

# Mobiliteitsplan Groot Kloosterland



De Wijk vandaag  
Verslag wijkgesprek 1

Januari 2020

TRIDÉE

# TRIDÉE – Drievoudig Duurzaam

TRIDÉE draagt duurzaamheid hoog in het vaandel, het is zelfs in onze naam verwerkt: we streven samen met onze opdrachtgever naar drievoudig duurzaam mobiliteitsbeleid.



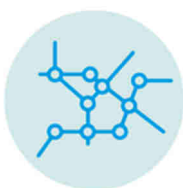
## GROEN

Toekomstgericht mobiliteitsbeleid plaatst duurzame vervoerwijzen centraal. We werken voor een belangrijk deel aan beleidsprojecten die expliciet een toename van groene vervoerwijzen nastreven of faciliteren: stappen, fietsen, openbaar vervoer, deel-auto, elektrisch vervoer. Meestal zijn we met alle vormen van mobiliteit samen bezig, inclusief autoverkeer.



## GEDRAGEN

We hebben geleerd hoe belangrijk het is om voor een breed draagvlak te zorgen bij de bevolking en andere betrokken partijen. De behoefte tot participatie groeit en de mogelijkheden nemen evenzeer toe – op de traditionele manier of met slimme online tools. We raden participatie dan ook sterk aan en helpen onze opdrachtgever: we analyseren niet alleen wie invloed heeft, maar stellen een aanpak voor om optimale betrokkenheid en tevredenheid te bereiken.



## INTEGRAAL

Mobiliteit is geen doel maar een middel: het dient om ergens te komen. Naar school, het werk, de winkel of naar een vrijetijdsbesteding. Keuzes in mobiliteit kunnen moeilijk zijn en veel geld kosten. Het wordt alleen acceptabel, of zelfs een goede deal, als achterliggende doelen dichterbij gebracht worden. We zoeken naar verbindingen met verschillende beleidsdomeinen en naar gedeelde visies – door brede kennis, analytisch vermogen en een druppel creativiteit.

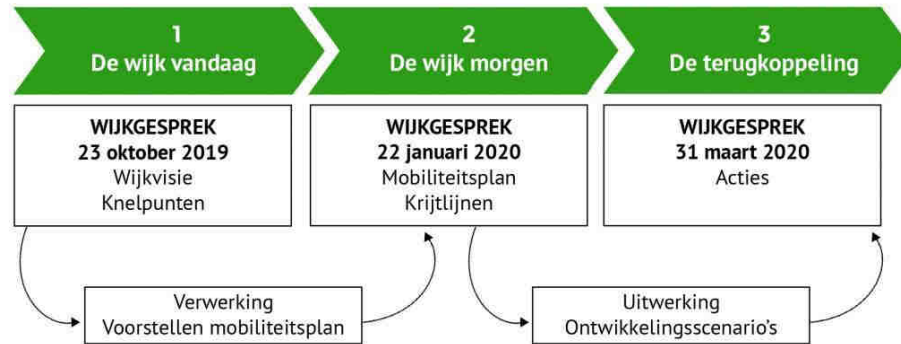


# Documentbeschrijving

Titel	Mobiliteitsplan Groot Kloosterland
Ondertitel	De Wijk vandaag Verslag wijkgesprek 1
Aantal pagina's	38
Publicatienummer	2006
Datum	Januari 2020
Auteurs	Dirk Dufour, Stijn Derkinderen
Opdrachtgever	Stad Sint-Niklaas
Contactpersoon	Bart Baeten



**Samen met de bewoners wil het stadsbestuur de mobiliteit in Groot Kloosterland onder de loep nemen. Waar willen we naartoe met de wijk? Wat gaat nu goed en fout met de mobiliteit? Wat kunnen we op korte termijn verbeteren met een mobiliteitsplan? Wat kan de wijk op langere termijn aan?**



**Alle informatie over dit traject:**

<https://www.sint-niklaas.be/grootkloosterland>

Op 23 oktober is een eerste wijkgesprek gevoerd rond de wijk Groot Kloosterland, de visie op de publieke ruimte en de knelpunten op het vlak van mobiliteit. De deelnemers deden actief mee aan een workshop van 19:30 tot 22:30 in het Bau-Huis.

Schepen Carl Hanssens schetste het opzet van dit traject van een half jaar, om samen met de wijk te komen tot een mobiliteitsplan voor de wijk dat de huidige knelpunten op een samenhangende manier aanpakt op relatief korte termijn. Aan het einde komt er ook een doorkijk naar de toekomst. Dit traject staat bewust los van het masterplanproces, om te vertrekken vanuit de noden van de wijk vandaag.

Uit een kort kennismakingsgesprek bleken de deelnemers voor het overgrote deel in de wijk te wonen, velen al heel hun leven, sommigen al van voor de wijk bestond. Er werd gewezen op de rust in de wijk, maar ook al op de vele mobiliteitsknelpunten. Heel wat troeven werden aangehaald, waaronder de nabijheid van het station en een uitgebreid aanbod van voorzieningen in de wijk op wandelafstand (een sterke mobiscore).

# 1 Wijkvisie

---

*In een eerste oefening dachten deelnemers na over een positief wensbeeld voor de wijk: waar zou die naartoe moeten evolueren op de langere termijn? Individuele voorstellen werden in vijf groepen gebundeld en gesorteerd op hun relatie met mobiliteitsthema's, en dan globaal samengebracht.*

Het globale beeld is dat van **een groene wijk waar het vooral prettiger en veiliger toeven is in de publieke ruimte, waar je vlot en veilig kunt stappen en fietsen en waar de autodruk wordt beheerst.**

## Groene en levendige publieke ruimte

De sterkste vraag is die naar een heel aantrekkelijke en gezonde wijk, met veel groen en frisse lucht, en met veel en mooie speelruimte voor de kinderen. De publieke ruimte moet er rustig zijn, met voldoende en diverse ontmoetingsplaatsen voor de bewoners, gaande van zitruimten tot terrasjes en een zomerbar. Er wordt ook gedroomd van meer sportvoorzieningen, zelfs een zwembad, en van culturele polen zoals een bibliotheek of een theater.

Een gevoelig punt is ook de verlichting 's avonds en 's nachts: functioneel én sfeervol, en goed onderhouden, zodat het prettig en veilig wandelen is in de wijk na valavond. En zeker ook de netheid, met voldoende vuilnisbakken en zonder zwerfvuil.

Verder wordt ook gevraagd naar laagbouw op de vrije gronden, en ondergronds parkeren bij nieuwbouw.

## Veilig verkeer en een veilig gevoel

De tweede grote zorg is een veilige wijk, en dat betekent vooral twee dingen: sociaal veilig (zonder de drugsproblemen die er nu zijn rond het station en het Breydelplein) en verkeersveilig, en dat laatste is vooral: trager rijdend verkeer en écht respect voor de 30 km/h. Vooral fietsers moeten er veilig kunnen rijden én veilig oversteken. De kruispunten zijn er veilig met goed afgestemde verkeerslichten.

## Vlotte verbindingen voor stappers en fietsers

Naast veilig fietsen wil men in de wijk ook comfortabele en vlotte fietsverbindingen. Men denkt dan eerst aan ruime en veilige fietspaden waar er druk verkeer is (bv. Begijnenstraat, Slachthuisstraat), of anders veel minder verkeer in die straten. Maar tegelijk ook aan verkeersluwe en groene verbindingen doorheen de wijk voor fietsers én voetgangers, vooral richting station. En ook voldoende fietsenbergingen.

## Enkel lokaal verkeer

In het wensbeeld kan lokaal autoverkeer nog goed de wijk in. Maar doorgaand verkeer hoort er niet thuis. Er is voldoende parkeerplek die ook doeltreffend gehandhaafd wordt, en ook deelauto's waardoor parkeerplek wordt uitgespaard. Zwaar verkeer hoort niet thuis in de wijk, en boodschappen wordt er best aan huis geleverd met bakfietsen.



## 2 Knelpunten in de wijk vandaag

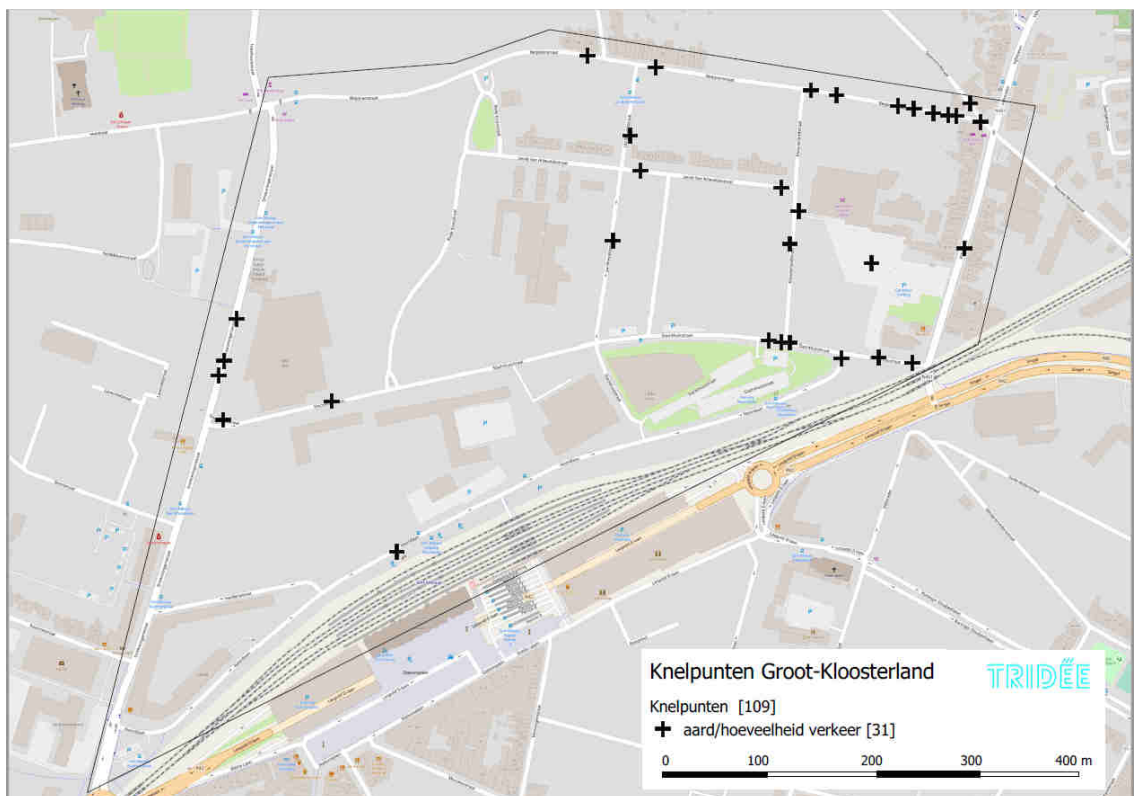
In een tweede oefening konden deelnemers knelpunten rond mobiliteit signaleren. In vijf groepjes werden die geïnventariseerd, op kaart gelokaliseerd en doorgesproken om goed elk probleem te definiëren. De grote overeenstemming tussen de vijf kaarten laat toe om inzicht te krijgen in de meest voorkomende knelpunten en de moeilijkste locaties.

We bekijken één voor één de overzichtskaarten per knelpunttype, en eindigen met een globale overzichtskaart van knelpuntlocaties.

### Belangrijk

- Deze knelpunteninventaris berusten op ervaringen van bewoners, én zijn bevestigd door de input van vijf aparte groepen met elkaar te kruisen. Daarom zijn het voorlopig aannemelijke vaststellingen.

