemt af bij afsluiting

Op werkdagen reden er in de situatie zonder afsluiting ongeveer 800 motorvoertuigen per etmaal. Tijdens de afsluiting daalde dit aantal tot ongeveer 300 motorvoertuigen per etmaal.

In het weekend daalt het aantal motorvoertuigen op de Piushof van ongeveer 475 naar 200 per etmaal.

De afname is op alle dagen verspreid over de hele dag. Op werkdagen is de daling het sterkst in de avond. In het weekend is de daling het sterkst in de ochtend.

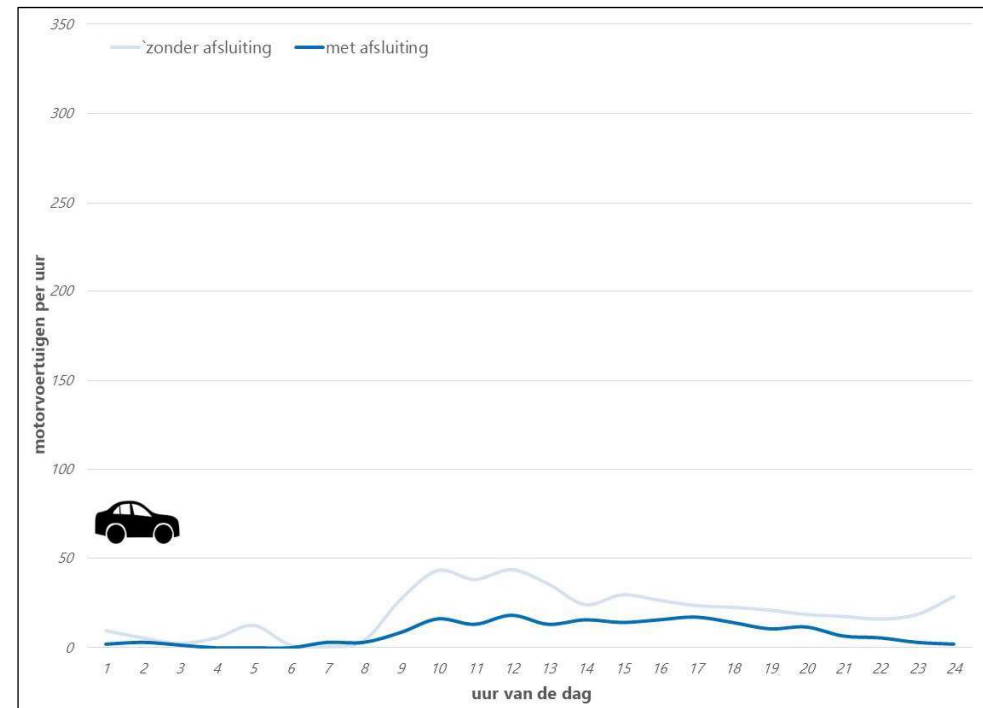
Het verloop van de hoeveelheid motorvoertuigen over de dag in de situatie zonder en met afsluiting is hieronder, in figuur 1 en 2 voor respectievelijk de werkdagen en weekenddagen weergegeven.



Figuur 1 – verloop hoeveelheid gemotoriseerd verkeer Piushof gedurende werkdag

Achtergrondgegevens verkeerstellingen

- de verkeerstellingen zijn mechanisch, met telsingangen in beeld gebracht
- de verkeerstellingen zijn uitgevoerd in de volgende twee perioden:
 - voor afsluiting: 14 tot en met 29 april 2022
 - tijdens afsluiting: 2 tot en met 20 juni 2022
- van de telperiode voor de afsluiting zijn alleen de gegevens van 14 tot en met 22 april 2022 gebruikt. Voor de representativiteit zijn de gegevens van goede vrijdag en tweede paasdag niet meegeteld. De tweede telweek (23 tot en met 29 april 2022) zijn verder niet meegenomen, omdat in die week veel scholen al gesloten waren
- van de telperiode tijdens de afsluiting zijn alle gegevens gebruikt, uitgezonderd die van tweede pinksterdag
- het verloop van de hoeveelheid motorvoertuigen over de dag op de Minister Calsstraat en Grootveldweg zijn opgenomen in de bijlagen.



Figuur 2 – verloop hoeveelheid gemotoriseerd verkeer Piushof gedurende weekenddag

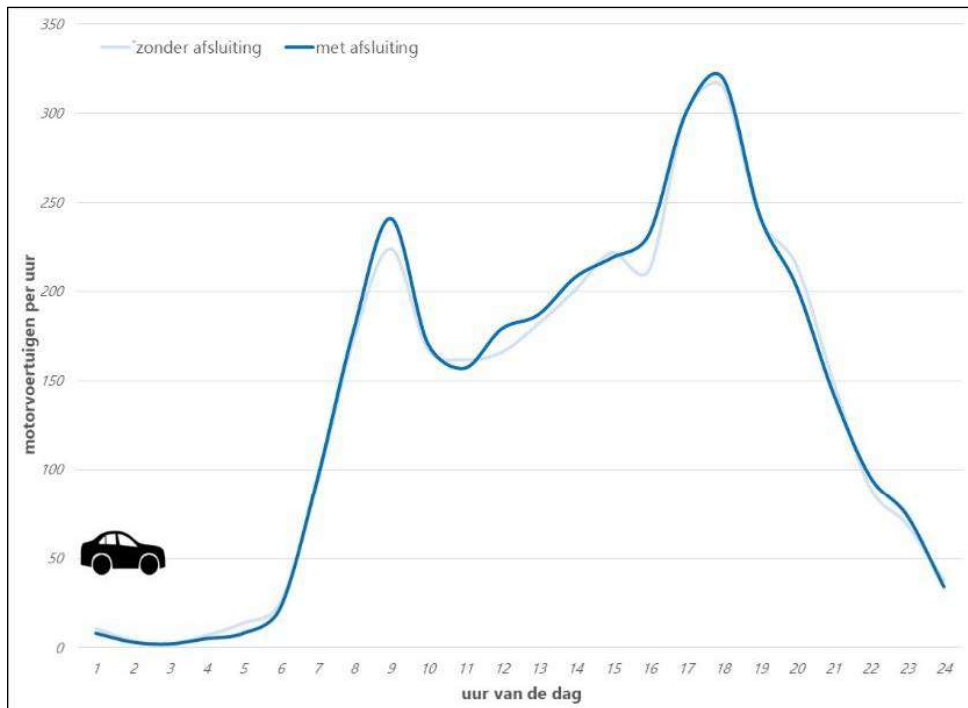
2.3 Hoeveelheid verkeer op Raadhuisstraat neemt zeer beperkt toe

Op werkdagen reden er in de situatie zonder afsluiting ongeveer 3.285 motorvoertuigen per etmaal. Tijdens de afsluiting nam dit aantal zeer beperkt toe tot 3.325 (+1,5%).

In het weekend steeg het aantal motorvoertuigen op de Raadhuisstraat van ongeveer 2.250 naar 2.500 per etmaal (+11%). De toename in het weekend is verdeeld over de ochtend, middag en avond.

Het verloop van de hoeveelheid motorvoertuigen over de dag in de situatie zonder en met afsluiting is hieronder, in figuur 3 en 4 voor respectievelijk de werkdagen en weekenddagen weergegeven.

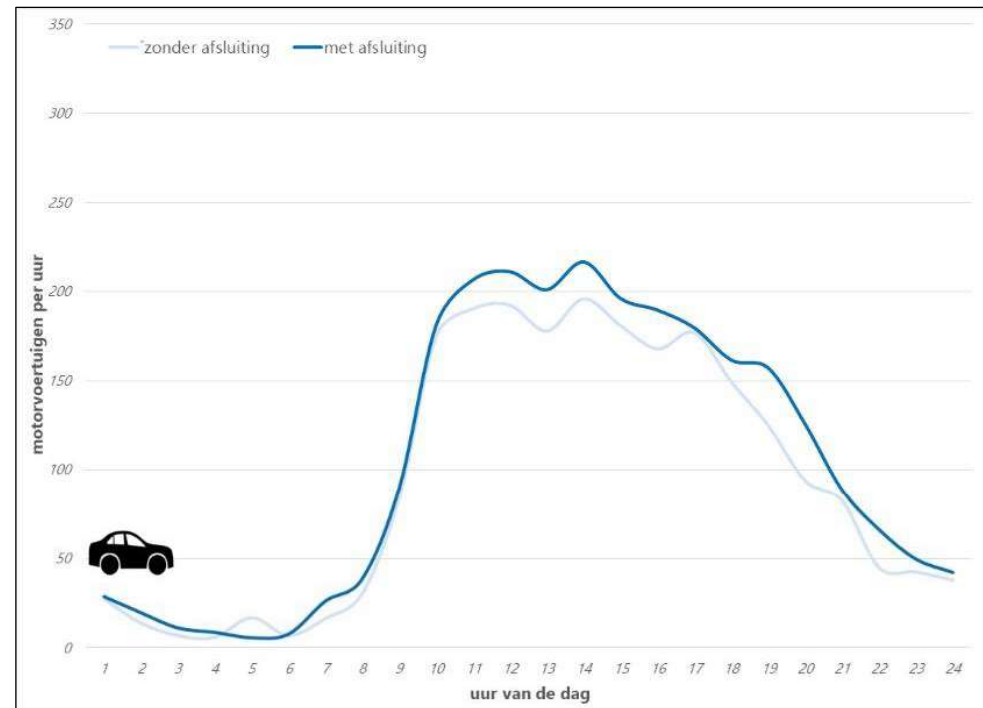
De hoeveelheid verkeer op de Raadhuisstraat past bij een erftoegangsweg met een ontsluitende functie. De hoeveelheid verkeer past op hoofdlijnen bij de verkeersgeneratie van het aantal woningen en bedrijven dat gebruik maakt van de Raadhuisstraat (Eghel, omgeving Emmastraat en sportfuncties gebied Piushof).



Figuur 3 – verloop hoeveelheid gemotoriseerd verkeer Raadhuisstraat gedurende werkdag

2.4 Overige bevindingen

- op de Raadhuisstraat rijdt opvallend veel vrachtverkeer: op een werkdag ongeveer 100 (grote) vrachtauto's en op een weekenddag 50-60 (grote) vrachtauto's per dag
- de ontwikkeling van Panningen Zuid (80 koop-appartementen categorie midden) zal ongeveer 480 extra motorvoertuigen per werkdag genereren. Er is nog op het moment van dit onderzoek nog niets bekend over de ontsluiting van Panningen zuid. In het ergste geval zal de intensiteit op de Raadhuisstraat met 480 motorvoertuigen per dag toenemen
- er rijden veel fietsers op de Raadhuisstraat: 775 tot 900 fietsers per dag
- de gereden snelheden* op de Piushof dalen van 45 km/uur in de situatie zonder afsluiting, naar 41 km/uur in de situatie met afsluiting
- de gereden snelheden op de Raadhuisstraat liggen in zowel de situatie zonder als met afsluiting boven de 50 km/uur
- de gereden snelheden op de Willem van Hornestraat zijn tijdens de afsluiting niet toegenomen (bron: fcd data gemeente Peel en Maas).



Figuur 4 – verloop hoeveelheid gemotoriseerd verkeer Raadhuisstraat gedurende weekenddag

* 85-percentiel-snelheid: de snelheid die door 85% van het verkeer niet wordt overschreden

2.5 Het gebruik van de parkeerplaatsen in omgeving

De bezetting van de parkeerplaatsen in het hele gebied verandert nauwelijks door de afsluiting:

- zonder afsluiting is de parkeerbezetting op werkdagen 39%. In de situatie met afsluiting is deze 36%
- zonder afsluiting is de parkeerbezetting op weekenddagen 27%. In de situatie met afsluiting is deze 25%.

De bezetting van de parkeerplaatsen rondom de sportfaciliteiten en de school dalen tijdens werkdagen:

- zonder afsluiting is de parkeerbezetting op werkdagen 34%. In de situatie met afsluiting is deze 23%
- zonder en met afsluiting is de parkeerbezetting op weekenddagen 6%.

