

wijkcirculatie Driehoek

wat

In wijk Driehoek wordt al geruime tijd een probleem van sluipverkeer en overdreven snelheid gemeld. Beide problemen versterken elkaar, omdat de bestuurders die sluiptwegen nemen op zoek zijn naar de snelste weg. De gemeenten Schilde en Zoersel willen daar gezamenlijk een antwoord op bieden. Het doel is om de buurt verkeersluwer en veiliger te maken en de leefkwaliteit sterk te verhogen.

Voordat u de enquête beantwoordt, is het belangrijk dat u de context goed begrijpt. Neem dus even de tijd om volgende informatie door te nemen alvorens u een keuze maakt.

sluipverkeer

ontstaan van sluipverkeer

Sluipverkeer ontstaat als de bestuurders het idee hebben dat ze 'een kortere/snellere' weg nemen via de straten waar doorgaand verkeer niet gewenst is. Er wordt minder weerstand ervaren in deze straten (ook wanneer dit niet altijd objectief waar is).

In de wijk Driehoek kan gesteld worden dat het door de wijk rijden meestal loont ten opzichte van de route Eikenlaan – Kapellei – Turnhoutsebaan. Het vrijmaken van de kruispunten aan Eikenlei – Kapellei en aan Turnhoutsebaan – Raymond Delbekestraat verloopt niet altijd optimaal. Daarenboven is er in de spitsuren meestal een verzadiging van Kapellei – Turnhoutsebaan.

Enkel door het significant verhogen van de weerstand in de wijk, zal het doorgaand verkeer terug de gewenste route volgen en niet meer door de wijk rijden.

gevolgen van sluipverkeer

Het sluipverkeer zorgt voor een verhoogde druk op de straten parallel aan Kapellei – Turnhoutsebaan. Deze straten zijn immers niet geschikt om doorgaand verkeer te verwerken. Dit veroorzaakt de volgende problemen:

- Het extra verkeer zorgt ervoor dat voetgangers en fietsers in de wijk in de verdrukking komen.
- Er vormen zich bij het uitrijden van de wijk, aan het kruispunt met de Turnhoutsebaan, soms lange wachtrijen. Dit heeft ook impact op de bewoners die in de 'rustige' straten in de wijk wonen, ook zij komen in deze wachtrijen terecht.

aangenamer wonen

Het verminderen van het sluipverkeer en het verlagen van de snelheid zorgen ervoor dat het aangenamer wonen wordt in de wijk. We zijn er ons van bewust dat niet iedereen vandaag dezelfde hinder ondervindt, maar het probleem kan enkel op wijkniveau een oplossing krijgen. Bij te kleine, lokale ingrepen zullen de verkeersstromen zich enkel verplaatsen en het probleem niet echt aanpakken.

Als de wijk kiest voor een of meerdere voorgestelde maatregelen, zal in eerste instantie gewerkt worden met tijdelijke opstellingen. Bij een positieve evaluatie van de opstelling kan stelselmatig overgegaan worden tot het structureel inbedden van de maatregelen. Dit kan gaan om het versmallen van de rijbaan waardoor er meer onthard en vergroend kan worden, het esthetisch inbedden van bijvoorbeeld asverschuivingen enzovoort. Op termijn zal dit dus ook de wijk aantrekkelijker maken.

Voetgangers, fietsers en bestuurders van bromfietsen klasse A en speedpedelecs zullen vanzelfsprekend geen hinder ondervinden van eventuele maatregelen.

scenario's

Deze enquête zal de gemeentebesturen van Schilde en Zoersel een beeld geven van uw mening als bewoner, zodat deze kunnen meegenomen worden in het beslissingsproces.

Met betrekking tot Kapellei – Turnhoutsebaan heeft het Agentschap Wegen en Verkeer informeel toegezegd maatregelen te willen treffen om de doorstroming te verbeteren, afhankelijk van de beslissingen over de wijk zelf. Ook suggesties over de verbetering van fietsvoorzieningen vanuit de wijk is bespreekbaar.