### Aard en hoeveelheid verkeer



Het meest gesignaleerde knelpunt is de Begijnenstraat: voor het kruispunt Vijfstraten staat op de spits (en soms daarbuiten) een lange wachtrij tot aan de Kloosterlandstraat en vaak tot aan de Jan Breydelstraat. Verkeer uit de Sparrenhofstraat naar de Begijnenstraat moet rechtsaf, maar gaat toch vaak links naast de wachtrij staan richting Vijfstraten en blokkeert zo de straat nog meer. Het vermoeden is dat dit doorgaand verkeer is van Driekoningenstraat naar Vijfstraten. (te veel om enkel lokaal te zijn). Tegelijk wordt vermoed dat de lichtenregeling slecht is afgestemd. Het gevolg is dat fietsers er niet langs kunnen (verkeer staat op de suggestiestrook, er is geen fietspad) en over het trottoir rijden. In de straat is een tonnagebeperking, maar toch rijden hier vrachtwagens en tractoren doorheen.

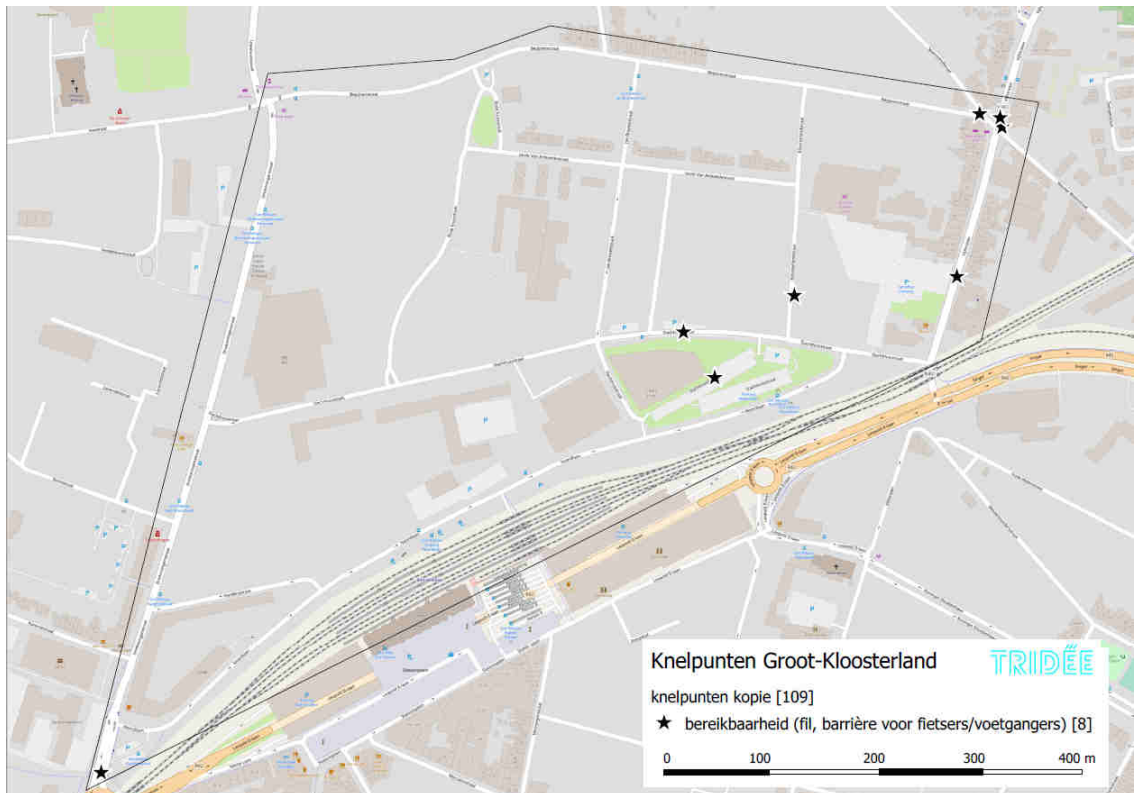
Er ontstaat een zig-zag-sluipruite tussen Driekoningenstraat en Vijfstraten: van de Begijnenstraat via Jan Breydelstraat – Jacob Van Arteveldestraat - Kloosterlandstraat en dan over het parkeerterrein van de Carrefour/Alma naar Vijfstraten.

Een gelijkaardig probleem, maar minder zwaar, zeggen ook velen, doet zich voor op de Slachthuisstraat. Ook hier staan op de spits wachtrijen, vooral richting Vijfstraten (soms tot aan de Jan Breydelstraat), en minder erg ook richting Driekoningen (tot aan de Rode Kruisstraat). Richting Vijfstraten zijn er soms chauffeurs die een ommetje maken over de parking van Bau-Huis en zo (een stukje) de wachtrij omzeilen. Ook zwaar vervoer wordt er gesignaleerd terwijl er een tonnagebeperking is (met uitzondering van bestemmingsverkeer).

De Driekoningenstraat is erg druk op de spits, met filevorming richting Singel. Fietsers komen er in de verdrukking tussen het verkeer en de bussen (geen fietspad). Ook op Vijfstraten is het wel drukker op de spits, maar er is een fietspad.

Tijdens de spits rijden ook bussen van De Lijn door de Jan Breydelstraat, om Kloosterlandstraat te ontwijken. Sommigen zien wel eens auto's door de bustunnel in de Noordlaan rijden.

### Bereikbaarheid (file, barrière voor voetgangers, fietsers)



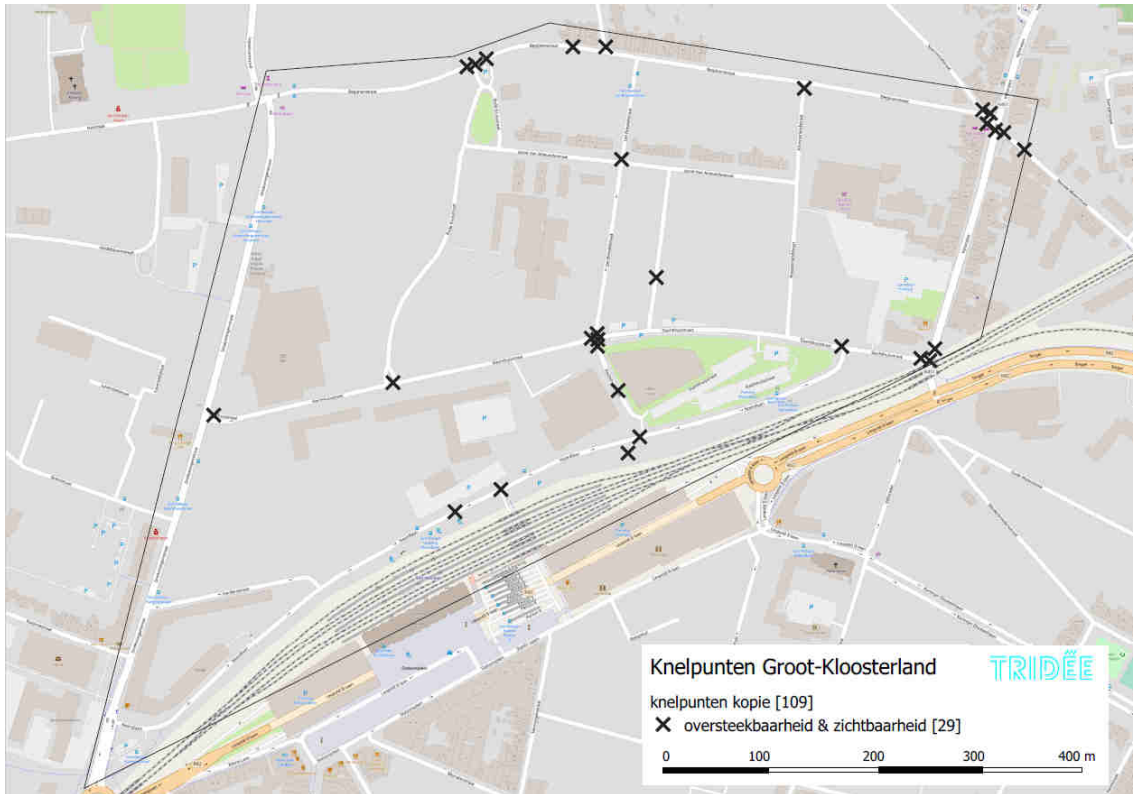
Voor de Begijnenstraat richting Vijfstraten is een wijkuitgang die blokkeert voor de bewoners. De filevorming naar Vijfstraten toe maakt dat bewoners met de auto of de fiets de wijk niet meer vlot in- en uitkunnen, voetgangers worden gehinderd door fietsers die uitwijken naar het fietspad.

Hetzelfde geldt, minder erg, in de Slachthuisstraat. Sommigen gebruiken de parking van Bau-Haus als sluiproute.

In de Kloosterlandstraat raakt de bus klem in te druk sluijproute op de spits.



## Oversteekbaarheid en zichtbaarheid



Heel veel bewoners signaleren problemen met slechte oversteekbaarheid en zichtbaarheid op kruispunten.

### Begijnenstraat

- Kruispunt Vijfstraten: de zichtbaarheid vanuit Sparrenhofstraat is slecht door de scherpe hoek; de afgesneden bocht leidt tot conflicten met overstekende voetgangers (zebrapad is ver achteruitgeschoven)
- Kruispunt Vijfstraten: gelijktijdig groen voor het verkeer dat vanuit de Begijnenstraat en vanuit de Nieuwe Molenstraat op het kruispunt Vijfstraten komt, geeft stilstaand verkeer op het kruispunt omdat het verkeer uit de Begijnenstraat de afslagbeweging richting Nieuwkerken niet kan maken door het aanrijdend verkeer uit de Nieuwe Molenstraat (door de ver achteruitgeschoven stopstreep rijden die geregeld door het oranje, waardoor het kruispunt nog meer stremt).
- Kruispunten Esdoornlaan – Jan Breydelstrat: lastige bajonetbeweging voor de fietser tussen Esdoornlaan en Jan Breydelstraat
- Kruispunt Rode Kruisstraat: verkeer dat de Begijnenstraat oprijdt, is slecht zichtbaar
- Kruispunt Driekoningen: onoverzichtelijk, slecht oversteekbaar te voet en met de fiets (vooral linksaf)
- algemeen: de asverschuivingen maken aankomende fietsers lastig zichtbaar; ook soms slechts zichtbaarheid vanop uitritten nabij de asverschuiving (boom, geparkeerde wagens, bv. nr 60)

### Slachthuisstraat

- Kruispunt Jan Breydelstraat – Bau-Huis: permanent onveilige oversteek voor voetgangers op een veelgebruikte 'trage route' via Bau-Huis naar station en scholensite – er is maar één zebrapad, maar niet op de logische looplijn; het

baantje achter Bau-Haus is slechts verlicht; auto's op de Slachthuisstraat stoppen niet

- Algemeen: het (dominante) verkeer op de Slachthuisstraat verleent vaak geen voorrang van rechts voor (schaars) verkeer uit de zijstraten

#### Vijfstraten

- Kruispunt Slachthuisstraat: ontbrekend zebrapad in de looplijn;
- Kruispunt Slachthuisstraat: lastige haakse fietsoversteek voor wie vanaf de brug onder Singel linksaf wil (fietsers rijden vaak in tegenrichting aan de linkerkant onder de brug door)
- Kruispunt Singel (zuiden van de spoorlijn): geen oversteek voor fietsers aan de kant van de spoorlijn; verkeer van Vijfstraten linksaf krijgt groen in conflict met overstekende fietsers