De bezetting van de parkeerplaatsen direct ten noorden van de afsluiting verandert gemiddeld genomen niet:

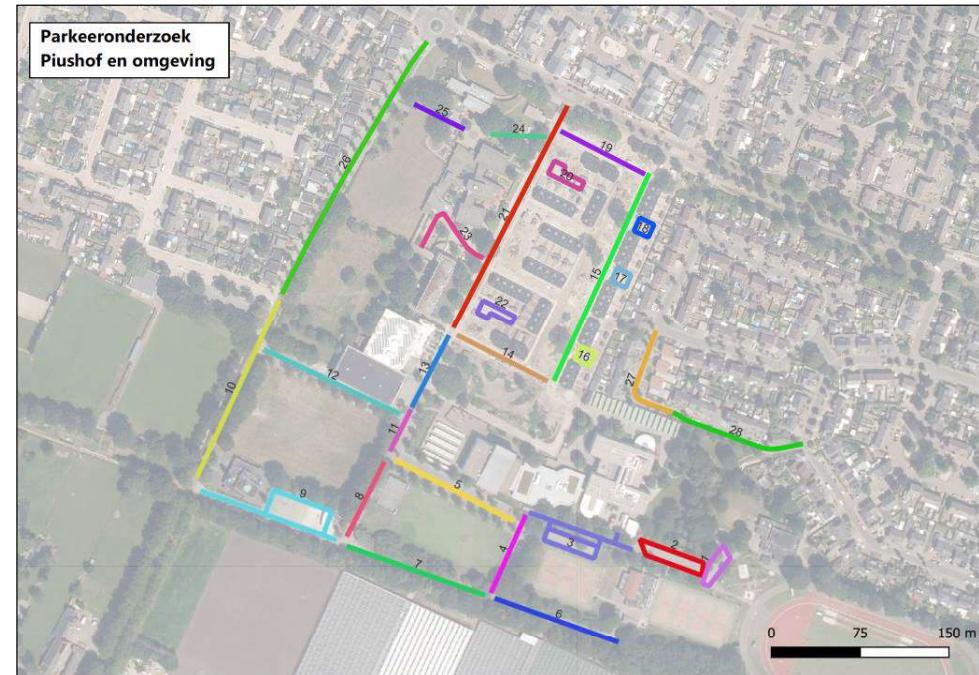
- zonder en met afsluiting is de parkeerbezetting op werkdagen 57-58%
- zonder en met afsluiting is de parkeerbezetting op weekenddagen 61-62%
- de bezetting neemt specifiek op de werkdagavond en zondagochtend toe tot 80%
- de bezetting van de parkeerplaatsen langs de Aan de Wietel (73-79) was op de werkdagmiddag/-avond en zaterdagochtend/-middag al (zeer) hoog. Op de werkdagavond neemt deze tijdens de afsluiting toe tot boven de 100% (foutparkeren). Op de andere momenten neemt de parkeerdruk juist af.

Overige locaties:

- langs de 8 Oktoberstraat ligt de parkeerdruk, vooral tijdens het weekend regelmatig boven de 80%, met uitschieters tot boven de 100%. Dit beeld is zichtbaar in zowel de situatie zonder als met afsluiting
- langs de Raadhuisstraat ligt de bezetting van de parkeerplaatsen consequent tussen de 60% en 5%. Uitschieter is de zondagochtend met een bezetting van 80-85%
- op zaterdag 21 mei 2022 was er een evenement in het onderzoeksgebied. De parkeerdruk nam tijdens dit piekmoment toe:
 - hele onderzoeksgebied: 24%
 - sport/school-gebied: 32% tot 49%
 - direct ten noorden van afsluiting: 5% tot 25%

Achtergrondgegevens parkeermeting

- het onderzoeksgebied van de parkeerdrukmeting is weergegeven in figuur 5. Een detailkaart is opgenomen in de bijlage
- de bezetting van de parkeerplaatsen in het onderzoeksgebied is per straat in beeld gebracht op de volgende momenten:
 - werkdagmiddag
 - werkdagavond
 - vrijdagmiddag
 - zaterdagochtend
 - zaterdagmiddag
 - zondagochtend
- het percentage bezette parkeerplaatsen (naar soort parkeerplaats) per telmoment is opgenomen in de bijlage
- het parkeeronderzoek is uitgevoerd in de volgende weken:
 - zonder afsluiting: week 16
 - met afsluiting: weken 23, 24 en 25
- het parkeeronderzoek is uitgevoerd door de leden van de Werkgroep Proefafsluiting Pius Park, onder begeleiding van Exante



Figuur 5 – onderzoeksgebied parkeerdrukmeting

2.6 Beleving verkeerssituatie

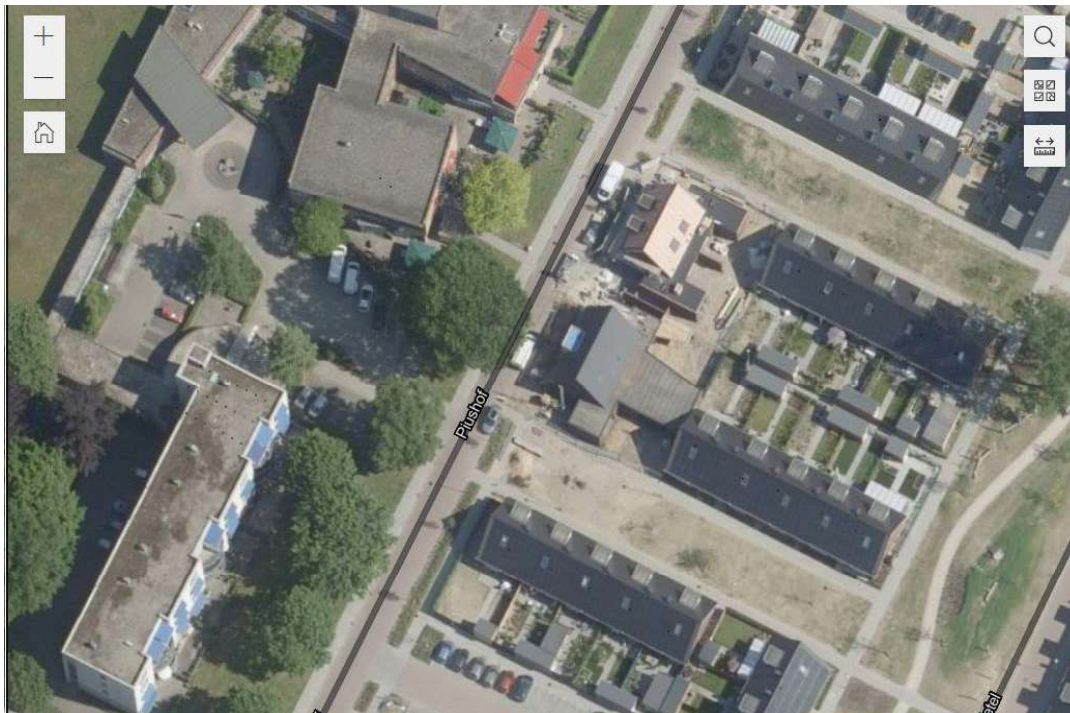
Veruit de meeste omwonenden ervaren geen knelpunten of geen of nauwelijks verschil in de verkeerssituatie. Dit blijkt vooral uit de lage response. Er is geen verklaring voor de lage response, behalve dat als men geen verschil of knelpunten ervaart men over het algemeen niet zal reageren.

Daarnaast zijn het kleine aantal ontvangen reacties verdeeld:

- 56% vind de verkeerssituatie verbeterd of vond de verkeerssituatie al goed.
 - 44% vind de verkeerssituatie slechter of niet verbeterd
-
- de positieve reacties geven als reden vooral de afname van de hoeveelheid verkeer en gereden snelheden in de Piushof
 - de negatieve reacties geven als reden vooral de toename van de hoeveelheid verkeer (kiss & ride) en parkeerdruk in Aan de Wietel

Achtergrondgegevens enquête

- bij alle bewoners in hetzelfde gebied als de parkeerdrukmeting (figuur 5) is een brief bezorgd met aankondiging en uitleg van de enquête (ongeveer 150 adressen)
- de enquête was via een website beschikbaar. Een screenshot is opgenomen in figuur 6
- Belangstellenden konden met eerst aangeven hoe zij over het algemeen de verkeerssituatie sinds de afsluiting van het Piushof ervoeren. Vervolgens konden zij op een kaart aangeven waar zij de situatie beter of slechter vonden en waarom dat het geval was. Tenslotte konden ze aangeven of de afsluiting wilde behouden of niet. Iedereen kon meerdere locaties aangeven
- de enquête is in de maanden mei en juni online geweest
- de response was met 9 reacties/6% zeer laag.



Figuur 6 – screenshot online enquête afsluiting Piushof

2.7 Verkeersveiligheidsaudit Raadhuisstraat

De verkeerskundige inrichting van de Raadhuisstraat is beoordeeld op verkeersveiligheidsrisico's aan de hand van een verkeersveiligheidsaudit. De verwachting voorafgaand aan het onderzoek is dat verkeer dat nu via de Piusshof naar de sportvoorzieningen en school rijdt, via de Raadhuisstraat gaat rijden. Extra verkeer op de Raadhuisstraat versterkt mogelijk bestaande verkeersveiligheidsrisico's.

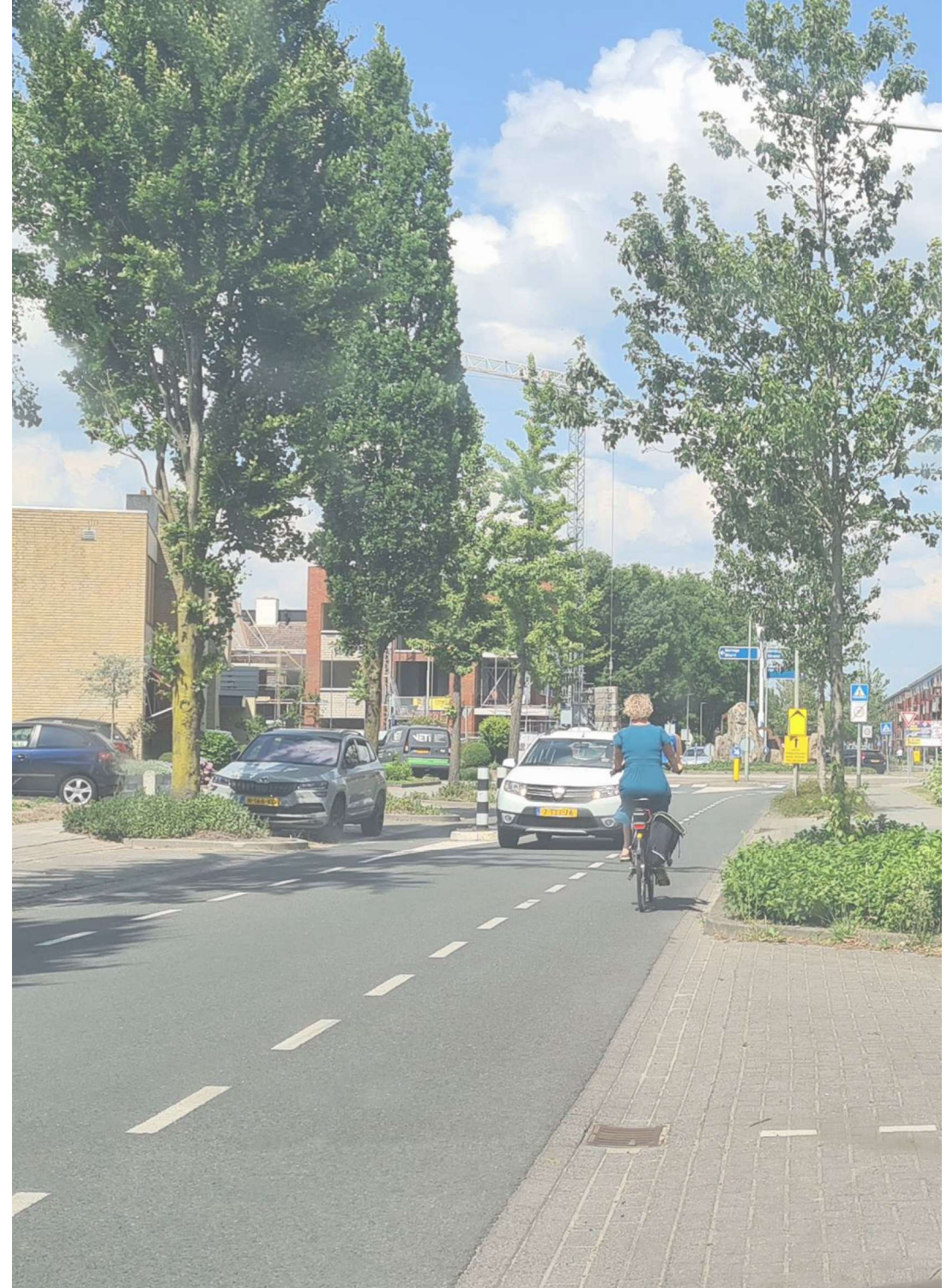
Verkeersveiligheidsrisico's Raadhuisstraat

