

Van: [redacted]@bronckhorst.nl>

Verzonden: 21-04-2022 10:58

Aan: [redacted]@bronckhorst.nl>,
[redacted]@bronckhorst.nl>

CC: [redacted]@bronckhorst.nl>

Onderwerp: FW: verkeerssituatie Halseweg - Brinkweg Zelhem gemeente Bronckhorst

Goedemorgen heren,

Ter info: Hieronder de mail van [redacted] n.a.v. ons gesprek gistermiddag. Ik heb met [redacted] afgesproken dat wij z.s.m. gaan kijken naar zachte maatregelen die snel kunnen worden toegepast.

Het gesprek is goed verlopen en ik heb met meneer afgesproken dat we oplossingsgericht gaan denken, door na te denken over wat we in de tussentijd voor de bewoners aan de Halseweg kunnen betekenen.

[redacted] Ik bel je zometeen om mijn suggesties en het voorstel van meneer te bespreken.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Cluster Buiten



gemeente Bronckhorst

Elderinkweg 2

T (0575) 75 02 50

7255 KA Hengelo (Gld)

Postbus 200

7255 ZJ Hengelo (Gld)

W www.bronckhorst.nl

Van: [redacted]@gmail.com>

Verzonden: woensdag 20 april 2022 21:17

Aan: [redacted]@bronckhorst.nl>

Onderwerp: verkeerssituatie Halseweg - Brinkweg Zelhem gemeente Bronckhorst

Geachte heer [redacted]

Allereerst hartelijk dank voor het telefonisch contact van woensdagmiddag 20 april.

Tijdens dit gesprek hebben we kort gesproken over onderzoeken die mogelijk worden opgestart met betrekking tot de verkeerssituatie Halseweg - Brinkweg Zelhem gemeente Bronckhorst.

Hier is al het nodige voorwerk verricht zie de toegevoegde bijlagen.

1. verkeersonderzoek door Veilig Verkeer Nederland

2. diverse afbeeldingen van o.a. verkeersschouw met de verschillende buurtbewoners en vertegenwoordiging van de gemeente Bronckhorst

3. verkeersonderzoek kern Zelhem

Verder is er nog een 2e verkeersschouw geweest met vertegenwoordiging van de gemeente Bronckhorst
[redacted] n wethouder [redacted]

Een verder niet onbelangrijk punt is dat het onderhoud asfalt en markeringen nu voor een 2e keer zijn verschoven c.q. uitgesteld

De 1e keer zijn de beschikbare financiën elders voor ingezet/gebruikt.

Het wegdek van de Halsweg is dus duidelijk aan het einde van z'n loopbaan, of beter omschreven over het einde van de houdbaarheid.

Zoals uit de verschillende documenten en de verkeer schouwen is op te maken dat bij de voornoemde wegen een hoog verkeersaanbod kent , incl. zwaar (container) vrachtvervoer en zware landbouwvoertuigen.

Verder zal ik maar niet verder uitwijden of de reeds gevoerde E-mail en gespreks conversaties die inmiddels door de jaren zijn gevoerd.

Dit gaat zelfs nog terug tot de periode dat Zelhem nog een zelfstandige gemeente was en er destijds ook afspraken zijn gemaakt na de realisering van de verschillende rondwegen. Echter de huidige gemeente Bronckhorst heeft dit destijds niet overgenomen en hebben andere beslissingen genomen.

Mocht je nog aanvullende informatie of vragen hebben dan mag je uiteraard contact opnemen.

Met vriendelijke groet,

Ook namens een aantal verontruste buurtbewoners.

[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]

Verkeersonderzoek



[www.meldpunt
veiligverkeer.nl](http://www.meldpuntveiligverkeer.nl)

Kenmerken advies:

Naam dossier:

Verkeersveiligheid kruispunt Halseweg-Brinkweg

Locatie:

Zelhem, gemeente Bronckhorst

Datum uitgifte advies:

14 november 2019



Rol Veilig Verkeer Nederland

Veilig Verkeer Nederland is een vrijwilligersorganisatie, die van mening is dat iedereen veilig over straat moet kunnen. Verkeersonveiligheid, objectief en subjectief, zorgt ervoor dat dit niet voor alle weggebruikers is weggelegd. Veilig Verkeer Nederland wil de burger, die geconfronteerd wordt met verkeersonveiligheid, en daardoor in zijn bewegingsvrijheid wordt beperkt, ondersteunen. Daarin nemen wij een bemiddelende rol.

