

Mobiliteitsplan Centrum Heusden

Circulatie- en actieplan voor een betere mobiliteit in Heusden

Rapport opgemaakt door:

MINT NV, Hendrik Consciencestraat 1 B, 2800 MECHELEN

Colofon

Opdracht	Ref: 2020/031 Verdiepen van het mobiliteitsplan “CENTRUM HEUSDEN” inclusief het bijhorende participatietraject
Opdrachtgever	Gemeente Destelbergen Dienst Overheidsopdrachten Dendermondesteenweg 430 9070 Destelbergen
Opdrachtnemer	MINT NV Hendrik Consciencestraat 1 B – 2800 MECHELEN
Projectmedewerkers	Functie
Kirsten De Mulder	Projectleider
Dimitri De Backer	Projectmedewerker
Versiebeheer	
2023-02-07	v.1.0 Mobiliteitsplan Centrum Heusden

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	5
1.1. <i>Aanleiding</i>	5
1.2. <i>Proces</i>	7
2. Planningscontext	8
2.1. <i>Attractiepolen</i>	8
2.2. <i>Wegencategorisering</i>	9
2.3. <i>Snelheidsregimes</i>	10
2.4. <i>Fietsroutenetwerk</i>	11
2.5. <i>Trage wegen</i>	12
2.6. <i>Openbaar vervoer</i>	13
2.7. <i>Eenrichtingsstraten</i>	14
2.8. <i>Geplande werken</i>	15
2.9. <i>Sluiproutekaart</i>	16
2.10. <i>Vrachtroutenetwerk</i>	17
3. Doelstellingen en mobiliteitskamers	18
3.1. <i>Kansen en knelpunten</i>	18
3.2. <i>Doelstellingen</i>	19
3.3. <i>Mobiliteitskamers</i>	21
4. Pinpoints en maatregelen	25
5. Circulatieplan	28
5.1. <i>Basisscenario</i>	29
5.2. <i>Tussenscenario</i>	30
5.3. <i>Doorgroeiscenario</i>	31
6. Actieplan	32
6.1. <i>Actietabel</i>	32
6.2. <i>Voetgangersinfrastructuur</i>	34
6.3. <i>Snelheidsbeleid</i>	36
7. Inspiratiebeelden	39
7.1. <i>Loveldstraat x Kerkwegel</i>	39



7.2. Loveldstraat x Mussenstraat40

7.3. Heusdendorp41

8. Bijlagen.....42

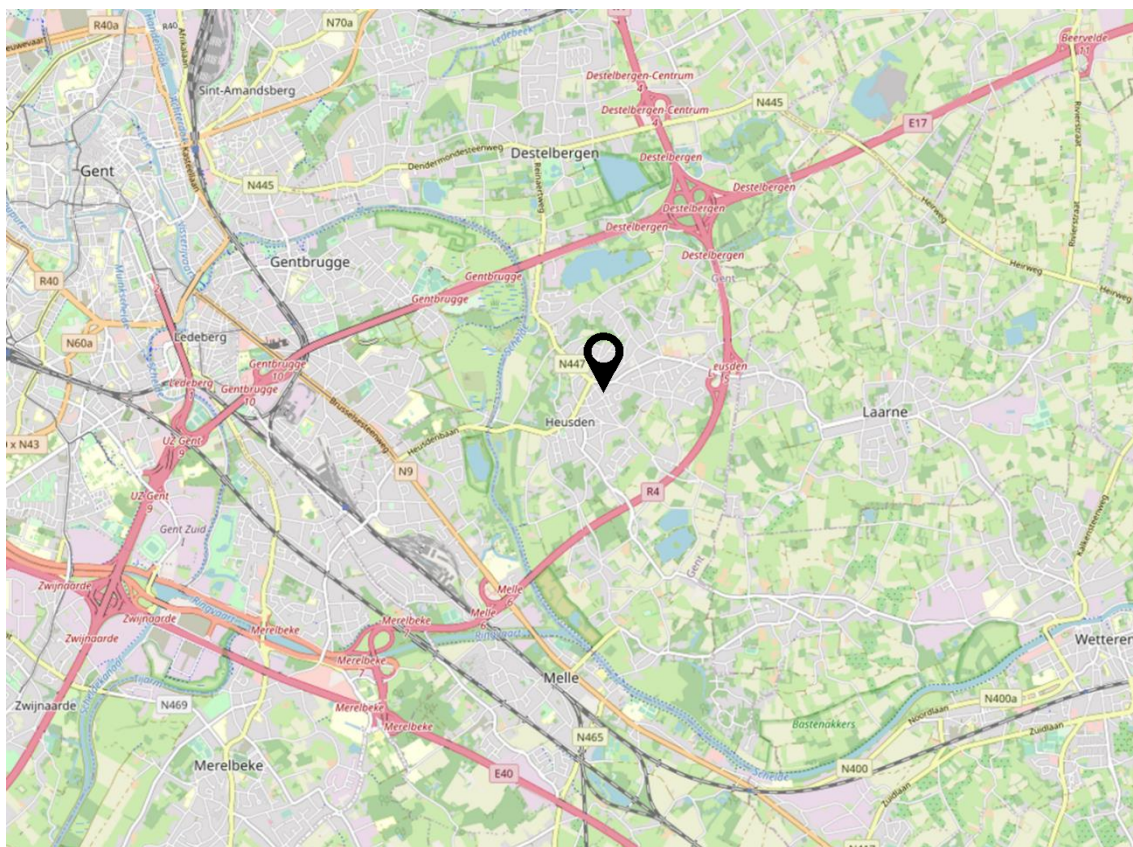


1. INLEIDING

De gemeente Destelbergen wenst haar mobiliteitsplan te verdiepen met de opmaak van een circulatie- en actieplan ter verbetering van de **verkeersveiligheid en -leefbaarheid** in het centrum van deelgemeente Heusden. De gemeente wenst de bevolking maximaal te betrekken. **Participatie** is dan ook een belangrijk onderdeel van het ganse traject tot een circulatieplan voor Heusden.

1.1. AANLEIDING

Heusden ligt nabij Gent tussen de R4 en de E17. Dat maakt deze kern goed bereikbaar voor autoverkeer. De inwoners en bedrijven profiteren hiervan. De populariteit van de wagen zorgt echter ook voor overlast. Het vele gemotoriseerde verkeer verdringt andere vervoersmodi en legt een hypotheek op de verkeersveiligheid en -leefbaarheid. Steeds meer gemotoriseerd verkeer zorgt bovendien ook voor steeds slechtere bereikbaarheid en doorstroming.

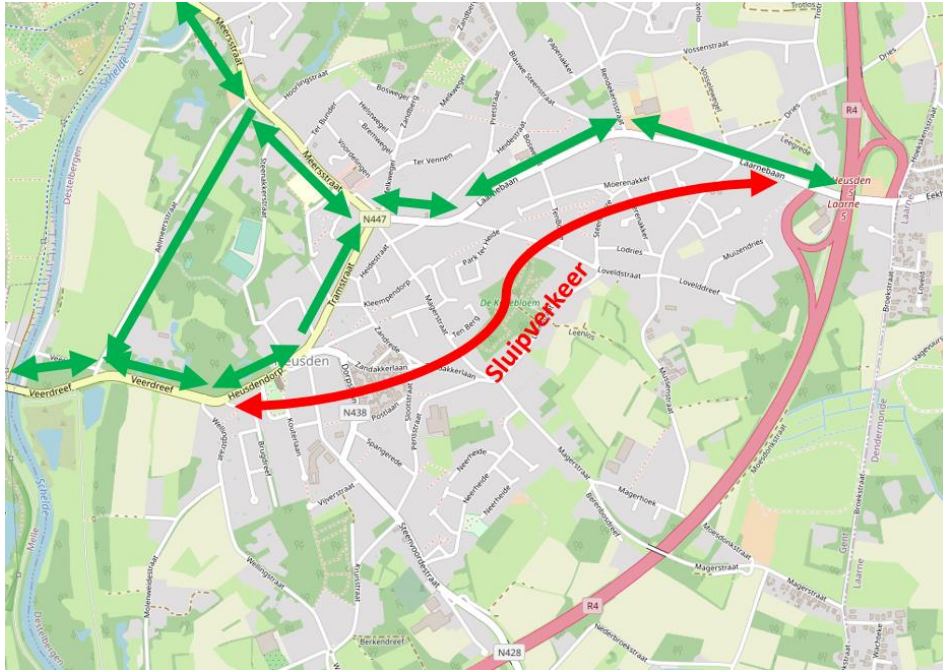


Figuur 1: Situering Heusden. Bron: MINT.

De circulatie in de kern speelt een cruciale rol in de problematiek te Heusden: de Tramstraat is de centrale verbindingsas voor gemotoriseerd verkeer, maar is omwille van zijn smalle profiel als eenrichtingsstraat ingericht, anders zou er helemaal geen ruimte meer zijn voor voetpaden en parkeren. De Aelmeersstraat ten westen van de kern fungeert als tegenrichting, maar is eigenlijk slechts gecategoriseerd als erftoegangsweg en niet voorzien op doorgaand verkeer.



Maar de afrit van de R4, en een groot deel van de bebouwing, liggen nu net ten oosten van de Tramstraat. Veel verkeer zoekt dan ook een weg door dat deel van het weefsel. Dat **sluipverkeer** bedreigt de verkeersleefbaarheid en –veiligheid.



Figuur 2: Huidige circulatie Heusden met aanduiding sluipverkeer. Bron: MINT.

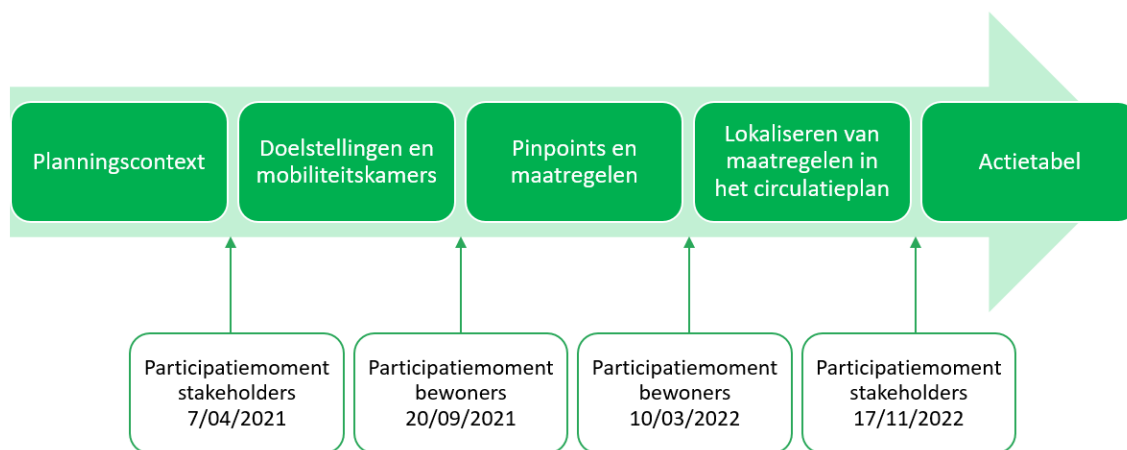
Maatregelen om de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren dringen zich dus op. Maar Heusden ligt gelukkig ook op fietsafstand, zeker op e-bike-afstand, van Gent. Daar zit een sterke kans.

Het studiegebied wordt gedefinieerd door de veelhoek Laarnebaan – R4 – Wellingstraat – Veerdreef – Aelmeersstraat – Meersstraat.



1.2. PROCES

Het vooropgestelde proces voor de opmaak van het circulatie- en actieplan bestaat in grote lijnen uit **vijf stappen** of fasen en **vier participatiemomenten**.



Figuur 3: Visuele voorstelling proces om te komen tot een Circulatieplan voor Heusden. Bron: MINT.

Tussen elk van de vijf stappen van de studie vond een participatiemoment met stakeholders of met bewoners plaats. Gerelateerd of voorafgaand aan de participatiemomenten werden ook de nodige momenten van overleg, terugkoppeling en participatie met de gemeente opgenomen, dit in de vorm van workshops en toelichtingen.

In elke stap verzamelde MINT alle nodige informatie en voerde de inhoudelijk analyse uit. Daarna vond telkens een interne workshop met de gemeente plaats waarbij de bevindingen gepresenteerd werden. De bevindingen werden vervolgens samen met de gemeente verder geanalyseerd en uitgediept en de feedback werd meegenomen naar de volgende stap. Er werd dus steeds in elke stap teruggekoppeld.