Uit de verkeersveiligheidsaudit van de Raadhuisstraat blijken de volgende verkeersveiligheidsrisico's:

- hogere snelheden en geen voorrang verlenen door mismatch functie-vormgeving-gebruik
- hogere snelheden door:
 - lange rechtstand
 - bebouwde komgrens in een groene omgeving
 - grote afstand tussen snelheidsremmende maatregelen, die ook onvoldoende snelheidsremmend effect hebben
- klemrijden fietsers bij versmallingen als gevolg van de beperkte breedte van de resterende rijbaan tussen versmalling en kant rijbaan
- eenzijdige ongevallen van fietsers bij de versmallingen als gevolg van de beperkte breedte van de fietsdoorgang en de aanwezigheid van een verhoogde, niet afgeschuinde band
- eenzijdige ongevallen bij versmallingen als gevolg van de beperkte zichtbaarheid van de versmallingselementen
- voorrangsongevallen op kruispunten als gevolg van de diversiteit in vormgeving van de kruispunten, het rechte-lijnspeel op de wegvakken en de aanwezigheid van een VOP (zebrapad) met zeer weinig overstekende voetgangers

Achtergrondinformatie verkeersveiligheidsaudit

- een verkeersveiligheidsaudit (VVA) is een gestandaardiseerde methode om te komen tot een onafhankelijk oordeel over de verkeersveiligheid. Het doel is het voorkomen van (ernstige) ongevallen door verkeersveiligheidsrisico's te identificeren
- de verkeersveiligheidsaudit is uitgevoerd volgens de Handleiding Verkeersveiligheidsaudit onderliggend wegennet [DTV consultants/Royal HaskoningDHV]
- de verkeersveiligheidsaudit is uitgevoerd door een gecertificeerde verkeersveiligheidsauditor
- de detailresultaten van de audit zijn opgenomen in de bijlage.



3. Verkeersmaatregelen Boulevard & Piushof (en Raadhuisstraat)

In dit hoofdstuk zijn verkeersmaatregelen schetsmatig uitgewerkt en beschreven voor de volgende locaties:

1. aansluiting Boulevard op de Raadhuisstraat:

De Boulevard zal de centrale ontsluiting van het gebied worden ten zuiden van de voorziene afsluiting van de Piushof. Al het gemotoriseerd verkeer van en naar de sportvoorzieningen en de school zal via deze nieuwe straat rijden, waarlangs de parkeervoorzieningen liggen. De Boulevard vervangt daarmee de Minister Calsstraat en Grootveldweg

2. gebied direct ten noorden van de voorziene afsluiting in de Piushof (Aan de Wietel/Piushof):

In dit gebied zijn tijdens de tijdelijke afsluiting enkele knelpunten als gevolg van de afsluiting geconstateerd

Aanvullend zijn verkeersmaatregelen voor de Raadhuisstraat opgenomen. Deze maatregelen zijn echter niet noodzakelijk in het kader van de voorziene afsluiting van de Piushof, maar kunnen door de gemeente Peel en Maas worden meegewogen in het gemeentebrede proces van de aanpak van verkeersonveiligheid.

Aanbevelingen

1. *aansluiting Boulevard op de Raadhuisstraat.*

De Boulevard wordt de centrale ontsluiting van het gebied ten zuiden van de voorziene afsluiting van de Piushof. Al het gemotoriseerde verkeer van en naar de sportvoorzieningen en school zal via deze nieuwe straat rijden, waarlangs de parkeervoorzieningen liggen. In het oorspronkelijke plan vervangt de Boulevard de Minister Calsstraat en Grootveldweg. Waarbij de Boulevard op de Raadhuisstraat aansluit ten noorden van de moskee. Tijdens deze studie bleek dat een aansluiting ten zuiden van de moskee ook tot de mogelijkheden behoort. Ter hoogte van de aansluiting van de Boulevard zal ook het eventuele nieuwe parkeerterrein van S.V. Eghel aansluiten*. Ten behoeve van de vormgeving van deze aansluiting gelden de volgende aanbevelingen:

- een haakse aansluiting op de Raadhuisstraat is noodzakelijk
- een viertaks-kruispunt, samen met de aansluiting van het parkeerterrein S.V. Eghel is niet mogelijk. Kies voor één van de volgende kruispuntvormen:
 - bajonetkruispunt, voorzien van een kruispuntplateau. Dit kruispunt dient ook als bebouwde komgrens
 - twee losse kruispunten, voorzien van een plateau (Boulevard) en inrit (parkeerterrein). De huidige bebouwde komgrens (met drempel) blijft gehandhaafd.

De ontwerpschetsen zijn oplossingsrichtingen. Concrete voorstellen met een doorkijk in de kosten. De daadwerkelijke uitvoering en locatie kunnen, afhankelijk van verdere besluitvorming over de ligging van de Boulevard en S.V. Eghel-Panningen op een later moment wijzigen.

2. *Piushof-Aan de Wietel (direct ten noorden van afsluiting):*

Direct ten noorden van de afsluiting van de Piushof ontstaan knelpunten ten aanzien van (fout) parkeren en kiss & ride verkeer van de school.

Verkeersmaatregelen ter voorkoming van deze knelpunten zijn wenselijk. Voor deze locatie gelden de volgende aanbevelingen:

- parkeerverbod in Piushof en Aan de Wietel, tussen de parkeerhofjes Leenhof en Aan de Wietel 29-31
- zorg ervoor dat parkeerplaatsen aan de Boulevard dicht(er) bij de voorzieningen liggen, dan de parkeerplaatsen aan de noordzijde van de afsluiting
- plaats puntblokken op de rand van het trottoir langs Piushof en Aan de Wietel, om foutparkeren tegen te gaan

Het is niet mogelijk eventuele overlast van parkerende bezoekers van de school of sportaccommodaties in de parkeerhofjes ten noorden van de afsluiting, en kiss & ride verkeer in Aan de Wietel te voorkomen.

* besluiten over fusieclub Egchel-Panningen zijn nog niet genomen. Op dit moment is daarom nog niet duidelijk of deze fusieclub haar thuis vindt op de huidige locatie van S.V. Egchel of elders.

3.1 Boulevard en parkeerterrein S.V. Egchel

De Boulevard wordt de centrale ontsluiting van het gebied ten zuiden van de voorziene afsluiting van de Piusshof. Al het gemotoriseerd verkeer van en naar de sportvoorzieningen zal via deze nieuwe straat rijden, waarlangs de parkeervoorzieningen liggen. De Boulevard vervangt daarmee de Minister Calsstraat en Grootveldweg. De aansluiting van de Boulevard op de Raadhuisstraat is voorzien ten noorden of ten zuiden van de moskee. Op ongeveer dezelfde locatie zal het nieuwe parkeerterrein van SV Eghel aansluiten op de Raadhuisstraat.

Gelijkwaardig kruispunt

Het kruispunt ligt binnen een 30 km/uur zone en dient daarom gelijkwaardig te zijn. Dit past bij de voorrangregeling van de overige kruispunten op de Raadhuisstraat. De capaciteit van een gelijkwaardig kruispunt is voldoende. Dat blijkt uit een microsimulatie met Vissim, waarbij de intensiteiten uit het piek uur van een werkdag zijn gebruikt, opgehoogd met 10% en aangevuld met een maximale uitstroom van het verplaatste parkeerterrein.

Haakse aansluiting op Raadhuisstraat noodzakelijk

De Boulevard en het parkeerterrein dienen haaks aan te sluiten op de Raadhuisstraat. Dit is noodzakelijk in verband met voldoende stop- en oprijzicht. De haakse aansluiting is bij voorkeur minimaal 20 meter lang vanaf de Raadhuisstraat.

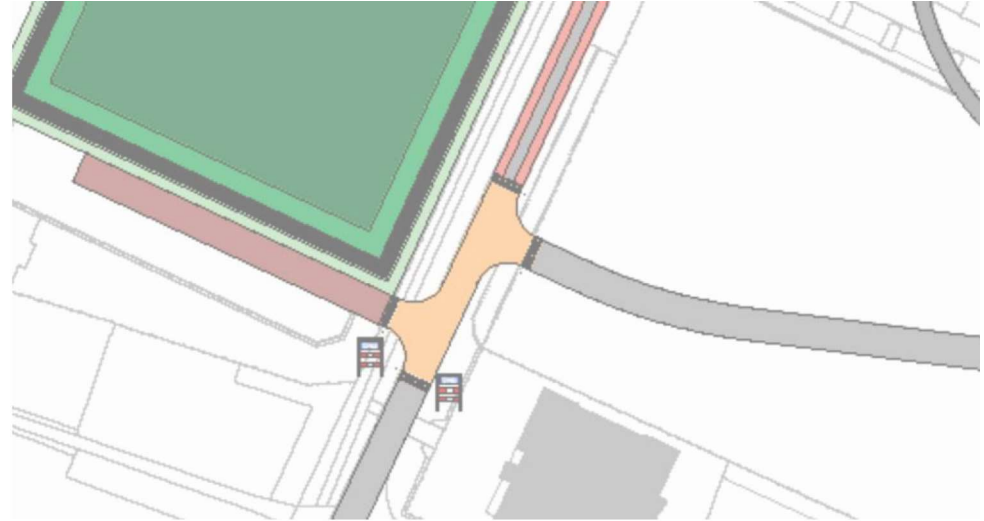
Bij aansluiting ten noorden van moskee: viertaks-kruispunt niet mogelijk

De Boulevard en de ontsluiting van het parkeerterrein kunnen in het geval van een aansluiting ten noorden van de moskee, ruimtelijk niet tegenover elkaar aansluiten. De ontsluiting van het parkeerterrein komt, als gevolg van het naar het noorden verschoven voetbalveld uit ter hoogte van de moskee. Terwijl de Boulevard ten noorden van de moskee op de Raadhuisstraat aansluit.