Met andere woorden: Veilig Verkeer Nederland geeft melders en vrijwilligers handvatten over hoe ze de verkeersonveilige situatie kunnen aanpakken en hoe ze verkeersveiligheid in het algemeen kunnen verbeteren.

Algemeen

- Veilig Verkeer Nederland beoordeelt situaties op verkeersveiligheidsaspecten. Alle andere factoren, zoals ruimtelijke ordening, financiën e.d., worden – voor zover deze geen directe invloed hebben op de verkeersveiligheid – niet meegewogen;
- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht zijn geen kosten verbonden;
- Adviezen zijn onafhankelijk en onpartijdig. De enige toetsing is de algemene verkeersveiligheid;
- Uitgangspunt van de advisering vormt de verkeersveiligheidsvisie “Duurzaam Veilig” en de daaruit volgende ontwerprichtlijnen.

Situatie

In het dorp Zelhem ligt de kruising van de Brinkweg met de Halseweg. De Halseweg is ter plaatse van de kruising een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 50 km per uur. Langs de Halseweg ligt tussen de Stikkenweg en de Brinkweg een fietspad voor het fietsen in beide richtingen. Het fietspad is van de weg gescheiden door een berm met veel bomen. Richting het dorp is de Halseweg vanaf de Brinkweg voorzien van fietssuggestiestroken. Even voorbij de Brinkweg gaat in de richting van het dorp de Halseweg over in een ETW met een maximum snelheid van 30 km. In de richting van de Stikkenweg gaat de Halseweg bij de bebouwde kom over in een 80 km weg. De Halseweg is tussen de Brinkweg en de rotonde met de Stikkenweg voorzien van kantstrepen, maar niet van asstrepen. De Brinkweg ontsluit ter plaatse van de kruising enkele aanliggende woningen. De verderop gelegen plaatselijke bedrijven maken ook voor een deel gebruik van de Brinkweg. De maximum snelheid is 50 km. De weg kent geen fietsvoorzieningen.

Kruispunt Halseweg-Brinkweg



Plattegrond Zelhem



Kruispunt Halseweg-Brinkweg

Probleemstelling

De melder maakt zich zorgen over de veiligheid van het langzaam verkeer op het kruispunt. Komende vanaf het dorp is voor fietsers richting de kruising een kort opvangfietspaadje gemaakt met daarnaast voor voetgangers een zo smalle strook dat daar eigenlijk door voetgangers geen gebruik van kan worden gemaakt. Voor fietsers die vanuit het vrijliggende fietspad richting het dorp willen fietsen is de situatie niet echt duidelijk. Uit een schouw blijkt dat sommige fietsers ter plaatse van de kruising oversteken naar de daar aanwezige fietsstrook, maar je ziet ook andere bewegingen. Sommige fietsers blijven aan de linkerkant doorfietsen over het daarvoor niet bedoelde opvangfietspaadje om pas daarna ergens schuin over te steken naar de overkant. De erg onduidelijke vormgeving is hier debet aan.

De melder geeft op navraag aan dat zich gelukkig nog weinig tot geen aanrijdingen hebben voorgedaan, maar dat het wel oppassen geblazen is en er geregeld bijna ongelukken gebeuren.

Melder geeft verder aan dat door ontwikkelingen op het bedrijfsterrein het steeds drukker wordt met bedrijfsverkeer.

Standpunt wegbeheerder

De gemeente overlegt periodiek in een werkgroep Verkeersveiligheid over gesignaleerde problemen in haar gemeente. Ook deze kruising is in de werkgroep aan de orde geweest. In de werkgroep hebben naast de gemeente ook de politie en de plaatselijke afdeling van VVN zitting. Op basis van de bevindingen is de kruising eerder aangepast. De fietsoversteek voor de kruising komende vanaf de bebouwde kom is verwijderd en er is een boom gekapt om beter zicht te verkrijgen. De fietsoversteek is verwijderd omdat in de praktijk bleek dat er geen gebruik van werd gemaakt. De huidige situatie kent zijn beperkingen, maar er doen zich geen ongevallen voor. Kennelijk is het verkeer op deze kruising extra alert op het gedrag van de overstekende fietsers.