#### Noordlaan

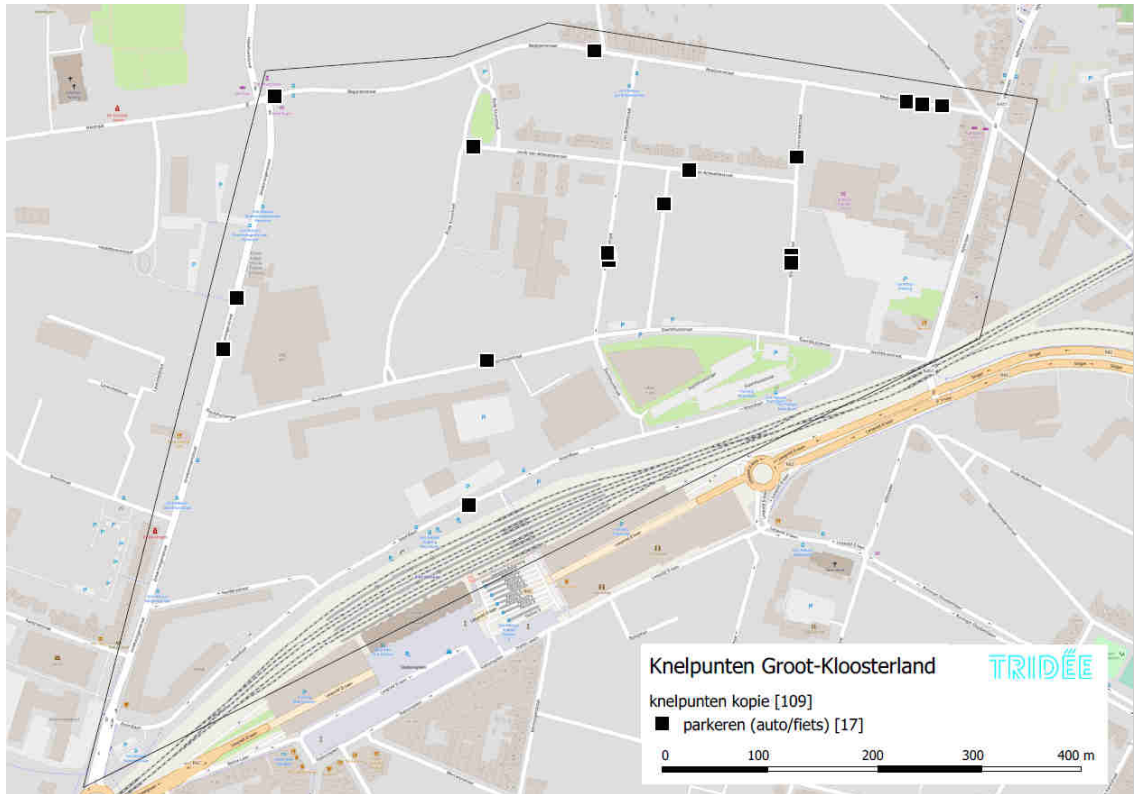
- Fietsdoorsteek achter Bau-Huis: oversteek en linksafbeweging vanop de Noordlaan niet geregeld, niet leesbaar voor autoverkeer en daarom gevaarlijk; fietsers komen op de parking Bau-Huis ook in conflict met sluipverkeer
- Trottoir kant spoorwegberm: slecht verlicht voor voetgangers

#### Jan Breydelstraat

- Kant oude slachthuisite slecht verlicht
- Kruispunt Jacob Van Arteveldestraat:
  - slecht oversteekbaar door druk verkeer;
  - bomen op het plein belemmeren de zichtbaarheid op auto's die van rechts komen uit de Jacob Van Arteveldestraat
  - bussen nemen onterecht voorrang op fietsers die uit de Jan Breydelstraat van rechts komen
- Iemand heeft de indruk dat het groene fietslicht op de nieuwe dubbele rotonde Driekoningstraat het verkeer stremt.



## Parkeren (auto, fiets)



De Begijnenstraat kent diverse parkeerproblemen op diverse momenten – langparkeerders, soms ook te kort parkeren, dubbelparkeren bij nachtwinkels

De Driekoningenstraat langs de wijk (tussen Slachthuisstraat en Begijnenstraat) valt net buiten de zone betalend parkeren, waardoor de druk er erg hoog is, en er wordt ook buiten de parkeervakken geparkeerd.

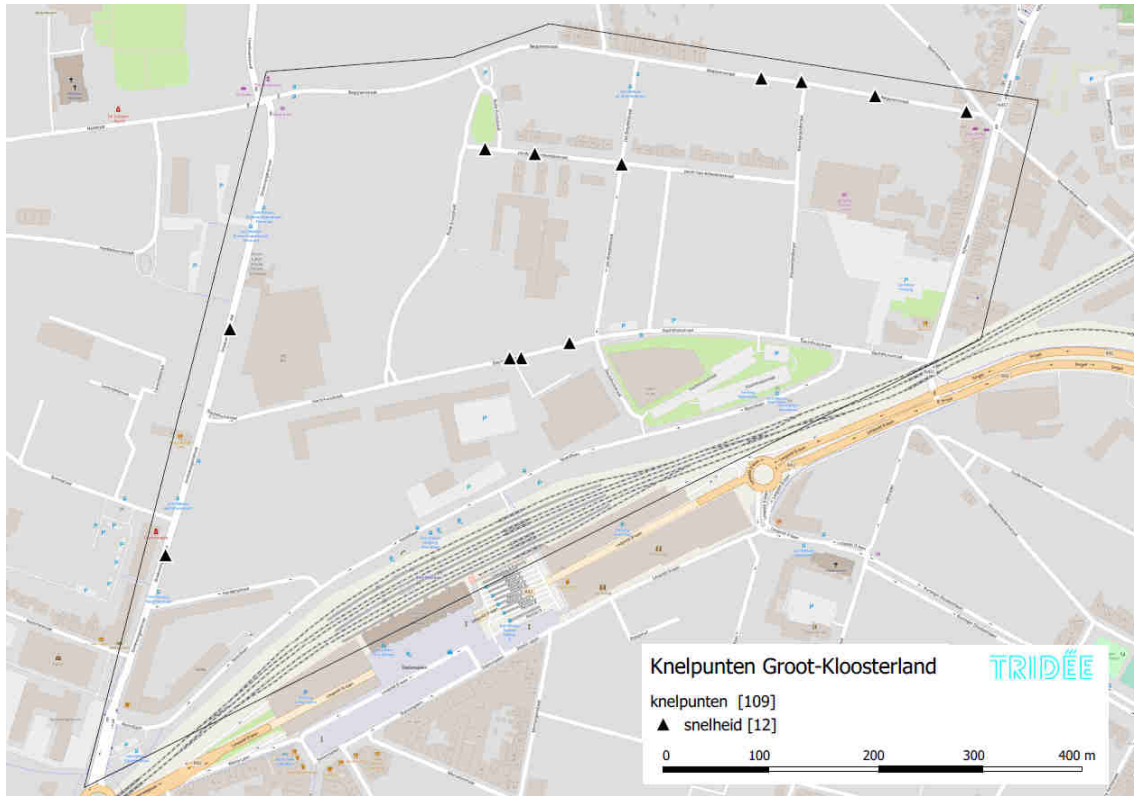
Stationsparkeerders, vaak fiets-in-koffer-parkeerders, nemen veel plaatsen in de wijk in, maar dat levert niet echt een tekort voor de bewoners op.

- In de Slachthuisstraat, dichtbij het station
- In de Jan Breydelstraat, op 5 min wandelafstand van het station (via de weg achter het Bau-Huis)
- in de Van Arteveldestraat

In de Kloosterlandstraat wordt het parkeerverbod genegeerd en niet gehandhaafd; auto's aan beide kanten maken kruisend verkeer onmogelijk, en dat brengt fietsers en bussen in de verdrukking.

In de Slachthuisstraat blokkeert laden en lossen van tweedehandswagens af en toe de weg.

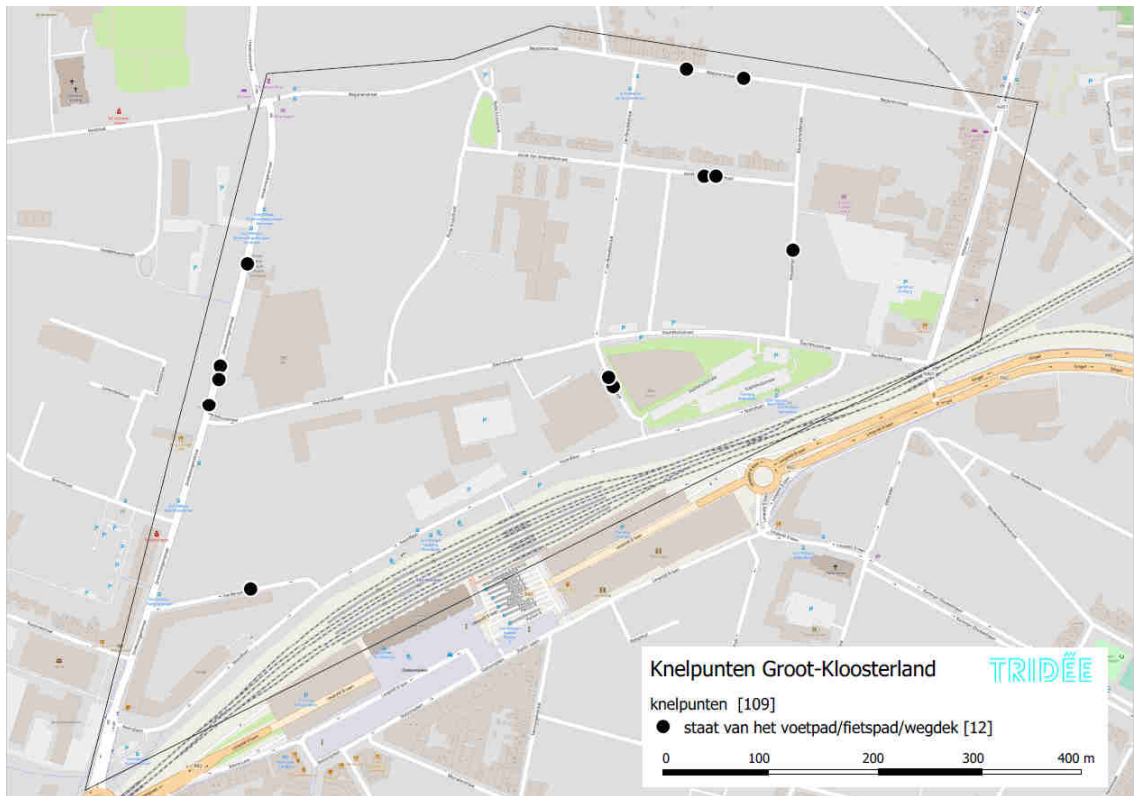
## Snelheid



Op veel straten wordt overdreven snelheid gemeld 's avonds, buiten de spits en tijdens het weekend: Driekoningenstraat, Begijnenstraat, Slachthuisstraat, Van Arteveldestraat en het Rode Kruisplein worden het meest genoemd.

Sommige straten zijn beperkt tot 30 km/u: de algemene indruk heerst dat dit niet wordt gerespecteerd, noch gehandhaafd. De overgangen 50 naar 30 en kruispunten tussen 50-straten en 30-straten maken zijn niet leesbaar: de straten lijken te veel op elkaar, met vaak brede wegprofielen die uitnodigen tot snel rijden.