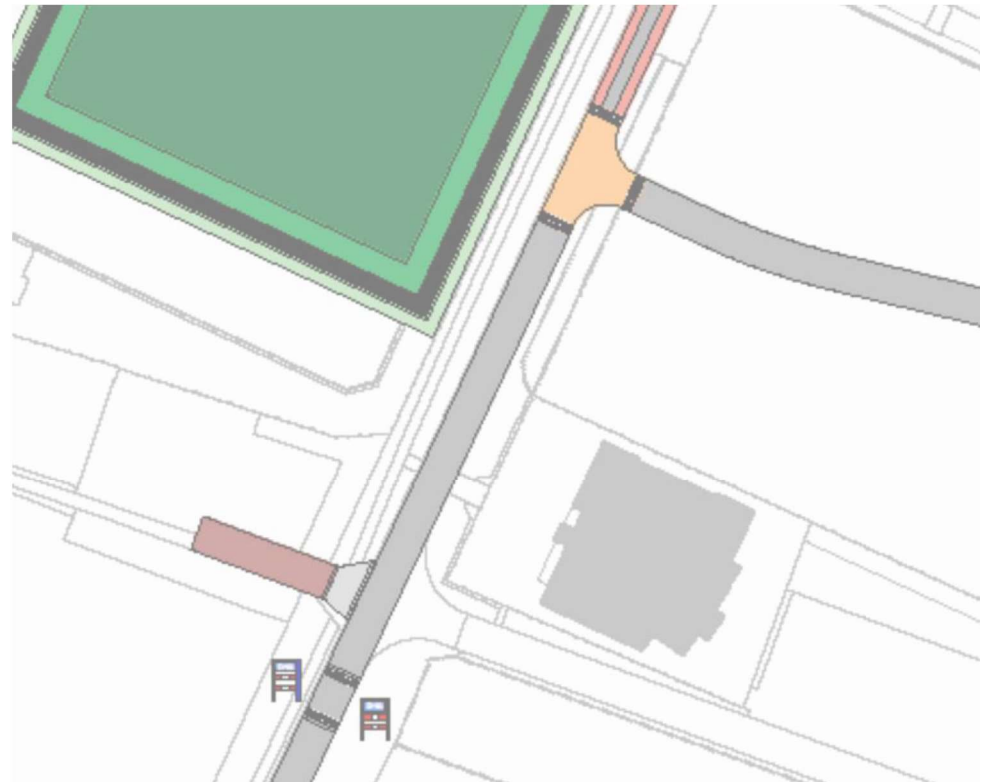
Bajonetkruispunt of losse kruispunten

Beide aansluitingen kunnen op twee manieren op de Raadhuisstraat worden aangesloten:

1. *bajonetkruispunt, voorzien van een kruispuntplateau als bebouwde komgrens (figuur 7)*
Deze vorm is mogelijk als de uitrit van het parkeerterrein aan de noordzijde wordt geplaatst. De aansluitingen liggen ongeveer 15 meter van elkaar. Deze tussenruimte is noodzakelijk om afslaand verkeer vanuit de Boulevard of het parkeerterrein de ruimte te geven voorrang te geven aan voorrangsgerechtigd verkeer van rechts uit de volgende aansluiting. De huidige bebouwde komgrens vervalt, inclusief drempel. Deze ligt te dicht op het verhoogde (bajonet)plateau
2. *Twee losse kruispunten, voorzien van een plateau (Boulevard) en inrit (parkeerterrein) (figuur 8)*
Deze vorm is mogelijk als de uitrit van het parkeerterrein aan de zuidzijde wordt geplaatst. De uitrit wordt voorzien van een inritconstructie (voorrang), omdat het geen onderdeel meer uitmaakt van het kruispunt. De aansluiting Boulevard krijgt een plateau. De huidige bebouwde komgrens blijft gehandhaafd. Dit is wenselijk om het verkeer ter hoogte van de uitrit van het parkeerterrein voldoende te remmen.



figuur 7 – bajonetkruispunt



figuur 8 - twee losse kruispunten

Bij aansluiting ten zuiden van moskee: viertaks-kruispunt mogelijk

De Boulevard en de ontsluiting van het parkeerterrein kunnen in het geval van een aansluiting ten zuiden van de moskee, tegenover elkaar aansluiten.

Gelijkwaardig viertakskruispunt voorzien van kruispuntplateau (figuur 9)

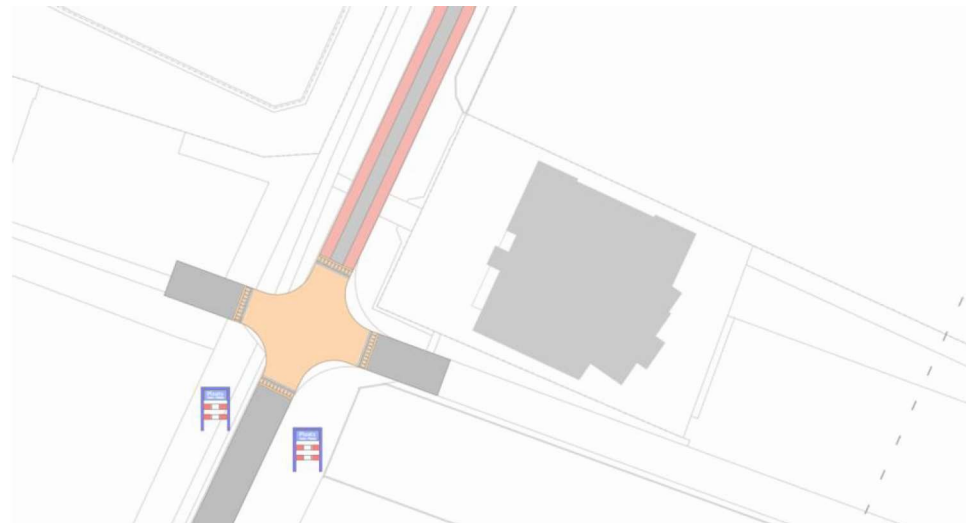
Deze vorm is mogelijk, omdat de uitrit deel uitmaakt van het kruispunt en daarmee als volwaardige tak kan worden gezien. De drempel bij de huidige bebouwde komgrens vervalt. Deze ligt te dicht op het verhoogde kruispuntplateau. De bebouwde komgrens kan behouden blijven op zijn huidige locatie.

Kostenramingen

De kosten van de maatregelen-varianten voor de aansluiting van de Boulevard zijn geraamd met een SSK-raming:

- bajonetkruispunt : € 25.000
- twee losse kruispunten : € 46.000
- gelijkwaardig viertakskruispunt : € 20.000

In deze raming is het kruispuntplateau bij de Emmastraat meegenomen, omdat wordt aanbevolen dat kruispuntplateau altijd in combinatie met aansluiting van de Boulevard te realiseren.



figuur 9 – gelijkwaardig viertakskruispunt

3.2 Piushof-Aan de Wietel (direct ten noorden van afsluiting)

Direct ten noorden van de afsluiting van de Piushof ontstaan knelpunten ten aanzien van (fout) parkeren en kiss & ride verkeer van de school. Verkeersmaatregelen ter voorkoming van deze knelpunten zijn wenselijk.

Parkeerverbod Piushof en Aan de Wietel

Een parkeerverbod langs de Piushof en Aan de Wietel, tussen het parkeerhofje Leenhof en het parkeerhofje tussen Aan de Wietel 29-31 zorgt er voor dat langer parkeren nabij de afsluiting niet mogelijk is. Het parkeerverbod maakt het mogelijk dit te handhaven. Ook door gemeentelijke BOA's. Door het parkeerverbod moeten bezoekers van de school of de sportaccommodaties verder van hun bestemming af parkeren. Waardoor parkeren op deze locatie minder aantrekkelijk wordt

Zorg ervoor dat parkeervoorzieningen aan de Boulevard dicht(er) bij voorzieningen liggen

Het parkeerverbod aan de Piushof en Aan de Wietel zorgt ervoor dat die locatie minder aantrekkelijk is. Voorwaarde is echter dat de parkeervoorzieningen voor de bezoekers gunstig liggen ten opzichte van hun bestemming. Gunstiger dan de parkeervoorzieningen langs de Piushof en Aan de Wietel.

Puntblokken, groene haag of (houten) paaltjes tegen fout parkeren

Handhaving is niet altijd mogelijk. Parkeren op de rijbaan van Aan de Wietel is door de rijbaan breedte nauwelijks mogelijk. Door puntblokken, haag of (houten) paaltjes op het trottoir aan te brengen wordt fout en hinderlijk parkeren (half) op het trottoir voorkomen. Voorwaarde is dat de maatregel niet breder is dan 0,60 meter, zodat minimaal 1,20 meter trottoir overblijft.

Voorkomen parkeren in hofjes door bezoekers school of sportaccommodaties niet mogelijk

De parkeerplaatsen zijn openbaar. Zij zijn dus niet zomaar toe te wijzen aan een specifieke doelgroep, zoals bewoners of bezoekers van bewoners. Dat is alleen mogelijk met behulp van parkeervergunningen, ontheffingen op een blauwe zone of het niet openbaar verklaren van de parkeerhofjes. Al deze maatregelen staan niet in verhouding tot de geconstateerde, incidentele parkeeroverlast, zullen zorgen voor onduidelijkheid ten aanzien van het parkeren en zijn alleen in te stellen

Kiss & ride verkeer voorkomen niet mogelijk

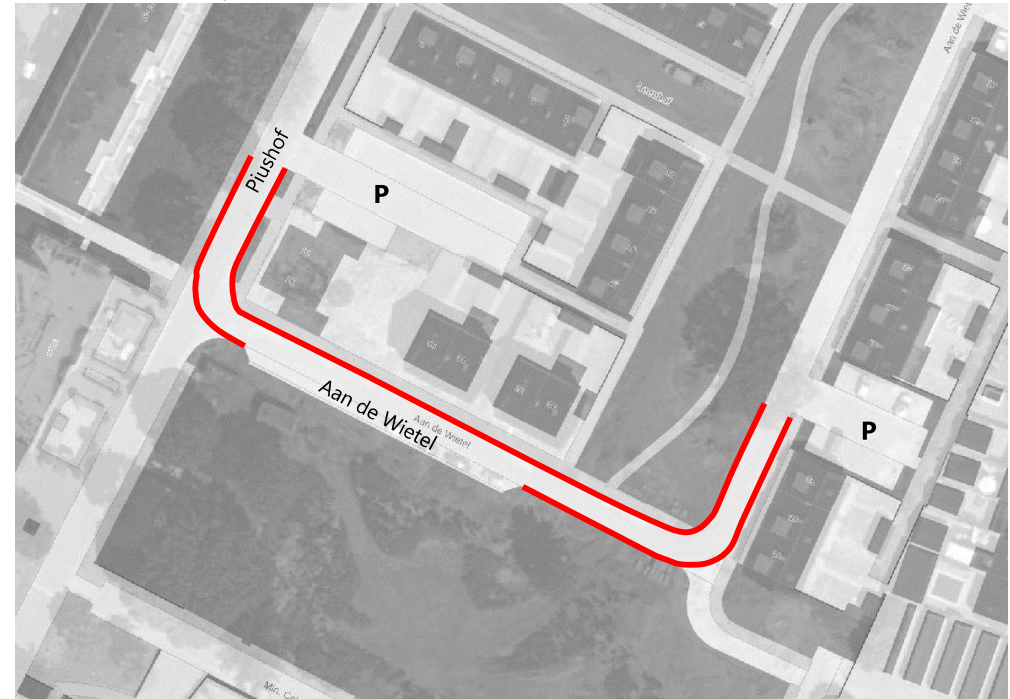
Dit verkeer zal altijd hun weg zoeken naar de in- en uitgang van de school. De beste maatregel is het niet faciliteren van dit verkeer. Bijvoorbeeld door de aanleg van een kiss & ride strook. Hoe meer mogelijkheden de infrastructuur dit verkeer biedt om makkelijk scholieren af te zetten, hoe meer kiss & ride verkeer er zal ontstaan.

Daarnaast ligt de ingang naar de school in Aan de Wietel. Een keerlus in de Piushof, om verkeer in Aan de Wietel te voorkomen heeft daarom geen nut. Ook circulatiemaatregelen, zoals het instellen van eenrichtingsverkeer zal niet voorkomen dat kiss & ride verkeer naar de school links- of rechtsom via de Piushof-Aan de Wietel zullen rijden. Terwijl bewoners juist in hun vrijheid van gebruik van de infrastructuur worden beperkt.

Kosten

De kosten van bebording en anti-parkeermaatregelen over zeer beperkte lengte zijn zeer beperkt. De kosten van deze maatregelen zijn daarom niet geraamd.

Parkeerverbod en puntblokken



Voorbeeld puntblok tegen foutparkeren



3.3 Raadhuisstraat

In de Raadhuisstraat zijn geen maatregelen noodzakelijk als gevolg van de voorziene afsluiting van de Piushof. De Raadhuisstraat heeft in de huidige situatie echter wel verschillende verkeersveiligheids-risico's. Aanvullend zijn in deze paragraaf daarvoor maatregelvoorstellen gedaan. Deze maatregelen zijn niet noodzakelijk in het kader van de voorziene afsluiting van de Piushof, maar kunnen door de gemeente Peel en Maas worden meegewogen in een gemeente-breed proces van de aanpak van verkeersonveiligheid.

