

CONTEXT

De huidige verkeerssituatie in de Doelstraat en Eiland leidt tot gevaarlijke omstandigheden voor zwakke weggebruikers (voetgangers en fietsers) en tegenliggend verkeer. Door het toegenomen aantal geparkeerde voertuigen en de beperkte breedte van de rijbaan zijn er onvoldoende uitwijkmogelijkheden. Hierdoor wordt regelmatig gebruikgemaakt van het voetpad, wat de veiligheid van met name kinderen, schoolgaande jeugd, voetgangers en fietsers ernstig in het gedrang brengt.

BEVOEGDHEID

De gemeente is bevoegd om wijzigingen aan te brengen in het lokale wegennet en verkeersmaatregelen te treffen die de verkeersveiligheid verbeteren. In overeenstemming met het gemeentelijk mobiliteitsplan en na advies van betrokken diensten kan éénrichtingsverkeer ingevoerd worden waar dit verantwoord is.

JURIDISCHE CONTEXT

INSPRAAK, ADVIES EN BIJLAGEN

Verkeersdeskundige politie

MOTIVATIE

Huidige situatie :

Langs de onpare huisnummers van de Doelstraat staan steeds voertuigen geparkeerd. De bouw van diverse woningen en appartementen in de Doelstraat gaan de verkeersdrukke doen toenemen vanaf het kruispunt Olmenlaan naar het kruispunt Molenkouter- Eiland en omgekeerd. Met de versmalling op dit kruispunt en het verlenen van voorrang wordt weinig rekening gehouden. Dezelfde situatie qua verkeersdrukke en problematiek doet zich voor in het Eiland. Geparkeerde auto's laten het invoegen van gemotoriseerd verkeer niet toe, waardoor op het voetpad uitgeweken wordt. Gevolg hiervan is gevaar voor de zwakke weggebruiker voetganger/fietser. Met 2 scholen in de directe omgeving, het zal uw kind maar zijn die omver gereden wordt.

Door deze drukke verkeerstromen uit beide richtingen creëer je ook nog opstoppen zowel in de Doelstraat als Eiland.

Voorstel :

Eénrichtingsverkeer in Doelstraat en Eiland tot aan het kruispunt met Hofkouter. Het verkeer dat van de parking Hofkouter komt dient bij het verlaten van de parking rechts af te rijden (en niet meer links naar het Eiland. Op die manier wordt een ring gevormd rond de kern van de gemeente.

Het kruispunt Doelstraat/Molenkouter/Eiland = 30km/u met voorrangsregeling. In principe MOET de bestuurder komende van de Molenkouter richting Marktpluin zowel voorrang verlenen aan bestuurders komende uit Eiland als komende van het centrum.

SAMEN : Is uit het voorstel gehaald

Leesbaarheid van de borden, deel dat 2-richting blijft tussen rotonde en Hofkouter.
Voorsignalisatie?

Omweg voor bewoners in het geïmpacteerde deel.

Op marktdagen is het terecht dat er meer geparkeerd wordt op straat, waardoor er inderdaad over het fietspad wordt gereden MAAR dit is ook nog steeds het geval in het deel dat 2-richtingen blijft in zijn voorstel.

Suggestie:

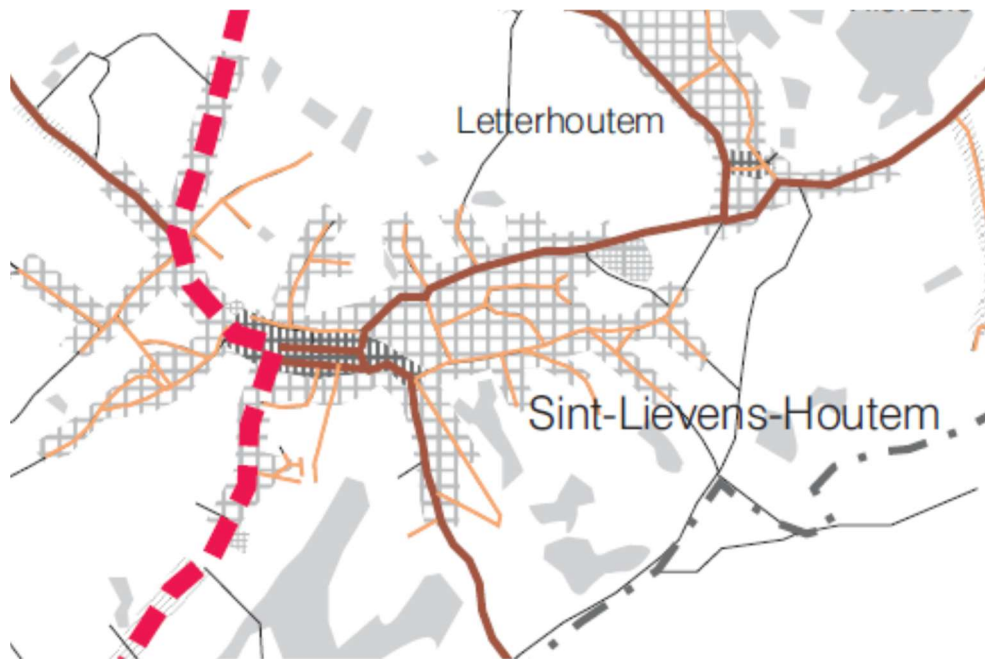
Eventueel wel parkeerhavens invoeren bij huidige 2-richtingsverkeer zodat automobilisten niet over fietspad rijden. Zo zijn er gecontroleerde haltmogelijkheden. Kan eventueel in de Doelstraat ook na volledige realisatie Eilandpark.

Advies verkeersdeskundige politie

Dit voorstel is inderdaad niet conform de goedgekeurde wegcategorisering in het mobiliteitsplan. Het 'Eiland' is hierin namelijk een secundaire weg type II en de Fabrieksstraat en Doelstraat een lokale weg type III woonstraat.

Opmerking SAMEN :

Er wordt verwezen naar het niveau van de wegen Doelstraat type III en Molenkouter type II. Ik denk niet dat dit in onze gemeente een probleem is. Ik verwijs naar de wegen die op het Marktpluin uitkomen en bovenaan het Marktpluin waarin de gemeente erin slaagt een Rijksweg (gewestweg) ondergeschikt te maken aan een gemeenteweg.
--



Legende

-  hoofdweg
-  primaire weg type II
-  secundaire weg type II
-  lokale weg I
(verbindingsweg)
-  lokale weg II
(gebiedsontsluitingsweg)
-  lokale weg III
woonstraat
-  lokale weg III
landelijke weg

Volgens het voorstel van het raadslid wordt alle verkeer richting Letterhoutem / Vlierzele door de Fabrieksstraat en Doelstraat gestuurd waardoor de verkeersintensiteit er zal toenemen. Bijgevolg krijgen deze straten een hogere categorisering dan hun huidige statuut. Doorgaand verkeer in een fietsstraat dient echter te worden geweerd. Bijgevolg zou dit zeker nefast zijn voor de fietsstraat in de Fabrieksstraat. In de Doelstraat is er de intentie om er ook een fietsstraat in te richten. (Dit is nog een openstaand advies en moet nog worden opgemaakt.) Dus als hier ook een fietsstraat wordt ingericht, is dit voorstel zeker geen optie. Een ander aandachtspunt is dat dan de Krabbenijkstraat en Dries zal fungeren als de belangrijkste as richting Letterhoutem / Vlierzele ipv Molenkouter, zeker voor degene die de Doelstraat willen omzeilen.

Opmerking SAMEN :

Er zal inderdaad een toenemende verkeersintensiteit zijn, maar die is er nu ook al.

De Fabrieksstraat als fietsstraat kan ook eventueel afgeschaft worden, het heeft geen enkel nut daar fietsers gewoonlijk met 2 naast elkaar rijden binnen de bebouwde kom. Tevens is de afstand tussen kruispunt Edg. Tinelstraat en Doelstraat max 250 meter.

De intensiteit op de Molenkouter zal afnemen daar er minder verkeer zal zijn richting Letterhoutem (tenzij je nog langs de Doelstraat rijdt).

Het in en uitrijden van de Olmenlaan, verandert in feite niets, via de Doelstraat en Dries blijft de Olmenlaan bereikbaar. Het verkeer komt dan enkel van de Fabrieksstraat en niet van de Molenkouter.