Probleemanalyse

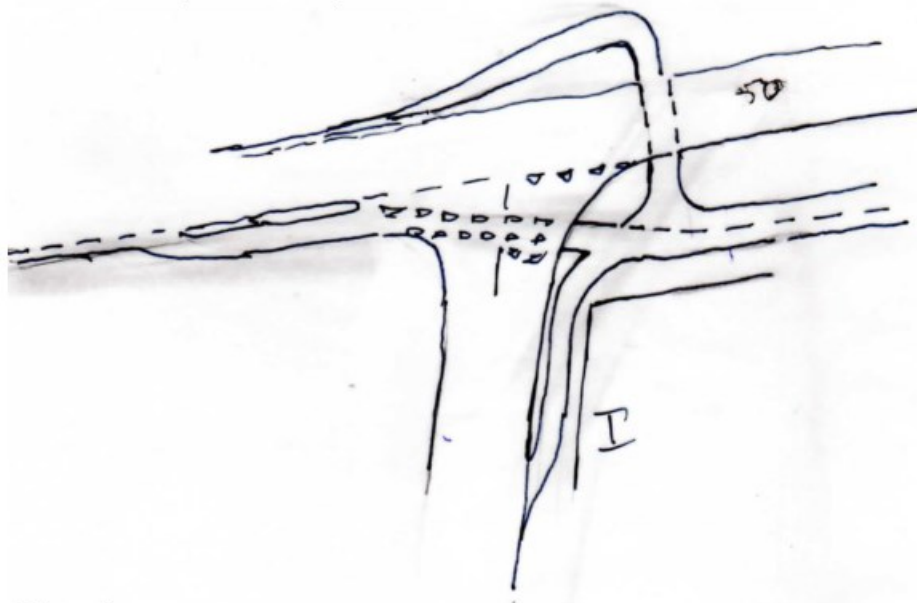
De kruising zoals die er nu ligt voldoet niet aan de richtlijnen zoals aangegeven in het handboek aanbeveling stedelijke verkeersvoorzieningen en de ontwerpwijzer fiets. Fietsers komende van het vrijliggende fietspad worden ter plaatse van het kruispunt niet op een duidelijke manier geleid. Fietsers die naar het centrum willen steken soms op het kruispunt over, maar rijden ook vaak aan de linkerkant tegen de richting in via het opvangfietspad om vervolgens verderop in de Halseweg schuin over te steken. Voor de automobilist, maar ook voor de fietsers die vanaf het centrum het opvangfietspad gebruiken kan dit zeer verwarrend zijn en gevaarlijke situaties opleveren. Daar komt bij dat er geen maatregelen aanwezig zijn om de snelheid op het kruispunt te minderen.

Het bedrijfsverkeer dat gebruik maakt van de Brinkweg om van of naar de Halseweg te rijden blijkt uit eerdere metingen van de gemeente blijkt beperkt. Wellicht dat door de economische ontwikkelingen van de afgelopen jaren het bedrijfsverkeer wel wat is toegenomen.

Conclusies en aanbevelingen

De kruising is niet vormgegeven zoals in de aanbevelingen van het CROW wordt weergegeven. Fietsers worden op het kruispunt onvoldoende geleid en er zijn geen voorzieningen aanwezig om de kruisingsnelheid te beperken. Het woongedeelte van de Brinkweg zou zoveel mogelijk moeten worden ontzien van bedrijfsverkeer. Hiervoor is immers de Stikkenweg aangelegd. Bedrijfsverkeer zou moeten worden verleid om vanaf de Stikkenweg het bedrijventerrein te benaderen.

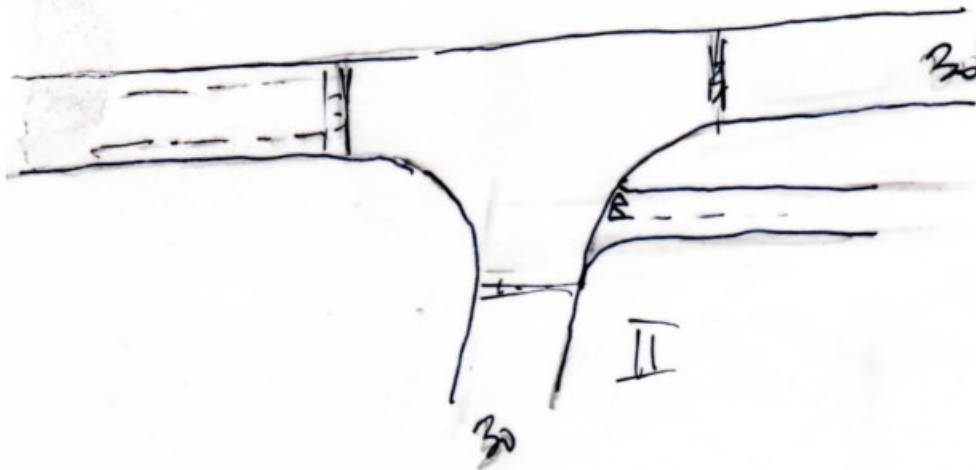
Een oplossing om het fietsverkeer te geleiden is het kruispunt te voorzien van opvangfietspaadjes en een oversteek (zie schets 1).