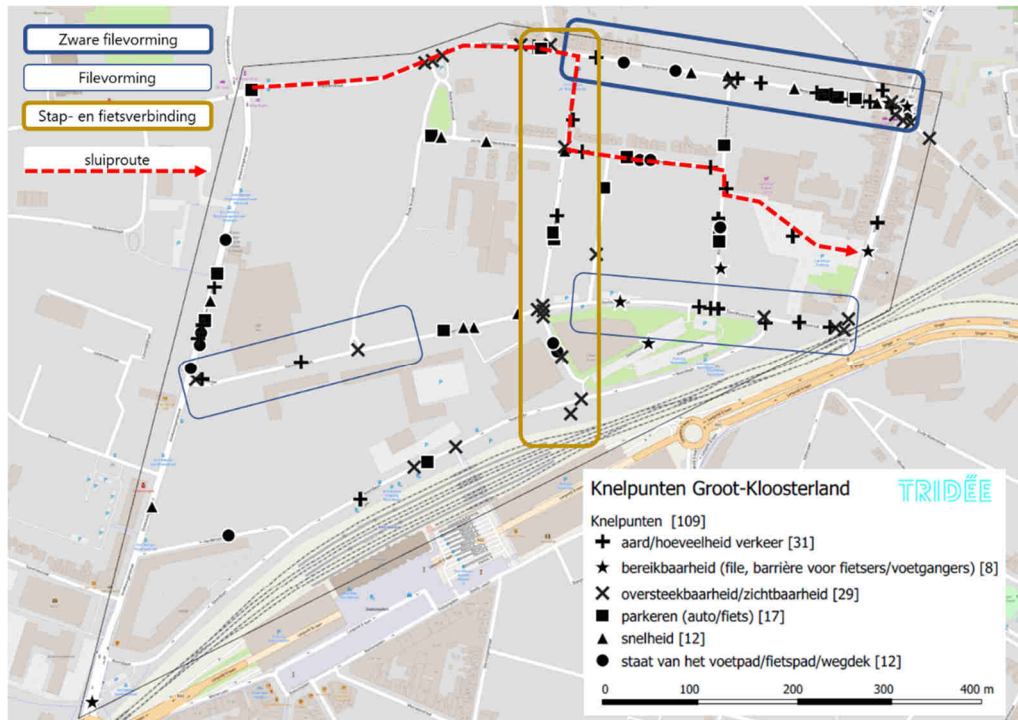
## Staat trottoir / fietspad / wegdek



Heel wat trottoirs zijn in slechte staat en vaak ook smal: Driekoningenstraat, Begijnenstraat, Kloosterlandstraat, Jacob Van Arteveldestraat, Herderstraat en rondom de voormalige slachthuissite.

Het voetpad tussen school en Bau-Huisparking is in slechte staat. Het kan niet meer gebruikt worden door fietsers, omwille van de boordstenen en auto's ervoor geparkeerd.

## Synthesebeeld



De synthesekaart laat knelpunten zien verspreid over de hele wijk, maar **de Begijnenstraat en het kruispunt met Vijfstraten concentreren de belangrijkste circulatieproblemen.**

- Kern** van het probleem: op de smalle Begijnenstraat staan op de (ruime) spits wachtrijen richting Vijfstraten vanaf Kloosterlandstraat en zelfs vanaf Jan Breydelstraat.
- De meest waarschijnlijke **oorzaken** zijn
  - te grote verkeersdruk door oost-west-sluipverkeer tussen Driekoningen en Vijfstraten
  - niet optimale lichtenregeling en geleiding (bv. rechtsaf vanuit Sparrenhofstraat)
  - op een kruispunt met een complexe configuratie (vijf armen) en slechte zichtbaarheid (scherpe hoeken)
- Lokale gevolgen**
  - Auto's schuiven zelfs dubbel aan
  - Auto's uit Sparrenhofstraat gaan toch naar rechts (verboden)
  - Fietsers raken klem (zonder fietspad) en wijken uit naar het trottoirs
  - Voetgangers worden gehinderd / in gevaar gebracht door de fietsers – op smalle trottoirs, in slechte staat
  - Geluidshinder en lokale luchtvervuiling
- Gevolgen voor de wijk**
  - Wijkuitgang voor bewoners (lokaal verkeer) met de fiets of de auto wordt geblokkeerd
  - Sluipverkeer vermijdt de Begijnenstraat en spreidt uit naar andere lokale straten – Jan Breydelstraat, Jacob Van Arteveldestraat, Kloosterlandstraat – en rijdt over de parking van de Carrefour/Alma
  - Op de sluiproutes – Begijnenstraat en elders – wordt voorrang van rechts slecht gerespecteerd door de dominante verkeersstroom

- d. Verkeersdruk in de wijk maakt diverse lokale kruispunten lastig oversteekbaar voor voetgangers en fietsers, soms nog eens versterkt door slechte zichtbaarheid.

Er is ook **sluipverkeer op de Slachthuisstraat** met wachtrijen richting Vijfstraten en (in mindere mate) richting Driekoningenstraat. Het probleem lijkt hier echter minder ernstig en heeft vooral gevolgen op de straat zelf, met name op de kruispunten met ander lokale straten, die slecht oversteekbaar zijn en waar voorrang van rechts vaak niet wordt gerespecteerd.

Er wordt ook vaak **te snel gereden**. De 30 km/u grens op een aantal straten wordt slecht nageleefd, en is ook weinig leesbaar in het straatbeeld. Op de sluiproutes die deels vastlopen tijdens de spits, wordt 's avonds en in het weekend dan weer te snel gereden. Er wordt gewezen op brede profielen, weinig compact kruispunten, geen respect voor voorrang van rechts en soms slechte zichtbaarheid.

Er bestaat duidelijk een de facto **goed gebruikte stap- en fietsverbinding** in noord-zuidrichting, van Begijnenstraat over Jan Breydelstraat, achter Bau-Huis (verkeersvrij) tot aan het station. Alleen is die route nu **verre van optimaal ingericht**: slecht oversteekbare kruispunten, confrontatie met sluipverkeer (op de parking van Bau-Huis), bedekking in slechte staat, lastige boordstenen voor fietsers, geen goede verlichting.

Langs die route lijken ook, niet toevallig, belangrijke aantallen **stationsparkeerders op straat** hun plek te zoeken (Slachthuisstraat, Jan Breydelstraat, Jacob Van Arteveldestraat). Ze nemen veel plek in, maar niet zo erg dat de bewoners parkeerproblemen ervaren. Daarna gaan ze te voet of met de plooi-fiets over de stap- en fietsverbinding naar het station.

Aan de **rand van de wijk** is zien we vooral **knelpunten in de Driekoningenstraat**: een relatief smalle verbindingsweg, met hoge parkeerdruk (niet gereguleerd) en druk verkeer, waar fietsen en bussen in het gedrang komen en voetgangers maar beschikken over smalle trottoirs in slechte staat. Het kruispunt met de Begijnenstraat is bovendien weinig compact, niet overzichtelijk (bajonetvorm) en zonder fietsvoorzieningen (vooral linksaf). Vijfstraten is, behalve het kruispunt met Begijnenstraat, heraangelegd met fietspad. Alleen het kruispunt met de Slachthuisstraat is lastig voor voetganger en fietsers.

Heel veel **trottoirs zijn smal, in slechte staat en slecht verlicht** – verlichting 's nachts kwam opvallend naar voren als factor voor veiligheidsgevoel en de algemene aantrekkelijkheid van de wijk.

## 3 Toetsing

### 3.1 Inleiding

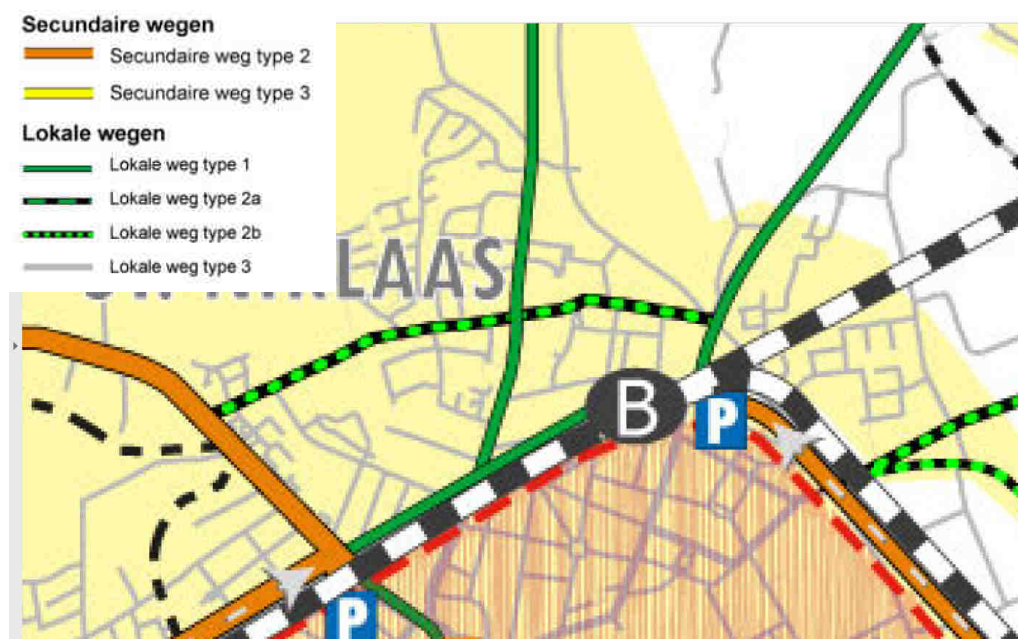
Tijdens het eerste wijkgesprek werden de problemen zoals ervaren door de burgers geïnventariseerd. Om een scherp beeld te krijgen van de aard en omvang van de problematiek worden de belangrijkste knelpunten getoetst aan de hand van beschikbare tellingen en observaties ter plaatse. Bij de toetsing wordt rekening gehouden met de huidige en toekomstige functie, het huidig en gewenst snelheidsregime van de straten (zoals vastgelegd in het mobiliteitsplan).

### 3.2 Mobiliteitsplan

#### 3.2.1 Wegencategorisering

De wegcategorisering voor het gebied ziet er als volgt uit.

- Driekoningenstraat en Vijfstraten zijn geselecteerd als lokale wegen type 1. De lokale wegen type 1 hebben als hoofdfunctie het verbinden op lokaal niveau. Aanvullend hebben ze ook een verzamelende functie op lokaal niveau.
- Begijnenstraat is geselecteerd als een lokale weg type 2b. De lokale wegen type 2 hebben als hoofdfunctie het verzamelen op lokaal niveau gecombineerd met het verlenen van erftoegang. Aanvullend kunnen ze ook een verbindende functie hebben op lokaal niveau. De lokale wegen type 2b zijn de overige wegen die voldoen aan de definitie van type 2 maar die daarnaast geen belangrijke structuurbepalende rol spelen. Ze zijn geen dragers van lokaal vrachtverkeer en hebben over het algemeen een lager snelheidsregime.
- De overige wegen zijn geselecteerd als lokale wegen type 3 oftewel erftoegangswegen.

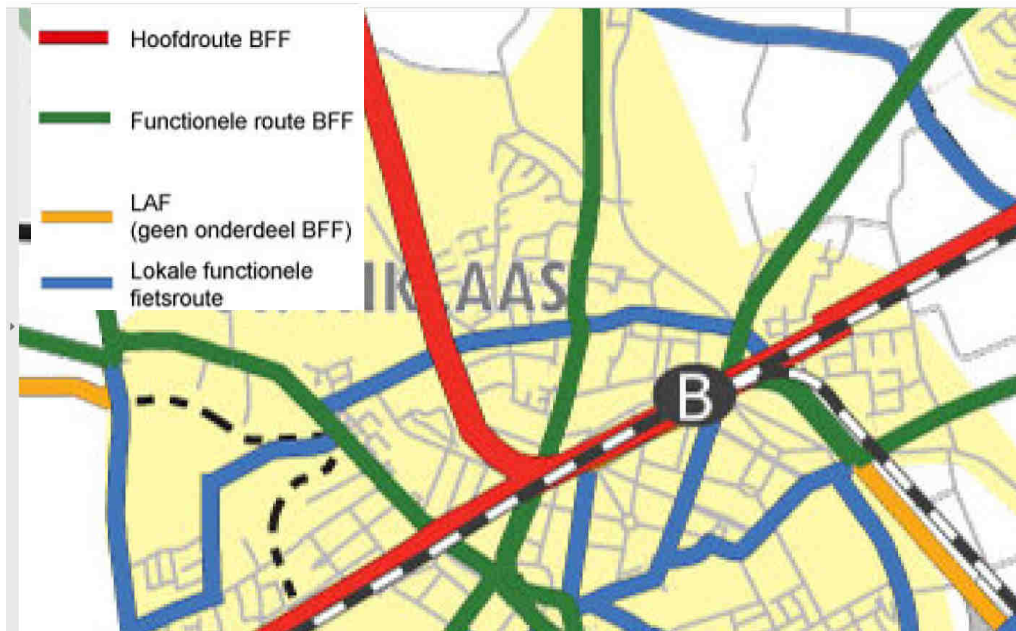




### 3.2.2 Fietsnetwerk

Ook voor de fietsers werd een netwerk uitgetekend.