Stap	Overleg met de gemeente	Participatie
Stap 1: Planningscontext	Interne workshop	Participatie met de stakeholders
Stap 2: Doelstellingen en mobiliteitskamers	Interne workshop	Participatie met de bewoners
Stap 3: Pinpoints en maatregelen	Interne workshop	Participatie met de bewoners
Stap 4: Lokaliseren van maatregelen in het circulatieplan	Interne workshop	Participatie met de stakeholders
Stap 5: Actietabel	Interne workshop	

Tabel 1: Overzicht stappen in het proces naar een circulatie- en actieplan voor Heusden. Bron: MINT.



2. PLANNINGSCONTEXT

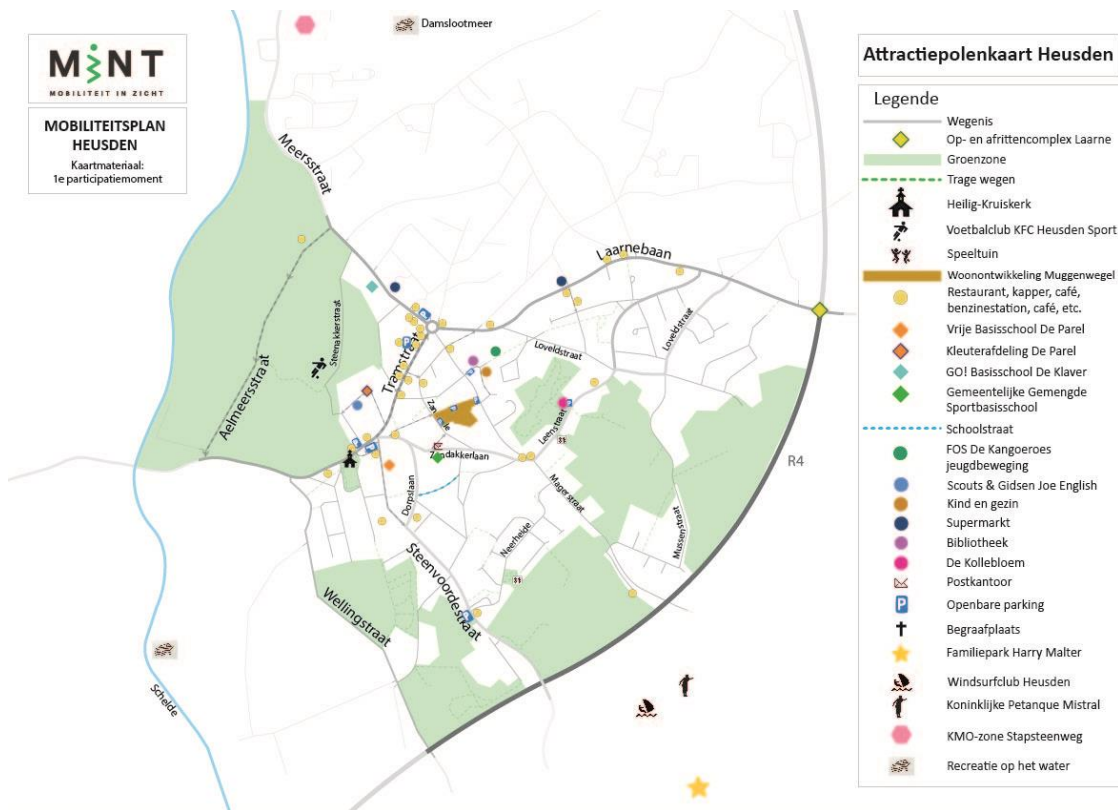
Om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van de bestaande en toekomstige situatie maakte MINT in de **eerste stap** de planningscontext op. Tijdens deze algemene verkeers- en mobiliteitsanalyse werd zowel gekeken naar de bestaande toestand als naar de bestaande toekomstplannen en vooruitzichten. Hierbij werd rekening gehouden met alle weggebruikers.

Vanuit deze planningscontext werden de mogelijke knelpunten en potenties onderzocht, zowel op korte als op lange termijn. Alle informatie werd overzichtelijk verzameld en telkens ondersteund met kaartmateriaal.

Het eerste **participatiemoment met stakeholders** van 7/04/2021 leverde belangrijke input voor de inventarisatie van de planningscontext.

2.1. ATTRACTIEPOLEN

Attractiepolen in de gemeente Heusden betreffen scholen, middenstand, bibliotheek, lokalen van jeugd- en sportverenigingen, voorzieningen voor ouderen... Deze attractiepolen worden weergegeven op onderstaande kaart. Van belang is dat alle attractiepolen in de eerste plaats veilig en vlot bereikbaar zijn voor wie zich te voet en per fiets verplaatst. Daarna ook voor openbaar vervoer en pas in laatste instantie voor privé gemotoriseerd vervoer – het **STOP-principe** in de praktijk brengen dus. Voor de gemeente vormen deze polen de basis voor voetgangers- en fietsroutes/netwerken.



Figuur 4: Attractiepolen van Heusden in kaart gebracht. Bron: MINT.



2.2. WEGENCATEGORISERING

Als verkeerskundigen vertrekken we vanuit de wegencategorisering om te bepalen welke wegen meer en minder geschikt zijn voor gemotoriseerd verkeer en welk type gemotoriseerd verkeer dit kan zijn: doorgaand verkeer, bestemmingsverkeer of toegang tot erven (erftoegangsverkeer).

Zo onderscheiden we voor Heusden lokale wegen type I, II en III.

- Lokale wegen type I, L1 = lokale verbindingsweg. Voor Heusden betreft dit volgende straten (oranje): Tramstraat, Laarnebaan, Meersstraat;
- Lokale wegen type II, L2 = lokale gebiedsontsluitingsweg. Voor Heusden gaat het om volgende straten (geel): Zandakkerlaan, Leenstraat, Loveldstraat, Steenvoordestraat: gewenste functie = ontsluiten van wijken naar Tramstraat en Laarnebaan, maar geen verbindingsfunctie, niet voor doorgaand verkeer;
- Lokale wegen type III, L3 = erftoegangsweg. Voor Heusden betreft dit alle andere straten (grijs). Aelmeersstraat zou eigenlijk alleen erftoegangsfunctie moeten hebben, maar neemt bij gebrek aan alternatief verbindingsfunctie van Tramstraat op in andere richting.



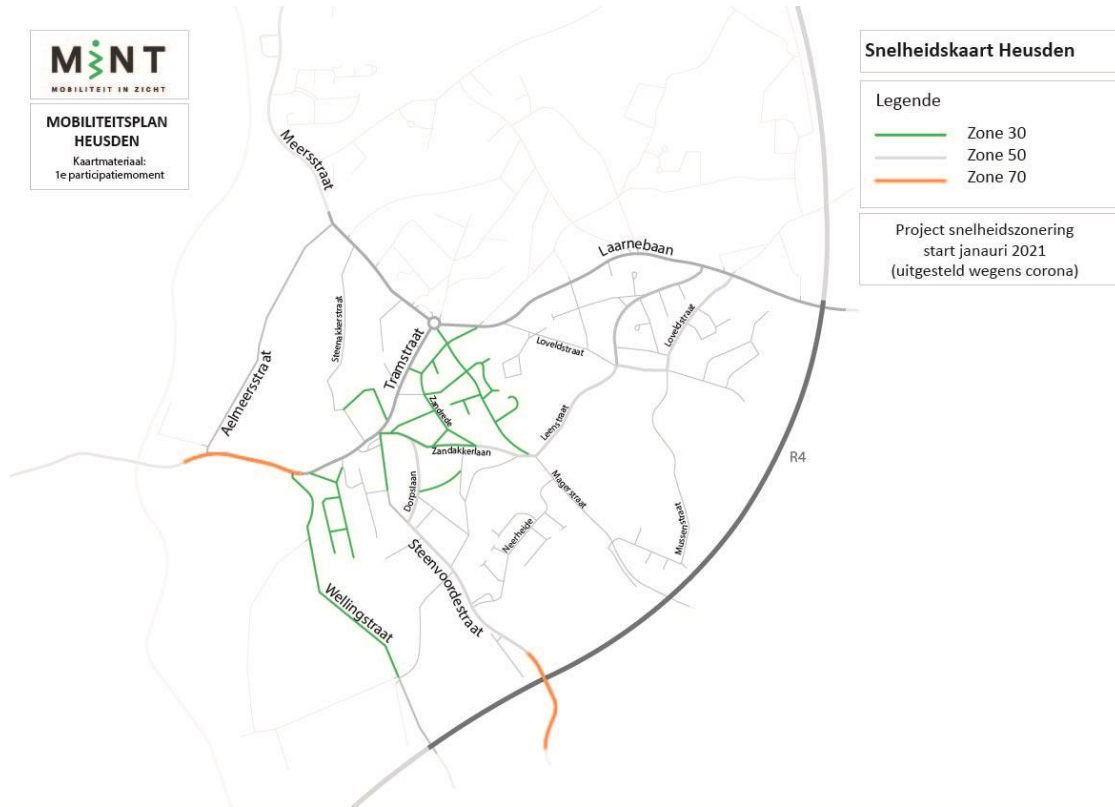
Figuur 5: Wegencategorisering in Heusden volgens het gemeentelijk mobiliteitsplan van Destelbergen.

Bron: MINT.



2.3. SNELHEIDSREGIMES

Onderstaande figuur toont de huidige snelheidsregimes in Heusden.



Figuur 6: Huidige geldende snelheidsregimes. Bron: MINT.

Opvallend is dat delen zonder voetpad en vrijliggend fietspad nog in een 70 km/u-regime vallen. Verder zijn nog heel wat straten zone 50, ook al is daar niet de nodige infrastructuur voor voetgangers en fietsers aanwezig (veilige oversteekplaatsen, comfortabele en conforme voetpaden, verhoogd aanliggende fietspaden). Voor Heusden werden wel reeds inspanningen geleverd voor de invoering van zones 30. In deze zones zijn veilige, conforme en comfortabele voetgangersvoorzieningen, met name voetpaden, van belang. Waar dit niet mogelijk is, kan de gemeente bekijken waar een (woon)erfregime (en inrichting) toegepast kan worden (met een snelheidsregime van maximaal 20 km/u).



2.4. FIETSROUTENETWERK

Het fietsroutenetwerk is opgebouwd uit drie lagen:

- Het fietssnelwegennet (blauw) voor functionele verplaatsingen op lange afstand. Langsheen de Scheldedijk loopt fietssnelweg F40, de grote fietsring rond Gent;
- Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF, oranje), voor functionele verplaatsingen op middellange afstand. De Meersstraat, Laarnebaan, Tramstraat, Heusdendorp, Veerdreef en Steenvoordestraat zijn geselecteerd als bovenlokale functionele fietsroutes die Heusden verbinden met de omliggende kernen van Destelbergen, Laarne, Merelbeke, Melle en Wetteren;
- Het lokale functionele fietsnetwerk, dat bovenstaande netwerken op lokaal niveau verfijnt en aanduidt welke overige wegen in Heusden een belangrijke functionele rol voor de fietser spelen.

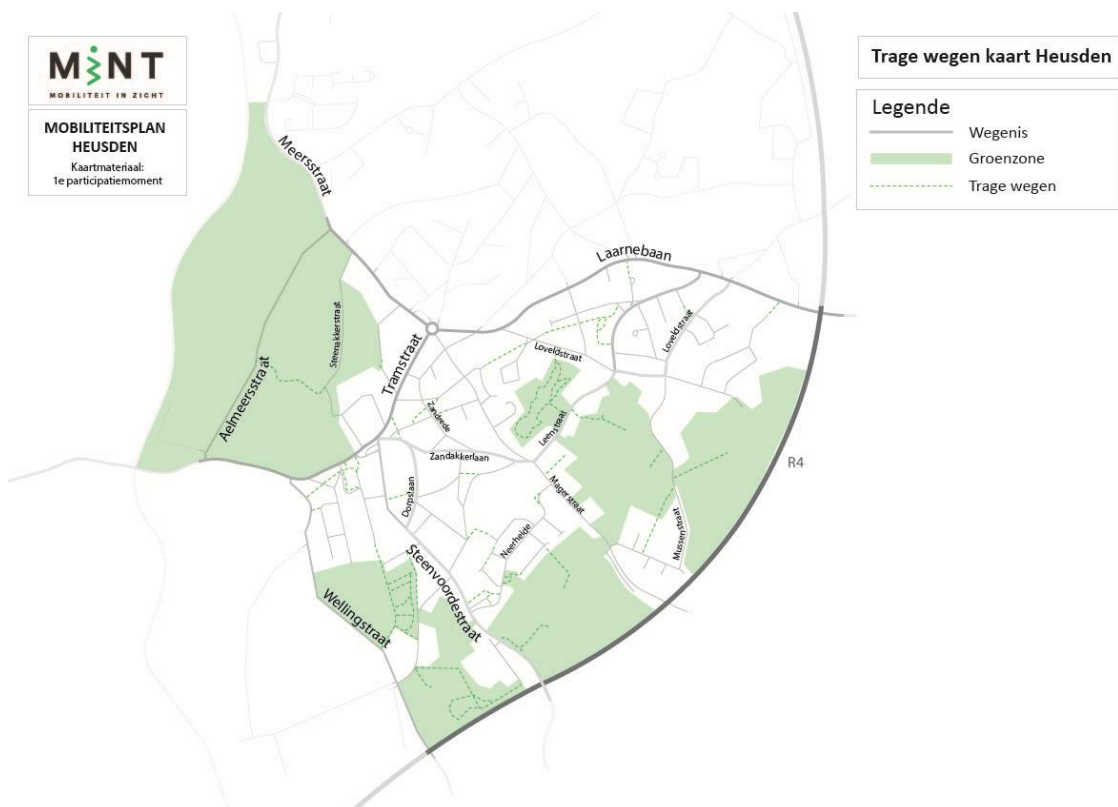


Figuur 7: Fietsroutenetwerk in Heusden. Bron: MINT.



