

STAD WERVIK
HERINRICHTING- EN CIRCULATIEPLAN GELUWE CENTRUM



augustus 2019

COLOFON

Dit document is een publicatie van:

Intercommunale Leiedal
President Kennedypark 10 - BE-8500 Kortrijk
tel +32 56 24 16 16
rup@leiedal.be

Ontwerpers:

Laurens Vandamme

In samenwerking met:

Steven Hoornaert

Opdrachtgever:

Stad Wervik

De Burgemeester:

Youro Casier

De Schepen van Ruimtelijke Ordening:

Bert Verhaeghe

De Schepen van Mobiliteit:

Bart Pynket

Waarnemend Algemeen Directeur:

Philippe Verraes

INHOUDSOPGAVE

1.	SITUERING.....	5	7.2.	ZWAAR VERKEER	56
1.1.	AANLEIDING	5	7.3.	BESELARESTRAAT	59
1.2.	DOELSTELLING	9	7.4.	SINT DENIJS PARKING	65
1.3.	AFBAKENING	9	7.5.	KLOOSTERSTRAAT NOORD	67
			7.6.	KLOOSTERSTRAAT ZUID	69
2.	BEREIKBAARHEIDS-PROFIEL OP MESONIVEAU....	10	7.7.	DERDE LANSIERSSTRAAT	71
2.1.	BEREIKBAARHEID PROJECTZONE MESOSCHAAL FIETSERS	10	7.8.	CONCLUSIE	73
2.2.	BEREIKBAARHEID PROJECTZONE MESOSCHAAL WAGENS	12			
3.	BEREIKBAARHEIDS-PROFIEL OP MICRONIVEAU. .	14	8.	PARTICIPATIE.....	75
3.1.	BEREIKBAARHEID PROJECTZONE OP MICRONIVEAU FIETSERS	14	8.1.	BEVOLKINGSMOMENT	75
3.2.	BEREIKBAARHEID PROJECTZONE OP MICRONIVEAU WAGENS	16	9.	EINDCONCLUSIE.....	77
3.3.	INTENSITEITEN	18			
3.4.	PARKEERVOORZIENING	27	10.	BIJLAGE.....	79
4.	MOBILITEITSPROFIEL.....	31			
4.1.	WOONPROJECT BESELARESTRAAT EN STAMPKOTSTRAAT	31			
5.	ONDERZOEK VERKEERSAFWIKKELING.....	34			
5.1.	BEHOUD TWEERICHTINGSVERKEER BESELARESTRAAT	34			
5.2.	SCENARIO A: EENRICHTINGSVERKEER BESELARESTRAAT RICHTING NOORDEN	36			
5.3.	SCENARIO B: EENRICHTINGSVERKEER BESELARESTRAAT RICHTING ZUIDEN	40			
5.4.	CENTRALISATIE SCHOOL	44			
5.5.	CONCLUSIE	47			
6.	PARKEERONDERZOEK.....	49			
6.1.	PARKEERTELLING	49			
6.2.	CONCLUSIE	55			
7.	OPLOSSING-RICHTINGEN.....	56			
7.1.	NETWERK	56			

1. SITUERING

1.1. AANLEIDING

Er zijn een aantal interventies gepland in het centrum van Geluwe. Deze interventies hebben allen hun invloed op de verkeersafwikkeling en de verkeersinfrastructuur.

Om de mobiliteitseffecten van deze interventies te onderzoeken, besliste de stad Wervik tot de opmaak van een herinrichting- en circulatieplan voor het centrum van Geluwe.

Deze studie, waarvoor opdracht gegeven werd aan Leiedal, vormt een uitwerking van het mobiliteitsplan Wervik. Onderstaande elementen, opgenomen binnen het actieprogramma, kunnen binnen dit herinrichting- en circulatieplan ondergebracht worden:

- 30. Derde Lansiersstraat: veilige overgang fietspaden naar gemengd verkeer
- 52. overleg met bevolking i.v.m. optimalisatie kortparkeren in centrum Geluwe

Hieronder worden de interventies die aanleiding gegeven hebben tot deze studie kort besproken.

1.1.1. Woonproject Beselarestraat

In de omgeving van de Beselarestraat in Geluwe wordt een nieuw bouwproject gepland. Het plan voorziet bijkomende wooneenheden. Binnen het ontwerp gaat veel aandacht uit voor publieke/collectieve ruimte en groenvoorzieningen. Er wordt geopteerd om een deel van de bijkomende parkeernood ondergronds op te vangen.

INRICHTINGSPLAN BESELARESTRAAT



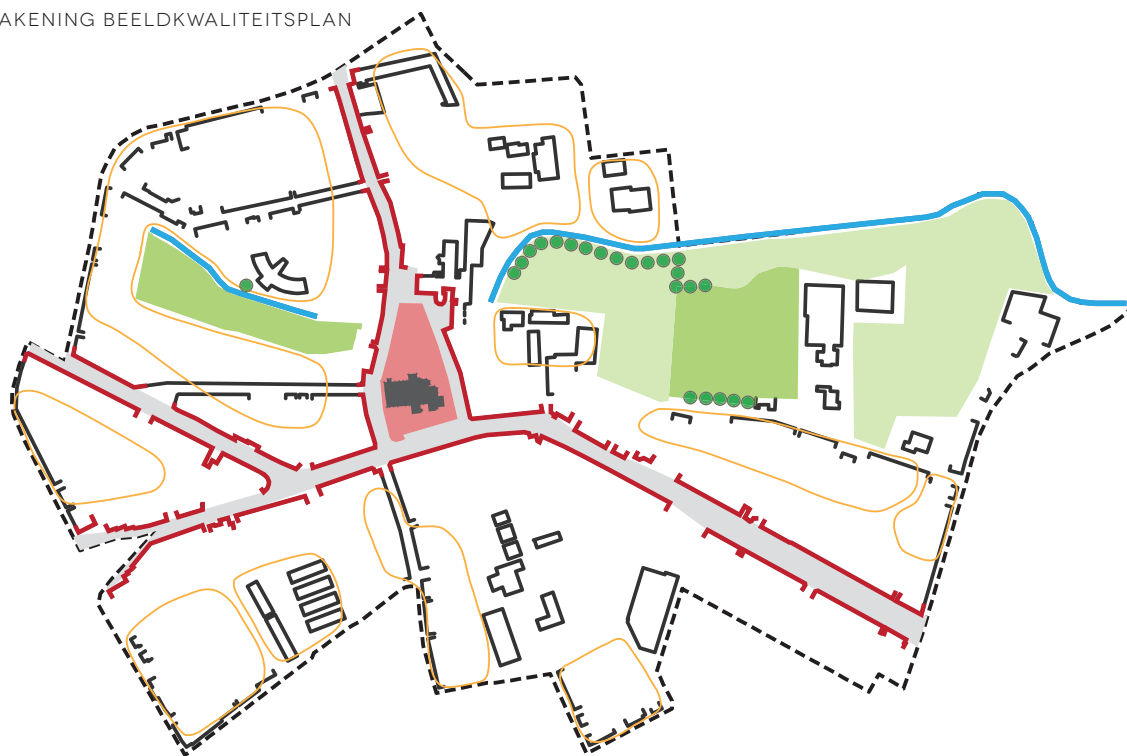
INPLANTINGSPLAN STAMPKOTSTRAAT



1.1.2. Woonproject Stampkotstraat

In het binnengebied tussen de Beselarestreet - Derde Lansiersstraat - Stampkotstraat wordt een nieuw woonproject gepland voor een 30-tal woningen. De ontsluiting van het project is voorzien via een toerit langs de Beselarestreet en een uitrit langs de Stampkotstraat. De parkeernood wordt op eigen terrein opgevangen.

AFBAKENING BEELDKWALITEITSPLAN



1.1.3. Beeldkwaliteitsplan

Aan de hand van een beeldkwaliteitsplan wil de stad Wervik de eigenheid en beeldkwaliteit van het dorp Geluwe versterken. Op vandaag ontbreekt een coherente visie voor het dorp. Vaak vinden ad hoc-ingrepen plaats, die niet altijd bijdragen aan de globale beeldkwaliteit van het dorp.