Driekoningenstraat en Vijfstraten behoren tot het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Begijnenstraat is een lokale functionele fietsroute.



### 3.2.3 Snelheidsbeleid

Voor Driekoningenstraat, Begijnenstraat, Vijfstraten en gedeelten van Slachthuisstraat en Noordlaan blijft 50 km/u als maximum toegelaten snelheid behouden. Voor de overige straten moet 30 km/u de norm worden.



### 3.3 Beoordelingskader ivf. verkeersleefbaarheid

In Vlaanderen zijn er geen absolute normen of gedeelde richtwaarden op het vlak van verkeersintensiteiten in relatie tot verkeersleefbaarheid.

Vanuit het leefbaarheidsprincipe ontwikkelde TRIDÉE een eenvoudig toe te passen methodiek die de stad kan ondersteunen in het behandelen van klachten over verkeersdrukke en snelheid. We passen een aantal indicatoren toe die als waarschuwing moet dienen, een **alarmbel** die moet afgaan om de gemeente in actie te brengen en ook prioriteiten te bepalen. De gebruikte **waarschuwingindicatoren** zijn:

1. Verkeersintensiteit
2. Aandeel vrachtverkeer
3. Snelheid

Per indicator hebben we bepaald wat het **alarmbelniveau** is. We zijn tot deze waarden gekomen o.b.v. beschikbare studies en toetsing van bestaande verkeerssituaties binnen gemeenten/steden.

Dit alarmbelniveau is dus **geen richtwaarde** die nagestreefd moet worden maar dient als **alarmbel**. Het is een signaal dat de gemeente moet aanzetten om een grondige analyse van het probleem uit te voeren en vervolgens al dan niet in te grijpen. Omgekeerd stelt het de gemeente vrij om ambitieus te zijn en in actie komen voordat de alarmbel afgaat.

Deze methodiek is van toepassing op het **bebouwd gebied** waarbij we onderscheid maken in **3 typen lokale wegen**. Het is belangrijk om de verkeersfunctie van elk type weg goed van elkaar te onderscheiden. De verkeersfunctie bepaald immers hoeveel verkeer een bepaald type weg kan dragen.

De volledige methodiek is terug te vinden in bijlage bij dit rapport.

### 3.4 Vijfstraten

Er zijn doorsnedetellingen beschikbaar voor Begijnenstraat (thv. huisnummer 65), daterend van november 2018, uitgevoerd met een anonieme radarmeter.

Vijfstraten is een lokale weg type 1.



Periode	nov/18
Exacte locatie	huisnr. 65
Toegelaten snelheid	50 km/u
Verkeersintensiteiten (w) > Nieuwkerken	33215
Verkeersintensiteiten (w) > Singel	21386
Verkeersintensiteiten (u) > Nieuwkerken	396
Verkeersintensiteiten (u) > Singel	255
Verkeersintensiteiten / etm.	7800
Vrachtverkeer > Nieuwkerken	1953
Vrachtverkeer > Singel	1696
% Vrachtverkeer > Nieuwkerken	6%
% Vrachtverkeer > Singel	8%
Snelheid V85 > Nieuwkerken	49 km/u
Snelheid V85 > Singel	48 km/u
sneldheidsovertredingen > Nieuwkerken	10%
sneldheidsovertredingen > Singel	9%

### De toetsing op het vlak van verkeersleefbaarheid

De verkeersintensiteiten in Vijfstraten overschrijden wel de waarschuingswaarde in functie van deze wegcategory maar dit verkeer valt moeilijk / niet af te leiden naar wegen van een hogere category.

Het aandeel vrachtverkeer blijft onder de waarschuingswaarde. Er komt een tonnagebepanking voor doorgaand verkeer.

Op het vlak van snelheid blijven de waarden onder de waarschuingsgrens.

### Overige vaststellingen

De fiets- en voetpaden in Vijfstraten zijn smal.





*Smalle fietspaden en trottoir*



*Smalle fietspaden en trottoir*



*Ontbreken oversteekvoorzieningen voor fietsers  
en voetgangers*

### 3.5 Driekoningenstraat

Er zijn doorsnedetellingen beschikbaar voor Driekoningenstraat (thv. huisnummer 177), daterend van februari 2019, uitgevoerd met een anonieme radarmeter.

Driekoningenstraat is een lokale weg type 1.

Periode	feb/19
Exacte locatie	huisnr. 177
Toegelaten snelheid	50 km/u
Verkeersintensiteiten (w) > Lepelhoekstraat	18925
Verkeersintensiteiten (w) > Hofstraat	22720
Verkeersintensiteiten (u) > Lepelhoekstraat	225
Verkeersintensiteiten (u) > Hofstraat	270
Verkeersintensiteiten / etm.	5949
Vrachtverkeer > Lepelhoekstraat	765
Vrachtverkeer > Hofstraat	934
% Vrachtverkeer > Lepelhoekstraat	4%
% Vrachtverkeer > Hofstraat	4%
Snelheid V85 > Lepelhoekstraat	50 km/u
Snelheid V85 > Hofstraat	48 km/u
sneldheidsovertredingen > Lepelhoekstraat	11%
sneldheidsovertredingen > Hofstraat	7%

### De toetsing op het vlak van verkeersleefbaarheid

De verkeersintensiteiten in Driekoningenstraat overschrijden wel de waarschuingswaarde in functie van deze wegcategorie maar dit verkeer valt moeilijk / niet af te leiden naar wegen van een hogere categorie.

Op het vlak van snelheid wijzen de resultaten op een beperkt probleem. De V85 ligt wel onder de maximum toegelaten snelheid maar er zijn toch wat sneldheidsovertredingen richting Lepelhoekstraat.

### Overige vaststellingen

Met betrekking tot de organisatie van het verkeer zorgen de geparkeerde wagens ervoor dat fietsers slalombewegingen maken: op de plaatsen waar er geen auto's staan geparkeerd, kijken ze naar rechts uit om terug naar links af te buigen bij de eerstvolgende geparkeerde auto.

Het kruisen van grote voertuigen kan enkel maar als één van beide voertuigen uitwijkt naar de zijde waar geparkeerd mag worden.

De trottoirs zijn smal en door gestalde fietsen wordt deze beperkte ruimte nog eens versmald. Er zijn doorsteekjes voor fietsers en voetgangers naar de wijk ten westen van het studiegebied.



*Geparkeerde wagens in combinatie met fietsers*



*Kruisen van verkeer*



*Gestalde fietsen beperken doorgang voor voetgangers*



*Oplossing verderop*



*Asymmetrisch profiel (fietspad langs één zijde)*



*Doorlopend trottoir (thv. Herdersstraat)*



*Doorsteekjes naar het westen toe*



*Doorsteekjes naar het westen toe*



### 3.6 Begijnenstraat

Er zijn doorsnedetellingen beschikbaar voor Begijnenstraat (thv. huisnummer 170), daterend van januari 2017, uitgevoerd met een anonieme radarmeter.

Begijnenstraat is een lokale weg type 2b.

Periode	jan/17
Exacte locatie	huisnr. 170
Toegelaten snelheid	50 km/u
Verkeersintensiteiten (7 dagen) > Heistraat	20401
Verkeersintensiteiten (7 dagen) > Vijfstraten	18963
Verkeersintensiteiten (uur) > Heistraat	243
Verkeersintensiteiten (uur) > Vijfstraten	226
Verkeersintensiteiten / etm.	5623
Vrachtverkeer > Heistraat	119
Vrachtverkeer > Vijfstraten	527
% Vrachtverkeer > Heistraat	1%
% Vrachtverkeer > Vijfstraten	3%
Snelheid V85 > Heistraat	47 km/u
Snelheid V85 > Vijfstraten	44 km/u
snelheidsovertredingen > Heistraat	6%
snelheidsovertredingen > Vijfstraten	4%

#### De toetsing op het vlak van verkeersleefbaarheid

De verkeersintensiteiten zijn erg hoog voor een lokale weg type 2B. Dit wijst op de aanwezigheid van doorgaand verkeer (De intensiteiten zijn bijna even hoog als deze op Driekoningenstraat!). Het doorgaand verkeer kan wel worden afgewikkeld op routes met een hogere categorie.

Het aandeel van vrachtverkeer ligt tussen 1% en 3%. Dit geeft aan dat de problematiek qua hoeveelheid vrachtverkeer veeleer beperkt is.

Qua snelheid geeft de V85 geen indicatie van een groot probleem.

#### Overige vaststellingen

Begijnenstraat is een belangrijke fietsroute. Automobilisten durven de fietsers wel eens in te halen ter hoogte van de asverschuivingen en kijken daardoor ver naar links uit. Dit leidt soms tot onveilige situaties wanneer er een tegenligger aankomt.

De zijstraten naar de wijk toe worden niet ondersteund door ruimtelijke poorten. Het lijken op deze manier straten van een gelijk niveau. Je merkt met andere woorden niet dat je bv. een zone 30 inrijdt.



Er lijkt een sluiproute Begijnenstraat ook te kruisen: komende van Esdoornlaan richting Jan Breydelstraat.

Ter hoogte van het kruispunt met Vijfstraten is een wachtrij aan de verkeerslichten. Fietsers ontwijken deze file door links voorbij te steken (met conflicten met het tegenovergesteld verkeer) en door over het trottoir te fietsen.

Het linksafslagverbod komende van Sparrenhofstraat wordt vaak genegeerd.



*Inhalen van fietsers bij asverschuiving*



*Ontbreken poorteffect (thv. Kloosterlandstraat)*



*Sluiproute (Esdoornlaan – Begijnenstraat – Jan Breydelstraat)*



*Aanschuiven aan verkeerslichten (thv. Vijfstraten)*



*Negeren linksafslagverbod (Sparrenhofstraat)-  
ondertussen is het afslagverbod afgeschaft*

### 3.7 Slachthuisstraat

Er zijn doorsnedetellingen beschikbaar voor Slachthuisstraat (thv. Bau-Huis), daterend van september 2018, uitgevoerd met een anonieme radarmeter.

Slachthuislaan is een lokale weg type 3 (ertoegangsweg).

Periode	sep/18
Exacte locatie	thv Bauhuis
Toegelaten snelheid	50 km/u
Verkeersintensiteiten (7 dagen) > Driekoningenstraat	15399
Verkeersintensiteiten (7 dagen) > Vijfstraten	11303
Verkeersintensiteiten (uur) > Driekoningenstraat	183
Verkeersintensiteiten (uur) > Vijfstraten	135
Verkeersintensiteiten / etm.	3815
Vrachtverkeer > Driekoningenstraat	434
Vrachtverkeer > Vijfstraten	1265
% Vrachtverkeer > Driekoningenstraat	3%
% Vrachtverkeer > Vijfstraten	11%
Snelheid V85 > Driekoningenstraat	50 km/u
Snelheid V85 > Vijfstraten	51 km/u
snelheidsovertredingen > Driekoningenstraat	12%
snelheidsovertredingen > Vijfstraten	16%

### De toetsing op het vlak van verkeersleefbaarheid

De waarschuwingdrempel wordt ruim overschreden. Dit is deels te verklaren door de functies in de wijk (oa. parkeren door pendelaars, supermarkt, Bau-Huis, scholen). Ook verklaart de ligging van deze straat de hogere intensiteiten: vanuit het zuidoosten is dit de toegang tot de wijk. Waarschijnlijk is hier ook sluipverkeer aanwezig.