Schets 1

De oplossing daarbij ontstaat, is echter wel een beetje gekunsteld en het is mede gelet op eerdere ervaringen van de gemeente maar de vraag of het in dit geval wel werkt.

Beter is het, mede gelet op de functie van de Stikkenweg, om de Halseweg tussen de bebouwde kom en de rotonde met de Stikkenweg af te waarderen tot een 60 km erftoegangsweg en de 30 km grens op de Halseweg zodanig te verplaatsen dat de kruising met de Brinkweg in de 30 km-zone valt. De kruising is dan ter plaatse verhoogd uit te voeren e.e.a. zoals op bijgevoegde schets 2 is aangegeven. De plaats van de bebouwde kom is daarbij eveneens opnieuw te bekijken.



Schets 2

Het beperken van het bedrijfsverkeer kan door bedrijven er op te wijzen via de Stikkenweg aan en af te rijden met mogelijk een verbod voor vrachtverkeer op het woondeel van de Brinkweg. Ook is op dit deel van de Brinkweg een maximum snelheid van 30 km in te stellen.

Begrijpelijk kunnen al deze voorstellen niet op korte termijn gerealiseerd worden. Voor de korte termijn moet het in ieder geval mogelijk zijn om fietsers vanaf het vrijliggende fietspad duidelijk te maken met bebording en belijning dat ze ter plaatse van het kruispunt moeten oversteken en niet tegen de richting in moeten fietsen over het smalle opvangfietspad. Ook kunnen op korte termijn de bedrijven worden benaderd om de aan- en afvoer van bedrijfswagens via de Stikkenweg te laten verlopen.

Totstandkoming advies

Dit advies is namens Veilig Verkeer Nederland opgesteld door:
W. Regenspurg, Verkeerskundig Consulent, Veilig Verkeer Nederland.

In afschrift aan:

- [redacted]
- [redacted] [@bronckhorst.nl](mailto:[redacted]@bronckhorst.nl);
- [redacted]

Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over dit onderzoek kunt u contact opnemen met uw dichtstbijzijnde regiokantoor van Veilig Verkeer Nederland. Zie hiernaast voor gegevens.

Tot slot

Voor gratis adviezen als deze is Veilig Verkeer Nederland behalve van vrijwilligers ook voor een groot deel afhankelijk van financiële bijdragen van derden. Help daarom mee deze dienst in stand te houden. Met uw steun kunnen ongelukken worden voorkomen. Word vrijwilliger of lid van Veilig Verkeer Nederland of doneer via www.veiligverkeernederland.nl.

Meer informatie gegevens van VVN

@vvn.nl

Stationsstraat 79a
3811 MH Amersfoort
Postbus 66
3800 AB Amersfoort

088 524 88 00 (ma t/m vr 8.30-17.00 uur)
info@vvn.nl
www.vvn.nl



Iedereen veilig over straat

VEILIGVERKEER

6 Conclusies

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste conclusies van het herkomst- en bestemmingsonderzoek en het parkeeronderzoek weergegeven.