Met het beeldkwaliteitsplan wordt de eigenheid van de kern van Geluwe onderzocht. Om deze eigenheid te (her)ontdekken, worden de landschappelijke en historische onderleggers van het dorp bestudeerd. Naast deze lagen wordt ook de huidige structuur die in Geluwe aanwezig is bestudeerd. Binnen deze structuur zijn verschillende deelstructuren aanwezig, elk met hun eigen karakteristieken. Vanuit de verworven kennis van het dorp, reikt dit beeldkwaliteitsplan tenslotte een aantal richtlijnen en handvaten aan, met als doel het versterken van de identiteit en beeldkwaliteit van Geluwe. Deze richtlijnen en handvaten hebben een zekere invloed op de openbare ruimte en bijgevolg de mobiliteit.

1.1.4. Fietsroute

De stad is bezig met de opmaak van een veilige fietsroute. In navolging van deze studie worden er vragen gesteld bij de haalbaarheid/noodzakelijkheid om bepaalde straten om te vormen tot fietsstraten. Daarnaast vormt deze studie een opportuniteit om de veiligheid van de fietsoversteekplaatsen bij bepaalde kruispunten te onderzoeken.



1.1.5. Rust- en verzorgingstehuis Ter Beke, herinrichting Sint Denijsplaats

De verouderde zorginstelling Ter Beke werd tussen 2009-2018 grondig gerenoveerd en uitgebreid met een vervangingsnieuwbouw en een nieuw dienstencentrum. Het ontwerp speelt in op de centrale ligging aan de Sint Denijsplaats. De vernieuwde zorginstelling biedt het plein niet alleen een nieuwe omkadering, maar creëert ook een link tussen het plein en de eigen binnentuin, dit via een overdekte doorgang.



1.2. DOELSTELLING

Leiedal staat, in opdracht van de stad Wervik, in voor de opmaak van een herinrichting- en circulatieplan voor het gebied Geluwe centrum. Via dit mobiliteitsonderzoek worden volgende elementen behandeld:

- Beleidsvoorstellen opmaken voor de gewenste circulatie van het autoverkeer en fietsverkeer in dit projectgebied
- Beleidsvoorstellen opmaken voor het parkeren

Dit onderzoek spitst zicht toe op de knelpunten/potenties, aangegeven door de stad:

- Circulatie en parkeren in de omgeving van de kerk/RVT
- Capaciteit van de verschillende kruispunten en straten
- Onderzoek alternatieve verkeersafwikkeling
- Onderzoek tot de herinrichting van straten (fietsstraat, type profielen...)

Dit onderzoek wordt gevoerd via het STOP-principe, vastgesteld in het Mobiliteitsdecreet (2009). STOP staat voor de hiërarchie van de transportmodi, die begint bij de stappers (voetgangers), trappers (fietsers), openbaar (collectief) vervoer en eindigt bij de 'minst wenselijke mobiliteitsvorm', de personenwagens. Gezien dit onderzoek zich specifiek richt tot fiets- en gemotoriseerd verkeer beperkt deze studie zich tot deze transportmodi.

1.3. AFBAKENING

De projectzone omvat het centrum van Geluwe. Hierbij wordt vooral gefocust op de omgeving van het Sint Denijsplein, de Beselarestraat en de Kloosterstraat.

2. BEREIKBAARHEIDS- PROFIEL OP MESONIVEAU

2.1. BEREIKBAARHEID PROJECTZONE MESOSCHAAL FIETTERS

Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) Vlaanderen 5.2 geeft aan dat de fiets van 0 tot 3 km het tweede meest gebruikte vervoersmiddel is. Ook voor een afstand tot 5 km neemt de fiets een zeker aandeel in binnen de modal split, vanaf 10 km dient echter gesteld te worden dat het aandeel fietsverkeer sterk afneemt (minder dan 10% binnen de modal split). Bijgevolg kan gesteld worden dat fietsverkeer van en naar het centrum van Geluwe grotendeels afkomstig zal zijn van Geluwe zelf en de regio ten zuiden van Geluwe (Wervik en Menen). Beide kernen liggen op minder dan 5 km van Geluwe centrum en er bevinden zich grote woonconcentraties. Ten noorden van Geluwe bevinden er zich geen kernen binnen een afstand van 5 km, noch grote woonconcentraties, er wordt dan ook geen grote aantallen fietsers verwacht vanuit het noordelijk gelegen gebied.

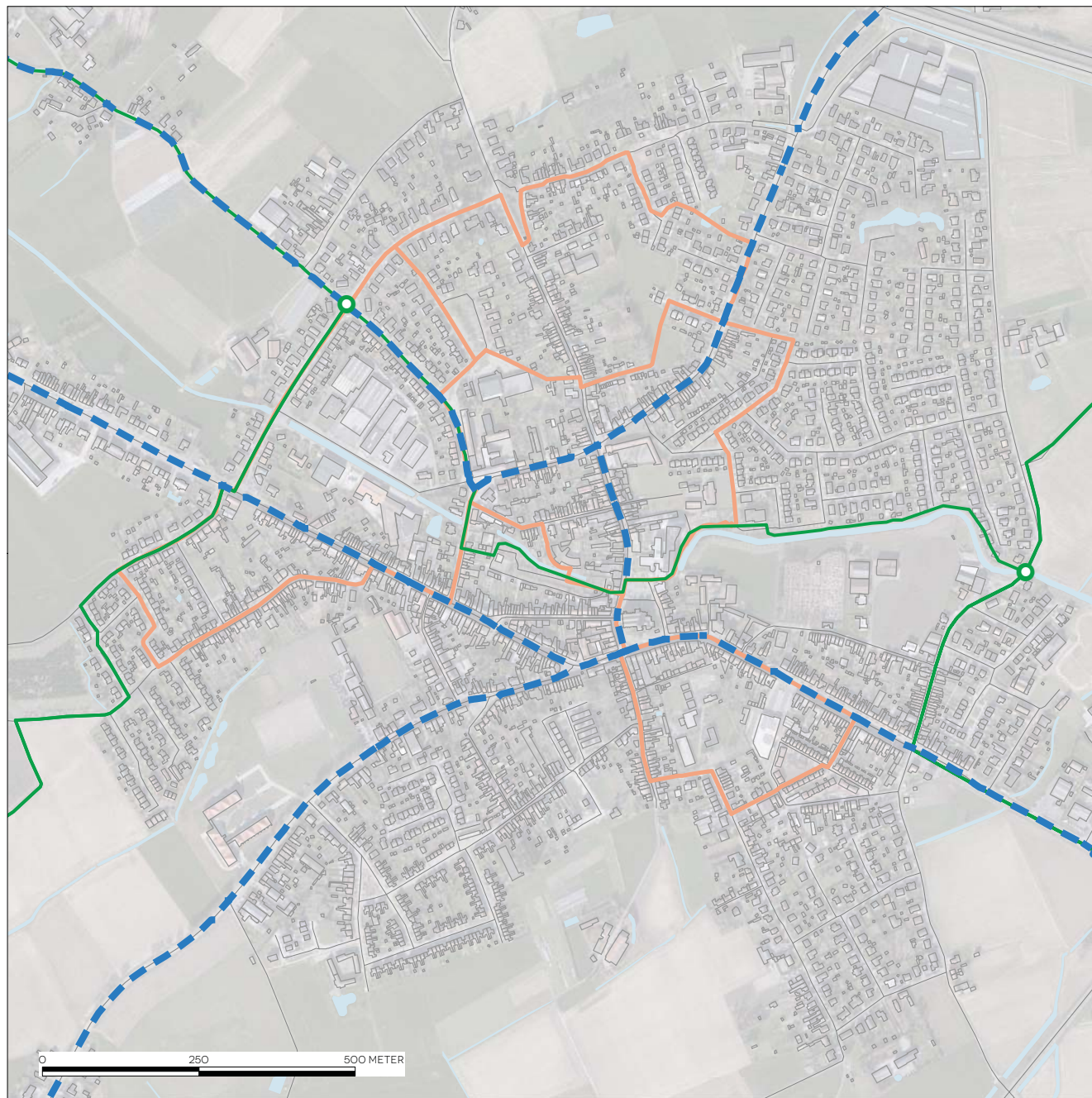
- De Beselarestraat
- Het noordelijk deel van de Wervikstraat
- De Schoolstraat

Daarnaast werden de niet reeds geselecteerde delen van de Kloosterstraat en de Beselarestraat als lokale fietsroutes geselecteerd.