Er zijn verschillende mogelijke maatregelen. De enquête geeft u verschillende keuzes, die hieronder verder worden uitgelegd:

1. het wel of niet instellen van een zone 30;
2. geen wijzigingen aan de huidige toestand (circulatie) (scenario 0);
3. het bemoeilijken van het doorgaand verkeer door de wijk (scenario 1a en b);
4. het onmogelijk maken van het doorgaand verkeer door de wijk (scenario 2a en b);
5. opmerkingen of andere voorstellen.

snelheidsbeperking

Metingen tonen aan dat binnen de wijk vaak sneller gereden wordt dan 50 km per uur. 15 % van de bestuurders rijdt zelfs sneller dan 60 km per uur.

De huidige verkeersregels en de huidige drukte van een aantal straten in de wijk zijn niet meer in overeenstemming met de manier hoe we vandaag veilige wegen inrichten. Er zijn geen fiets- of voetgangersvoorzieningen in de wijk. In een wijk zonder hoge verkeersdruk is dit normaal ook niet nodig, maar de snelheid moet dan aangepast zijn aan het gemengd verkeer.

zone 30 of niet?

Als bestuur lijkt ons een snelheidslimiet van 30 km per uur gewenst. De snelheidsvermindering heeft enkele belangrijke redenen:

- Dit laat toe dat de verschillende soorten weggebruikers samen de weg kunnen gebruiken.
- De veiligheid van voetgangers en fietsers wordt sterk verhoogd.
- Het zorgt voor een aanzienlijke vermindering van de kans op overlijden bij een ongeval tussen gemotoriseerd verkeer en voetgangers of fietsers. Zo is de kans op overlijden van een voetganger in een ongeval met een auto die aan 50 km/u rijdt zes keer hoger dan met een auto die aan 30 km/u rijdt. Wanneer de auto 60 km/u rijdt, is de kans op overlijden 18 keer hoger, bij 70 km/u zelfs 59 keer hoger.¹
- Het sluiptverkeer zal verminderen omdat de doorrijdtijd langer wordt. Een gemiddelde bestuurder heeft meer weerstand om in een zone 30 te rijden.

Het invoeren van een zone 30 zou gepaard gaan met infrastructurele ingrepen zodat de snelheidsbeperking ook actief wordt afgedwongen. We mikken hierbij bij voorkeur op oplossingen die geen bijkomende geluidshinder teweeg brengen.

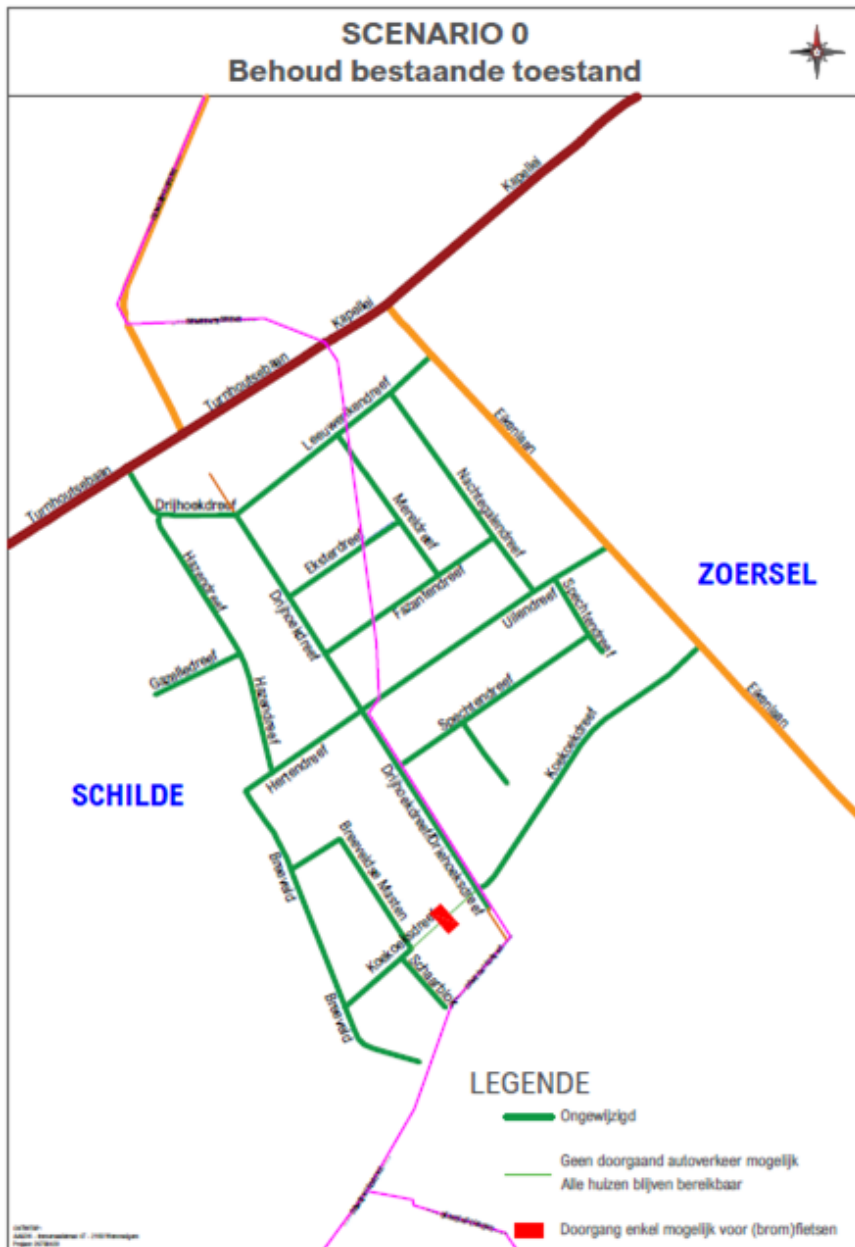
¹ *Pedestrian fatality and impact speed squared, Martin & Wu, 2018*