2.5. TRAGE WEGEN

Heusden wordt gekenmerkt door een groot aantal trage wegen in de vorm van verharde of onverharde paden, wegels of doorsteekjes voor actieve weggebruikers. Deze trage wegen spelen een belangrijke rol in de fijnmazigheid en doorwaadbaarheid van Heusden voor voetgangers en fietsers en kunnen een alternatief vormen voor minder aantrekkelijke routes met gemotoriseerd verkeer. Zo functioneert de Kerkwegel, een aaneenschakeling van zachte doorsteken tussen Moerenakker en de Zandakkerlaan, als een belangrijke woon-schoolroute voor leerlingen van de school in de Zandakkerlaan. Omdat trage wegen vaak kruisen met of eindigen aan wegen met gemotoriseerd verkeer, is zichtbaarheid en oversteekbaarheid een belangrijk aandachtspunt.



Figuur 8: Trage wegen in Heusden. Bron: MINT.



2.6. OPENBAAR VERVOER

In Heusden rijden bussen van De Lijn met de nummers 34 De Pinte/Sint-Martens-Lerne – Latem Gent – Heusden – Wetteren en 27 Gent – Heusden – Wetteren - Dendermonde. In het kader van de uitrol van basisbereikbaarheid (openbaar vervoerplan korte termijn van vervoerregio Gent) zal de frequentie van buslijn 34 verhoogd worden, maar zal buslijn 27 een functionele lijn worden met slechts enkele ritten per dag door de smalle as Steenvoordestraat-Dorpslaan.



Figuur 9: Huidige busroutes in Heusden. Bron: MINT.



2.7. EENRICHTINGSSTRATEN

Het centrum van Heusden kent veel smalle straten. Onderstaande figuur toont in welke straten binnen het projectgebied vandaag al een eenrichtingscirculatie voor gemotoriseerd verkeer geldt. Een aantal straten waar vandaag tweerichtingsverkeer is toegelaten zijn te smal om gemotoriseerd verkeer met elkaar en/of met fietsers op een veilige manier te laten kruisen. Met uitzondering van het deel van Heusdendorp in eenrichtingsverkeer, mogen fietsers en bromfietsen klasse A in alle eenrichtingsstraten wel in beide richtingen rijden (beperkt eenrichtingsverkeer (BEV)).

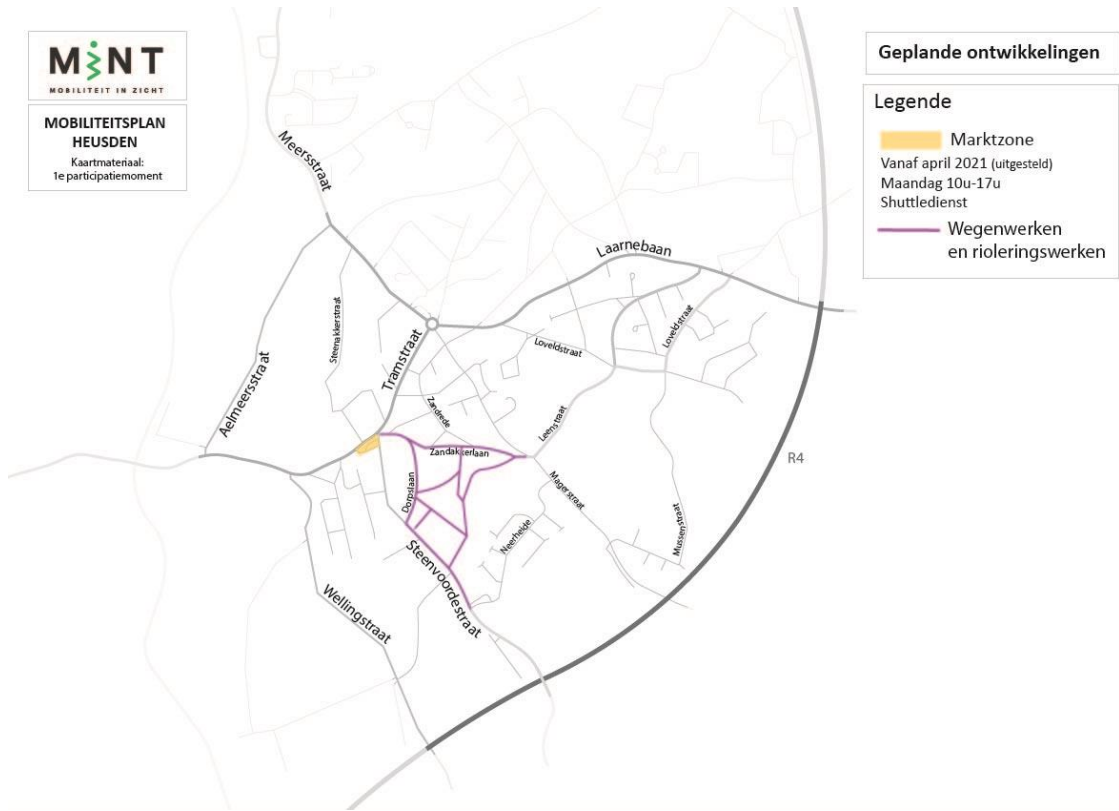


Figuur 10: Straten in (beperkt) eenrichtingsverkeer in Heusden. Bron: MINT.



2.8. GEPLANDE WERKEN

Onderstaande kaart geeft weer waar er aan het begin van het studietraject wegen- en rioleringswerken gepland waren. Ook toont de kaart de marktzone.

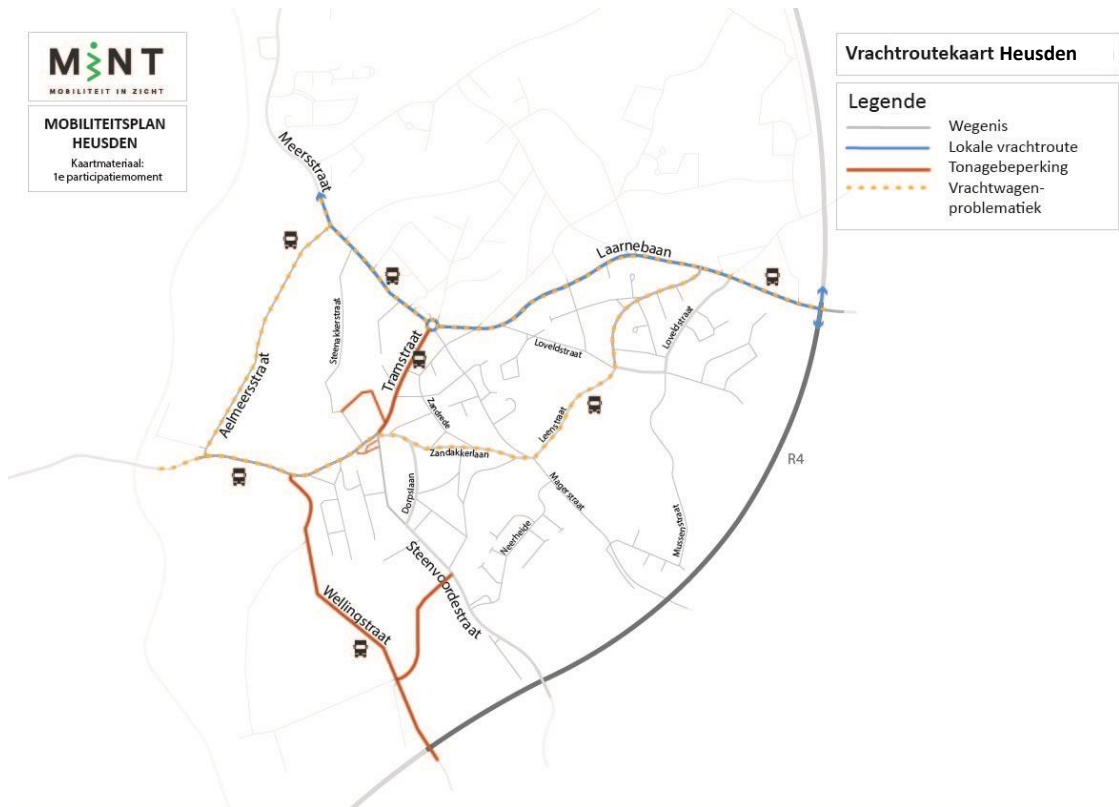


Figuur 11: Geplande werken aan het begin van het studietraject. Bron: MINT.



2.10. VRACHROUTENETWERK

Onderstaande kaart duidt de vrachtroute aan die lokaal via de Laarnebaan en de Meersstraat loopt. In de Wellingstraat, Tramstraat, Kruisstraat en Kregelstraat geldt vandaag een tonnagebeperking. Sluipverkeer van vrachtwagens situeert zich onder meer op de Aelmeerstraat, Veerdreef, Heusdendorp, Zandakkerlaan, Leenstraat en Moerenakker. Ook in de Wellingstraat en Tramstraat rijdt ondanks het tonnageverbod nog steeds ongewenst vrachtverkeer, met overlast tot gevolg.



Figuur 13: Huidige vrachtroutes, tonnagebeperkingen, problematiek sluipverkeer vrachtwagens. Bron: MINT.



Wat duidelijk is, is dat de Zandakkerlaan, Steenvoordestraat, Tramstraat, Loveldstraat, en de Magerstraat als de meest problematische straten inzake verkeersonleefbaarheid en verkeersonveiligheid worden ervaren.

Natuurlijk is het van belang om niet enkel te kijken naar wat niet goed gaat, maar tevens uit te kijken naar hefboomen voor meer leefbaarheid en verkeersveiligheid en daarin de input van de bewoners mee te nemen. Zij zijn immers ervaringsdeskundigen en weten bijvoorbeeld welke trage wegen interessante verbindingen kunnen zijn voor actieve weggebruikers of welke kruispunten of wegen potentieel hebben om op een vlotte en veilige manier per fiets of te voet naar de winkel te gaan.

In de bijlage is het verslag terug te vinden van het **eerste participatiemoment met bewoners** van 20/09/2021, met straat per straat de input van de bewoners van Heusden.

3.2. DOELSTELLINGEN

Samen met de gemeente en rekening houdend met de input van de stakeholders en de bewoners vanuit de participatiemomenten en de daaruit resulterende de kansen- en knelpuntenkaart werden de doelstellingen van het circulatie- en actieplan voor een betere en veiligere mobiliteit in Heusden op punt gezet.

Voor een heldere voorstelling werden de doelstellingen in onderstaande figuur weergegeven.



Figuur 15: Overzicht doelstellingen mobiliteitsplan Heusden. Bron: MINT.

Doelstelling 1. Zo weinig mogelijk sluipverkeer en doorgaand (vracht)verkeer in woonwijken.

Sluipverkeer is nefast voor de leefbaarheid van een gemeente. Verkeer dat geen bestemming heeft in de gemeente, dient gebruik te maken van het hoger gecategoriseerde wegennet. De bebouwde kom en met name de woonwijken zijn er om te verblijven. Wonen, spelen en ontmoeten, dienen bijgevolg op de eerste plaats te staan. Doorgaand verkeer hoort hier niet thuis.

Doelstelling 2. Duurzaam en veilig bereikbare attractiepolen volgens het STOP-principe.