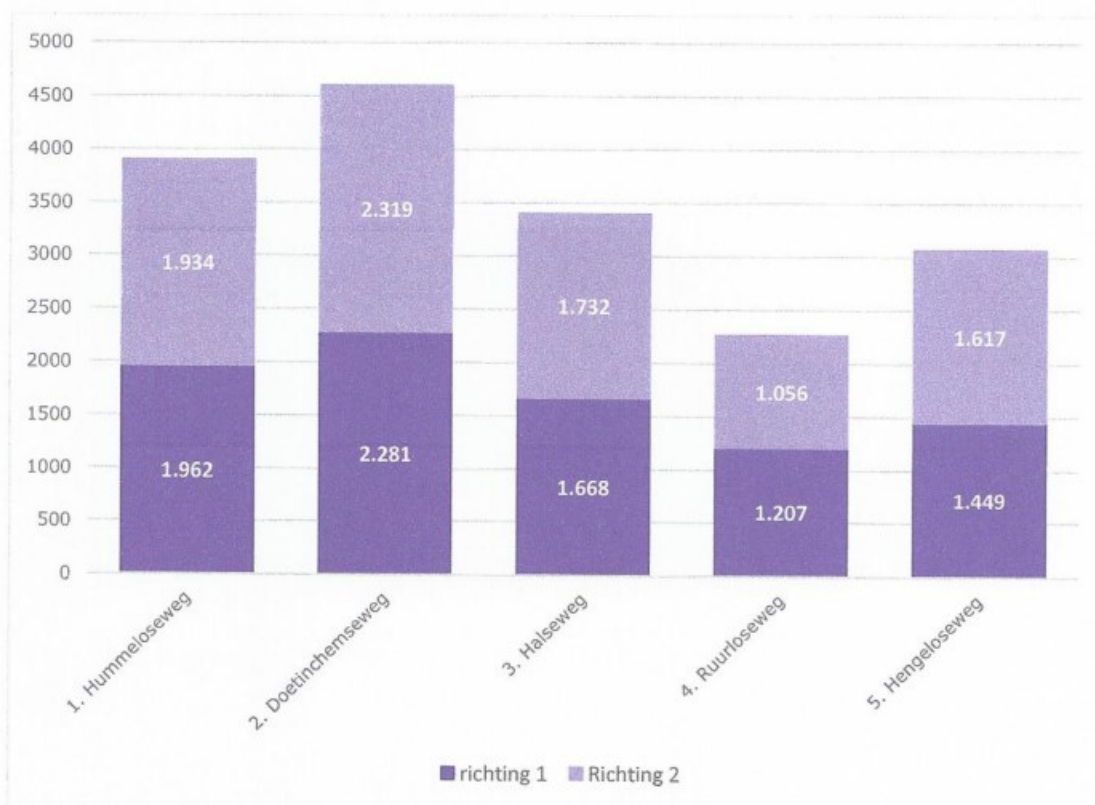
6.1 Herkomst- bestemmingsonderzoek

Onderzoeksvragen:

- Hoe hoog liggen de verkeersintensiteiten op de registratiepunten?
- Hoe groot is het aantal voertuigen dat door de kern Zelhem rijdt?
- Hoe groot is hierin het aandeel doorgaand verkeer?
- Hoeveel verkeer heeft een herkomst of bestemming in Zelhem?

▶ Aantal voertuigen per telpunt - buitencordon

Het hoogste aantal voertuigen is geregistreerd op telpunt 2 (Doetinchemseweg) met in totaal 4.600 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag. Op telpunt 4 (Ruurloseweg) is het laagste aantal voertuigen geregistreerd, met 2.263 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag. Op de verschillende telpunten zijn op de in- en uitrijdende rijrichtingen (richting 1 en 2) ongeveer evenveel voertuigen geregistreerd. In figuur 6.1 staat voor een gemiddelde werkdag het aantal geregistreerde voertuigen per telpunt en per richting weergegeven.