scenario 0: behoud van de huidige circulatie

Bij het behoud van de huidige circulatie verandert er uiteraard weinig of niets.

- Alleen als u ook kiest voor een zone 30, zal er een zeer beperkte afname zijn van het sluiptverkeer. De conflicten met fietsers en voetgangers zullen grotendeels blijven bestaan.
- Er zal geen afname zijn van de wachtrijen om vanuit de wijk naar Turnhoutsebaan te gaan.

- De kwaliteit van wonen, in het bijzonder in de straten die nu het meest getroffen worden door de overlast, maar ook in de andere delen van de wijk zal niet verbeteren.
- Er worden geen ondersteunende maatregelen genomen door het Agentschap Wegen en Verkeer Vlaanderen.



dikke groene lijn = ongewijzigd, fijne groene lijn = geen doorgaand autoverkeer mogelijk (huizen blijven bereikbaar), rode rechthoek = enkel doorgang voor (brom)fietsen

scenario 1a en b: bemoeilijken van doorgaand verkeer

Deze opties willen de weerstand voor bestuurders verhogen om door de wijk te rijden. De doorrijtijd en de complexiteit wordt verhoogd, waardoor het voor de bestuurders van het doorgaand verkeer minder de moeite loont om doorheen de wijk te rijden.

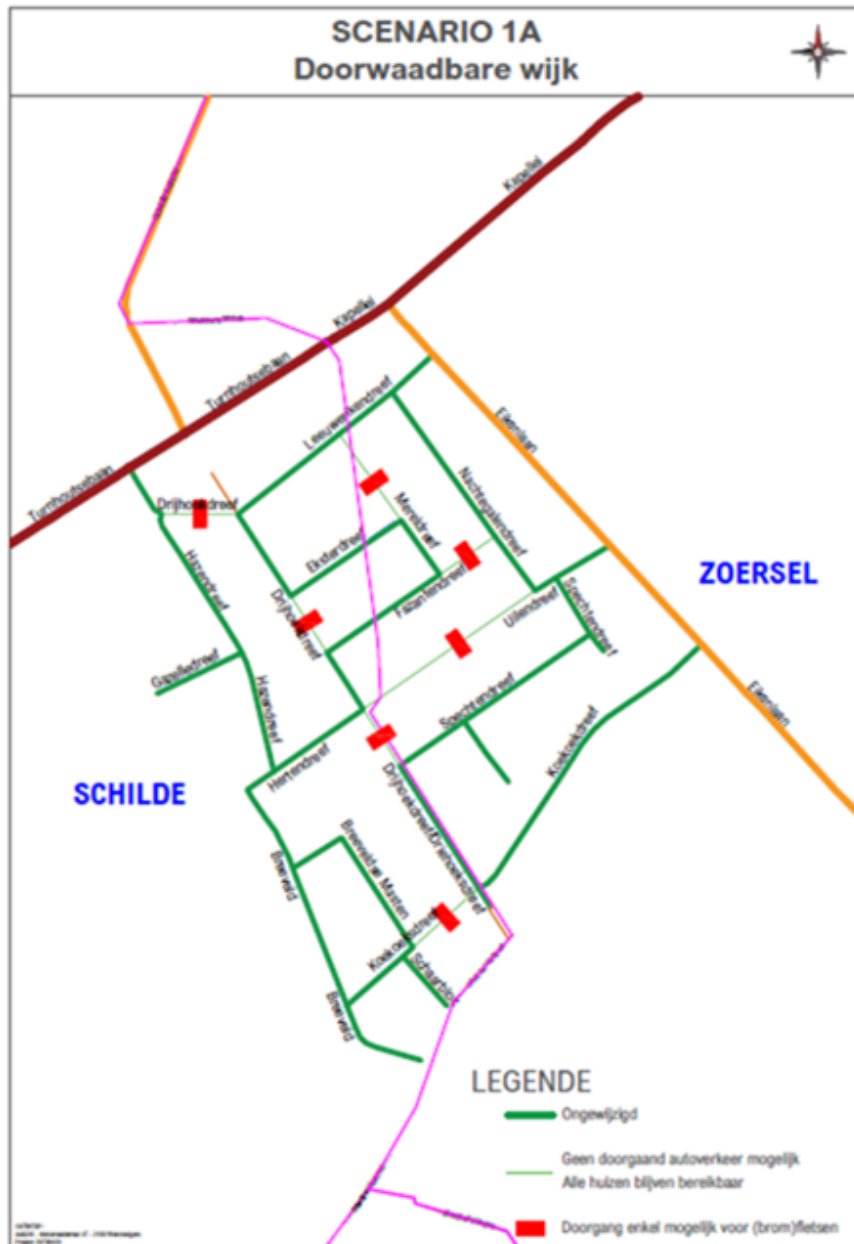
- We verwachten hiermee een afname van het sluipverkeer, maar geen afwezigheid ervan.
- De vermindering van het sluipverkeer zal op de meeste plaatsen het aangenamer wonen maken.
- De wachtrijen om de wijk uit te rijden zullen korter worden.
- U kunt als bewoner alle delen van de wijk bereiken en steeds van en naar Turnhoutsebaan en Eikenlaan rijden, maar u zult ook het nieuwe circulatiepatroon moeten volgen. Dit betekent een beperkte omrijtijd.

scenario 1a: afsluiten van sommige straten voor het doorgaand verkeer

Het afsluiten van sommige straten in de wijk heeft hetzelfde resultaat als het invoeren van een systeem van eenrichtingsverkeer: namelijk het doorgaand en wijkverkeer verplichten een vastgelegde route door de wijk te volgen.

- Dit systeem handhaaft zichzelf en behoeft geen toezicht. Het is een duurzame oplossing.
- Het afsluiten van sommige straten zorgt ervoor dat het fysiek onmogelijk wordt de voorop gestelde circulatie te negeren.

De plaats waar de versperringen staan op het plan is indicatief. Het illustreert enkel het principe, zonder dat dit de definitieve plaats van de versperringen aangeeft.