Heusden heeft heel wat attractiepolen voor jong en oud(er). Gezien nagenoeg alles in de bebouwde kom gelegen is, staat bereikbaarheid te voet of per fiets, al dan niet in combinatie met openbaar vervoer, op de eerste plaats. Wandel- en fietsroutes van en naar deze attractiepolen, alsook de voorzieningen in de nabije



omgeving, moeten dan ook veilig en comfortabel zijn uitgerust en te voet en met de fiets gebruikt kunnen worden. Bereikbaarheid met de auto is gegarandeerd, maar wel de minst gefaciliteerde keuze.



Doelstelling 3. Meer kinderen verplaatsen zich actief naar school

Deze doelstelling sluit nauw aan bij de vorige doelstellingen. Autoluwe woonwijken en veilige woon-schoolroutes -en omgevingen geven ouders het vertrouwen om hun kinderen autonoom naar en van school te laten gaan. Dit geeft een boost aan zelfvertrouwen van kinderen, hun fietsbehendigheid alsook hun sociale vaardigheden. En naar de toekomst toe: jong geleerd is oud gedaan.

Doelstelling 4. Gemotoriseerd verkeer wordt vertraagd, zeker tijdens de spits in schoolomgevingen.

Daar waar fietsverkeer zich mengt met autoverkeer is 30 km/u de enige veilige keuze, op voorwaarde dat wie te voet gaat over voetpaden beschikt. Zijn ook voetpaden afwezig, dan is keuze voor een (woon)erfregime en een snelheid van 20 km/u de enige veilige optie.

Doelstelling 5. Veilig mengen waar mogelijk en maximaal ontvlechten waar nodig van gemotoriseerd verkeer en fietsroutes.

Als de gemeente over interessante trage wegen of verbindingen beschikt die ingezet kunnen worden om fietsers (en voetgangers) een aantrekkelijk en veilig alternatief te bieden voor een drukker weg, dan is optimaliseren hiervan een interessante piste. Zoals in doelstelling 2 aangegeven, dienen attractiepolen in de gemeente te voet en per fiets veilig en vlot bereikbaar te zijn.

Doelstelling 6. Busroutes niet beïnvloeden.

Busroutes zijn niet eenvoudig te wijzigen. Overleg met De Lijn dringt zich dan op. Het behouden van de bestaande busroutes is een randvoorwaarde voor het nemen van circulatiemaatregelen. Wat haltering betreft kan een wijzing interessant zijn als de weg van en naar de bushalte of de locatie van de bushalte meer potentieel heeft inzake bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers.

Doelstelling 7. Zoveel mogelijk knelpunten oplossen en kansen grijpen.

Vanuit de participatiemomenten komen heel wat knelpunten en kansen inzake circulatie en flankerende maatregelen aan de oppervlakte. Belangrijk is deze in kaart te brengen en de nodige acties te ondernemen en kansen te grijpen om de knelpunten aan te pakken.

3.3. MOBILITEITSKAMERS

Vervolgens werden binnen het projectgebied mobiliteitskamers gedefinieerd. Mobiliteitskamers zijn afgebakende gebieden waarbinnen de auto een minder dominante rol speelt. De mobiliteitskamers vormen **verblijfsgebieden** en worden afgebakend op basis van morfologische en/of functionele kenmerken, maar ook en vooral op basis van de kenmerken van het stratenpatroon en/of de hiërarchie (categorie) van de wegen. Ook de aanwezigheid van functies (concentratie handelszaken, scholen, recreatie, ...) speelt een belangrijke rol. Deze filosofie van mobiliteitskamers, met name het creëren van verblijfsgebieden waar het prettig wonen en verblijven is, waarbinnen en waartussen men zich actief en veilig kan verplaatsen, staat voorop in het circulatie- en actieplan voor Heusden.



De gehanteerde methodologie is deze van **Fix the Mix**, uitgewerkt door Fietsberaad¹. Aan de hand van de wegencategorisering en rekening houdende met principes over scheiden en mengen van fietsverkeer met gemotoriseerd verkeer worden verblijfsgebieden afgebakend. Deze verblijfsgebieden of 'mobiliteitskamers' bestaan uit een geheel van lokale straten tussen verbindingssassen. De focus ligt dus op lokale straten voor bestemmingsverkeer, overwegend lokale wegen binnen stads- en dorpskernen of aan de rand ervan. De methodologie wordt niet gehanteerd voor het buitengebied of het hogergelegen weggennet. Echter, wanneer een gemeente een doortocht heeft, een verbindingsweg dwars door de kern, kan ze er voor kiezen om deze op te nemen in een mobiliteitskamer (gemengd verblijfskarakter) of als verbindingsweg te houden waarbij het verkeerskarakter primeert en waarbij flankerend de nodige maatregelen genomen dienen te worden.

Onderstaande figuur toont de kernprincipes van een mobiliteitskamer volgens de Fix the Mix-methodek.



Figuur 16: Uitsnede Rapport Fix the Mix, 2018. Bron: Fietsberaad.be

Mobiliteitskamers zijn **fietsbaar en wandelbaar** binnen en buiten de wijk. Voor de fietser worden ze doorkruist door fietsroutes tussen grotere polen of met snelfietsroutes. Voor het te voet gaan zijn er de routes naar polen in naburige wijken, naar haltes voor openbaar vervoer... Om veilig en vlot te voet gaan en fietsen, vertoeven en verblijven mogelijk te maken in verblijfsgebieden, is **doorgaand gemotoriseerd verkeer** bijgevolg niet wenselijk. Veel en snel verkeer, ruimtebeslag door geparkeerde auto's en luchtverontreiniging leggen een hypotheek op een aangename, veilige en leefbare wijk die ruimte voor ontwikkeling en actieve mobiliteit biedt aan jong en oud. Wie met de auto is en in de wijk moet zijn, moet er wel nog in en uit kunnen, maar wel traag rijdend en via de beste aanrijroute. Verkeer dat geen bestemming heeft in de wijk dient op de daarvoor beter geschikte verbindingsstraten omheen de wijk te rijden.

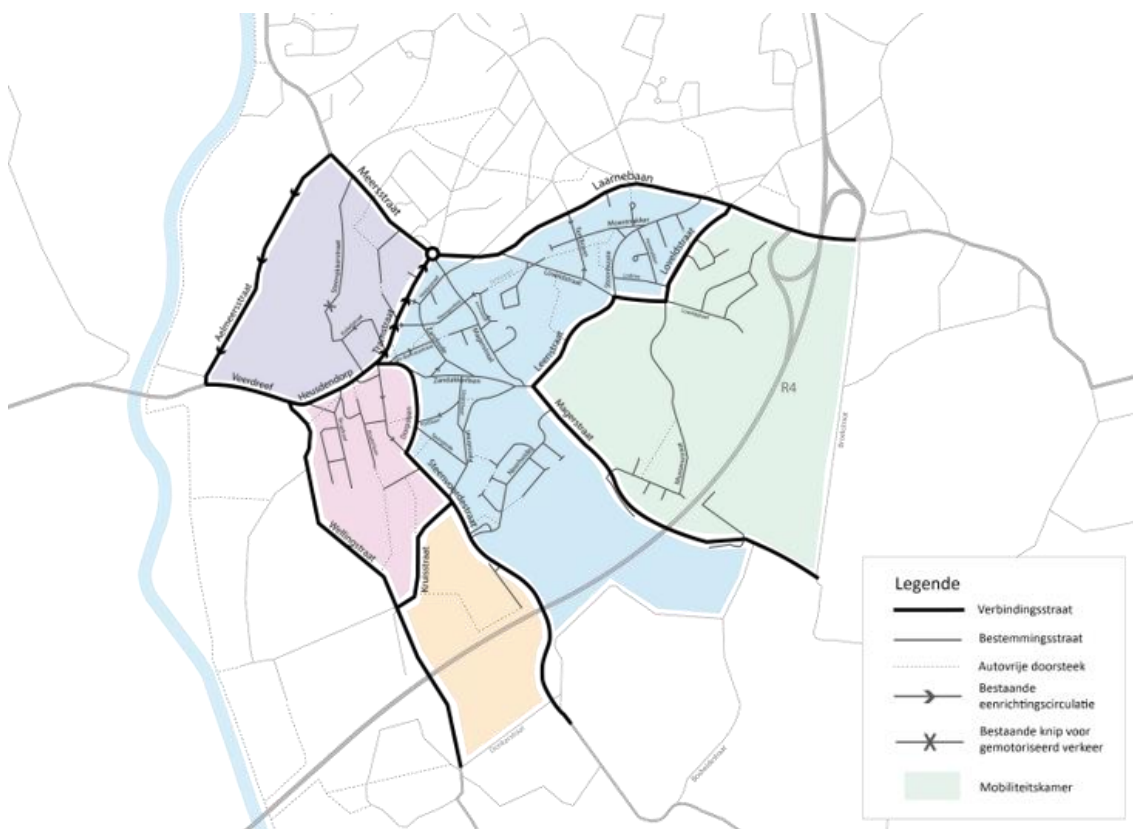
In de mobiliteitskamers is naast het autoluwe karakter ook **zone 30** de norm. Zwaar vervoer en bussen worden geweerd. Beperkt vrachtverkeer met een lokale bestemming kan aan lage snelheden en eventueel

¹ <https://fietsberaad.be/documenten/rapport-fix-the-mix-aanpak-voor-veilig-fietsen-in-gezonde-buurtten/>



via duurzame wijkbevoorrading (cargofietsen, hubs voor overslag...). In de wijk is gemengd verkeer fiets – gemotoriseerd verkeer de norm in de zone 30 en dit bij veilige voetgangersvoorzieningen. In geval van afwezigheid van voetpaden, kan een woonerf ingericht worden (20 km/u). Gezien de lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer zijn fietspaden in de straten binnen de mobiliteitskamers, waarvoor vaak de beschikbare ruimte ontbreekt, dan ook niet nodig. Mogelijke fietsvoorzieningen in gemengd verkeer zijn fietssuggestiestroken, fietsstraten of -zones.

Deze Fix the Mix-methodologie sluit zeer goed aan bij de doelstellingen en de schaal van Heusden. In overleg met de gemeente werden verschillende mogelijke scenario's van mobiliteitskamers uitgewerkt, gaande van zeer voorzichtig met veel kleine kamers tot zeer verregaand met slechts enkele grote kamers. In het **eerste participatiemoment voor bewoners** van 20/09/2021 kwamen deze verschillende scenario's uitvoerig aan bod. De voor- en nadelen van de verschillende scenario's werden ten opzichte van elkaar afgewogen en er werd gedebatteerd over de mate waarin de verschillende scenario's invulling konden geven aan de doelstellingen van het circulatie- en actieplan. Op basis van de conclusies van dit participatiemoment werd samen met de gemeente een **voorkeursscenario** voor de afbakening van de mobiliteitskamers uitgewerkt, dat hieronder is weergegeven..



Figuur 17: Voorkeursscenario mobiliteitskamers. Bron: MINT.

Het voorkeursscenario bestaat uit vier relatief kleine mobiliteitskamers rond het centrum van Heusden (paars, roze, geel en groen) en een grote mobiliteitskamer (blauw) in het centrum van Heusden.

De straten binnen de mobiliteitskamers worden **bestemmingsstraten** genoemd: deze straten zijn alleen bedoeld voor gemotoriseerd verkeer dat een herkomst of een bestemming binnen de mobiliteitskamer heeft.



De straten die de randen van de mobiliteitskamer vormen, worden **verbindingsstraten** genoemd, omdat deze straten voor gemotoriseerd verkeer wel nog een bepaalde verbindingfunctie opnemen. De functie die deze verbindingstraten voor gemotoriseerd verkeer vervullen volgt uit de wegencategorisering en kan variëren van een bovenlokale verbindingfunctie (bv. Laarnebaan – Meersstraat) tot een lokale ontsluitingsfunctie (bv. Steenvoordestraat). Enkele verbindingstraten (Aelmeersstraat, Wellingstraat, Kruisstraat, zuidelijk deel van de Magerstraat) zijn volgens de wegencategorisering zelfs als lokale wegen type III geselecteerd: deze straten werden in het voorkeursscenario weliswaar niet weerhouden als louter bestemmingsstraten binnen een mobiliteitskamer, maar vervullen desalniettemin slechts een zeer beperkte verkeersfunctie voor gemotoriseerd verkeer.



4. PINPOINTS EN MAATREGELLEN

In de **derde stap** van de studie worden de mogelijke maatregelen en hun gewenste locatie ('pinpoints') verkend om het voorkeursscenario van mobiliteitskamers te kunnen vertalen naar een circulatie- en actieplan.