Ook opvallend is het aandeel en aantal vrachtwagens in de richting van Vijfstraten. Waarschijnlijk heeft dit te maken met beleving van de verschillende functies in de wijk. De asymmetrische intensiteiten zijn waarschijnlijk te wijten aan het feit dat men in de parallelle Noordlaan niet mag inrijden komende vanuit Vijfstraten (met uitzondering van lijnbussen).

Hoewel de V85 onder de grenswaarden blijven, wijst het aandeel snelheidsovertredingen toch op een snelheidsprobleem. De V85-waarden zijn zeker niet aanvaardbaar als men hier zone 30 wil invoeren (mobiliteitsplan).

### Overige vaststellingen

Het terreinbezoek bracht aan het licht dat het wegbeeld van Slachthuisstraat erg breed is: zo staan de gebouwen en de bomen ver van elkaar. Daarnaast is de rechtstand erg groot dat bovendien nog eens wordt versterkt door de markering van de rand van de rijbaan. De straat heeft veeleer het uitzicht van een verkeersweg dan van een straat in een woonwijk. Ook aan de toegang (zijde Driekoningenstraat) doet

de materialisering uitschijnen dat het verkeersweg is (middengeleider, verdrijvingsvak).



*Grote rechtstand (thv. Bau-Huis), breed wegbeeld*



*Uitzicht van een verkeersweg (brede markering rand van de rijbaan)*



*Uitzicht van een verkeersweg (thv. toegang Driekoningenstraat)*

### 3.8 Jacob Van Arteveldestraat

Er zijn doorsnedetellingen beschikbaar voor Jacob van Arteveldestraat, daterend van januari 2014, uitgevoerd met een anonieme radarmeter.

Jacob van Arteveldestraat is een lokale weg type 3 (ertoegangsweg).

Periode	jan/14
Exacte locatie	
Toegelaten snelheid	50 km/u
Verkeersintensiteiten (w) > Kloosterlandstraat	4591
Verkeersintensiteiten (w) > Rode Kruisstraat	5098
Verkeersintensiteiten (u) > Kloosterlandstraat	55
Verkeersintensiteiten (u) > Rode Kruisstraat	61
Verkeersintensiteiten / etm.	1384
Vrachtverkeer > Kloosterlandstraat	82
Vrachtverkeer > Rode Kruisstraat	0
% Vrachtverkeer > Kloosterlandstraat	2%
% Vrachtverkeer > Rode Kruisstraat	0%
Snelheid V85 > Kloosterlandstraat	32 km/u
Snelheid V85 > Rode Kruisstraat	30 km/u

#### De toetsing op het vlak van verkeersleefbaarheid

De waarschuwingdrempel voor verkeersintensiteiten wordt overschreden. Dit is deels te verklaren door de functies in de wijk (oa. parkeren door pendelaars, supermarkt, Bau-Huis, scholen). Waarschijnlijk is hier ook sluipverkeer aanwezig.

Het aantal en aandeel aan vrachtverkeer is erg beperkt.

De V85 waarden blijven ver onder de waarschuwingsgrens.

#### Overige vaststellingen

De straat heeft een erg grote rechtstand en een breed wegprofiel. Naast de slachthuissite is het trottoir in slechte staat. Voor het overige zijn de trottoirs nog wel in orde. Er is een verbinding tussen de straat en de parking naast het park.



*Grote rechtstand, breed wegbeeld*



*Trottoir in slechte staat (plaatselijk)*



*Doorsteekje voor voetgangers en fietsers*



*Informele pendelparking (overbemeten)*

### 3.9 Rode Kruisstraat

Er zijn doorsnedetellingen beschikbaar voor Rode Kruisstraat, daterend van november 2018, uitgevoerd met een anonieme radarmeter.

Rode Kruisstraat is een lokale weg type 3 (ertoegangsweg).

Periode	nov/18
Exacte locatie	huisnr. 3
Toegelaten snelheid	30 km/u
Verkeersintensiteiten (w) > Begijnenstraat	3274
Verkeersintensiteiten (w) > Slachthuisstraat	3351
Verkeersintensiteiten (u) > Begijnenstraat	39
Verkeersintensiteiten (u) > Slachthuisstraat	40
Verkeersintensiteiten / etm.	946
Vrachtverkeer > Begijnenstraat	127
Vrachtverkeer > Slachthuisstraat	1250
% Vrachtverkeer > Begijnenstraat	4%
% Vrachtverkeer > Slachthuisstraat	37%
Snelheid V85 > Begijnenstraat	31 km/u
Snelheid V85 > Slachthuisstraat	35 km/u
snelheidsovertredingen > Begijnenstraat	14%
snelheidsovertredingen > Slachthuisstraat	43%

### De toetsing op het vlak van verkeersleefbaarheid

Op alle criteria (intensiteiten, vrachtverkeer, V85) blijven de waarden van de metingen onder de grenswaarden. Er zijn wel veel snelheidsovertredingen richting Slachthuisstraat.

### Overige vaststellingen

Het wegprofiel is breed en er is weinig groen aanwezig. Ook opvallend zijn de ruime bochtstralen (oa. thv van Jacob van Arteveldestraat).





*Weinig groen, veel asfalt*



*Grote bochtstralen, grote oversteeklengthes*



*parkeerpocket (thv. Begijnenstraat)*

### 3.10 Jan Breydelstraat

Er zijn doorsnedetellingen beschikbaar voor Jan Breydelstraat, daterend van november 2018, uitgevoerd met een anonieme radarmeter.

Jan Breydelstraat is een lokale weg type 3 (ertoegangsweg). De telling gebeurde in het enkelrichtingsgedeelte. Fietsers mogen in tegenrichting rijden.



Periode	apr/15
Exacte locatie	huisnr. 16
Toegelaten snelheid	50 km/u
Verkeersintensiteiten (w) > Slachthuisstraat	4184
Verkeersintensiteiten (w) > Begijnenstraat	1608
Verkeersintensiteiten (u) > Slachthuisstraat	50
Verkeersintensiteiten (u) > Begijnenstraat	19
Verkeersintensiteiten / etm.	827
Vrachtverkeer > Slachthuisstraat	13
Vrachtverkeer > Begijnenstraat	nvt
% Vrachtverkeer > Slachthuisstraat	0%
% Vrachtverkeer > Begijnenstraat	nvt
Snelheid V85 > Slachthuisstraat	32
Snelheid V85 > Begijnenstraat	16

#### De toetsing op het vlak van verkeersleefbaarheid

Op alle criteria (intensiteiten, vrachtverkeer, V85) blijven de waarden van de metingen onder de grenswaarden.

#### Overige vaststellingen

Het wegbeeld van het enkelrichtingsgedeelte is beperkt wanneer er auto's staan geparkeerd. Het is breed genoeg zodat een auto en fietser elkaar kunnen kruisen. Het dubbelrichtingsgedeelte (zijde Begijnenstraat) oogt wat breder door de bushaltes. Komende van Begijnenstraat is er geen poorteffect (ruimtelijke aanduiding dat men een zone 30 binnenrijdt).







*Smal wegprofiel (maar comfortabel genoeg om te kruisen)*



*Smal wegprofiel (maar comfortabel genoeg om te kruisen)*



*Ontbreken poorteffect (zone 30)*

### 3.11 Kloosterlandstraat

Voor Kloosterlandstraat zijn geen tellingen beschikbaar.

Tijdens het terrein werd vastgesteld dat de straat een erg ruim wegbeeld heeft met een grote rechtstand. Op de straat ontbreken oversteekmarkeringen terwijl hier toch wel wat voetgangers zijn (supermarkt). De bewoners meldden dat er sluisverkeer over de parking van de supermarkt rijdt. Dit werd bevestigd door het terreinbezoek.





*Grote rechtstand, breed wegprofiel*



*Ontbreken oversteekmarkeringen*



*Sluipverkeer over de parking vastgesteld*

### 3.12 Wandel- en fietsverbinding noord-zuid

Uit de participatieavond werd een route aangeduid die zowel door stappers als fietsers wordt gebruikt tussen het Station en Begijnenstraat.

Uit het terreinbezoek bleek dat de route effectief wordt gebruikt maar continuïteit en kwaliteit mist.

Hier volgt een analyse vanuit de voetganger en vanuit de fietser.

## Staproute



*Doorsteken voor voetgangers die eindigen in parkeervak (Noordlaan)*



*'Olifantenpad' = logische staproute (Noordlaan thv. Bau-Huis)*



*Weinig aantrekkelijke staproute (blinde saai gevel) + beperkte verlichting (naast Bau-Huis)*



*Oversteekplaats buiten logische staproute (Slachthuisstraat thv. Bau-Huis)*



*Goede oversteekplaats (Jan Breydelstraat)*



*Grote oversteeklengte (Jan Breydelstraat – Jacob Van Arteveldestraat)*



*Geen oversteekvoorzieningen – Ontbreken poorteffect (Jan Breydelstraat thv. Begijnenstraat)*

### Fietsroute



*Moeilijk toegankelijke fietsenstalling (Noordlaan thv. station)*



*Onderbreking parkeerstrook ifv. fietsers maar kruising niet geaccentueerd (Noordlaan thv. Bau-Huis)*



*Doorsteek voor fietsers (thv. Bau-Huis)*



*Kruising Jan Breydelstraat - Slachthuisstraat*



Beperkt éénrichtingsverkeer (Jan Breydelstraat)



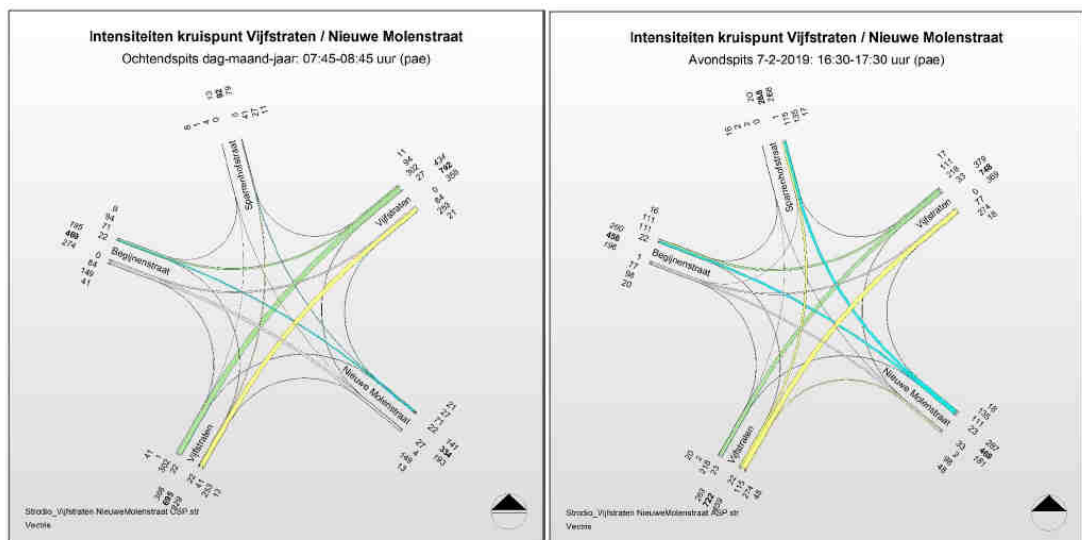
Overbemeten kruispunt (Jan Breydelstraat – Jacob Van Arteveldestraat)