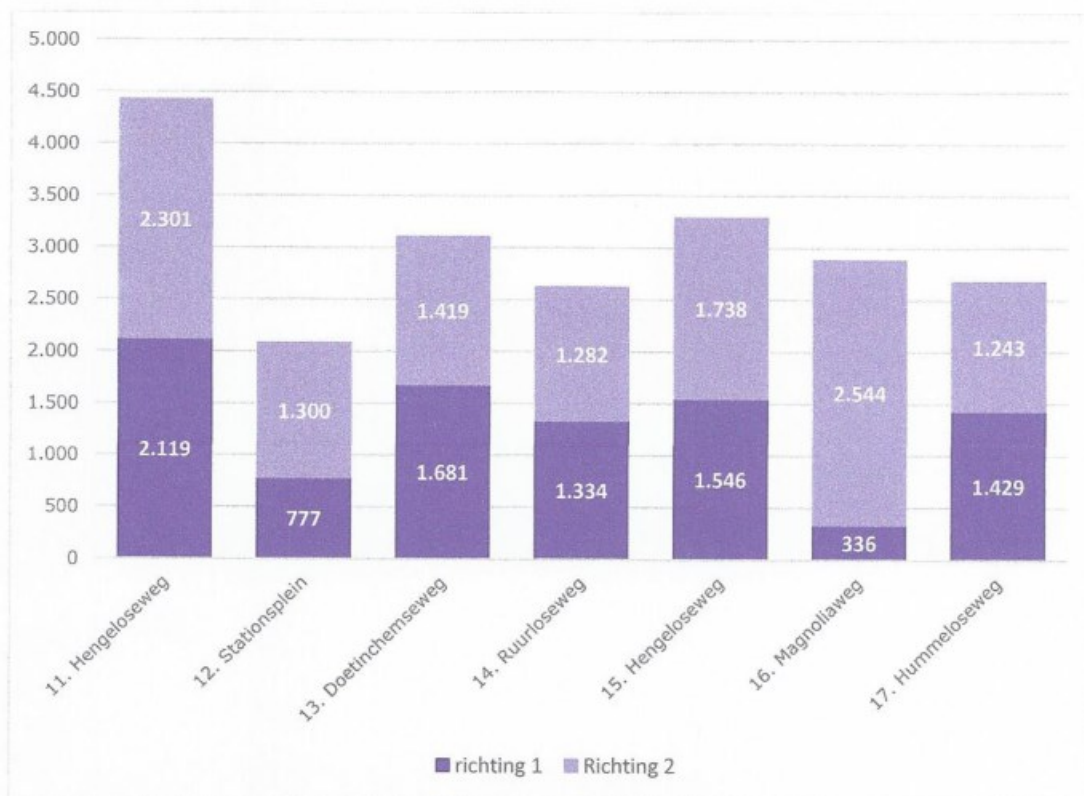


Figuur 6.1: Overzicht geregistreerde intensiteiten per telpunt per richting (gemiddelde werkdag) - buitencordon



► **Aantal voertuigen per telpunt - binnencordon**

Het hoogste aantal voertuigen op het binnencordon is geregistreerd op telpunt 11 (Halseweg) met in totaal 4.420 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag. Op telpunt 12 (Stationsplein) is het laagste aantal voertuigen geregistreerd, met 2.077 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag. In figuur 6.2 staat voor een gemiddelde werkdag het aantal geregistreerde voertuigen per telpunt en per richting weergegeven. Opvallend is het grote verschil in intensiteiten per richting op de locaties 12 en 16. Een verklaring zou kunnen zijn dat deze locaties aansluiten op een straat met éénrichtingsverkeer, waardoor het makkelijker is de route in de ene richting wel voort te zetten en in de andere richting niet.



Figuur 6.2: *Overzicht geregistreerde intensiteiten per telpunt per richting (gemiddelde werkdag) - binnencordon*

► **Aantal voertuigen door de kern van Zelhem**

Het aantal voertuigen dat door de kern van Zelhem rijdt, uitgaande van het buitencordon en gebaseerd op een aantal doorgaande routes door het centrum heen (zie bijlage 4) bedraagt op een gemiddelde werkdag 15.665 motorvoertuigen, onderverdeeld naar:

- Bestemmingsverkeer: 7.372 motorvoertuigen
- Herkomstverkeer: 7.464 motorvoertuigen
- Doorgaand verkeer: 1.195 motorvoertuigen (2.390 motorvoertuigen staan als doorgaand geregistreerd, maar deze zijn op twee locaties waargenomen, daarom de helft genomen dat door de kern rijdt).

► **Doorgaand verkeer alle motorvoertuigen**

De grootste hoeveelheid doorgaand verkeer is geregistreerd op telpunt 3 (Halseweg). Op een gemiddelde werkdag zijn op de Halseweg 894 doorgaande voertuigen geregistreerd, dit is 26% van het totale aantal passerende voertuigen. Ook het aandeel doorgaand verkeer (%) is het grootst op



telpunt 3 (Halseweg). Zoals aangegeven bestaat op een gemiddelde werkdag 26% van het verkeer op telpunt 3 uit doorgaande voertuigen. Ook locatie 5, Hengeloseweg, scoort hoog met een percentage van 24%. De locaties 1 en 2 scoren het laagst wat betreft het aandeel doorgaand verkeer, namelijk 4% en 6%.