Het is belangrijk om in het circulatie- en actieplan een onderscheid te maken tussen enerzijds circulatiemaatregelen en anderzijds flankerende maatregelen. **Circulatiemaatregelen** vormen de basismaatregelen voor het circulatieplan en grijpen in op de circulatie van het gemotoriseerd verkeer. Ze zetten het principe van de mobiliteitskamers en Fix the Mix om in de praktijk. Circulatiemaatregelen zijn met andere woorden nodig om de eerste doelstelling "Zo weinig mogelijk sluipverkeer en doorgaand (vracht)verkeer in woonwijken" te realiseren. Nieuwe circulatiemaatregelen werden enkel voorgesteld op de bestemmingsstraten binnen de mobiliteitskamers: in tegenstelling tot de bestemmingsstraten moeten de verbindingstraten op de randen van de mobiliteitskamer immers wel nog (in verschillende mate) hun verbinding- en/of ontsluitingsfunctie voor gemotoriseerd verkeer kunnen blijven vervullen. In het circulatieplan geldt het principe dat alle bestemmingen bereikbaar blijven met de auto (of indien nodig de vrachtwagen). Voor sommige trajecten zullen de circulatiemaatregelen voor het gemotoriseerde verkeer gepaard gaan met een beperkte omweg met een zeer beperkte verhoging van de reistijd.

Naast de circulatiemaatregelen die vorm geven aan het circulatieplan, is het ook cruciaal om **flankerende maatregelen** op te nemen in het actieplan. Met flankerende maatregelen worden alle ingrepen bedoeld die de verkeersveiligheid en/of verkeersleefbaarheid verbeteren, zonder de circulatie voor het gemotoriseerd verkeer te veranderen. Flankerende maatregelen kunnen op zichzelf de vooropgestelde doelstellingen niet altijd vervullen, maar zijn wel noodzakelijk in zowel de bestemmingsstraten (om de circulatiemaatregelen te versterken, of omdat alleen circulatiemaatregelen de benoemde knelpunten niet kunnen oplossen) als in de verbindingstraten (om ook zonder wijzigingen van circulatie de verkeersveiligheid en -leefbaarheid te verbeteren).

BESTEMMINGSTRATEN – IN MOBILITEITSKAMERS -----	VERBINDINGSTRATEN – RANDEN VAN MOBILITEITSKAMERS _____
Circulatiemaatregelen = maatregelen die bepalen waar, (wanneer) en in welke richting gemotoriseerd verkeer mag rijden, zodat er geen doorgaand verkeer door de mobiliteitskamers meer rijdt	Geen circulatiemaatregelen (uitgezonderd eenrichtingscirculatie)
Flankerende maatregelen = maatregelen die de circulatie van het gemotoriseerd verkeer niet veranderen, maar aanvullend de verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeteren.	Flankerende maatregelen = maatregelen die de circulatie van het gemotoriseerd verkeer niet veranderen, maar aanvullend de verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeteren







Tabel 2: Maatregelenkader voor mobiliteitskamers en hun randen. Circulatiemaatregelen en flankerende maatregelen. Bron: MINT.

Onderstaande matrixen bieden een uitgebreid overzicht van mogelijke circulatie- en flankerende maatregelen. Deze matrixen werden ook gebruikt ter inspiratie op het **tweede participatiemoment voor bewoners** op 10/03/2022.



Circulatiemaatregelen



	In twee rijrichtingen	In één rijrichting
Permanent	<p>Volledige blokkering</p> <p>In beide rijrichtingen</p> <p>Voor alle voertuigen uitgezonderd (brom)fietsers: vb paaltjes, betonblok...</p> 	
Tijdelijk	 <p>Maatregel geldig binnen een bepaald tijdsvenster: vb. slagboom/nadarhek schoolstraat, markt...</p>	 <p>Tijdelijk (beperkt) eenrichtingsverkeer: vb. oplichtend C3 bord met onderbord</p>
Type voertuig / aard weggebruiker	<p>Maatregel geldig voor een bepaalde voertuigcategorie/aard weggebruiker: vergunninghouders, verzinkbare palen, tractorsluis, ANPR, verkeersborden met uitzonderingen voor landbouwvoertuigen, ruiters, fietsers..., tonnagebepalingen, routes zwaar vervoer...</p>   	<p>(Beperkt) eenrichtingsverkeer geldig voor een bepaalde voertuigcategorie/aard weggebruiker: vb. beperkt eenrichtingsverkeer (fietsers kunnen in beide richtingen), eenrichtingsverkeer uitgezonderd lijnbus (en fietsers)...</p> 

Figuur 18: Overzicht Circulatiemaatregelen voor participatie. Bron: MINT.

Flankerende maatregelen



Beleid	Infrastructuur	Educatie en sensibilisering	Handhaving	Monitoring en evaluatie
<p>30 km/u woonwijken en bij gemengd verkeer</p> 	<p>Verkeersfilter: bloembak, paaltjes...</p> <p>Fietsenstallingen</p> <p>Wegversmalling</p> 	<p>Campagnes</p> <p>Sensibilisering 30 km/u</p> 	<p>Flitscamera</p>  <p>Superflitspaal (Lidar)</p> 	<p>Actieplan evalueren</p> <p>Telraam</p> 
<p>30 km/u standaardlimiet binnen de bebouwde kom</p> <p>Schoolstraten</p> <p>Speelstraten</p> <p>Fietszone</p> <p>...</p>	<p>Slagboom</p>  <p>Fietsstraten, fietspaden, voetpaden, oversteekvoorzieningen voetgangers en fietsers, trage wegen...</p>	<p>Opleiding</p> <ul style="list-style-type: none"> - veilig fietsen e-bike senioren - fietseducatie kinderen jongeren <p>Sensibilisering</p> <ul style="list-style-type: none"> - snelheid - vrachtwagenbestuurders: tonnagebepalingen en routes... 	<p>Controles:</p> <ul style="list-style-type: none"> - snelheid - tonnagebepalingen - zwaar vervoer - fietsverlichting - alcohol en drugs - gordeldracht - parkeren ... 	<p>Proefopstellingen</p> <p>Tellingen fietsgebruik</p>  <p>Snelheidsmetingen</p> 

Figuur 19: Overzicht flankerende maatregelen voor participatie. Bron: MINT.



Op het **tweede participatiemoment voor bewoners** op 10/03/2022 werd afgetoetst op welke plaatsen ('pinpoints') welke circulatie- en flankerende maatregelen wenselijk zijn, en hoe deze maatregelen zouden kunnen bijdragen aan de doelstellingen van het circulatie- en actieplan. De deelnemers konden vertrekkende van het voorkeursscenario van mobiliteitskamers per tafel voorstellen doen voor concrete circulatie- en flankerende maatregelen en hun gewenste locatie op kaart. In de bijlage is het verslag terug te vinden van dit participatiemoment met straat per straat de input van de bewoners van Heusden.



5. CIRCULATIEPLAN

In de **vierde stap** van de studie werd overgegaan tot het bepalen van de exacte locaties voor de circulatiemaatregelen. Belangrijk daarbij is dat het projectgebied als één geheel wordt gezien: het nemen van een maatregel op een bepaalde locatie, heeft immers steeds een invloed op andere maatregelen op andere locaties.

Het perfecte circulatieplan bestaat niet: voor bijna elke circulatiemaatregel kunnen voor- en nadelen geformuleerd worden. Het doel van de oefening was om:

- Zoveel mogelijk invulling te geven aan de vooropgestelde doelstellingen met betrekking tot verkeersveiligheid en -leefbaarheid;
- Zoveel mogelijk van de gedetecteerde kansen te benutten en knelpunten op te lossen;
- Draagvlak te vinden voor een circulatieplan dat zoveel als mogelijk aansluit bij de wensen van de bevolking, de stakeholders en de gemeente.

MINT stelde verschillende circulatiescenario's en -varianten voor. Op basis van een SWOT-analyse werd samen met de gemeente gekozen om drie scenario's voor het circulatieplan verder uit te werken:

- Een basisscenario;
- Een tussenscenario;
- Een doorgroeiscenario.

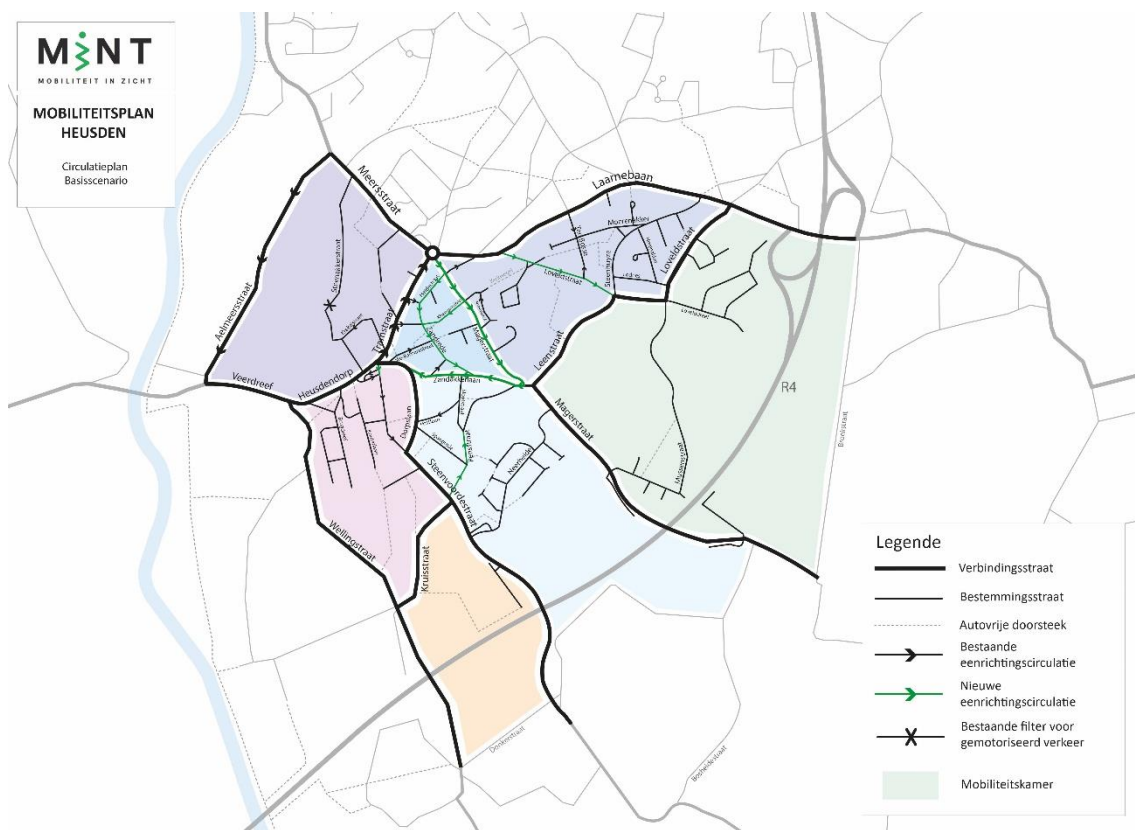
Het basisscenario is het finaal weerhouden circulatieplan dat door de gemeente zal worden gecommuniceerd en uitgevoerd. De andere scenario's worden meegegeven ter inspiratie voor een gefaseerd mobiliteitsbeleid op langere termijn. Om het draagvlak te vergroten kan de gemeente ook kiezen om te werken met proefopstellingen om de effecten van bepaalde circulatiemaatregelen uit het tussenscenario of het doorgroeiscenario na afloop van een welbepaalde proefperiode te evalueren, en deze circulatiemaatregelen vervolgens permanent te maken, bij te sturen of niet te weerhouden.



5.1. BASISSCENARIO

In het basisscenario betreffen de circulatiemaatregelen het invoeren van eenrichtingscirculatie in de cruciale blauwe mobiliteitskamer en in de Steenvoordestraat aan Heusdendorp. Er wordt vertrokken van het behoud van de bestaande eenrichtingsstraten (er worden geen rijrichtingen omgekeerd) en nieuwe eenrichtingscirculatie wordt alleen ingevoerd daar waar het veilig kruisen van verkeer in twee richtingen niet mogelijk is. De omrijfactoren voor bestemmingsverkeer ten gevolge van de nieuwe circulatiemaatregelen zijn minimaal.

De invoering van eenrichtingscirculatie kan de verkeersintensiteiten van gemotoriseerd verkeer en vrachtverkeer in een aantal straten in de blauwe mobiliteitskamer verlagen. Echter, voor gemotoriseerd verkeer zonder herkomst of bestemming in de blauwe mobiliteitskamer blijft het mogelijk om via met name de Zandakkerlaan en de Magerstraat (geselecteerd als bestemmingsstraten) in één richting doorheen de blauwe mobiliteitskamer te rijden, van rand naar rand. Flankerende maatregelen in deze straten zijn bijgevolg zeer belangrijk om sluipverkeer doorheen deze straten verder te ontmoedigen en de verkeersveiligheid en -leefbaarheid voor actieve weggebruikers te verhogen.