De stad is bezig met de opmaak van een veilige fietsroute Geluwe, een eerste aanzet van de kaart wordt hiernaast weergegeven.

2.1.1. Fietsroutenetwerk

Binnen de verbreding en verdieping van het mobiliteitsplan, goedgekeurd in september 2010, werden de N8 en de N311 opgenomen binnen het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Als aanvulling hierop werden de as Sint Denijsplaats - Beselarestraat - Derde Lansiersstraat (richting Dadizele) en de as Kloosterstraat - Schoolstraat (richting Beselare) geselecteerd. De wegen geselecteerd als bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk zijn voorzien van fietssuggestiestroken of fietspaden met uitzondering van:



FIETSNETWERK

BRON: TOERISME VLAANDEREN, PROVINCIE WV, MAART 2019



- functionele fietsroute
- knooppunt
- fietsknooppuntennetwerk
- schoolfietsroute

2.2. BEREIKBAARHEID PROJECTZONE MESOSCHAAL WAGENS

OVG geeft aan dat vanaf er een afstand van meer dan 3 km dient te worden overbrugd de wagen het meest gekozen vervoermiddel is.

De projectzone is gelegen in het centrum van Geluwe. Geluwe is een deelgemeente van de stad Wervik en telde op 01/01/2019 exact 6.750 inwoners. Het centrum van Geluwe bevindt zich ten noorden van Wervik en heeft zich historisch ontwikkeld langsheen de historisch gegroeide 'steenweg' tussen Ieper, Menen en Kortrijk, huidig gekend als de N8.

Ten noorden van Geluwe, parallel met de N8, loopt de A19. Deze snelweg die pas in de tweede helft van de 20ste eeuw werd aangelegd, heeft de verkeersdruk op de N8 sterk doen afnemen.

De N58 ontsluit het gebied ten zuiden van Geluwe richting de A19. De N58 loopt ten oosten rond Geluwe heen waardoor verkeer van en naar de A19 het centrum van Geluwe niet hoeft te kruisen. De N58 maakt echter geen verbinding met het gebied ten noorden van de A19. Een deel van het verkeer tussen het gebied ten noorden van de A19 en dat ten zuiden van de A19 wordt bijgevolg nog steeds door het centrum van Geluwe geleid.

Op mesoniveau kan gesteld worden dat er ten noorden van Geluwe twee wegen zijn die de A19 overbruggen. De Magerheidstraat - Beselarestraat voorziet de verbinding richting Beselare en Zonnebeke en de Derde Lansiersstraat - Dadizelestraat voorziet de verbinding richting Dadizele en Ledegem.

Komende van het gebied ten zuiden van Geluwe loopt de kortste weg tot beide wegen via de Sint Denijsplaats - Beselarestraat. Komende van het gebied ten oosten van Geluwe kan het verkeer omrijden via de Lourdesstraat, komende van het gebied ten westen van Geluwe kan het verkeer omrijden via de Kapellestraat.

2.2.1. Wegenselecties

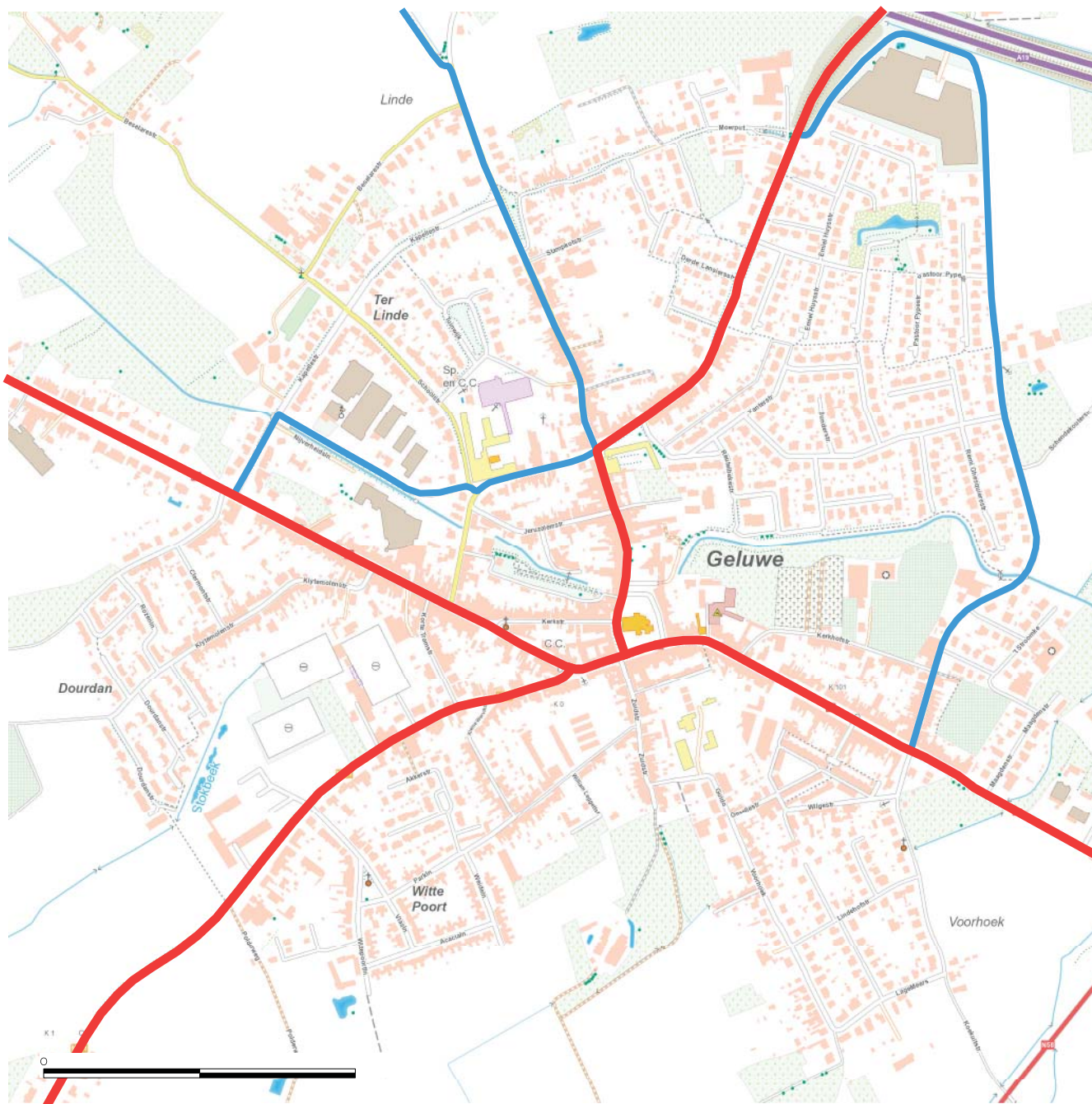
Volgende wegenselecties zijn van belang:

Lokale wegen I:

- Derde Lansiersstraat
- Beselarestraat tussen Derde Lansiersstraat en N8
- N8 Ieperstraat - Menenstraat
- N311 Wervikstraat - Geluwesesteenweg - Geluwestraat

Lokale wegen II:

- Kapellestraat - Nijverheidslaan - Kloosterstraat
- Magerheidstraat, 't Voske, Beselarestraat tussen Derde Lansiersstraat en 't Voske



TOPOGRAFISCHE KAART

BRON: CARTOWEB.BE MET TOELATING VAN HET NGI VAN 11/12/2015 - WWW.NGIB.E, MAART 2019



lokale weg I

lokale weg II

3. BEREIKBAARHEIDS- PROFIEL OP MICRONIVEAU

3.1. BEREIKBAARHEID PROJECTZONE OP MICRONIVEAU FIETSERS

Op microniveau dient gesteld dat de fietsinfrastructuur binnen en rondom het plangebied zich concentreert langs de N8, dit is de enige weg waarlangs er fietspaden liggen. Het betreffen aanliggende fietspaden die via een afgeschuinde boordsteen van de rijweg gescheiden zijn. Het parkeren wordt binnen deze straten opgevangen tussen de fietspaden en de voetpaden. De fietspaden langs de N8 voorzien een veilige verbinding naar Menen en Ieper. Langs de N311 bevinden er zich eveneens fietspaden, deze beginnen net buiten het bereik van de naaststaande kaart en voorzien een veilige fietsverbinding met Wervik.