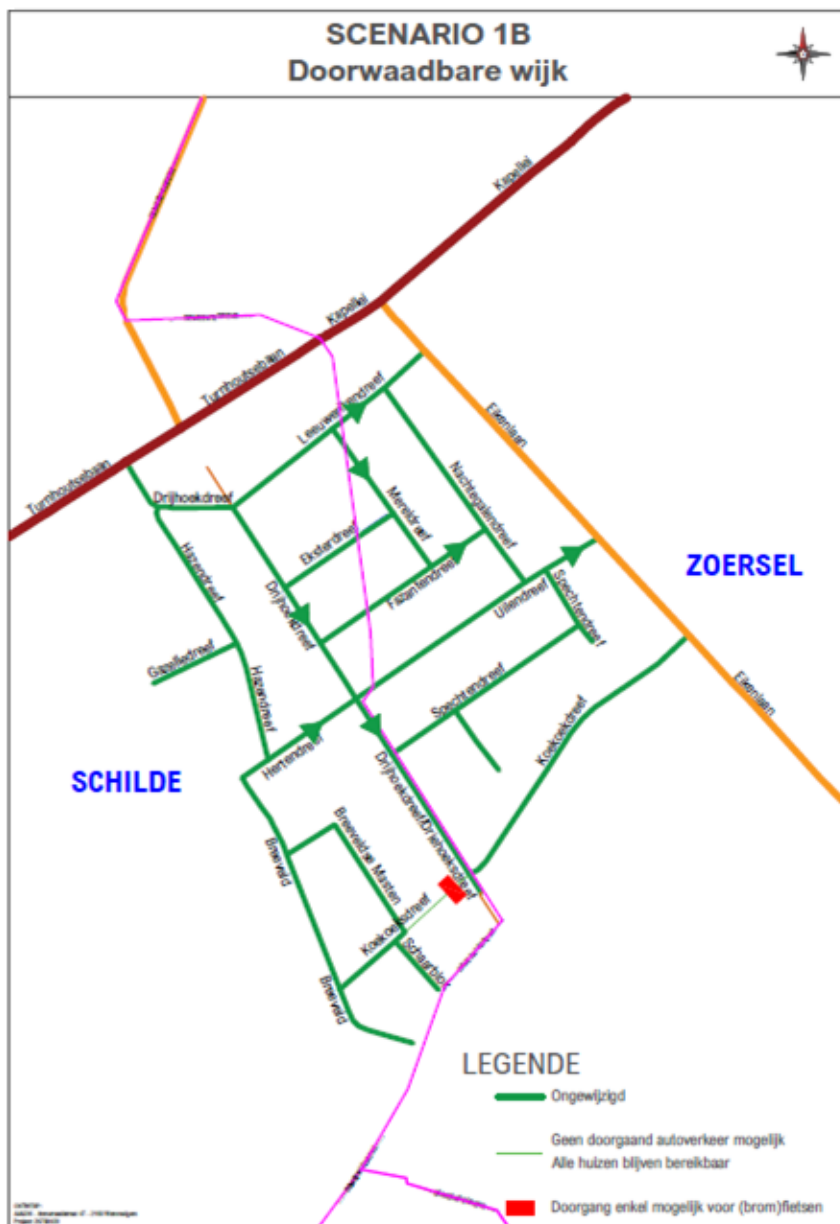


dikke groene lijn = ongewijzigd, fijne groene lijn = geen doorgaand autoverkeer mogelijk (huizen blijven bereikbaar), rode rechthoek = enkel doorgang voor (brom)fietsen

scenario 1b: systeem van eenrichtingsverkeer

Het invoeren van eenrichtingsverkeer in sommige straten in de wijk heeft hetzelfde resultaat als het afsluiten van sommige straten in de wijk: namelijk het doorgaand en wijkverkeer verplichten een vastgestelde route door de wijk te volgen.

- Het invoeren van eenrichtingsverkeer heeft – zeker in kortere weggedeelten – als nadeel dat een aantal weggebruikers er zich niet aan zullen houden en alsnog de kortste weg zoeken.
- Handhaving door de politie kan nodig zijn, maar dit kan niet op structurele wijze voorzien worden, eerder zeer sporadisch.



dikke groene lijn = ongewijzigd, fijne groene lijn = geen doorgaand autoverkeer mogelijk (huizen blijven bereikbaar), rode rechthoek = enkel doorgang voor (brom)fietsen

scenario 2a en b: onmogelijk maken van doorgaand verkeer

Door de doorgang tussen Eikenlaan en Turnhoutsebaan onmogelijk te maken, wordt het sluipverkeer voor 100% geweerd uit de wijk. Het afsluiten van sommige straten zorgt ervoor dat het fysiek onmogelijk wordt de voorop gestelde circulatie te negeren.