Figuur 20: Circulatieplan – basisscenario. Bron: MINT.

Een volledig overzicht van de circulatiemaatregelen en bijhorende flankerende maatregelen in het basisscenario is opgenomen in het actieplan (zie 6. Actieplan en bijlage).

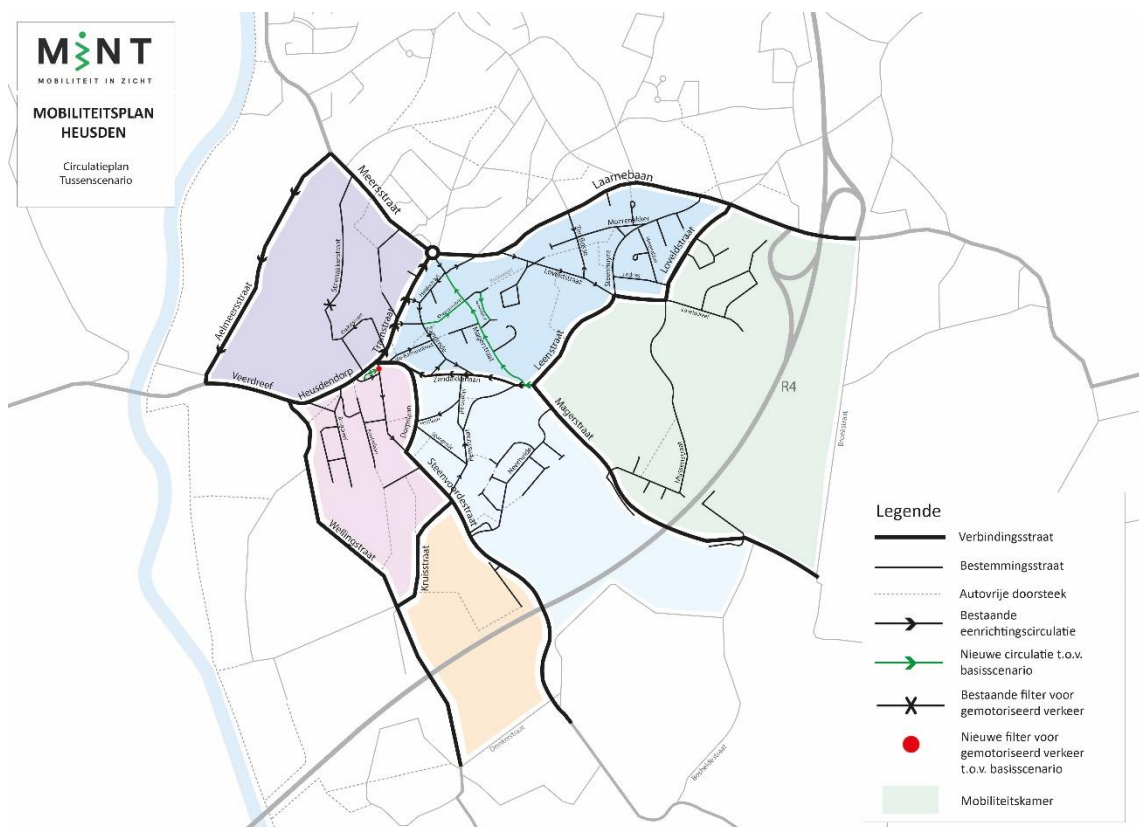


5.2. TUSSENSCENARIO

Het tussenscenario vormt een tussenstap die op langere termijn door de gemeente genomen kan worden om vanuit het basisscenario richting een meer verregaand circulatiescenario te evolueren.

In het tussenscenario worden in de blauwe mobiliteitskamer een aantal bijkomende circulatiemaatregelen genomen en een aantal rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer omgedraaid ten opzichte van het basisscenario en/of de huidige situatie. Dit om doorgaand gemotoriseerd (vracht)verkeer doorheen de blauwe mobiliteitskamer verder te ontmoedigen. Ook wordt het in het tussenscenario een filter voor gemotoriseerd verkeer voorgesteld op de Steenvoordestraat ter hoogte van Heusdendorp, zodat de inrichting van een autoluwer dorpsplein met meer verblijfskwaliteit mogelijk wordt.

Het tussenscenario geeft een sterkere invulling aan de doelstellingen, maar vraagt langere omrijbewegingen en meer gewenning van het gemotoriseerd bestemmingsverkeer (al blijft de totale toename van de reistijd voor de meeste autoverplaatsingen vaak zeer beperkt). Sensibilisering en goede communicatie richting de bewoners en de stakeholders zijn daarbij zeer belangrijk.



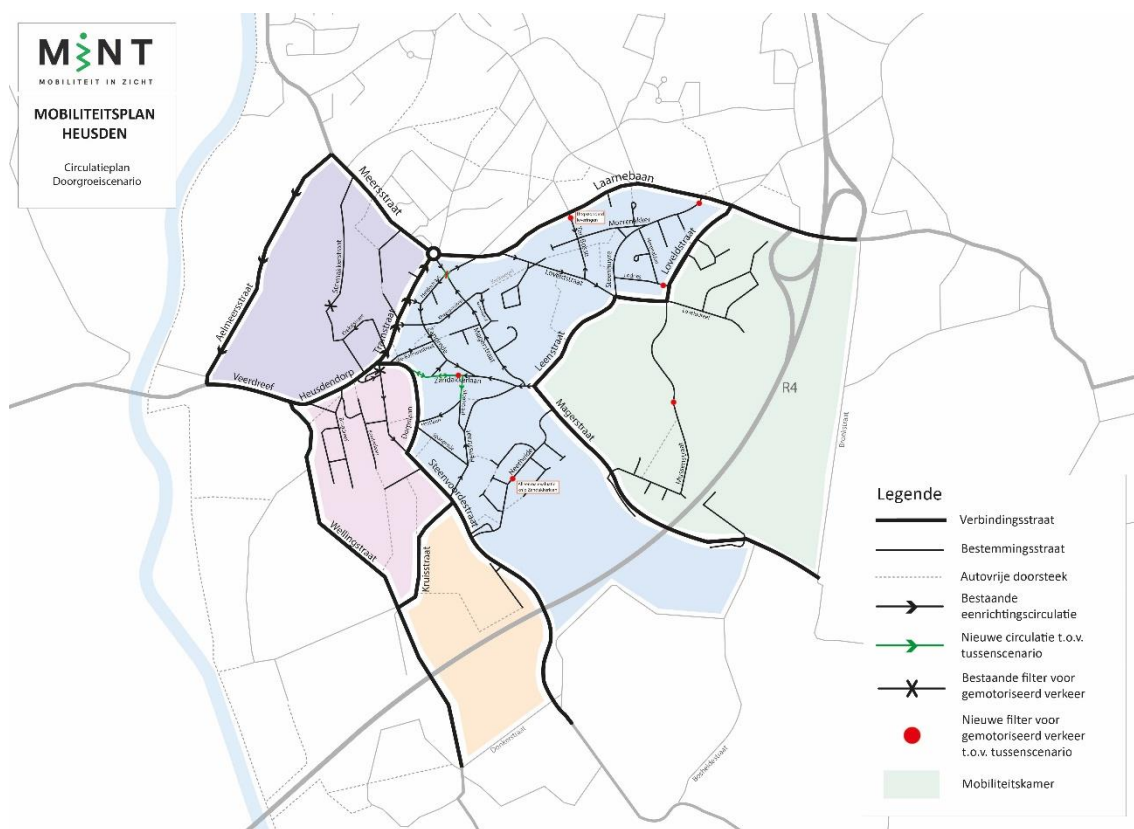
Figuur 21: Circulatieplan – tussenscenario. Bron: MINT.

Een volledig overzicht van de circulatiemaatregelen en bijhorende flankerende maatregelen in het tussenscenario is opgenomen in het actieplan.



5.3. DOORGROEISCENARIO

Het doorgroeiscenario bouwt verder het tussenscenario en bevat nog een aantal bijkomende circulatiemaatregelen in de vorm van eenrichtingslussen en filters die doorgaand gemotoriseerd (vracht)verkeer doorheen de mobiliteitskamer maximaal onmogelijk maken. Het doorgroeiscenario komt nog sterker tegemoet aan de doelstellingen, biedt veel kansen voor een modal (en mental) shift in Heusden en zou zeer positieve gevolgen hebben voor de voetgangers- en fietsveiligheid. De circulatiemaatregelen weren niet alleen sluipverkeer, maar kunnen ook ongewenst lokaal autoverkeer (autogebruik voor (zeer) korte afstanden) helpen verminderen. Het werken met verkeersfilters laat toe om nog sterker in te zetten op de verblijfsfunctie in de mobiliteitskamers. Voor het gemotoriseerd bestemmingsverkeer betekent dit hogere omrijfactoren en een grotere impact op verplaatsingsgewoontes. Om draagvlak voor dergelijke circulatiemaatregelen te creëren in sensibilisering en goede communicatie richting de bewoners en de stakeholders cruciaal.



Figuur 22: Circulatieplan – doorgroeiscenario. Bron: MINT.

Een volledig overzicht van de circulatiemaatregelen en bijhorende flankerende maatregelen in het doorgroeiscenario is opgenomen in het actieplan.



6. ACTIEPLAN

6.1. ACTIETABEL

In de **vijfde en laatste** stap van de studie werd een Actieplan opgesteld dat een overzicht biedt van alle circulatiemaatregelen en flankerende maatregelen die horen bij de verschillende circulatiescenario's. De Actietabel bevat per vooropgestelde doelstellingen maatregelen en acties die een invloed hebben op de circulatie en/of flankerend werken om de circulatiemaatregel te versterken indien van toepassing, of om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op zich te verbeteren. Per straat worden de circulatiemaatregelen benoemd (zoals weergegeven op het kaartmateriaal) en worden flankerende maatregelen voorgesteld. Ook voor straten waarop geen circulatiemaatregelen van toepassing zijn, werden flankerende maatregelen uitgewerkt. Tevens wordt een voorstel van timing, prioritering en kostprijsinschatting opgenomen. De acties en maatregelen van een volgend scenario bouwen verder op deze van het vorige scenario. De Actietabel staat de gemeente toe om een planning met een selectie van maatregelen en acties op te stellen voor een gefaseerde aanpak per scenario om de vooropgestelde doelstellingen te bereiken. De Actietabel is een werkdocument en richtinggevend voor de verdere uitwerking en uitrol van het Circulatieplan.