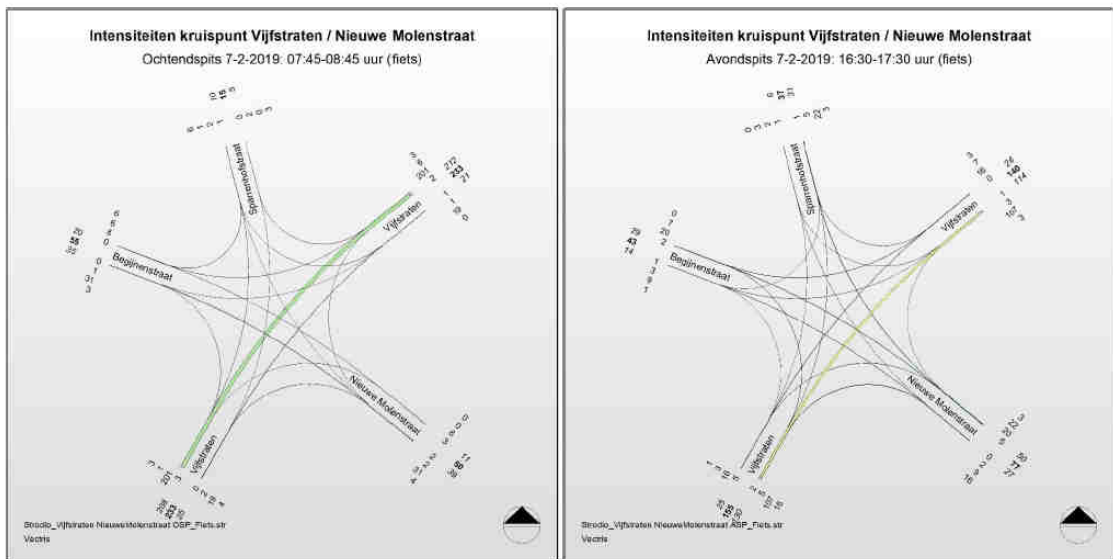
### 3.13 Kruispunt Vijfstraten – Begijnenstraat – Nieuwe Molenstraat – Sparrenhofstraat

Tijdens het terreinbezoek werd bijzondere aandacht besteed aan de werking van dit kruispunt. Tijdens het participatiemoment bleek immers de slechte werking een oorzaak van verschillende problemen in Begijnenstraat.

Daarnaast is een recente kruispunttelling (februari 2019) beschikbaar.

Kruispunt Vijfstraten x Begijnenstraat x Sparrenhofstraat x Kleine Molenstraat





Vanuit de wijk bekeken worden volgende vaststellingen gedaan:

- Er zijn inderdaad veel linksafbewegingen komende van Sparrenhofstraat: 1 op 7 wagens doet dit (desondanks linksafslagverbod).
- De dominante autostroom is oost-west verkeer. Daar Nieuwe Molenstraat eigenlijk een lokale weg is, is dit een sterke indicatie dat er doorgaand verkeer is.
- Vanuit Begijnenstraat zijn er veel linksafbewegingen.
- Tijdens de avondspits is er een belangrijke autostroom vanuit Nieuwe Molenstraat richting Sparrenhofstraat,
- De dominante autostroom is noord-zuid gericht
- 1/5 van voertuigen in Begijnenstraat zijn fietsers
- Fietsers komende van Begijnenstraat rijden vooral rechtdoor tijdens de ochtendspits en 's avonds de omgekeerde beweging.
- Er zijn nauwelijks linksafslagbewegingen door fietsers
- Er zijn nauwelijks rechtsafslagbewegingen komende van Begijnenstraat (fietsers verkiezen een rustige route door de wijk?)

Het terreinbezoek bracht aan het licht dat de vele linksafslagbewegingen ervoor zorgen dat de groentijd voor het verkeer vanuit Begijnenstraat niet volledig kan worden benut. De tellingen gaven aan dat dit geen onaanzienlijk deel is. Dit heeft weerslag op de wachtrij. Deze loopt al snel op bij een beperkt aantal linksafslagbewegingen.



*Linksafslagbewegingen blokkeren het verkeer*



*Soms kan een wagen rechts voorbij*

# Bijlage: beoordelingskader verkeersdrukke en snelheid

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Methodiek.....</b>	<b>2</b>
1.1	Verkeersintensiteit .....	2
1.2	Zwaar vervoer .....	3
1.3	Snelheid .....	3
1.4	Overzicht alarmbelniveaus .....	3
<b>2</b>	<b>Aan de slag .....</b>	<b>5</b>
2.1	Oplossingen .....	1

Lokale overheden krijgen geregeld vragen en klachten van inwoners over de hoge verkeersdrukke in hun straat of te hoge snelheden die leiden tot onveiligheid en slechte leefbaarheid. Hoe moet een lokale overheid hiermee omgaan? Wanneer is iets problematisch, wanneer moet de gemeente ingrepen en wat kan de gemeente doen?

# 1 Methodiek

Vanuit het **leefbaarheidsprincipe** ontwikkelden we een eenvoudig toe te passen methodiek die de gemeente kan ondersteunen in het behandelen van klachten over verkeersdrukke en snelheid. We passen een aantal indicatoren toe die als waarschuwing moet dienen, een **alarmbel** die moet afgaan om de gemeente in actie te brengen en ook prioriteiten te bepalen. De gebruikte **alarmbelindicatoren** zijn:

1. Verkeersintensiteit
2. Aandeel vrachtverkeer
3. Snelheid

Per indicator hebben we bepaald wat het **alarmbelniveau** is. We zijn tot deze waarden gekomen o.b.v. beschikbare studies en toetsing van bestaande verkeerssituaties binnen gemeenten/steden.

Dit niveau is dus **geen richtwaarde** die nagestreefd moet worden maar dient als **alarmbel**. Het is een signaal dat de gemeente moet aanzetten om een grondige analyse van het probleem uit te voeren en vervolgens al dan niet in te grijpen. Omgekeerd stelt het de gemeente vrij om ambitieus te zijn en in actie komen voordat de alarmbel afgaat.

Deze methodiek is van toepassing op het **bebouwd gebied** waarbij we onderscheid maken in **3 typen lokale wegen**. Het is belangrijk om de verkeersfunctie van elk type weg goed van elkaar te onderscheiden. De verkeersfunctie bepaald immers hoeveel verkeer een bepaald type weg kan dragen.

## 1.1 Verkeersintensiteit

Het alarmbelniveau is de **totale verkeersintensiteit** van beide rijrichtingen samen, op een gemiddelde werkdag/24u en verschilt per type wegcategorie.

We werken met **vtg** (voertuigen) en niet met pae (personenauto-equivalenten) zodat we het aandeel zwaar vervoer duidelijk kunnen onderscheiden.

Vanuit het leefbaarheidsprincipe kijken we naar de dag-intensiteiten en niet naar de spits-intensiteit. Het is belangrijk dat de leefbaarheid goed zit voor een volledige werkdag en niet enkel tijdens de spits.

We zijn tot deze waarden gekomen o.b.v. beschikbare studies<sup>1</sup> en toetsing van bestaande verkeerssituaties binnen gemeenten/steden.

<sup>1</sup>“Richtlijnen, toelichting en aanbevelingen - Valère Donné, AWV” en “Theoretische en leefbaarheids capaciteit – groep Swartenbroekx”



## 1.2 Zwaar vervoer

Voor zwaar vervoer<sup>2</sup> wordt een aandeel van **10%** van de van de totale grenswaarde intensiteit **algemeen aanvaard** vanuit het oogpunt van de verkeersleefbaarheid op lokale wegen. Het alarmbelniveau wordt bepaald door het toepassen van dit principe. Vanaf meer dan **250 vtg** kan men ervanuit gaan dat de intensiteit zwaar vervoer een overlast vormt.

## 1.3 Snelheid

De effectief gereden snelheid heeft een grote invloed op de verkeersleefbaarheid. Hoge snelheid zorgt voor geluidsoverlast, meer verkeersonveiligheid en moeilijkere oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers. Hoge snelheden verhogen bovendien het risico op ongevallen en de ernst van de lichamelijke letsels. Het alarmbelniveau wordt hier bepaald door de **v85** (de gereden snelheid van 85% van alle voertuigen).

- Wanneer het snelheidsregime 30 km/u is het alarmbelniveau een v85 van **40 km/u**.
- Bij een snelheidsregime van 50 km/u is het alarmbelniveau een v85 van **55 km/u**.
- Bij een snelheidsregime van 70 km/u is het alarmbelniveau een v85 van **70 km/u**.

Deze waarden zijn tot stand gekomen o.b.v. metingen die in Vlaanderen zijn uitgevoerd en een indicatie geven van algemene naleving van snelheidsregimes 'de **vrije snelheid**<sup>3</sup> en toetsing van bestaande verkeerssituaties binnen gemeenten/steden.

## 1.4 Overzicht alarmbelniveaus

### Lokale weg type 3

Heeft als hoofdfunctie **verblijven en toegang** verlenen tot de aanpalende percelen (erffunctie). De verblijfsfunctie primeert op deze weg. De weg kent enkel bestemmingsverkeer, het overige verkeer wordt geweerd.

#### Verkeersintensiteit: 1 000 vtg/dag ±

- Dit alarmbelniveau komt neer op ca. 100 voertuigen per uur op de spits ofwel ca. 1,5 per minuut.
- Dit type weg heeft de functie van verblijven en toegang verlenen tot erven. Hier wordt **0% doorgaand verkeer EN 0% doorgaand zwaar vervoer**<sup>4</sup> aanvaard.

#### Intensiteit zwaar vervoer: 0% - 0 vtg/dag

<sup>2</sup> Vrachtwagens, geen bestelbussen: zoals gecategoriseerd bij klassieke doorsnedetellingen.

<sup>3</sup> Risico gestuurd beleid met indicatoren gerelateerd aan snelheid – CROW, Statistisch rapport 2018, Gedrag in het verkeer 2018 – VIAS

<sup>4</sup> Doorgaand verkeer is verkeer dat door een bepaald gebied gaat, maar niet zijn herkomst of bestemming in dat gebied heeft.

### Lokale weg type 2

Heeft als hoofdfunctie **verzamen en ontsluiten** op lokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg. Het 'toegang geven' neemt ook een belangrijke plaats in. De ontsluitingsfunctie omvat het verzamelen van het uitgaand verkeer naar een weg van hogere orde en de verdeling van het ingaand verkeer in het gebied. De weg ontsluit een lokaal gebied (ook voor zwaar vervoer) en kan verschillende schaalniveaus omvatten (bijv. stad, dorpskern, wijk, industrie- of dienstzone) naar een weg van hogere categorie.

#### **Verkeersintensiteit: 2 500 vtg/dag ±**

- Dit alarmbelniveau komt neer op ca. 250 voertuigen per uur op de spits ofwel ca 4 per minuut.
- Tot 2500 voertuigen kunnen voetgangers en fietsers oversteken zonder hulp van een middengeleider.
- Dit type weg heeft de functie verzamelen van uitgaand verkeer en het ontsluiten van ingaand verkeer. Hier wordt **0% doorgaand verkeer EN 0% doorgaand zwaar vervoer** aanvaard.

#### **Intensiteit zwaar vervoer: 10% - 250 vtg/dag ±**

### Lokale weg type 1

Heeft als hoofdfunctie verbinden op lokaal niveau. Lokale verbindingswegen verbinden kernen onderling, met een centrum, met een (klein)stedelijk gebied of met het hogere wegennet.

#### **Verkeersintensiteit: 2 500 vtg/dag ±**

- Dit alarmbelniveau komt neer op ca. 250 voertuigen per uur op de spits ofwel ca 4 per minuut.
- Tot 2500 voertuigen kunnen voetgangers en fietsers oversteken zonder hulp van een middengeleider.
- Dit type weg heeft de functie **verbinden van kernen**. Hier wordt wel doorgaand verkeer aanvaard die als bestemming de volgende kern hebben.