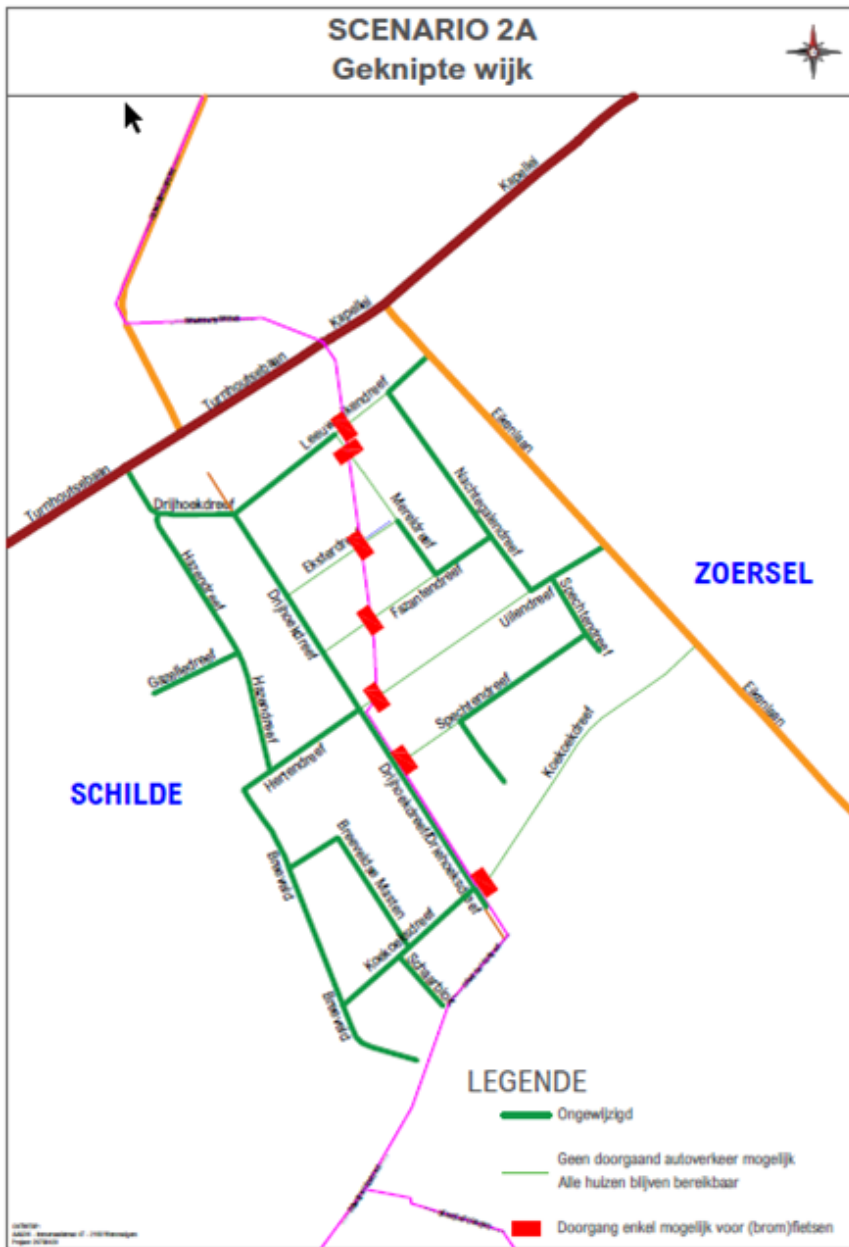
In beide voorgestelde scenario's zullen sommige bewoners een beperkte omweg moeten maken. Daar tegenover staan de voordelen van een autoluwe wijk.

- Het sluipverkeer wordt volledig geweerd en dat de wachtrijen om de wijk uit te rijden aanzienlijk korter zullen worden.
- De wijk zal veel aangenamer worden.
- Dit systeem handhaaft zichzelf en behoeft geen toezicht. Het is een duurzame oplossing.

scenario 2a: knip ongeveer op de gemeentegrens

In dit scenario blijft u gericht op de toegangs- en uitgangsweg op het eigen grondgebied. De wijk wordt ongeveer in twee gedeeltes, waardoor de druk op de kruispunten met Turnhoutsebaan en Eikenlaan evenredig verdeeld wordt.

De plaats waar de versperringen staan op het plan is indicatief. Het illustreert enkel het principe, zonder dat dit de definitieve plaats van de versperringen aangeeft.