Actietabel Heusden Circulatie- en flankerende maatregelen	Locatie ((deel)gemeente, school, straat ...)	Circulatieactie(s)	Flankerende actie(s)	Timing (KT, MLT, LT, lopend, continu, jaartal ...)	Partner(s)	Prioriteit (flankerende maatregelen) (laag *, gemiddeld **, hoog ***)	Kostprijs (voordelig I, gemiddeld II, duurder III)
Basisscenario	Locatie ((deel)gemeente, school, straat ...)	Circulatieactie(s)	Flankerende actie(s)	Timing (KT, MLT, LT, lopend, continu, jaartal ...)	Partner(s)	Prioriteit (laag *, gemiddeld **, hoog ***)	Kostprijs (voordelig I, gemiddeld II, duurder III)
D2 Alle attractiepolen/bestemmingen in Heusden zijn veilig bereikbaar volgens het STDP-principe (Stappers, Trappers, Openbaar Vervoer, Privaat verkeer).	Zie kaart attractiepolen (toe te voegen) + woonwijken		30 km/u max. snelheid uitgezonderd verbingsstraten (uitgezonderd Wellingstraat (30 km/u))	KT		***	I
			Veilige, toegankelijke en conforme voetpaden (streven naar 1,5m obstakelvrije ruimte)	KT		***	II
D3 Meer kinderen verplaatsen zich actief (te voet of met de fiets) naar school	Zandakkerlaan	Zie Doorgroeiscenario	1) Inrichten schoolstraat (vb. Octopuspaal)	LT		**	I
D4 Gemotoriseerd verkeer wordt vertraagd, zeker tijdens de spits in de schoolomgevingen.	Heusden Bebouwde kom		30 km/u max. snelheid uitgezonderd verbingsstraten (uitgezonderd Wellingstraat (30 km/u))	KT		***	I
			Veilige voetgangersvoorzieningen	KT		***	II
			Snelheidsremmende maatregelen (cf. bloembakken)	KT		**	I
			Sensibiliseringscampagnes 30 km/u	KT		**	I
			Leesbaarheid zones 30: markering snelheidsregime 30 km/u op wegdek	KT		**	I
D5 Veilig mengen waar mogelijk en maximaal ontvlechten waar nodig van gemotoriseerd verkeer en fietsroutes.	Laarnebaan		(Meersstraat) 1) (Meer) zebrapaden voorzien 50 km/u 2) Verhoogd plateau voorzien vanaf kruispunt met Heidestraat tot en met kruispunt Loveldstraat om snelheid gemotoriseerd verkeer te verlagen in de bocht. 3) Verkeersremmend verkeersplateau voorzien t.h.v. rotonde	MLT		**	II
	Laarnebaan t/hv rotonde Tramstraat		Tramstraat 1) Kwalitatieve voetpaden t.h.v. rotonde Tramstraat 2) Signalisatie voor fietsers t.h.v. oostelijke op- en afrit R4	MLT		**	I
D6 Bestaande busroutes blijven behouden			Veilige routes en oversteekvoorzieningen van en naar bushalte	KT	De Lijn	**	I
D7 Zoveel mogelijk knelpunten oplossen en kansen grijpen Meeste knelpunten: Zandakkerlaan, Steenvoordestraat, Tramstraat, Loveldstraat, en de Magerstraat.			1) 50 km/u 2) Veilige oversteekvoorzieningen *Verkeersplateau voorzien Vanaf kruispunt met Heidestraat tot en met kruispunt Loveldstraat om snelheid gemotoriseerd verkeer te verlagen in de bocht. T.h.v. rotonde Tramstraat en Ten Bosse en t.h.v. bushalte * Veilige oversteek kruispunt Ten Bosse voetgangers * Dodelijk knelpunt op fietsoversteek aan rotonde veiliger te maken				

Figuur 23: Uitsnede Actietabel Basisscenario. Bron: MINT.



Belangrijk aandachtspunt bij de meer ingrijpende circulatie- en flankerende maatregelen is afstemming met het mobiliteitsbeleid in de buurgemeenten.

De actietabel bevat een veelheid aan mogelijke flankerende maatregelen om de verkeersveiligheid en -leefbaarheid in de straten van Heusden te verhogen. Twee belangrijke thema's verdienen echter bijzondere aandacht: de voetgangersinfrastructuur en het snelheidsbeleid.

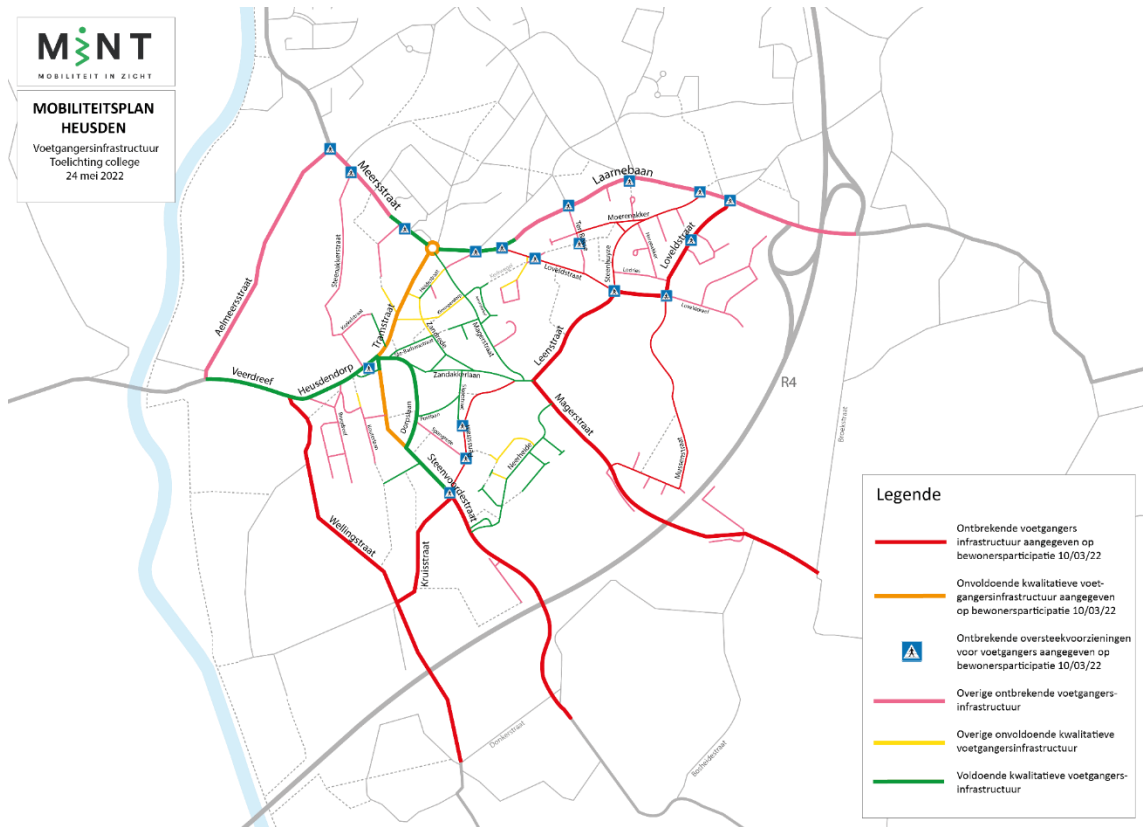
6.2. VOETGANGERSINFRASTRUCTUUR

Wat betreft voetgangersinfrastructuur is er heel wat winst te boeken in Heusden. Vandaag zijn de voetpaden en oversteekplaatsen in veel straten in Heusden ontoereikend of ontbreken ze. Dit gaat ten koste van de veiligheid en het comfort van iedereen, maar in het bijzonder de meest kwetsbaren, met name personen met een fysieke beperking, ouderen, ouders met een kindwagen... De vraag naar meer en betere voetgangersvoorzieningen kwam zeer sterk naar voren op de verschillende participatiemomenten en meer aandacht voor voetgangersinfrastructuur is dan ook een prioritaire flankerende maatregel voor de gemeente.

Meer en betere voetpaden kunnen ouderen en minder mobiele mensen ook minder afhankelijk van de auto maken. Verschillende oudere/minder mobiele bewoners gaven op de participatiemomenten aan de auto te gebruiken voor korte afstanden omdat voetpaden en oversteekplaatsen niet aanwezig of toegankelijk waren.

Ter ondersteuning van de gemeente om de voetgangersvoorzieningen te verbeteren, maakte MINT een overzichtskaart van de kwaliteit en aanwezigheid van de voetgangersinfrastructuur in het hele studiegebied, met aanduiding van de straten en kruispunten die specifiek aan bod kwamen op het **tweede participatiemoment voor bewoners** op 10/03/2022.





Figuur 24: Kwaliteit en aanwezigheid voetgangersvoorzieningen in Heusden. Bron: MINT.

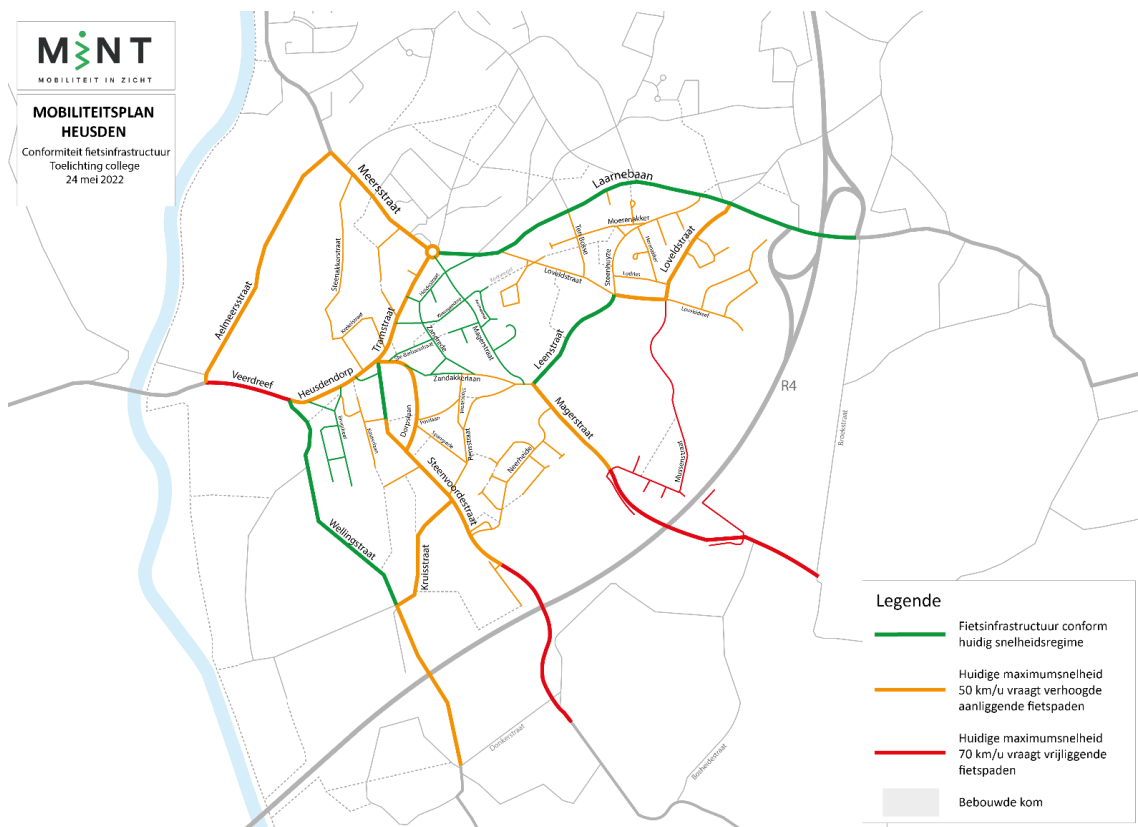


6.3. SNELHEIDSBELEID

Een tweede belangrijke flankerende maatregel waar de gemeente op kan inzetten is een aanpassing van het snelheidsbeleid in de bebouwde kom van Heusden. Vanuit de bewoners kwam op de verschillende participatiemomenten zeer sterk de vraag om de bestaande zones 30 in het centrum van Heusden verder uit te breiden of algemeen 30 km/u als snelheidsregime te hanteren in de bebouwde kom.

Het door MINT gehanteerde uitgangspunt is dat het veilig samen gebruiken van de weg door gemotoriseerd verkeer en actieve weggebruikers in de bebouwde kom (een van de vooropgestelde doelstellingen) enkel mogelijk is aan een beperkte snelheid. Wanneer er geen afgescheiden fietsinfrastructuur aanwezig, gewenst of mogelijk is, is een maximumsnelheid van 30 km/u aangewezen. Wanneer ook kwalitatieve voetgangersinfrastructuur niet mogelijk is (bijvoorbeeld door ruimtegebrek), dan is een inrichting als woonerf met een snelheidsregime van 20 km/u aangewezen.

De bestaande snelheidsregimes in Heusden werden in kaart gebracht in de planningscontext. Onderstaande kaart geeft de huidige conformiteit van de fietsinfrastructuur weer – ofwel de fietsinfrastructuur die nodig zou zijn om bij de huidige maximumsnelheden veilig fietsen mogelijk te maken.