De overige straten van Geluwe zijn onvoldoende breed om tweerichtingsverkeer, parkeerstroken en aanliggende fietspaden te voorzien.

Daarnaast bevinden er zich enkele fietssuggestiestroken binnen en rondom het plangebied, deze zijn terug te vinden in delen van de Kloosterstraat en de Derde Lansiersstraat.

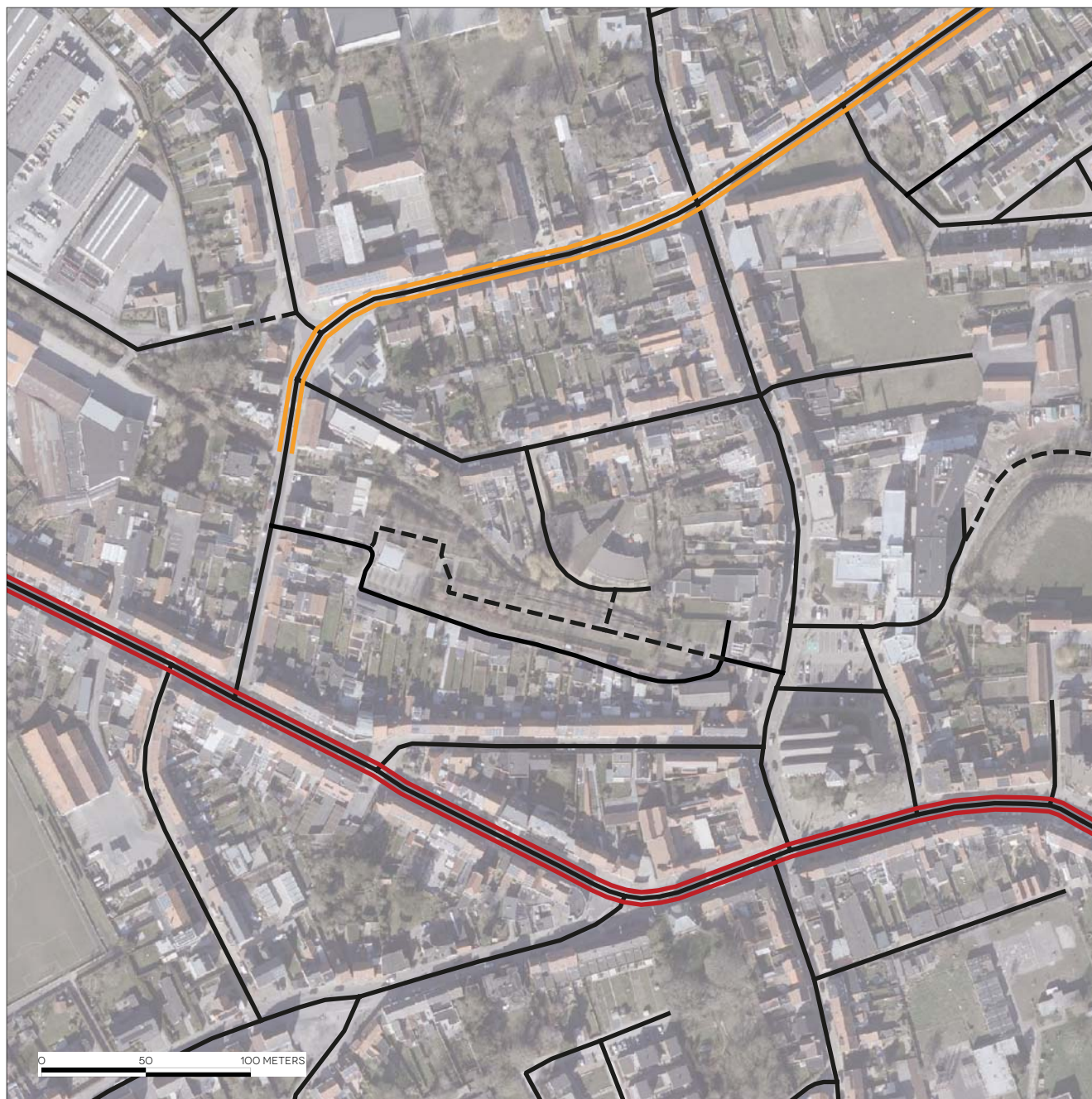
Binnen en rondom het plangebied bevinden er zich verschillende doorsteken en wegels die zowel door voetgangers als fietsers kunnen worden gebruikt. Deze vullen de bestaande infrastructuur aan. Binnen deze verbindingen is het echter niet altijd duidelijk welke transportmodi voorrang krijgen, wat tot conflictsituaties kan leiden.

Binnen het mobiliteitsplan worden voor het plangebied volgende maatregelen uitgewerkt voor het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk van de Provincie West-Vlaanderen:

- N311 Wervikstraat t.h.v. bebouwde kom Geluwe: veilige overgang fietspaden naar gemengd verkeer
- Beselarestaat: snelheidsverlagende maatregelen
- Derde Lansiersstraat: veilige overgang fietspaden naar gemengd verkeer

En volgende maatregelen voor lokale fietsroutes:

- Magerheidstraat - Beselarestaat: snelheidsverlagende maatregelen



FIETSNETWERK MICRO

BRON: INFORMATIE VLAANDEREN, MAART 2019



- gemotoriseerd verkeer
- traag verkeer
- fietspad
- fietssuggestiestrook

3.2. BEREIKBAARHEID PROJECTZONE OP MICRONIVEAU WAGENS

Het merendeel van de wegen rondom de projectzone betreffen tweebaanswegen (met tweerichtingsverkeer). De Kerkstraat en de Kanterstraat vormen twee wegen waar eenrichtingsverkeer geldt.

Binnen en nabij het plangebied bevinden er zich tevens garagewegen, in dergelijke straten geldt een verbod op gemotoriseerd verkeer uitgezonderd aangelanden.