Eenduidige plateaus op regelmatige afstanden

Met plateaus op de kruispunt met de Emmastraat, ter hoogte van huisnummer 198 en bij de voetgangersdoorsteek bij huisnummer 180 ontstaat een gelijkmatig snelheidsbeeld. De snelheidsremmende plateaus liggen op een onderlinge afstand van 90 tot 100 meter.

Door de plateaus allemaal in dezelfde vorm uit te voeren (verhoogd, klinkers) zijn deze daarnaast duidelijk herkenbaar voor het verkeer.

Verbod voor vrachtverkeer

Dit is wenselijk, gezien het hoge aantal vrachtauto's dat gebruik maakt van de Raadhuisstraat. Dit aantal past niet bij een erftoegangsweg, waar ook nog eens veel fietsers gebruik van maken en oversteken. Het verbod moet in ieder geval gelden tussen Eghel en de J.F. Kennedylaan. Maar moet beoordeeld worden op netwerkniveau. Zo moet voorkomen worden dat het vrachtverkeer bijvoorbeeld uitwijkt naar de route Kerkstraat-Eghelseweg. Ook moet beoordeeld worden waar eventuele bestemmingen liggen van vrachtverkeer in het gebied, zodat het verbod maximaal zonder uitzondering kan gelden.

Fietsdoorsteek vanuit Piushof naar aansluiting Emmastraat

Er rijdt veel fietsverkeer tussen de school en sportaccommodaties en de Emmastraat. Het is daarom wenselijk in het gebiedsplan een fietsverbinding tussen het Piushof en de Emmastraat op te nemen. Het voorgestelde kruispuntplateau zorgt op het kruispunt met de Emmastraat voor de noodzakelijke snelheidsremming, zodat fietsers veilig kunnen oversteken. De fietsdoorsteek dient uit de voorrang te worden aangesloten. Indien de aansluiting in de voorrang wordt aangesloten zal informeel voorrangsgedrag ontstaan, waarbij de grotere stroom gemotoriseerd verkeer geneigd zal zijn voorrang te nemen.

Rode fietsstrook met smalle auto-rijstrook

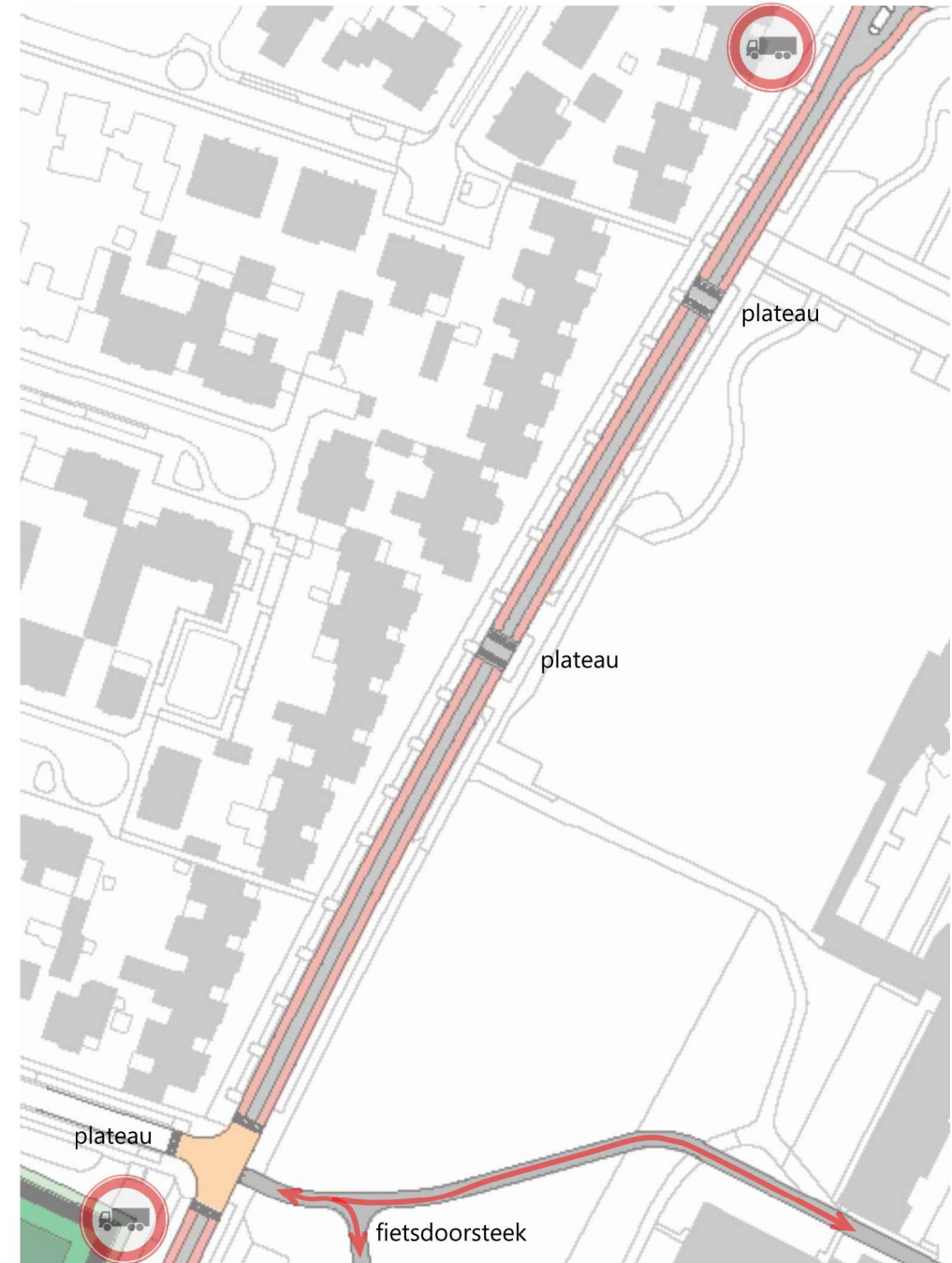
Dit geeft fietsers een nadrukkelijker positie op de Raadhuisstraat. Daarnaast zorgt het voor snelheidsremming, omdat verkeer bij tegenliggers bewust moet uitwijken over de fietsstrook. De fietsstroken hebben bij voorkeur een breedte van 1,80 meter (inclusief markering).

VOP (zebrapad) bij Emmastraat verwijderen

Dit voorkomt het risico dat voetgangers voorrang nemen, terwijl gemotoriseerd verkeer geen voorrang geeft. Zij zullen niet snel voorrang geven, omdat er niet vaak een voetganger oversteekt. Voor de oversteekbaarheid van de Raadhuisstraat is een VOP niet noodzakelijk.

Kostenraming

De kosten van de maatregelen voor de Raadhuisstraat zijn geraamd met een SSK-raming en bedragen € 31.500. Het kruispuntplateau bij de Emmastraat is meegenomen in de raming van de maatregelen rondom de aansluiting van de Boulevard.