▶ Doorgaand verkeer vrachtverkeer

Wordt alleen gekeken naar het vrachtverkeer, dan liggen de aantallen en het aandeel doorgaand verkeer het hoogst op de locaties 2 en 4. De aantallen liggen op respectievelijk 57 en 62 en de percentages op 52% en 63%. Dit is te verklaren, omdat lijn 23 van Arriva door de kern van Zelhem rijdt via de genoemde locaties.

▶ Relaties

De relatie van locatie 3 (Halseweg) naar locatie 5 (Hengeloseweg) en andersom ligt beduidend hoger dan alle overige relaties. Op een gemiddelde werkdag zijn in totaal 712 motorvoertuigen op beide locaties waargenomen. Overige relaties met meer dan 50 motorvoertuigen zijn:

216 motorvoertuigen tussen locatie 2 (Doetinchemseweg) en locatie 4 (Ruurloseweg);

84 motorvoertuigen tussen locatie 1 (Hummeloseweg) en locatie 3 (Halseweg);

79 motorvoertuigen tussen locatie 3 (Halseweg) en locatie 4 (Ruurloseweg).

▶ Verkeersstromen in centrum Zelhem

Op basis van de registratiepunten op het binnencordon kunnen de verkeersstromen door het centrum bepaald worden. Het hoogste aantal motorvoertuigen, geclassificeerd als doorgaand verkeer, ligt op locatie 11, Halseweg. Op deze locatie bedraagt het doorgaand verkeer 1.279 motorvoertuigen. De belangrijkste relaties zijn:

11. Halseweg <-> 15. Hengeloseweg	1.327 motorvoertuigen
16. Magnoliaweg <-> 17. Hummeloseweg	1.078 motorvoertuigen
13. Doetinchemseweg <-> 14. Ruurloseweg	688 motorvoertuigen
11. Halseweg <-> 14. Ruurloseweg	357 motorvoertuigen
13. Doetinchemseweg <-> 16. Magnoliaweg	315 motorvoertuigen

▶ Routes

Wat zijn de belangrijkste routes in de kern van Zelhem? Met behulp van de registratiepunten op zowel het buiten- als het binnencordon kan hier antwoord op worden gegeven.

Hieronder volgen de tien belangrijkste routes op een gemiddelde werkdag:

Route:	Aantal
1. 2. Doetinchemseweg -> 13. Doetinchemseweg	445
2. 17. Hummeloseweg -> 1. Hummeloseweg	369
3. 3. Halseweg -> 11. Halseweg -> 15. Hengeloseweg -> 5. Hengeloseweg	367
4. 1. Hummeloseweg -> 17. Hummeloseweg -> 16. Magnoliaweg	347
5. 5. Hengeloseweg -> 15. Hengeloseweg -> 11. Halseweg -> 3. Halseweg	347
6. 3. Halseweg -> 11. Halseweg	286
7. 5. Hengeloseweg -> 15. Hengeloseweg	253
8. 11. Halseweg -> 3. Halseweg	242
9. 1. Hummeloseweg -> 17. Hummeloseweg	223
10. 15. Hengeloseweg -> 5. Hengeloseweg	215



6.2 Parkeeronderzoek

Op woensdagmiddag 19 juni (rond 15:00 uur) en op vrijdagmiddag 21 juni (rond 14:00 uur) is de parkeerdruk gemeten in het centrum van Zelhem. Hieronder wordt ingegaan op de capaciteit en de parkeerdruk.

Capaciteit

Het aantal openbare parkeerplaatsen in de kern van Zelhem bedraagt 613, waarvan 561 parkeervakken, 34 parkeerplaatsen op de rijbaan en 10 gehandicaptenparkeerplaatsen.

Parkeerdruk

Op woensdagmiddag zijn 286 parkeerplaatsen bezet, dit komt overeen met een bezettingsgraad van 47%. Op vrijdagmiddag ligt de parkeerdruk wat hoger, namelijk 296 parkeerplaatsen bezet, een bezettingsgraad van 48%.

Wordt per sectie bekeken, dan zijn er een aantal die op beide dagen een bezettingsgraad hebben, die hoger ligt dan 70%. Dit zijn:

- Sectie 12: Prinses Irenestraat
- Sectie 20: Magnoliaweg
- Sectie 28: Ruurloseweg
- Sectie 30: Parkeerterrein tussen Hengeloseweg en Smidsstraat
- Sectie 42: Smidsstraat.