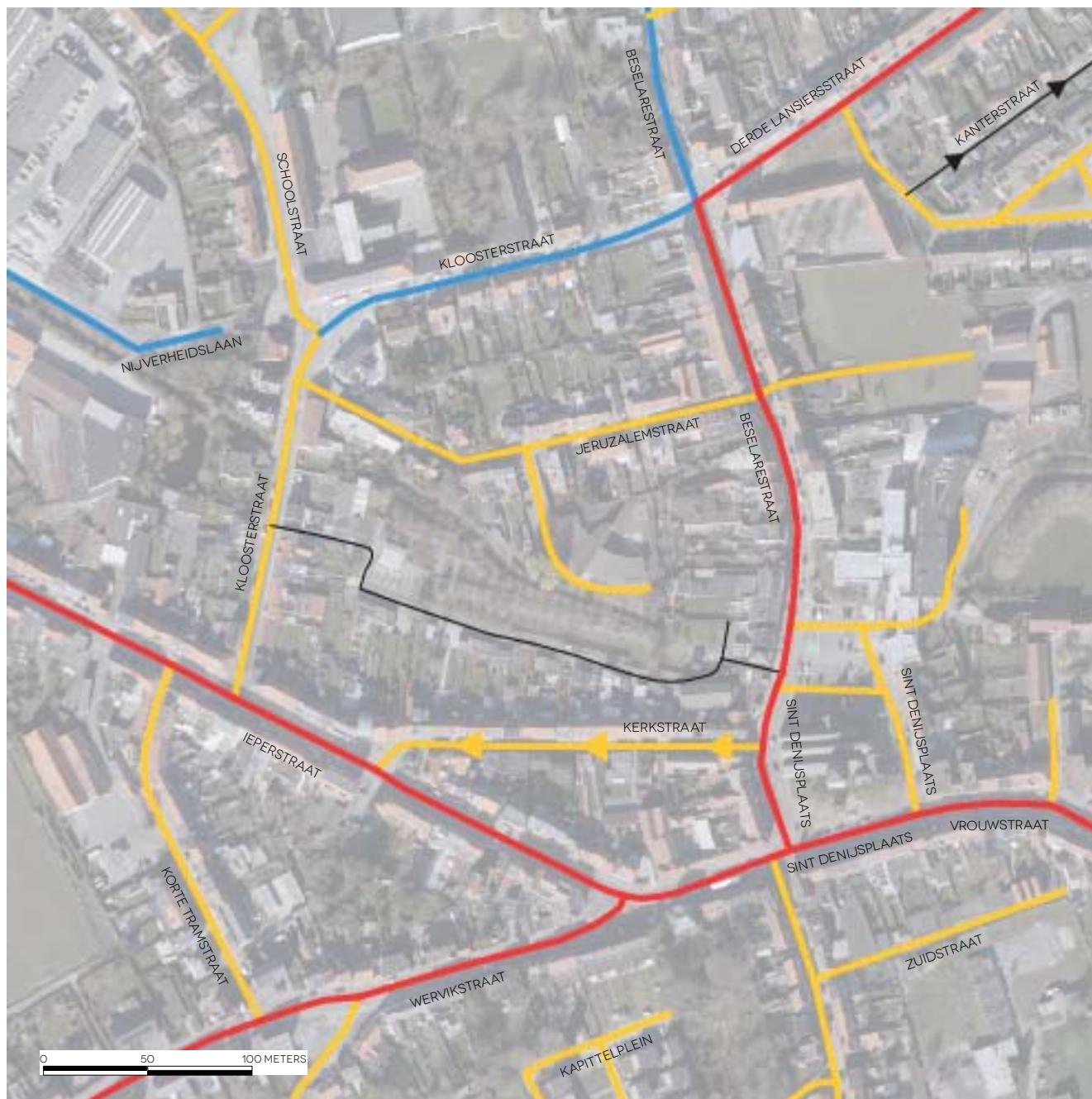
Zoals reeds gesteld op mesoschaal wordt verkeer komende van het gebied ten zuiden van Geluwe rijdend naar het noorden nog steeds door het centrum van Geluwe gestuurd (via de Sint Denijsplaats - Beselarestraat).

Alternatief kan het verkeer omgeleid worden via de Kloosterstraat.

Hierbij dient verkeer rijdend naar het noorden één obstakel (voorrangspunten of kruispunten) minder tegen te komen in vergelijking met de route Sint Denijsplaats - Beselarestraat.

Ook verkeer rijdend naar het zuiden dient één obstakel (voorrangspunten of kruispunten) minder tegen te komen in vergelijking met de route Sint Denijsplaats - Beselarestraat.

Er kunnen geen andere relevante alternatieve routes geselecteerd worden zonder grote omrijfactor.



GEMOTORISEERD VERKEER MICRO

BRON: INFORMATIE VLAANDEREN, MAART 2019



- lokale weg I
- lokale weg II
- lokale weg III
- lokale weg III éénrichting
- parkeerstraat
- parkeerstraat éénrichting

3.3. INTENSITEITEN

3.3.1. Verkeerstellingen

De bestaande intensiteiten van de wegen werd bepaald aan de hand van verkeerstellingen. Hierbij werd een onderscheid gemaakt tussen licht en zwaar vervoer. De gegevens worden verwerkt tot personenautoequivalenten (PAE). Hierbij wordt licht vervoer gerekend als 1 PAE en zwaar vervoer als 2 PAE.

Onderzoek VerplaatsingsGedrag Vlaanderen geeft aan dat er de dinsdag en de donderdag gemiddeld het grootste aantal vervoersbewegingen gegenereerd worden. Om een representatief beeld te krijgen op de intensiteiten worden de tellingen uitgevoerd op een dinsdag of donderdag. Verder toont Onderzoek VerplaatsingsGedrag Vlaanderen aan dat de avondspits zich situeert tussen 16u-19u, bijgevolg werden de tellingen binnen dit tijds kader uitgevoerd.

Er werden op 3 plaatsen verkeerstellingen uitgevoerd, 2 handmatige tellingen ter hoogte van kruispunt N8 - Sint Denijsplaats - Zuidstraat en kruispunt Kloosterstraat - Ieperstraat en één telling met een camera ter hoogte van de Kloosterstraat.



ORTHOFOTO

BRON: INFORMATIE VLAANDEREN/MIDDENSCHALIG, FEBRUARI 2018

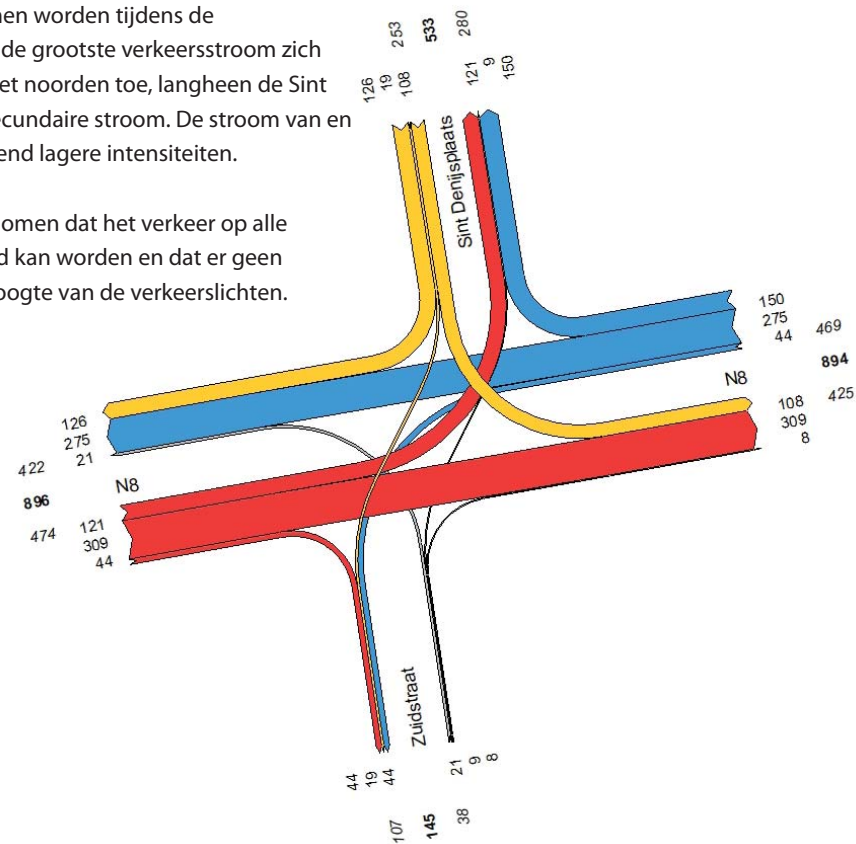


Kruispunt N8 - Sint Denijsplaats - Zuidstraat

De telling van kruispunt N8 - Sint Denijsplaats - Zuidstraat werd uitgevoerd op donderdag 25/10/2018 van 16u15 tot 17u15. Het kruispunt betreft een lichtengeregeld kruispunt, de hoofdweg wordt gevormd door de N8 waarop de twee zijtakken (Sint Denijsplaats en Zuidstraat) aansluiten. Deze twee zijtakken staan niet recht tegenover elkaar gealigneerd wat het overzicht op het kruispunt hindert. Zowel de armen langsheen de N8 als de arm Sint Denijsplaats beschikken over voorsorteerstroken voor linksafslaand verkeer.