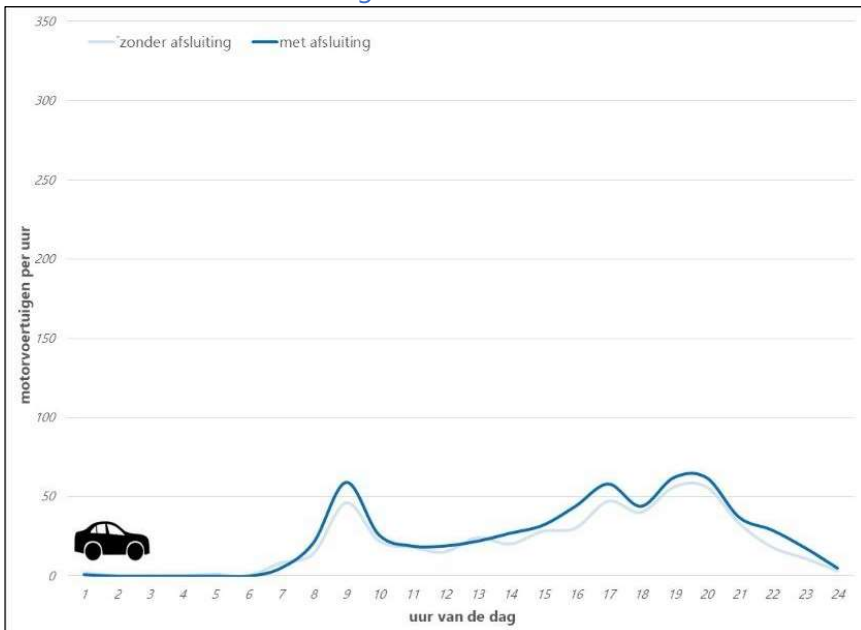
Figuur 9 - Raadhuisstraat



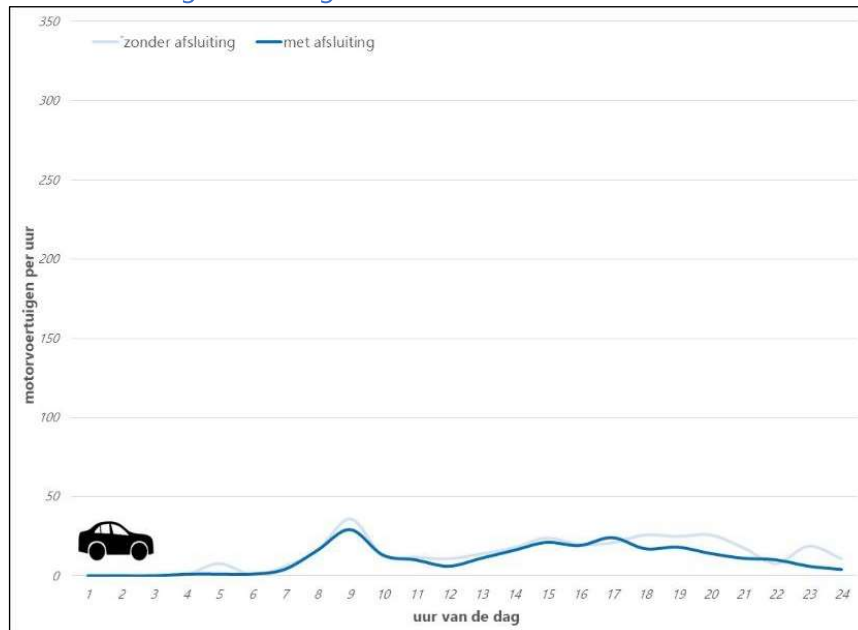
- BIJLAGEN -

Bijlage 1: hoeveelheid verkeer Minister Calstraat en Grootveldweg

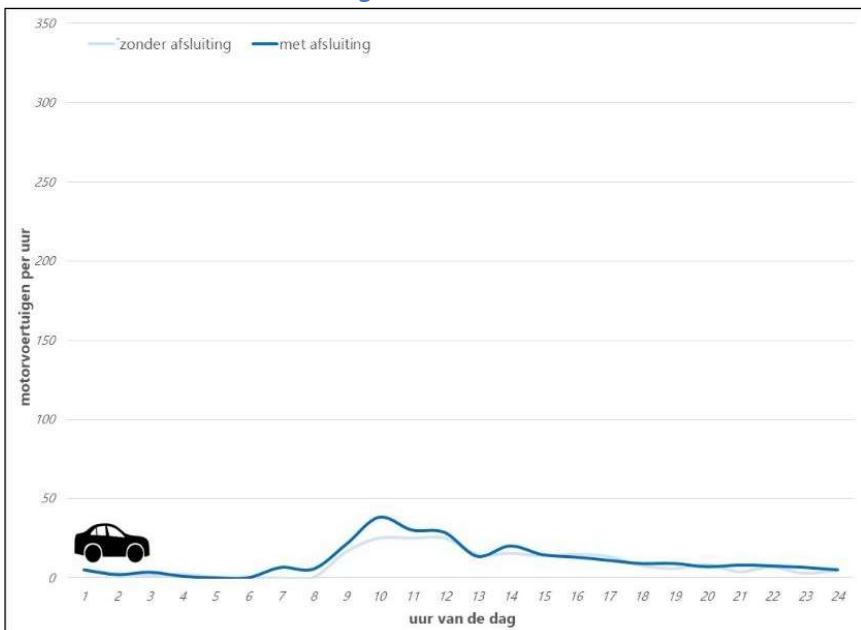
Minister Calstraat – werkdag



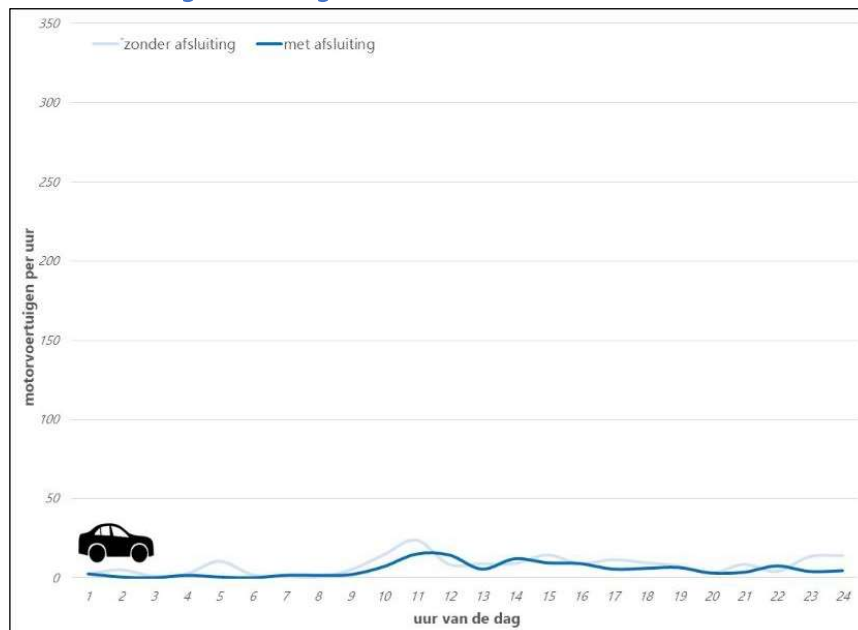
Grootveldweg – werkdag



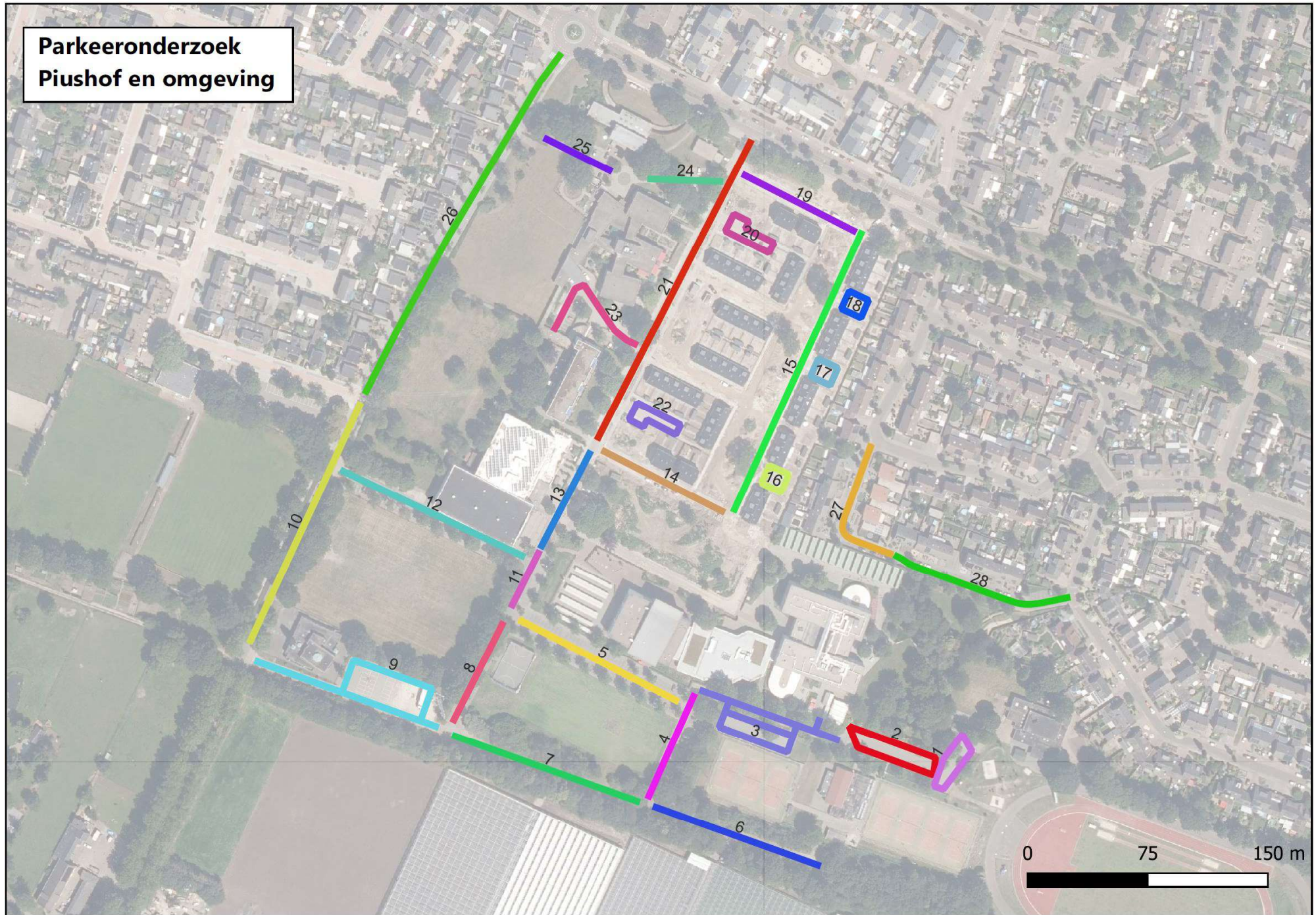
Minister Calstraat – werkdag



Grootveldweg - werkdag



Bijlage 2: onderzoeksgebied parkeeronderzoek



Bijlage 3: parkeerbezetting

Voor afsluiting Piushof (week 16 - deel 1)

parkeerbezetting (% bezet)				dins- of donderdag middag (14-15 uur)			dins- of donderdag avond (rond 20 uur)			vrijdag middag (14-15 uur)											
sector	straatnaam	tussen	en	type parkeren			speciaal	fout	totaal	type parkeren			speciaal	fout	totaal	type parkeren			speciaal	fout	totaal
				haaks	langs	straat				Haaks	Langs	Straat				Haaks	Langs	Straat			
1	parkeren Thyas - Minister Calsstraat	Thyas	parkeren Thyas/Fortus	11%	nvt	nvt	0%	0%	11%	83%	nvt	nvt	0%	0%	79%	6%	nvt	nvt	0%	0%	5%
2	parkeren Thyas/Fortus - Minister Calsstraat	parkeren Thyas	parkeerterrein Fortus/Boijecollege	57%	nvt	nvt	0%	0%	56%	55%	nvt	nvt	0%	0%	53%	5%	nvt	nvt	0%	0%	4%
3	parkeerterrein Fortus/Boijecollege - Minister Calsstraat	parkeren Thyas/Fortus	parkeerterrein zijkant Boijecollege	94%	nvt	nvt	0%	0%	91%	39%	nvt	nvt	0%	0%	38%	79%	nvt	nvt	0%	0%	76%
4	parkeren Boijecollege zijkant	Minister Calsstraat	Grootveldweg	63%	nvt	nvt	nvt	0%	63%	26%	nvt	nvt	nvt	0%	26%	32%	nvt	nvt	nvt	0%	32%
5	parkeerterrein zijkant Boijecollege - Minister Calsstraat	Piushof	parkeren Boijecollege zijkant (4)	39%	nvt	nvt	nvt	0%	39%	31%	nvt	nvt	nvt	0%	31%	26%	nvt	nvt	nvt	0%	26%
6	Grootveldweg	parkeren Boijecollege zijkant (4)	einde verharde weg	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%
7	Grootveldweg	Piushof	parkeren Boijecollege zijkant (4)	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%
8	Piushof	Grootveldweg	parkeerterrein Fortus/Boijecollege - Minister Calsstraat	nvt	nvt	10%	nvt	0%	10%	nvt	nvt	30%	nvt	0%	30%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%
9	Grootveldweg + parkeerterrein Moskee	Raadhuisstraat	Piushof	3%	nvt	0%	0%	0%	2%	17%	nvt	0%	0%	0%	11%	####	nvt	####	0%	0%	98%
10	Raadhuisstraat	Grootveldweg	Emmastraat	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
11	Piushof	parkeerterrein zijkant Boijecollege - Minister Calsstraat	Minister Calsstraat	71%	nvt	nvt	nvt	0%	71%	50%	nvt	nvt	nvt	0%	50%	43%	nvt	nvt	nvt	0%	43%
12	Minister Calsstraat	Raadhuisstraat	Piushof	0%	nvt	nvt	nvt	0%	0%	39%	nvt	nvt	nvt	0%	39%	5%	nvt	nvt	nvt	0%	5%
13	Piushof	Aan de Wietel	Minister Calsstraat	nvt	nvt	17%	0%	0%	13%	nvt	nvt	####	0%	0%	####	nvt	nvt	0%	0%	0%	0%
14	Aan de Wietel zuid	Piushof	Aan de Wietel	nvt	####	nvt	nvt	0%	####	nvt	75%	nvt	nvt	0%	####	nvt	25%	nvt	nvt	0%	50%
15	Aan de Wietel	Aan de Wietel	Aan de Wietel	nvt	nvt	4%	nvt	0%	4%	nvt	nvt	4%	nvt	0%	4%	nvt	nvt	9%	nvt	0%	9%
16	parkeerterrein Aan de Wietel zuid			44%	nvt	nvt	0%	0%	33%	78%	nvt	nvt	0%	0%	58%	44%	nvt	nvt	0%	0%	33%
17	parkeerterrein Aan de Wietel midden			55%	nvt	nvt	0%	0%	50%	####	nvt	nvt	0%	0%	####	45%	nvt	nvt	0%	0%	42%
18	parkeerterrein Aan de Wietel noord			45%	nvt	nvt	0%	0%	42%	82%	nvt	nvt	0%	0%	75%	45%	nvt	nvt	0%	0%	42%
19	Aan de Wietel noord	Piushof	Aan de Wietel	nvt	0%	nvt	nvt	0%	20%	nvt	50%	nvt	nvt	0%	50%	nvt	10%	nvt	nvt	0%	20%
20	parkeerterrein Piushof noord	Middelmannshof	Aan de Wietel noord	22%	nvt	nvt	nvt	0%	22%	44%	nvt	nvt	nvt	0%	44%	33%	nvt	nvt	nvt	0%	33%
21	Piushof	JF Kennedylaan	Aan de Wietel zuid	nvt	nvt	7%	nvt	0%	53%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	47%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	20%
22	parkeerterrein Piushof zuid	Leenhof	Aan de Wietel zuid	50%	nvt	nvt	0%	0%	44%	81%	nvt	nvt	0%	0%	72%	69%	nvt	nvt	0%	0%	61%
23	parkeerterrein Keppelaar			68%	nvt	nvt	0%	0%	65%	11%	nvt	nvt	0%	0%	10%	32%	nvt	nvt	0%	0%	30%
24	parkeerterrein Piushof 85			86%	nvt	nvt	nvt	0%	86%	14%	nvt	nvt	nvt	0%	14%	29%	nvt	nvt	nvt	0%	29%
25	parkeerterrein Agora-college			70%	nvt	nvt	0%	0%	67%	15%	nvt	nvt	0%	0%	14%	20%	nvt	nvt	0%	0%	19%
26	Raadhuisstraat	Emmastraat	JF Kennedylaan	nvt	9%	nvt	nvt	0%	61%	nvt	9%	nvt	nvt	0%	61%	nvt	12%	nvt	nvt	0%	73%
27	8 oktoberstraat	Generaal Ritchiestraat	8 oktoberstraat, tot huisnr. 7	nvt	55%	nvt	nvt	0%	64%	nvt	73%	nvt	nvt	0%	82%	nvt	27%	nvt	nvt	0%	36%
28	8 oktoberstraat	8 oktoberstraat, vanaf huisnr. 7	18 novembering	67%	78%	nvt	nvt	0%	73%	0%	0%	nvt	nvt	0%	0%	33%	33%	nvt	nvt	0%	47%
TOTAAL				53%	34%	8%	0%	0%	43%	48%	31%	17%	0%	0%	40%	43%	18%	20%	0%	0%	35%