Om een exact zicht te krijgen op de verkeersstromen en de verkeersintensiteiten zouden er in al deze wegen verkeersstellingen moeten worden georganiseerd.

Wat de Doelstraat betreft, begrijp ik wel het voorstel van het éénrichtingsverkeer. In combinatie met parkeren is het huidige tweerichtingsverkeer geen evidentie. Dit werd trouwens in het verleden door de gemeentelijke diensten ook al bemerkt.

Tussen de Olmenlaan en Molenkouter / Eiland staat het vaak vol geparkeerd. langs de onpare straatkant (langs de pare straatkant geldt er een parkeerverbod). Hierdoor zijn er weinig, tot geen, uitwijkmogelijkheden. Hierdoor dient men dan elkaar inderdaad te kruisen op het voetpad. Momenteel is men ook volop meergezinswoningenaan het bouwen in deze straat. Mogelijks zal het parkeren er in de toekomst dan ook nog toenemen.

Uiteraard zal dit ook een impact hebben op de reisweg van de bewoners van Olmenlaan / Beukenlaan. Enkel uitrijden richting 'Eiland' zal dan nog mogelijk zijn.

Het 'Eiland' wordt dan een doodlopende straat voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van het kruispunt 'Hofkouter', richting Letterhoutem / Vlierzele. De infrastructuur zal daar moeten heringericht worden (bijvoorbeeld via een plantvak) zodat de doorgang van deze verkeersstroom wordt verbroken.



Gelet op de aanwezigheid van de centumparking “Hofkouter” blijft dit toch ook wel een belangrijke verbinding. Is het de bedoeling dat de verkeersstroom 'Eiland - Hofkouter' dan ook in de voorrang komt?

Vanaf de rotonde moet deze knip ook goed worden gesignaleerd (bewegwijzerd) zodat bestuurders die Sint-Lievens-Houtem niet voldoende kennen weten dat zij langs het Eiland geen doorgang meer hebben richting Letterhoutem / Vlierzele.

Een extra aandachtspunt zal de snelheid zijn. Bij éénrichtingsstraten gaat namelijk vaak ook de snelheid omhoog daar er geen tegenliggend verkeer is. Snelheidsremmende maatregelen zijn dan ook vaak essentieel.

FINANCIËLE GEVOLGEN

BESLUIT

Nota – Voorstel Eénrichtingsverkeer Doelstraat – Eiland

1. Situering & Probleemstelling

De huidige verkeerssituatie in de Doelstraat en Eiland leidt tot gevaarlijke situaties voor zwakke weggebruikers zoals voetgangers en fietsers.

Problemen: dubbelrichtingsverkeer, foutparkeren, verhoogde drukte door nieuwe woningen, nabijheid van twee scholen.

2. Voorstel

Invoering van éénrichtingsverkeer in de Doelstraat en Eiland tot aan het kruispunt met Hofkouter.

Verkeer dat vertrekt vanaf de parking Hofkouter dient verplicht rechts af te slaan, richting Schoolstraat.

Aanvullende maatregelen:

- Inrichting van parkeerhavens
 - Duidelijke signalisatie
 - Snelheidsremmende ingrepen
 - (Tijdelijke) aanpassing van de fietsstraatstatus waar nodig
-

3. Verwachte voordelen

- Verhoogde verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers
- Vermindering van conflicten en vlottere verkeersdoorstroming

- Rustiger straatbeeld dat aansluit bij het STOP-principe
 - Consistentie met eerdere vaststellingen door gemeentelijke diensten
-

4. Bezwaren en Antwoorden

- **Mobiliteitsplan:** kan dynamisch aangepast worden
 - **Fietsstraatstatus:** tijdelijke opschorting mogelijk indien verantwoord
 - **Kruispuntinrichting:** eenvoudige ingrepen volstaan
 - **Snelheidsverhoging:** wordt opgevangen met snelheidsremmende maatregelen
-

5. Concrete Aanbevelingen

- Starten met verkeerstellingen in alle betrokken straten
 - Proefopstelling van éénrichtingsverkeer op korte termijn
 - Dialoog opstarten met bewoners, scholen en betrokken diensten
 - Mobiliteitsplan bijsturen o.b.v. resultaten van proefopstelling
 - Heldere communicatie met alle belanghebbenden
-

6. Slotbeschouwing

Deze gerichte ingreep biedt een beleidsmatig verantwoorde en gefaseerde aanpak voor een veiligere dorpskern. De combinatie van éénrichtingsverkeer, aangepaste inrichting en participatie biedt structurele antwoorden op de vastgestelde problemen.