De intensiteiten die waargenomen worden tijdens de kruispunttelling bevestigen dat de grootste verkeersstroom zich langheen de N8 bevindt. Naar het noorden toe, langheen de Sint Denijsplaats bevindt zich een secundaire stroom. De stroom van en naar de Zuidstraat, kent beduidend lagere intensiteiten.

Tijdens de telling werd waargenomen dat het verkeer op alle takken in één cyclus afgewikkeld kan worden en dat er geen abnormale wachtrijen zijn ter hoogte van de verkeerslichten.

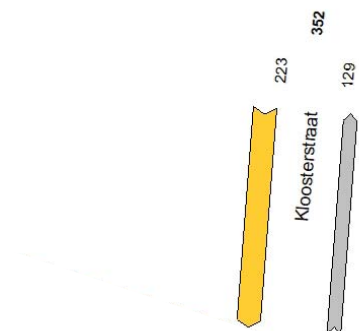


Telling Kloosterstraat

Er werden tellingen uitgevoerd in de Kloosterstraat van dinsdag 12/03/2019 tot en met maandag 18/03/2019.

Om een representatieve intensiteit van de straat te bepalen wordt ook hier de avondspits op een donderdag tussen 16u-17u als referentiepunt genomen.

In de Kloosterstraat worden er tijdens een spitsuur 352 PAE geregistreerd, hiervan zijn er 129 PAE die de Kloosterstraat binnenrijden vanaf de N8 en 223 PAE die de N8 oprijden vanuit de Kloosterstraat.



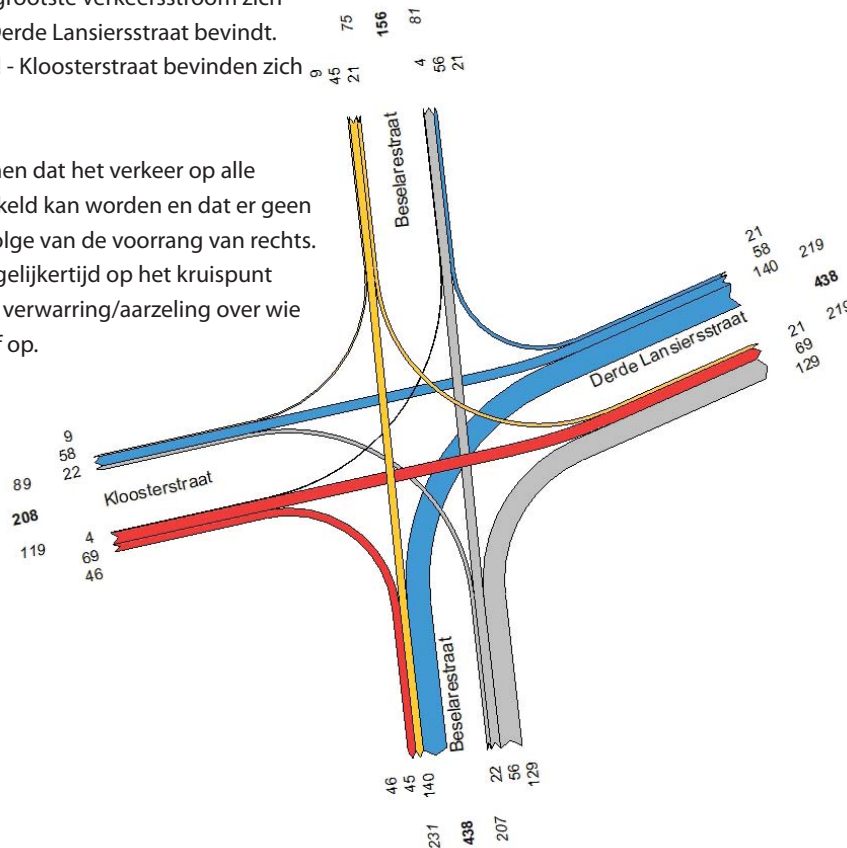
Kruispunt Kloosterstraat - Beselarestreet - Derde Lansiersstraat

De telling van kruispunt Kloosterstraat - Beselarestreet - Derde Lansiersstraat werd uitgevoerd op dinsdag 26/03/2019 van 16u05 tot 17u05.

Het kruispunt Kloosterstraat - Beselarestreet - Derde Lansiersstraat is verhoogd ingericht, langs alle takken geldt voorrang van rechts. In alle armen geldt tweerichtingsverkeer, er zijn geen voorsorteerstroken voorzien.

De intensiteiten die waargenomen worden tijdens de kruispunttelling geven aan dat de grootste verkeersstroom zich langheen de Beselarestreet zuid - Derde Lansiersstraat bevindt. Langsheen de Beselarestreet noord - Kloosterstraat bevinden zich secundaire stromen.

Tijdens de telling werd waargenomen dat het verkeer op alle takken op een vlotte wijze afgewikkeld kan worden en dat er geen abnormale wachtrijen zijn ten gevolge van de voorrang van rechts. Op momenten waar het verkeer tegelijkertijd op het kruispunt komt, ontstaat er een kortstondige verwarring/aarzeling over wie voorrang heeft. Dit lost zich vanzelf op.



Wegencategorisering		Capaciteit (PAE/u per rijrichting)	
Wegencategorie	Inrichting	Theoretische capaciteit (PAE/u/richting)	Capaciteit i.f.v. leefbaarheid (PAE/u/ richting)
Primaire weg type I of II	Omlegging 2 x 2, beperkt aantal kruispunten	3.600	3.600
Secundaire weg type I of II	2 x 2 in bebouwde kom, groot aantal kruispunten	2.400	2.000
	2 x 1, weinig tot geen kruispunten, scheiding verkeersdeelnemers	1.800	1.800
Stedelijke hoofdstraat	2 x 1, groot aantal kruispunten, scheiding verkeersdeelnemers	1.200	1.200
Lokale verbindingsweg	2 x 1 groot aantal kruispunten	1.000	650
Interne ontsluitingsweg			
Wijkverzamelweg	2 x 1 groot aantal kruispunten		400
Woonstraat	2 x 1, geen scheiding verkeersdeelnemers		250