Bijlage 3: parkeerbezetting

Voor afsluiting Piushof (week 16 - deel 2)

parkeerbezetting (% bezet)				zaterdag ochtend (10-11 uur)									zaterdag middag (14-15 uur)						zondag ochtend (10-11 uur)					
				type parkeren			speciaal	fout	totaal	type parkeren			speciaal	fout	totaal	type parkeren			speciaal	fout	totaal			
				Haaks	Langs	Straat				Haaks	Langs	Straat				Haaks	Langs	Straat						
sector	straatnaam	tussen	en	Haaks	Langs	Straat	speciaal	fout	totaal	Haaks	Langs	Straat	speciaal	fout	totaal	Haaks	Langs	Straat	speciaal	fout	totaal			
1	parkeren Thyas - Minister Calsstraat	Thyas	parkeren Thyas/Fortus	78%	nvt	nvt	0%	0%	74%	0%	nvt	nvt	0%	0%	0%	0%	nvt	nvt	0%	0%	0%			
2	parkeren Thyas/Fortus - Minister Calsstraat	parkeren Thyas	parkeerterrein Fortus/Boijecollege	2%	nvt	nvt	0%	0%	2%	0%	nvt	nvt	0%	0%	0%	32%	nvt	nvt	0%	0%	31%			
3	parkeerterrein Fortus/Boijecollege - Minister Calsstraat	parkeren Thyas/Fortus	parkeerterrein zijkant Boijecollege	0%	nvt	nvt	0%	0%	0%	0%	nvt	nvt	0%	0%	0%	3%	nvt	nvt	0%	0%	3%			
4	parkeren Boijecollege zijkant	Minister Calsstraat	Grootveldweg	0%	nvt	nvt	nvt	0%	0%	0%	nvt	nvt	nvt	0%	0%	0%	nvt	nvt	nvt	0%	0%			
5	parkeerterrein zijkant Boijecollege - Minister Calsstraat	Piushof	parkeren Boijecollege zijkant (4)	0%	nvt	nvt	nvt	0%	0%	0%	nvt	nvt	nvt	0%	0%	0%	nvt	nvt	nvt	0%	0%			
6	Grootveldweg	parkeren Boijecollege zijkant (4)	einde verharde weg	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%			
7	Grootveldweg	Piushof	parkeren Boijecollege zijkant (4)	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%			
8	Piushof	Grootveldweg	parkeerterrein Fortus/Boijecollege - Minister Calsstraat	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%			
9	Grootveldweg + parkeerterrein Moskee	Raadhuisstraat	Piushof	7%	nvt	0%	0%	0%	5%	10%	nvt	0%	0%	0%	7%	10%	nvt	0%	0%	0%	7%			
10	Raadhuisstraat	Grootveldweg	Emmastraat	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt			
11	Piushof	parkeerterrein zijkant Boijecollege - Minister Calsstraat	Minister Calsstraat	29%	nvt	nvt	nvt	0%	29%	64%	nvt	nvt	nvt	0%	64%	0%	nvt	nvt	nvt	0%	0%			
12	Minister Calsstraat	Raadhuisstraat	Piushof	0%	nvt	nvt	nvt	0%	0%	8%	nvt	nvt	nvt	0%	8%	0%	nvt	nvt	nvt	0%	0%			
13	Piushof	Aan de Wietel	Minister Calsstraat	nvt	nvt	33%	0%	0%	25%	nvt	nvt	83%	0%	0%	63%	nvt	nvt	0%	0%	0%	0%			
14	Aan de Wietel zuid	Piushof	Aan de Wietel	nvt	50%	nvt	nvt	0%	88%	nvt	63%	nvt	nvt	0%	88%	nvt	38%	nvt	nvt	0%	63%			
15	Aan de Wietel	Aan de Wietel	Aan de Wietel	nvt	nvt	4%	nvt	0%	4%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	35%	nvt	nvt	4%	nvt	0%	30%			
16	parkeerterrein Aan de Wietel zuid			89%	nvt	nvt	0%	0%	67%	44%	nvt	nvt	0%	0%	33%	####	nvt	nvt	0%	0%	75%			
17	parkeerterrein Aan de Wietel midden			91%	nvt	nvt	0%	0%	83%	91%	nvt	nvt	0%	0%	83%	91%	nvt	nvt	0%	0%	83%			
18	parkeerterrein Aan de Wietel noord			45%	nvt	nvt	0%	0%	42%	73%	nvt	nvt	0%	0%	67%	55%	nvt	nvt	0%	0%	50%			
19	Aan de Wietel noord	Piushof	Aan de Wietel	nvt	0%	nvt	nvt	0%	30%	nvt	30%	nvt	nvt	0%	40%	nvt	30%	nvt	nvt	0%	40%			
20	parkeerterrein Piushof noord	Middelmanshof	Aan de Wietel noord	56%	nvt	nvt	nvt	0%	56%	33%	nvt	nvt	nvt	0%	33%	50%	nvt	nvt	nvt	0%	50%			
21	Piushof	JF Kennedylaan	Aan de Wietel zuid	nvt	nvt	0%	nvt	0%	47%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	47%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	53%			
22	parkeerterrein Piushof zuid	Leenhof	Aan de Wietel zuid	56%	nvt	nvt	0%	0%	50%	69%	nvt	nvt	0%	0%	61%	88%	nvt	nvt	0%	0%	78%			
23	parkeerterrein Keppelaar			47%	nvt	nvt	0%	0%	45%	58%	nvt	nvt	0%	0%	55%	42%	nvt	nvt	0%	0%	40%			
24	parkeerterrein Piushof 85			19%	nvt	nvt	nvt	0%	19%	24%	nvt	nvt	nvt	0%	24%	29%	nvt	nvt	nvt	0%	29%			
25	parkeerterrein Agora-college			10%	nvt	nvt	0%	0%	10%	15%	nvt	nvt	0%	0%	14%	15%	nvt	nvt	0%	0%	14%			
26	Raadhuisstraat	Emmastraat	JF Kennedylaan	nvt	9%	nvt	nvt	0%	73%	nvt	9%	nvt	nvt	0%	61%	nvt	12%	nvt	nvt	0%	87%			
27	8 oktoberstraat	Generaal Ritchiestraat	8 oktoberstraat, tot huisnr. 7	nvt	73%	nvt	nvt	0%	82%	nvt	73%	nvt	nvt	0%	82%	nvt	91%	nvt	nvt	0%	####			
28	8 oktoberstraat	8 oktoberstraat, vanaf huisnr. 7	18 novemberring	83%	83%	nvt	nvt	0%	####	83%	67%	nvt	nvt	0%	93%	83%	88%	nvt	nvt	0%	####			
TOTAAL				30%	32%	8%	0%	0%	26%	29%	35%	11%	0%	0%	26%	33%	39%	6%	0%	0%	29%			

Bijlage 3: parkeerbezetting

Tijdens afsluiting Piushof (week 23-25 - deel 1)

parkeerbezetting (% bezet)				dins- of donderdag middag (14-15 uur)			dins- of donderdag avond (rond 20 uur)			vrijdag middag (14-15 uur)											
sector	straatnaam	tussen	en	type parkeren			type parkeren			type parkeren											
				haaks	langs	straat	speciaal	fout	totaal	haaks	langs	straat	speciaal	fout	totaal	haaks	langs	straat	speciaal	fout	totaal
1	parkeren Thyas - Minister Calsstraat	Thyas	parkeren Thyas/Fortus	17%	nvt	nvt	0%	0%	16%	78%	nvt	nvt	0%	0%	74%	11%	nvt	nvt	0%	0%	11%
2	parkeren Thyas/Fortus - Minister Calsstraat	parkeren Thyas	parkeerterrein Fortus/Boijecollege	30%	nvt	nvt	0%	0%	29%	43%	nvt	nvt	0%	0%	42%	11%	nvt	nvt	0%	0%	11%
3	parkeerterrein Fortus/Boijecollege - Minister Calsstraat	parkeren Thyas/Fortus	parkeerterrein zijkant Boijecollege	79%	nvt	nvt	0%	0%	76%	12%	nvt	nvt	0%	0%	12%	61%	nvt	nvt	0%	0%	59%
4	parkeren Boijecollege zijkant	Minister Calsstraat	Grootveldweg	42%	nvt	nvt	nvt	0%	42%	5%	nvt	nvt	nvt	0%	5%	21%	nvt	nvt	nvt	0%	21%
5	parkeerterrein zijkant Boijecollege - Minister Calsstraat	Piushof	parkeren Boijecollege zijkant (4)	27%	nvt	nvt	nvt	0%	27%	3%	nvt	nvt	nvt	0%	3%	16%	nvt	nvt	nvt	0%	16%
6	Grootveldweg	parkeren Boijecollege zijkant (4)	einde verharde weg	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%
7	Grootveldweg	Piushof	parkeren Boijecollege zijkant (4)	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%
8	Piushof	Grootveldweg	parkeerterrein Fortus/Boijecollege - Minister Calsstraat	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%
9	Grootveldweg + parkeerterrein Moskee	Raadhuisstraat	Piushof	3%	nvt	0%	0%	0%	2%	20%	nvt	0%	0%	0%	14%	73%	nvt	####	0%	0%	73%
10	Raadhuisstraat	Grootveldweg	Emmastraat	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
11	Piushof	parkeerterrein zijkant Boijecollege - Minister Calsstraat	Minister Calsstraat	86%	nvt	nvt	nvt	0%	86%	36%	nvt	nvt	nvt	0%	36%	14%	nvt	nvt	nvt	0%	14%
12	Minister Calsstraat	Raadhuisstraat	Piushof	2%	nvt	nvt	nvt	0%	2%	16%	nvt	nvt	nvt	2%	18%	2%	nvt	nvt	nvt	0%	2%
13	Piushof	Aan de Wietel	Minister Calsstraat	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
14	Aan de Wietel zuid	Piushof	Aan de Wietel	nvt	25%	nvt	nvt	13%	63%	nvt	81%	nvt	nvt	13%	####	nvt	0%	nvt	nvt	0%	25%
15	Aan de Wietel	Aan de Wietel	Aan de Wietel	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	4%	nvt	nvt	0%	nvt	4%	4%
16	parkeerterrein Aan de Wietel zuid			56%	nvt	nvt	0%	0%	42%	67%	nvt	nvt	0%	0%	50%	56%	nvt	nvt	0%	0%	42%
17	parkeerterrein Aan de Wietel midden			55%	nvt	nvt	0%	0%	50%	####	nvt	nvt	####	0%	####	64%	nvt	nvt	0%	0%	58%
18	parkeerterrein Aan de Wietel noord			45%	nvt	nvt	0%	0%	42%	45%	nvt	nvt	####	0%	67%	64%	nvt	nvt	0%	0%	58%
19	Aan de Wietel noord	Piushof	Aan de Wietel	nvt	20%	nvt	nvt	0%	30%	nvt	50%	nvt	nvt	0%	60%	nvt	10%	nvt	nvt	0%	10%
20	parkeerterrein Piushof noord	Middelmanshof	Aan de Wietel noord	28%	nvt	nvt	nvt	0%	28%	28%	nvt	nvt	nvt	6%	33%	50%	nvt	nvt	nvt	0%	50%
21	Piushof	JF Kennedylaan	Aan de Wietel zuid	nvt	nvt	0%	nvt	0%	20%	nvt	nvt	0%	nvt	20%	47%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	27%
22	parkeerterrein Piushof zuid	Leenhof	Aan de Wietel zuid	75%	nvt	nvt	0%	0%	67%	81%	nvt	nvt	0%	11%	81%	75%	nvt	nvt	0%	0%	67%
23	parkeerterrein Keppelaar			68%	nvt	nvt	0%	0%	65%	26%	nvt	nvt	0%	0%	25%	42%	nvt	nvt	0%	0%	40%
24	parkeerterrein Piushof 85			52%	nvt	nvt	nvt	0%	52%	24%	nvt	nvt	nvt	0%	24%	48%	nvt	nvt	nvt	0%	48%
25	parkeerterrein Agora-college			60%	nvt	nvt	0%	19%	76%	10%	nvt	nvt	0%	0%	10%	20%	nvt	nvt	0%	0%	19%
26	Raadhuisstraat	Emmastraat	JF Kennedylaan	nvt	12%	nvt	nvt	0%	64%	nvt	6%	nvt	nvt	0%	73%	nvt	6%	nvt	nvt	0%	55%
27	8 oktoberstraat	Generaal Ritchiestraat	8 oktoberstraat, tot huisnr. 7	nvt	27%	nvt	nvt	0%	36%	nvt	36%	nvt	nvt	0%	45%	nvt	64%	nvt	nvt	0%	73%
28	8 oktoberstraat	8 oktoberstraat, vanaf huisnr. 7	18 novembering	83%	67%	nvt	nvt	0%	73%	83%	####	nvt	nvt	0%	####	67%	67%	nvt	nvt	13%	87%
TOTAAL				47%	24%	0%	0%	1%	39%	37%	48%	0%	25%	1%	35%	38%	23%	17%	0%	1%	33%