6.3 Vragen overleg 5 september jl.

Uit het overleg van 5 september jl. zijn een aantal vragen naar voren gekomen, die in deze paragraaf beantwoord zullen worden.

- **Welke routes worden gereden door de kern van Zelhem?**

Het antwoord hierop wordt gegeven in de paragrafen 3.3 (verkeersstromen) en 3.4 (routes).

- **Hoeveel extern verkeer rijdt er door de Smidsstraat?**

Op basis van de registratiepunten in het buitencordon kan ingeschat worden hoeveel extern doorgaand verkeer er door de Smidsstraat rijdt. De volgende doorgaande routes kunnen over de Smidsstraat lopen:

2. Doetinchemseweg -> 4. Ruurloseweg:	45 motorvoertuigen
2. Doetinchemseweg -> 5. Hengeloseweg:	6 motorvoertuigen
3. Halseweg -> 1. Hummeloseweg:	39 motorvoertuigen
4. Ruurloseweg -> 1. Hummeloseweg:	3 motorvoertuigen
5. Hengeloseweg -> 1. Hummeloseweg:	4 motorvoertuigen.

In totaal zouden op een gemiddelde werkdag maximaal 97 motorvoertuigen door de Smidsstraat rijden, die als extern doorgaand verkeer beschouwd kunnen worden. Dit is echter afhankelijk van de gereden route door het centrum van Zelhem.

Wordt alleen gekeken naar de registratiepunten op het binnencordon en wordt dan gekeken naar het doorgaand verkeer dan komen de volgende routes en aantallen naar voren:



11. Halseweg -> 17. Hummeloseweg:	146 motorvoertuigen
12. Stationsplein -> 17. Hummeloseweg:	2 motorvoertuigen
13. Doetinchemseweg -> 14. Ruurloseweg:	181 motorvoertuigen
13. Doetinchemseweg -> 15. Hengeloseweg:	59 motorvoertuigen
14. Ruurloseweg -> 17. Hummeloseweg:	85 motorvoertuigen
15. Hengeloseweg -> 17. Hummeloseweg:	10 motorvoertuigen

In totaal zouden op een gemiddelde werkdag maximaal 483 motorvoertuigen door de Smidsstraat rijden, die als doorgaand verkeer beschouwd kunnen worden voor het centrum van Zelhem. Maar ook hier geldt dat dit afhankelijk is van de gereden route door het centrum van Zelhem.

- **Hoeveel verkeer rijdt er op de Markt?**

Indien de Markt autoluw wordt gemaakt, welke gevolgen heeft dit voor het autoverkeer?

Om hier een uitspraak over te kunnen doen moet je weten welke verkeersstromen nu van de Markt gebruik maken. Hieronder volgt een overzicht van routes, die nu over de Markt lopen:

11. Halseweg -> 13. Doetinchemseweg:	141 motorvoertuigen
11. Halseweg -> 16. Magnoliaweg:	109 motorvoertuigen
11. Halseweg -> 17. Hummeloseweg:	146 motorvoertuigen
12. Stationsplein -> 16. Magnoliaweg:	3 motorvoertuigen
12. Stationsplein -> 17. Hummeloseweg:	2 motorvoertuigen
14. Ruurloseweg -> 13. Doetinchemseweg:	507 motorvoertuigen
14. Ruurloseweg -> 16. Magnoliaweg:	78 motorvoertuigen
14. Ruurloseweg -> 17. Hummeloseweg:	85 motorvoertuigen
15. Hengeloseweg -> 13. Doetinchemseweg:	188 motorvoertuigen
15. Hengeloseweg -> 16. Magnoliaweg:	49 motorvoertuigen
15. Hengeloseweg -> 17. Hummeloseweg:	10 motorvoertuigen
16. Magnoliaweg -> 13. Doetinchemseweg:	4 motorvoertuigen

Uit het kentekenonderzoek komt naar voren dat maximaal 1.322 motorvoertuigen mogelijk de Markt als route rijden. Maar dit aantal is alleen het doorgaande verkeer door het centrum van Zelhem. Daarnaast heb je herkomst- en bestemmingsverkeer dat over de Markt rijdt, maar waarvan de aantallen niet bekend zijn. Tevens is er geen sprake van een gesloten cordon. Bijvoorbeeld verkeer afkomstig uit de Rembrandtstraat, dat via de Burgemeester Rijkstrastraat de Markt oprijdt, is niet geregistreerd.