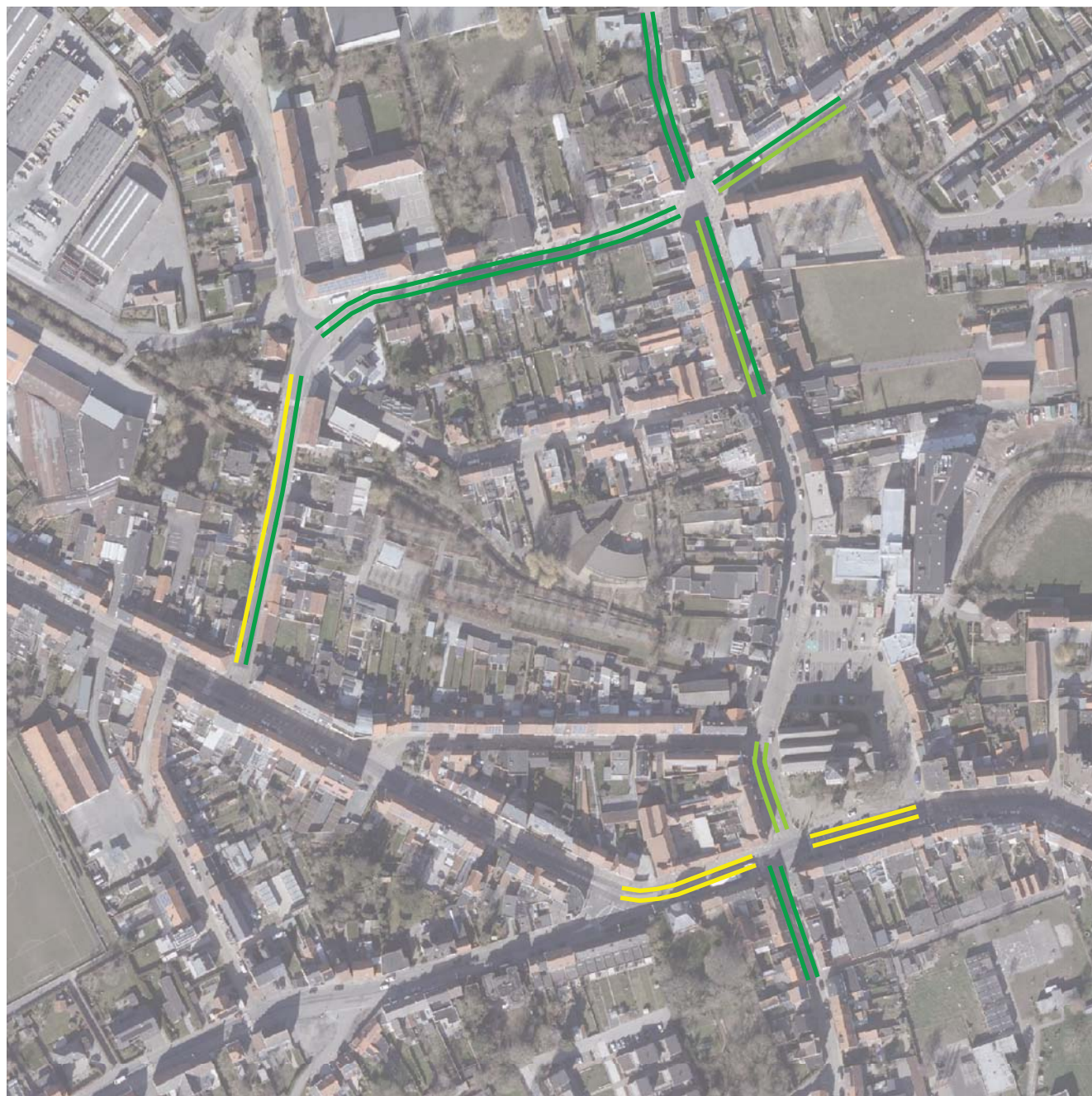
3.3.2. Capaciteit wegen

Aan de hand van een intensiteit- en capaciteitsverhouding (I/C-verhouding) kan de restcapaciteit van de wegen bepaald worden en kan de snelheid van de verkeersafwikkeling onderzocht worden. Aan de hand van zes kwaliteitsniveaus kan de snelheid van de verkeersafwikkeling bepaald worden:

- Kwaliteitsniveau A: een vlotte, en nagenoeg volledig vrije verkeersafwikkeling met een I/C van minder dan 35%
- Kwaliteitsniveau B: een vlotte verkeersafwikkeling met een I/C tussen de 35% en 50%
- Kwaliteitsniveau C: regelmatige verkeersafwikkeling met beperkte vrijheid en een I/C tussen de 50% en 75%
- Kwaliteitsniveau D: onregelmatige verkeersafwikkeling met zeer beperkte vrijheid en een I/C tussen de 75% en 90%
- Kwaliteitsniveau E: voortdurend onregelmatige verkeersafwikkeling met benadering van de capaciteit en een I/C tussen de 90% en 100%
- Kwaliteitsniveau F: stilstaand en zeer langzaam rijdend verkeer met een I/C die voortdurend tussen de 0% en 100% schommelt

De N8 kan als lokale verbindingsweg beschouwd worden, de Sint Denijsplaats, Beselarestreet en Derde Lansiersstraat als interne ontsluitingswegen. Voorgenoemde wegen beschikken over een capaciteit i.f.v. leefbaarheid van 650 PAE/u/richting. De Zuidstraat en Kloosterstraat kunnen als wijkverzamelweg beschouwd worden. De capaciteit i.f.v. leefbaarheid bedraagt er 400 PAE/u/richting.

Binnen de gevoerde tellingen, tijdens de avondspits van een dinsdag of donderdag wordt een maximale I/C-verhouding van 73% bereikt, hierdoor wordt maximaal een kwaliteitsniveau C bekomen: een regelmatige verkeersafwikkeling met beperkte vrijheid. Deze I/C-verhouding bevindt zich langsheen de N8, toekomend uit westelijke richting.



I/C CAPACITEIT



- Kwaliteitsniveau A
- Kwaliteitsniveau B
- Kwaliteitsniveau C
- Kwaliteitsniveau D
- Kwaliteitsniveau E

3.3.3. Capaciteit kruispunten

De methode van Harders laat toe de verliestijden te berekenen bij een gegeven verkeersbelasting op een kruispunt zonder verkeerslichten. De berekende verliestijden geven een indicatie of het voorzien van verkeerslichten of het herinrichten als rotonde wenselijk/noodzakelijk is of niet. Er kan gesteld worden dat maatregelen gewenst zijn bij wachttijden van meer dan 20 seconden.

Wanneer de methode van Harders toegepast wordt op de geregistreerde intensiteiten kunnen onderstaande resultaten verkregen worden:

Kruispunt N8 - Sint Denijsplaats - Zuidstraat

Richting	Intensiteit PAE/u	Gecor. Cap. PAE/u	Rest-cap. PAE/u	Wachttijd	Acceptabel
3	44	870	826	0 sec.	ja
4	8	275	237	15 sec.	ja
5	9	275	237	15 sec.	ja
6	21	275	237	15 sec.	ja
9	121	810	689	0 sec.	ja
10	126	707	562	<15 sec.	ja
11	19	707	562	< 15 sec.	ja
12	108	274	166	20 sec.	ja

De methode van Harders geeft aan dat het kruispunt N8 - Sint Denijsplaats - Zuidstraat voldoende hoge intensiteiten te verwerken krijgt om maatregelen te nemen. Hiervoor werd reeds een ingreep gedaan, namelijk het plaatsen van verkeerslichten. De methode van Harders geeft aan dat de bestaande kruispuntinrichtingen correct zijn.

Kruispunt Kloosterstraat - Beselarestaat - Derde Lansiersstraat

Richting	Intensiteit PAE/u	Gecor. Cap. PAE/u	Rest-cap. PAE/u	Wachttijd	Acceptabel
3	140	1.130	990	0 sec.	ja
4	129	820	613	0 sec.	ja
5	56	820	613	0 sec.	ja
6	22	820	613	0 sec.	ja
9	46	1.130	1.084	0 sec.	ja
10	9	564	489	<15 sec.	ja
11	45	564	489	< 15 sec.	ja
12	21	564	489	< 15 sec.	ja