Bijlage 3: parkeerbezetting

Tijdens afsluiting Piushof (week 23-25 - deel 2)

parkeerbezetting (% bezet)				zaterdag ochtend (10-11 uur)							zaterdag middag (14-15 uur)						zondag ochtend (10-11 uur)					
				type parkeren							type parkeren						type parkeren					
				haaks	langs	straat	speciaal	fout	totaal		haaks	langs	straat	speciaal	fout	totaal	haaks	langs	straat	speciaal	fout	totaal
sector	straatnaam	tussen	en																			
1	parkeren Thyas - Minister Calsstraat	Thyas	parkeren Thyas/Fortus	44%	nvt	nvt	0%	0%	42%	28%	nvt	nvt	0%	0%	26%	17%	nvt	nvt	0%	0%	53%	
2	parkeren Thyas/Fortus - Minister Calsstraat	parkeren Thyas	parkeerterrein Fortus/Boijecollege	14%	nvt	nvt	0%	0%	13%	0%	nvt	nvt	0%	0%	0%	0%	nvt	nvt	0%	0%	0%	
3	parkeerterrein Fortus/Boijecollege - Minister Calsstraat	parkeren Thyas/Fortus	parkeerterrein zijkant Boijecollege	9%	nvt	nvt	0%	0%	9%	0%	nvt	nvt	0%	0%	0%	0%	nvt	nvt	0%	0%	0%	
4	parkeren Boijecollege zijkant	Minister Calsstraat	Grootveldweg	0%	nvt	nvt	nvt	0%	0%	0%	nvt	nvt	nvt	0%	0%	0%	nvt	nvt	nvt	0%	0%	
5	parkeerterrein zijkant Boijecollege - Minister Calsstraat	Piushof	parkeren Boijecollege zijkant (4)	7%	nvt	nvt	nvt	0%	7%	0%	nvt	nvt	nvt	0%	0%	0%	nvt	nvt	nvt	0%	0%	
6	Grootveldweg	parkeren Boijecollege zijkant (4)	einde verharde weg	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%	
7	Grootveldweg	Piushof	parkeren Boijecollege zijkant (4)	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%	
8	Piushof	Grootveldweg	parkeerterrein Fortus/Boijecollege - Minister Calsstraat	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%	
9	Grootveldweg + parkeerterrein Moskee	Raadhuisstraat	Piushof	7%	nvt	0%	0%	0%	5%	10%	nvt	0%	0%	0%	7%	10%	nvt	0%	0%	0%	7%	
10	Raadhuisstraat	Grootveldweg	Emmastraat	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	
11	Piushof	parkeerterrein zijkant Boijecollege - Minister Calsstraat	Minister Calsstraat	7%	nvt	nvt	nvt	0%	43%	7%	nvt	nvt	nvt	0%	7%	0%	nvt	nvt	nvt	0%	0%	
12	Minister Calsstraat	Raadhuisstraat	Piushof	0%	nvt	nvt	nvt	0%	0%	12%	nvt	nvt	nvt	0%	12%	0%	nvt	nvt	nvt	0%	0%	
13	Piushof	Aan de Wietel	Minister Calsstraat	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	
14	Aan de Wietel zuid	Piushof	Aan de Wietel	nvt	0%	nvt	nvt	0%	13%	nvt	50%	nvt	nvt	0%	75%	nvt	50%	nvt	nvt	0%	75%	
15	Aan de Wietel	Aan de Wietel	Aan de Wietel	nvt	nvt	9%	nvt	0%	9%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	0%	nvt	nvt	0%	nvt	4%	4%	
16	parkeerterrein Aan de Wietel zuid			44%	nvt	nvt	0%	0%	33%	67%	nvt	nvt	0%	0%	50%	####	nvt	nvt	0%	0%	75%	
17	parkeerterrein Aan de Wietel midden			64%	nvt	nvt	0%	0%	58%	64%	nvt	nvt	0%	0%	58%	91%	nvt	nvt	0%	0%	83%	
18	parkeerterrein Aan de Wietel noord			73%	nvt	nvt	0%	0%	67%	64%	nvt	nvt	0%	0%	58%	64%	nvt	nvt	0%	0%	58%	
19	Aan de Wietel noord	Piushof	Aan de Wietel	nvt	10%	nvt	nvt	0%	10%	nvt	20%	nvt	nvt	0%	20%	nvt	20%	nvt	nvt	0%	30%	
20	parkeerterrein Piushof noord	Middelmannshof	Aan de Wietel noord	50%	nvt	nvt	nvt	0%	50%	50%	nvt	nvt	nvt	0%	50%	50%	nvt	nvt	nvt	0%	50%	
21	Piushof	JF Kennedylaan	Aan de Wietel zuid	nvt	nvt	0%	nvt	20%	47%	nvt	nvt	0%	nvt	13%	40%	nvt	nvt	0%	nvt	0%	40%	
22	parkeerterrein Piushof zuid	Leenhof	Aan de Wietel zuid	88%	nvt	nvt	0%	0%	78%	63%	nvt	nvt	0%	0%	56%	####	nvt	nvt	0%	17%	####	
23	parkeerterrein Keppelaar			37%	nvt	nvt	0%	5%	40%	47%	nvt	nvt	0%	0%	45%	32%	nvt	nvt	0%	0%	30%	
24	parkeerterrein Piushof 85			19%	nvt	nvt	nvt	0%	19%	29%	nvt	nvt	nvt	0%	29%	10%	nvt	nvt	nvt	0%	10%	
25	parkeerterrein Agora-college			25%	nvt	nvt	0%	5%	29%	5%	nvt	nvt	0%	0%	5%	20%	nvt	nvt	0%	0%	19%	
26	Raadhuisstraat	Emmastraat	JF Kennedylaan	nvt	9%	nvt	nvt	0%	73%	nvt	9%	nvt	nvt	0%	76%	nvt	6%	nvt	nvt	0%	79%	
27	8 oktoberstraat	Generaal Ritchiestraat	8 oktoberstraat, tot huisnr. 7	nvt	55%	nvt	nvt	0%	64%	nvt	73%	nvt	nvt	0%	73%	nvt	0%	nvt	nvt	0%	27%	
28	8 oktoberstraat	8 oktoberstraat, vanaf huisnr. 7	18 novembering	67%	89%	nvt	nvt	0%	87%	####	67%	nvt	nvt	7%	####	####	####	nvt	nvt	7%	####	
TOTAAL				27%	35%	5%	0%	1%	26%	26%	32%	5%	0%	1%	24%	27%	37%	0%	0%	1%	25%	

Bijlage 4: resultaten verkeersveiligheidsaudit

1. risico op hogere snelheden en geen voorrang verlenen doordat functie, vormgeving en gebruik van de Raadhuisstraat niet helemaal in overeenstemming zijn met elkaar:
 - hoge snelheden (kenmerk 'doorgaand' verkeer)
 - relatief veel verkeer in Egchel via Gielenhofweg (verbinding naar N562)
 - route via J.F. Kennedylaan naar N562 is langer, vooral in afstand, in mindere mate in tijd
 - niet alle verkeer remt bij gelijkwaardige kruispunt
 - de fietssuggestiestrook-markering versterkt de route Raadhuisstraat
2. risico op hogere snelheden door lange rechtstand Raadhuisstraat
 - rechtstand van 600 meter
3. risico op hogere snelheden doordat bebouwde komgrens in groene omgeving ligt:
 - pas bij aansluiting Emmastraat verandert het wegbeeld door aanwezigheid eenzijdige bebouwing
4. risico op hogere snelheden doorat de afstand tussen de snelheidsremmende maatregelen te groot is en de maatregelen onvoldoende snelheidsremmende zijn:
 - de afstand tussen de maatregelen aan de noord- en zuidzijde van de Raadhuisstraat is 130-140 meter
 - versmallingen werken alleen snelheidsremmende bij voldoende verkeer (vanaf ongeveer 2.000 mvt/etm en tijdens de spits) en voor één richting van het verkeer
 - de kruispuntmaatregel Emmastraat heeft door een beperkte hoogte, alleen aan de kant van de Emmastraat nauwelijks een snelheidsremmende werking
 - op het kruispunt Minister Calsstraat is slechts een visuele maatregel (blokmarkering) aanwezig
5. risico op klemrijden fietsers bij versmallingen:
 - bij de versmallingen wijkt gemotoriseerd verkeer uit over de tegenrichting, waarbij regelmatig voorrang wordt genomen op fietsers
 - tussen de versmalling en kant rijbaan is 3,40-3,75 meter beschikbaar. Krapper dan een smal profiel volgens de richtlijnen, maar voldoende om een fietser toch in te halen (auto 1,80, fietsers 1,00 meter)
6. risico op eenzijdige ongevallen fiets bij versmallingen:
 - doorgang is te smal (ongeveer 1,50 meter) in combinatie met de hoge en rechte band versmalling en geparkeerde auto's
7. risico op eenzijdige ongevallen:
 - zwart-witte paal valt weg tegen achtergrond
 - versmalling-elementen hebben beperkte breedte waardoor deze beperkt zichtbaar zijn

Bijlage 4: resultaten verkeersveiligheidsaudit

(vervolg)

8. risico op voorrangsongevallen:
 - vormgeving kruispunten is niet eenduidig (markering, plateau, ronde verhoging)
 - Raadhuisstraat ligt in asfalt, terwijl Grootveldweg in klinkers is uitgevoerd (informeel voorrangverschil)
 - Niet alle bestuurders kijken bij kruispunt of er voorrangsgerechtigd verkeer van rechts is
 - Informeel voorrangsgedrag door hogere intensiteit Raadhuisstraat en soort (doorgaand) verkeer
 - Informele fietsoversteek vanuit Minister Calsstraat naar parkeerterrein, waardoor fietsers meer de neiging hebben voorrang te nemen
 - VOP bij Emmastraat wordt slechts incidenteel gebruikt (het ontbreekt aan de overzijde aan een bestemming)
 - Gelijkwaardigheid is niet aangegeven met bebording
 - de fietssuggestiestrook-markering versterkt de route Raadhuisstraat
- geen risico gevaarlijke inhaalacties op fietsers, omdat de wegbreedte volgens de richtlijnen is:
 - 5,80 meter (ruim profiel) geeft een wegbreedte waarbij fietsers veilig kunnen worden ingehaald
 - 5,80 meter past bij de hogere intensiteit van de Raadhuisstraat