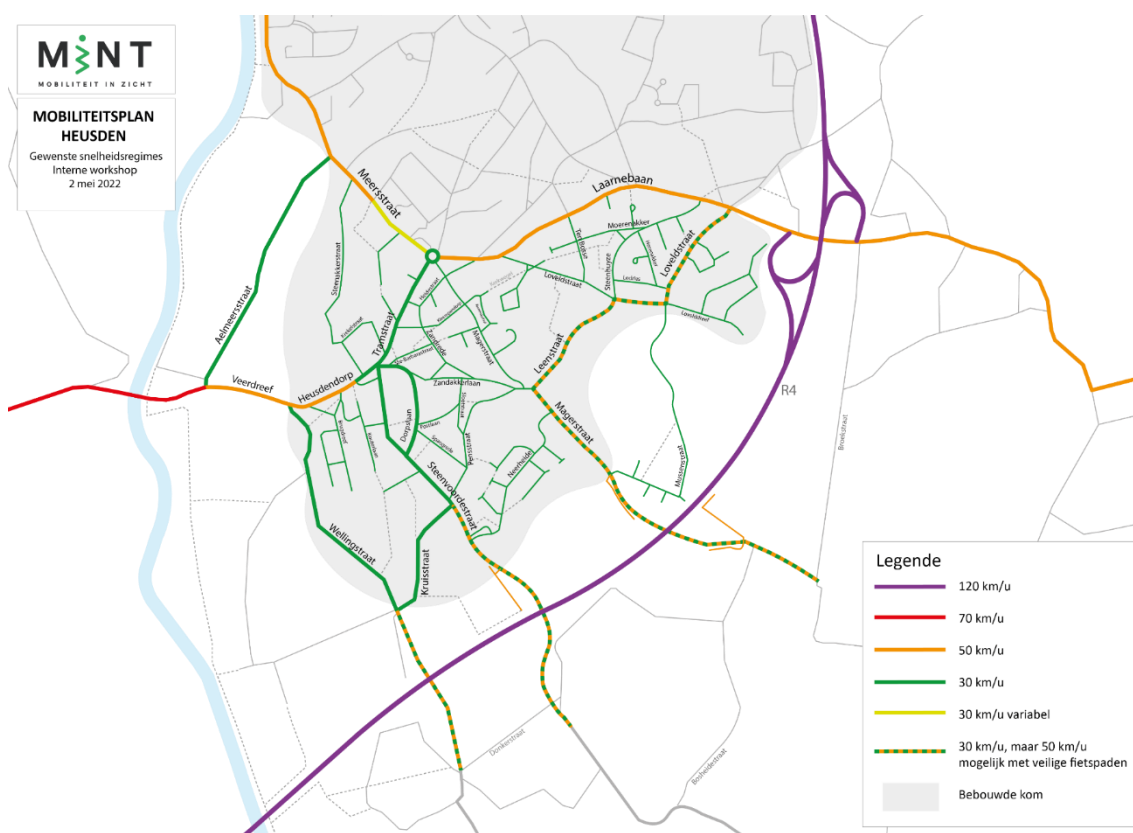
Figuur 25: Conformiteit fietsinfrastructuur volgens huidig snelheidsregime. Bron: MINT.



Uit deze kaart blijkt dat een groot deel van de straten in het centrum van Heusden een maximumsnelheid van 50 km/u hebben, maar geen afgescheiden fietspaden².

In al deze straten verhoogde aanliggende fietspaden aanleggen is zowel ruimtelijk als financieel niet mogelijk, en bovendien ook niet wenselijk. Een verlaging van de snelheid maakt gemengd gemotoriseerd en fietsverkeer mogelijk op een veilige manier, en verhoogt bovendien de verkeersleefbaarheid en de verblijfskwaliteit in Heusden.

MINT paste het afwegingskader 30 – 50 km/u toe op het centrum van Heusden, wat leidde tot de opmaak van een mogelijk snelheidsplan voor Heusden tot op onderstaande kaart is weergegeven. Dit afwegingskader is een herwerking door MINT van het afwegingskader van AWW met verhoogde aandacht voor verkeersveiligheid en met inbegrip van voetgangers³.



Figuur 26: Mogelijk snelheidsplan voor Heusden volgens afwegingskader. Bron: MINT.

Het aanpassen van de maximumsnelheden voor gemotoriseerd verkeer in Heusden is een mogelijke beleidskeuze.

² De Leenstraat kleurt groen omdat de maximumsnelheid 50 km/u bedraagt en er verhoogde aanliggende fietspaden aanwezig zijn. Er zijn echter geen voetpaden. De Leenstraat is geselecteerd als verbindingsstraat, maar kent ook een belangrijke woonfunctie. Voetgangersinfrastructuur is hier prioritair t.o.v. fietspaden. Beter is dus hier het snelheidsregime te verlagen naar 30 km/u, de verhoogd aanliggende fietsinfrastructuur om te vormen tot voetpaden en gemengd gemotoriseerd en fietsverkeer in te voeren.

³ Zie <https://www.coalitievan30.be/wp-content/uploads/2022/02/afwegingskader-zone-30.pdf?x15207> en <https://www.coalitievan30.be/goed-voorbeeld/afwegingskader-bibeko-mint/>



Een gefaseerde snelheidsverlaging kan hierbij interessant zijn:

- Bijvoorbeeld eerst op alle bestemmingsstraten in het studiegebied, dan pas op de verbindingsstraten en op de andere straten in de bebouwde kom;
- Bijvoorbeeld eerst op alle straten met ontbrekende voetgangers- en fietsersinfrastructuur, dan pas op de andere straten in de bebouwde kom.



7. INSPIRATIEBEELDEN

Om de impact van een bepaalde maatregel tastbaarder te maken, kan gebruik gemaakt worden van inspiratiebeelden. Inspiratiebeelden zijn geen maatvastе ontwerpen, maar geven wel visueel de impact van een maatregel weer en kunnen zo mee in communicatie naar bewoners of stakeholders meegenomen worden en het draagvlak voor de maatregel vergroten. MINT maakte voor drie belangrijke locaties inspiratiebeelden op die de flankerende en/of circulatiemaatregelen die in de actietabel voor deze locaties worden voorgesteld in beeld brengen.

7.1. LOVELDSTRAAT X KERKWEGEL

In het basisscenario van het circulatieplan wordt in het smalle westelijke deel van de Loveldstraat eenrichtingsverkeer ingevoerd in de richting van de Laarnebaan naar de Leenstraat. De Loveldstraat kruist de Kerkwegel, een aaneenschakeling van zachte doorsteken tussen Moerenakker en de Zandakkerlaan die functioneert als veelgebruikte woon-schoolfietsroute voor leerlingen van en naar de school in de Zandakkerlaan. Op het kruispunt geldt vandaag voorrang aan rechts. Op de participatiemomenten werd de veiligheid voor (met name jonge) fietsers op dit kruispunt meermaals als belangrijk knelpunt aangegeven.

Dit deel van de Loveldstraat is geselecteerd als bestemmingsstraat en heeft dus geen verbindingfunctie voor autoverkeer. De fietsfunctie van de Kerkwegel primeert duidelijk op de auto- en fietsfunctie van de westelijke Loveldstraat. De Kerkwegel kan daarom voorrang krijgen op de Loveldstraat, zodat een vlotte, ononderbroken fietsroute ontstaat. Door het kruispunt verhoogd in te richten, verhoogt bovendien de zichtbaarheid. De verhoogde inrichting werkt ook als snelheidsremmer voor het gemotoriseerd verkeer.



Figuur 27: Inspiratiebeeld voor de kruising van de Kerkwegel met de Loveldstraat. Bron: MINT.



7.2. LOVELDSTRAAT X MUSSENSTRAAT

In het basisscenario van het circulatieplan is de oostelijke Loveldstraat geselecteerd als verbindingsstraat met naast een erftoegangsfunctie ook een ontsluitende functie voor gemotoriseerd verkeer (lokale weg type II). De Mussenstraat en de Lovelddreef zijn bestemmingsstraten binnen de groene mobiliteitskamer met louter een erftoegangsfunctie. Deze hiërarchie is vandaag niet duidelijk leesbaar op het kruispunt: er geldt voorrang aan rechts, de rijbaan is overgedimensioneerd geen van de aantakende straten beschikt over voetgangersinfrastructuur.

Op het inspiratiebeeld is te zien hoe het kruispunt kan worden ingesnoerd zodat beide takken van de Loveldstraat duidelijker de hoofdrichting vormen en voorrang krijgen op de Mussenstraat en de Lovelddreef. Uiteraard worden alle straten ook voorzien van kwalitatieve voetpaden.

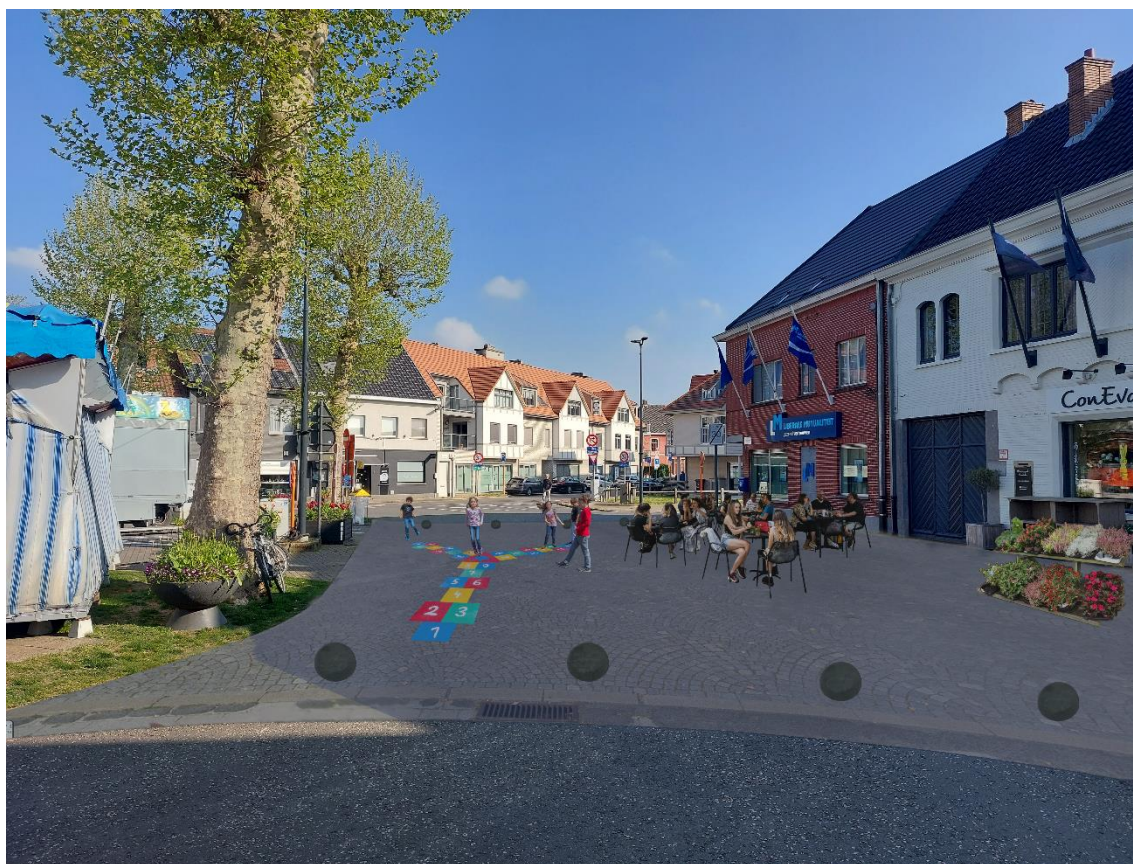


Figuur 28: Inspiratiebeeld voor het kruispunt van de Loveldstraat met de Mussenstraat en de Lovelddreef. Bron: MINT.



7.3. HEUSDENDORP

In het tussenscenario van het circulatieplan wordt een filter voor gemotoriseerd verkeer voorzien op het zeer korte segment van de Steenvoordestraat tussen het kruispunt met de Zandakkerlaan en het kruispunt met de zuidelijke zijde van Heusdendorp. Zo ontstaat een aangename verblijfsruimte centraal op het dorpsplein, met bijvoorbeeld meer ruimte voor horeca-terrassen en speelruimte voor kinderen. De Steenvoordestraat blijft bereikbaar vanaf Heusdendorp, maar gemotoriseerd verkeer vanuit de Zandakkerlaan dat de Steenvoordestraat wil inrijden moet in tegenwijzerzin rond het dorpsplein rijden. Ook de parking centraal op het dorpsplein blijft toegankelijk door de zuidwestelijke, voldoende breed gedimensioneerde uitrit ook te laten functioneren als inrit.



Figuur 29: Inspiratiebeeld voor de filter voor gemotoriseerd verkeer in de Steenvoordestraat ter hoogte van Heusdendorp. Bron: MINT



8. BIJLAGEN

- Verslag eerste participatiemoment met stakeholders, 7/04/2021
- Verslag eerste participatiemoment met bewoners, 20/09/2021
- Verslag tweede participatiemoment met bewoners, 10/03/2022
- Verslag tweede participatiemoment met stakeholders, 17/11/2022
- Kaart circulatieplan basisscenario
- Kaart circulatieplan tussenscenario
- Kaart circulatieplan doorgroeiscenario
- Kaart kwaliteit en aanwezigheid voetgangersvoorzieningen
- Kaart mogelijk snelheidsplan
- Kaart conformiteit fietsinfrastructuur volgens huidig snelheidsregime
- Actietabel
- Inspiratiebeeld Loveldstraat x Kerkwegel
- Inspiratiebeeld Loveldstraat x Mussenstraat
- Inspiratiebeeld Heusdendorp





WWW.MINTNV.BE