#### **Intensiteit zwaar vervoer: 10% - 250 vtg/dag ±**

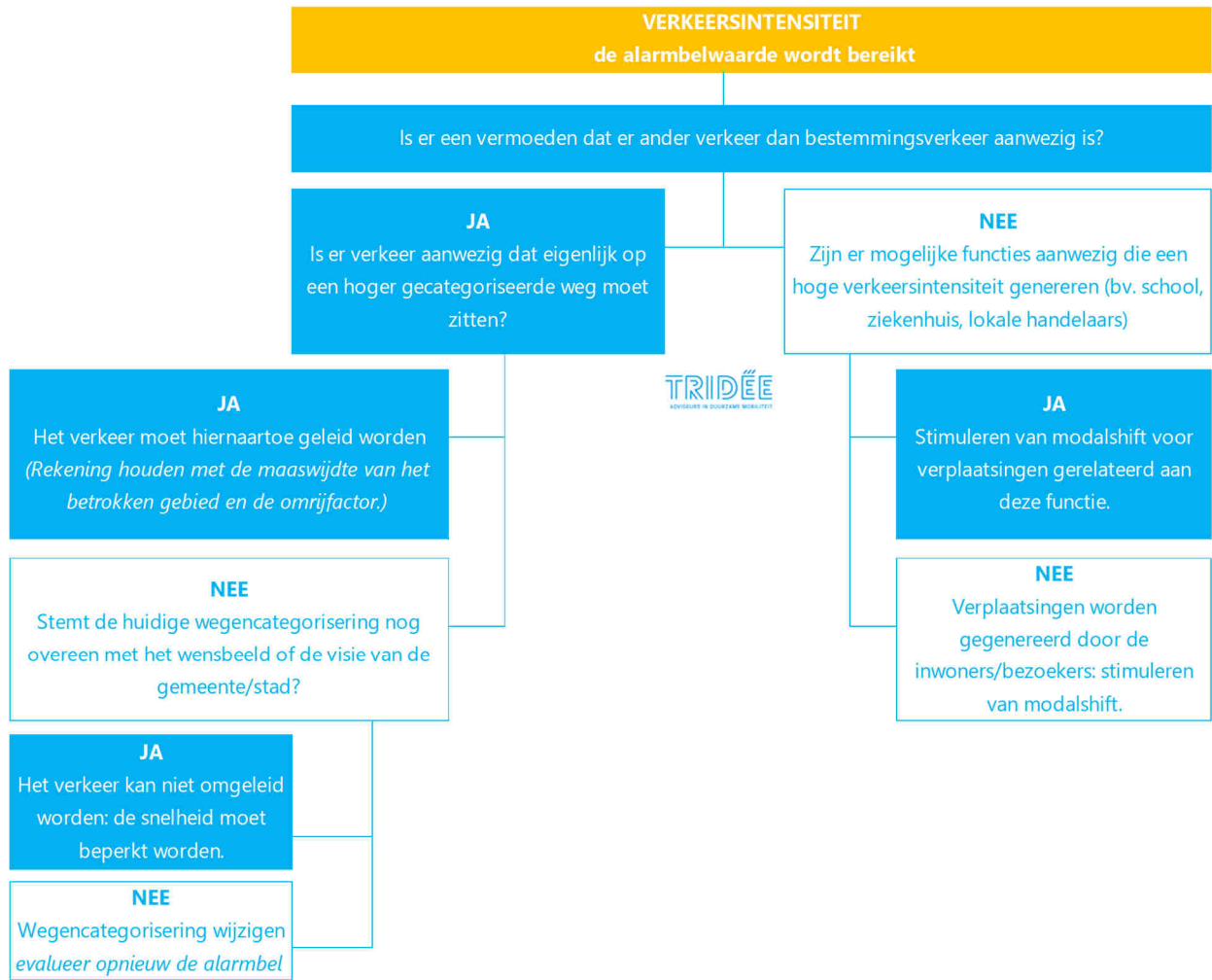
		Alarmbelindicatoren		
Categorie	Verkeersfunctie	Totale verkeersintensiteit	Aandeel vrachtverkeer	Snelheid
Lokale weg type 3	Verblijven en erftoegang	> 1 000 vtg ±	0	30 km/u = v85 van <b>40 km/u</b>
Lokale weg type 2	Verzamelen en ontsluiten	> 2 500 vtg ±	> 250 ±	50 km/u = v85 van <b>55 km/u</b>
Lokale weg type 1	Verbinden			70 km/u = v85 van <b>70 km/u</b>

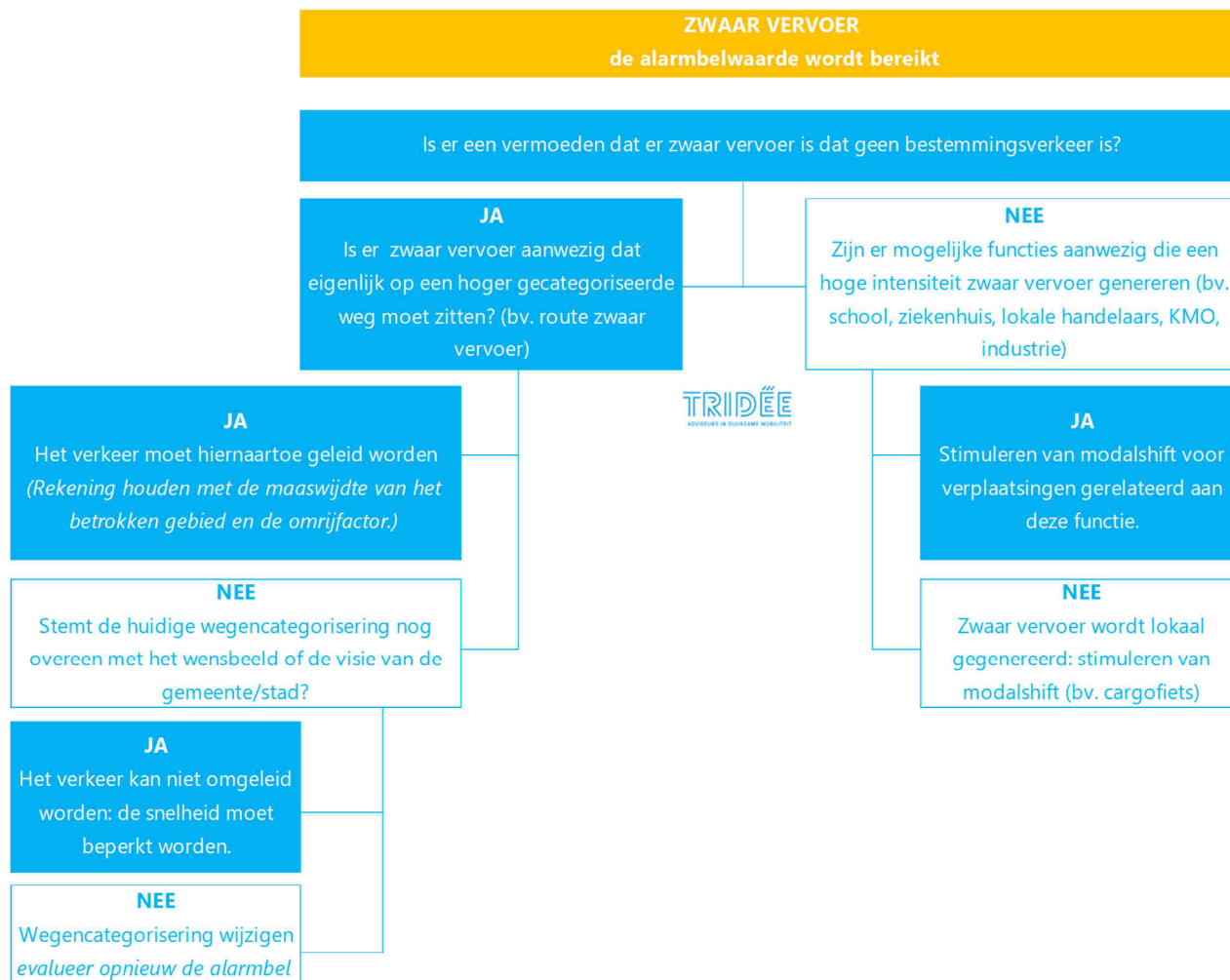
Tabel 1: alarmbelindicatoren

## 2 Aan de slag

U ontvangt signalen over verkeersdrukke, sluijverkeer en/of snelheid op een bepaalde weg of gebied. Als eerste zorgt u voor een objectieve vaststelling:

1. U kijkt na welke gegevens er al zijn betreffende verkeersintensiteiten en snelheid. Dit kan ook interessant zijn als vergelijking of achtergrond.
2. Indien er geen actuele verkeersintensiteiten beschikbaar zijn moeten er nog metingen uitgevoerd worden. De verkeersintensiteit op een gemiddelde werkdag van alle rijrichtingen is nodig, met onderscheid van type voertuig (personenvervoer en vrachtvervoer) alsook de gereden snelheid.
3. Alsook kijkt u de wegencategorisering na.
4. Daarna vergelijkt u de resultaten van het onderzoek met de alarmbelindicatoren.
5. Wanneer u vaststelt dat een alarmbelindicator wordt geactiveerd voert u een verder analyse uit.
6. In deze fase kunnen we nog niet zeggen dat de gemeente **moet** ingrijpen. Dit is eerder een eerste alarmbel die de gemeente moet aanzetten om te analyseren wat de oorzaak mogelijks is.
7. Wanneer u vaststelt dat er geen enkele alarmbelindicator wordt geactiveerd dan moet u geen actie ondernemen maar **kan** u dit wel. Dit is afhankelijk van de doelstellingen of visie die de gemeente heeft vastgelegd.
8. Gebruik de beslissingsboom en beantwoord de vragen om de probleemstelling verder te definiëren. Dit zal uitwijzen of er effectief sprake is van een probleem en geeft een eerste oplossingsrichting.





**SNELHEID**  
de alarmbelwaarde wordt bereikt

Past het snelheidsregime bij de functie van de weg?  
**Netwerkniveau**



**NEE**  
Voer een snelheidszone in  
*(Circulatiemaatregelen, poorteffeten)*

**JA**  
Is het wegbeeld, leesbaar passend bij het snelheidsregime?  
**Straatniveau**

**JA**  
Handhaving

**NEE**  
Pas het wegbeeld aan de gewenste snelheid aan  
*(Profiel versmallen, asverschuiving, snelheidsremmers)*



## 2.1 Oplossingen

In het beste scenario zijn er aantal acties die de gemeente kan ondernemen om de problemen op te lossen:

- Verkeerscirculatie wijzigen (zie Fix the Mix)
- Snelheidsregime aanpassen
- Wegencategorisering bijsturen
- Handhaving (politie, ANPR)
- Verbod doorgaand vrachtverkeer
- Uitwerken lokaal vrachtroutenetwerk
- Infrastructuurele aanpassingen (snelheidsremmers, sluizen, volledige herinrichting, ..)
- Verkeersdosering (toeritdosering)

In andere gevallen kan het probleem zo complex zijn dat er nog steeds een expertise door deskundige vereist is.

Het kan ook een weg zijn in beheer van een andere overheid. De gemeente/stad kan dan enkel de problemen aankaarten en oplossingen naar vorenbrengen.

Wanneer geen enkele alarmbelindicator geactiveerd is kunnen we spreken van 'geen probleem'. Dit wil niet zeggen dan de gemeente/stad geen actie 'kan' ondernemen. Zoals eerder vermeld kan er wel nog steeds actie ondernomen worden door de gemeente. Dit is afhankelijk van de doelstellingen of visie die de gemeente/stad heeft vastgelegd. Vanuit het thema duurzaamheid kunnen er ambitieuze doelstellingen zijn vastgelegd die bepalen dat er bv. een modal shift moet gebeuren van x% binnen x jaar, CO<sup>2</sup> moet dalen met x% binnen x jaar ... Vanuit deze visie kan de gemeente wel actie ondernemen om deze doelstellingen te realiseren.