7. Aanvullende aandachtspunten: zwaar verkeer en openbaar vervoer

Zwaar verkeer

Bij de invoering van éénrichtingsverkeer in de Doelstraat en Eiland dient rekening gehouden te worden met zwaar verkeer, zoals vrachtvervoer, landbouwvoertuigen en bouwtransport. De inrichting van parkeerhavens en versmallingen mag de doorgang niet onmogelijk maken voor bestemmingsverkeer. Er wordt voorgesteld om:

- De doorgang van zwaar verkeer in kaart te brengen (bestemmingsverkeer, alternatieve routes);
- De impact van de nieuwe circulatie op bestaande logistieke routes te evalueren;
- Bij herinrichting of afsluiting van kruispunten (zoals Hofkouter) bijzondere voorzieningen te overwegen voor essentieel verkeer.

Openbaar vervoer – De Lijn

Aangezien De Lijn mogelijk gebruikmaakt van de Doelstraat of Eiland voor haar buslijnen, is overleg aangewezen. De voorgestelde knip bij Hofkouter en de gewijzigde rijrichting kunnen gevolgen hebben voor routes en haltebediening. Daarom wordt aangeraden:

- In overleg te treden met De Lijn om de gevolgen op het aanbod en de bereikbaarheid te bespreken;
 - Alternatieve busroutes of haltes te bekijken in functie van bereikbaarheid van scholen, centrum en wijken;
 - Tijdige signalisatie en communicatie te voorzien voor reizigers en bestuurders.
-

Artikel 1

De gemeenteraad keurt het principe goed om van de Doelstraat en Eiland een éénrichtingsstraat te maken tot aan het kruispunt met Hofkouter.

Artikel 2

De parking Hofkouter moet verlaten worden door middel van rondrijdend verkeer, met een verplichte rechtse afslag in de richting van Schoolstraat. Verkeer langs Eiland wordt uitgesloten.

Artikel 3

De gemeentelijke diensten worden belast met de voorbereiding van een proefopstelling, communicatie naar bewoners, en de opstart van verkeerstellingen. Overleg met De Lijn en stakeholders inzake zwaar verkeer wordt in deze fase geïntegreerd.



Bij een bevraging waarbij **65% van de deelnemers vóór** en **35% tegen** het invoeren van éénrichtingsverkeer stemden, kun je de volgende **voorzichtige conclusie** trekken:

Conclusie

Er is een **duidelijke meerderheid** van de respondenten die het voorstel voor éénrichtingsverkeer **steunen**. Met 70% “ja”-stemmen spreekt de poll in het voordeel van de voorgestelde maatregel. Dit wijst op een **positieve draagvlak onder de bevroagde bevolking**, wat een belangrijke factor is bij beleidsbeslissingen met directe impact op de leefomgeving.

Nuancering

- **Geen unanimiteit:** 30% is tegen, wat betekent dat er nog **bezorgdheden of weerstand** leeft bij een deel van de bevolking.
 - De interpretatie hangt ook af van:
 - **Wie** er heeft deelgenomen (representatief qua bewoners, leeftijd, ligging in de straat, enz.?).
 - **Hoe** de poll werd georganiseerd (online/offline, anoniem, open kanaal of gericht).
-

Deze pollresultaten kunnen gebruikt worden als **ondersteuning voor een proefopstelling** of gefaseerde invoering, met extra aandacht voor:

- **Gerichte communicatie** naar de tegenstanders
- **Informatie- en dialoogmomenten** over bezorgdheden (zoals omweg, bereikbaarheid, snelheid)
- Evaluatie van het effect na invoering

Zo kan het draagvlak nog groeien en wordt het beleid gedragen én onderbouwd.