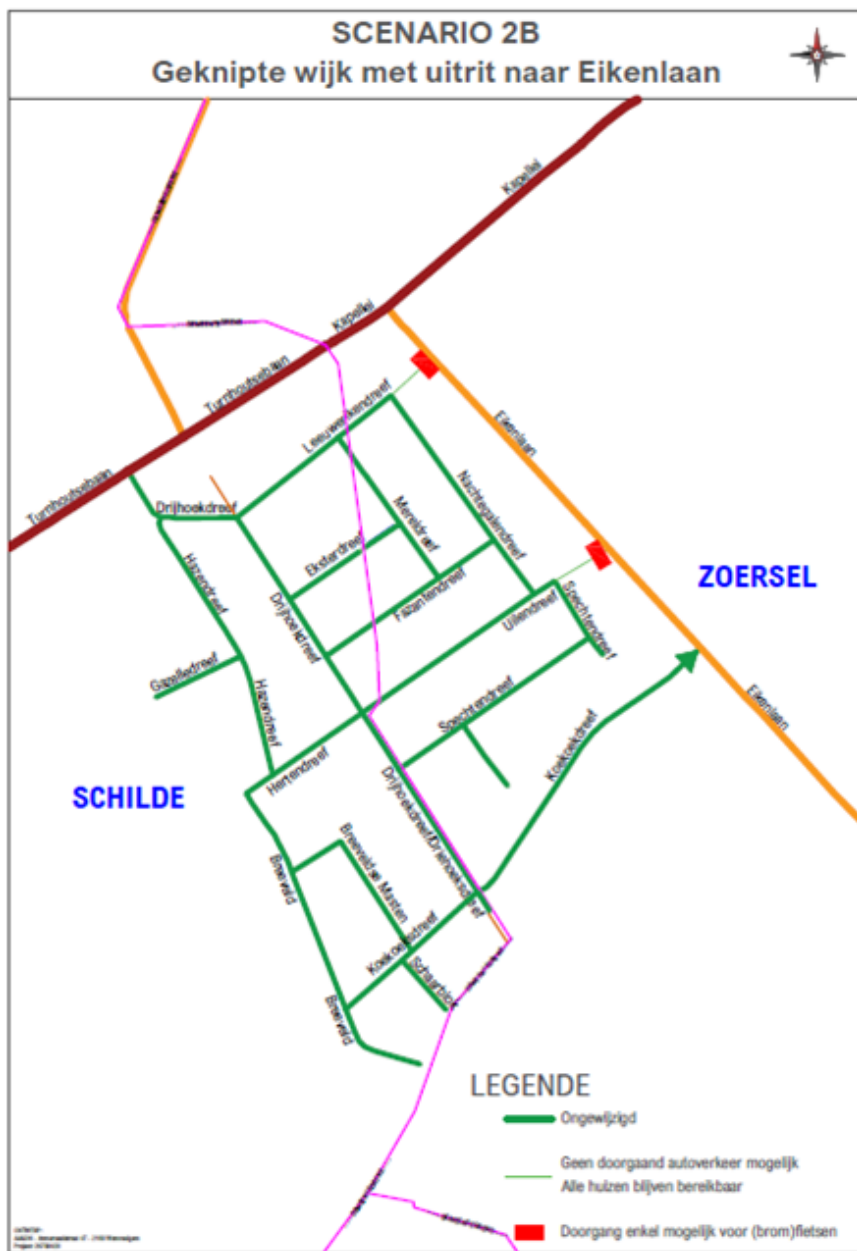


dikke groene lijn = ongewijzigd, fijne groene lijn = geen doorgaand autoverkeer mogelijk (huizen blijven bereikbaar), rode rechthoek = enkel doorgang voor (brom)fietsen

scenario 2b: knip ter hoogte van Eikenlaan

In dit scenario is de wijk enkel toegankelijk voor het autoverkeer op het kruispunt met Turnhoutsebaan en bijkomend uitrijdbaar via Koekoeksdreef.

Dit zou doorgaand verkeer moeten ontmoedigen om de wijk te gebruiken als sluipteg maar de wijk nog wel de mogelijkheid geven om richting Halle te rijden zonder om te rijden langs de Turnhoutsebaan.



dikke groene lijn = ongewijzigd, fijne groene lijn = geen doorgaand autoverkeer mogelijk (huizen blijven bereikbaar), rode rechthoek = enkel doorgang voor (brom)fietsen

[vul enquête in](#)

mobiliteit

🏠 Handelslei 167

e-mail:

✉ mobiliteit@zoersel.be

telefoonnummer:

☎ 03 2980 9 12

[maak een afspraak](#)



COOKIE INSTELLINGEN