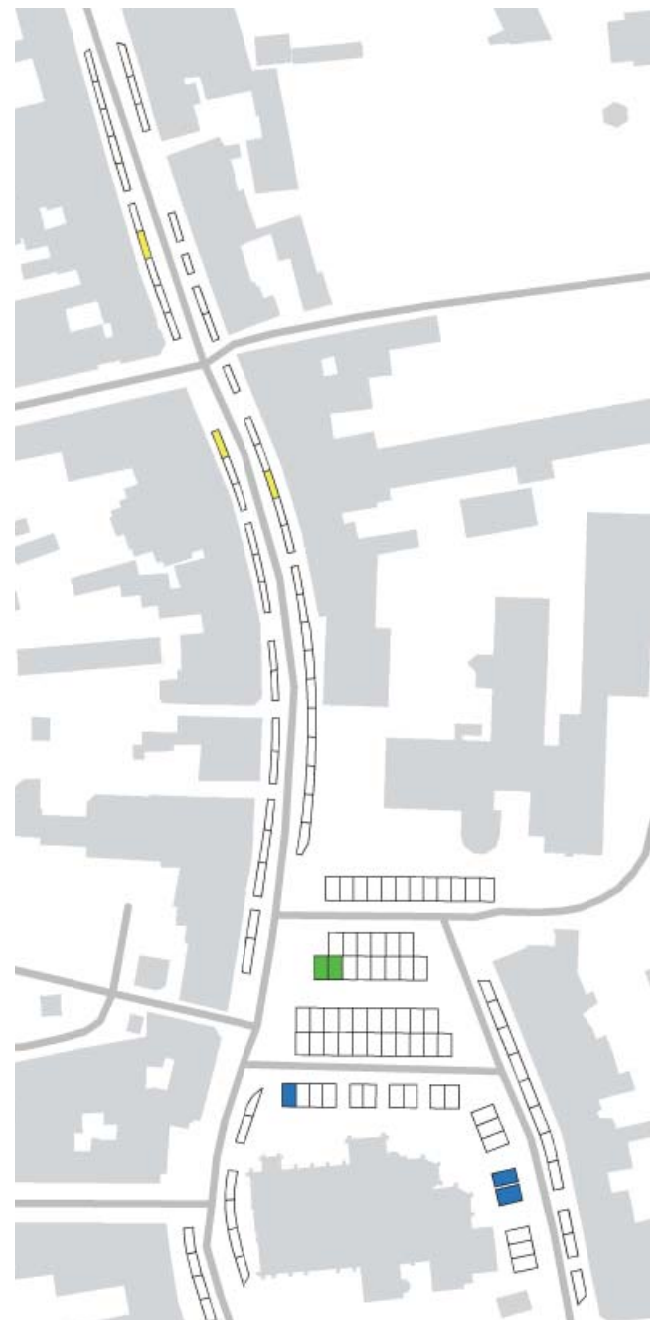
3.4. PARKEERVOORZIENING

Parkeervoorzieningen binnen het plangebied bestaan zowel uit woonstraten (Kloosterstraat, Jeruzalemstraat en Kerkstraat), garagewegen, een gewestweg (N8), een centrale winkelstraat (Sint Denijsplein en Beselarestreet) als een openbare parking ter hoogte van de Sint Denijsplaats. Betreffende het aspect parkeren focust deze studie zich zowel op de centrale winkelstraat (Sint Denijsplein en Beselarestreet) als op de openbare parking ter hoogte van de Sint Denijsplaats.

3.4.1. Parkeeraanbod

Binnen het onderzoeksgebied, de centrale winkelstraat (Beselarestreet) en de openbare parking ter hoogte van de Sint Denijsplaats, bevinden er zich:

- 126 parkeerplaatsen
- 3 shop en go-plaatsen
- 3 parkeerplaatsen voor personen met een handicap
- 2 oplaadpunten voor elektrische wagens



PARKEERVOORZIENINGEN



	Parkeerplaats
	Parkeerplaats shop & go
	Parkeerplaats voor personen met een handicap
	Parkeerplaats met laadpaal elektrische wagen

3.4.2. Parkeerbeheer

Blauwe zone

Binnen de volledige kern van Geluwe geldt gratis parkeren (zowel voor kortparkeren als voor langparkeren), tevens werd een zone afgebakend waar een parkeerduurbepanking geldt (blauwe zone). Deze zone bevindt zich langsheen de Ieperstraat en heeft een lengte van 327 meter.

Shop en Go

Daarnaast werden er in Geluwe 9 Shop en Go-zones afgebakend waar een parkeerduurbepanking van 30 min geldt. In het plangebied bevinden er zich 3 shop & go-plaatsen, deze zijn in het cursief weergegeven.

De shop & go-plaatsen binnen Geluwe situeren zich ter hoogte van volgende adressen:

- Vrouwstraat 17/18 (2 plaatsen)
- Menenstraat 9 (1 plaats)
- Menenstraat 39 (1 plaats)
- Menenstraat 70 (1 plaats)
- *Beselarestaat 32 (1 plaats)*
- *Beselarestaat 44 (1 plaats)*
- *Beselarestaat 9 (1 plaats)*
- Hoek Beselarestaat/Derde Lansiersstraat 2 (1 plaats)



PARKEERBEHEER



shop & go



blauwe zone

4. MOBILITEITSPROFIEL

Het mobiliteitsprofiel geeft een overzicht weer van het verwachte aantal gebruikers (bewoners, bezoekers, werknemers...) van het project of het gebied en de verdeling van de gebruikte vervoerswijzen. Aangezien het om een toekomstige situatie gaat, is de vaststelling van het mobiliteitsprofiel altijd een inschatting of een berekening. Op basis van het verwachte aantal bewoners en bezoekers in combinatie met het aandeel autogebruik kan ook een raming worden gemaakt van het aantal benodigde parkeerplaatsen.

4.1. WOONPROJECT BESELARESTRAAT EN STAMPKOTSTRAAT

4.1.1. Verkeersproductie en -attractie

Aantal wooneenheden

Het woonproject Beselarestraat voorziet 6 nieuwe zorgwoningen, 16 grondgebonden woningen en 72 appartementen, het woonproject Stampkotstraat 30 nieuwe eengezinswoningen. In totaal worden er dus 124 bijkomende wooneenheden gecreëerd.

Aantal bewoners/bezoekers

Het Richtlijnenboek geeft aan dat de gemiddelde gezinsgrootte in een eengezinswoning 2,64 personen bedraagt. Daarnaast wordt er binnen het Richtlijnenboek aangegeven dat er gemiddeld 0,25 bezoekers per wooneenheid per dag verwacht mogen worden. Bijgevolg kan worden gesteld dat er 327 personen woonachtig zullen zijn op de woonprojecten en dat er gemiddeld 31 bezoekers per dag het woonproject zullen bezoeken.

		# pers./ eenheid	# personen
bewoners	124 eenheden	2,64	327
bezoekers	124 eenheden	0,25	31

Aantal verplaatsingen

Binnen het Richtlijnenboek wordt het aantal woning-gerelateerde verplaatsingen per persoon opgedeeld per type herkomstgemeente. Geluwe kan geselecteerd worden als randgemeente van het regionaalstedelijk gebied. Hierdoor kunnen betreffende de bewoners 2,34 verplaatsingen per persoon per dag gerekend worden. Voor de bezoekers wordt ervan uitgegaan dat zij twee verplaatsingen per bezoek maken, één toekomende en één vertrekkende.

	# verplaatsingen/ pers./dag	# verplaatsingen/ dag
327 bewoners	2,34	765
31 bezoekers	2	62

Modal split

Niet alle verplaatsingen worden met de wagen afgelegd. Wanneer de modal split of de vervoerswijzekeuze in rekening gebracht wordt kan worden bepaald hoeveel van deze bewegingen met de wagen worden afgelegd. Binnen het Richtlijnenboek wordt aangegeven dat betreffende bewoners gemiddeld 52,5% van de verplaatsingen in randgemeenten van het regionaalstedelijk gebied met de auto worden afgelegd, betreffende bezoekers ligt dit aandeel lager, het Richtlijnenboek geeft aan dat slechts 48% van de verplaatsingen met de auto worden afgelegd.

	aandeel autoverplaatsingen	aantal auto- verplaatsingen/dag
765 verpl. bewoners	52,5%	402
62 verpl. bezoekers	48 %	30

Ritdistributie in tijd

Wanneer de woning-gerelateerde verkeersstromen verdeeld worden over de dag kan de verkeersgeneratie per uur berekend worden, op deze wijze kan de verkeersgeneratie in de spitsuren berekend worden. Het Richtlijnenboek geeft aan dat binnen het drukste avondspitsuur 9,1% van de bewonersverplaatsingen worden afgelegd en 9,8% van de bezoekersverplaatsingen.

	aandeel in het spitsuur	aantal auto-verplaatsingen in spitsuur
402 verpl. bewoners	9,1%	37
30 verpl. bezoekers	9,8%	3

Ritdistributie in tijd opgedeeld tussen inkomend en uitrijdend verkeer

Wanneer deze verplaatsingen opgedeeld worden in in- en uitgaande bewegingen kan de projectproductie en -attractie betreffende personenwagens in het drukste spitsuur berekend worden.

	aandeel in het spitsuur		aantal auto-verplaatsingen in spitsuur	
	In	Uit	In	Uit
402 verpl. bewoners (2x201)	13,7%	4,5%	28	9
30 verpl. bezoekers (2x15)	8,6%	11,0%	1	2
totaal			29	11

Ritdistributie naar routekeuze

Om een inschatting te maken van de verdeling van deze intensiteiten over het wegennet wordt een raming gemaakt van de routekeuze van de bijkomende bewegingen.

Ten zuiden van Geluwe bevinden zich kernen en grote

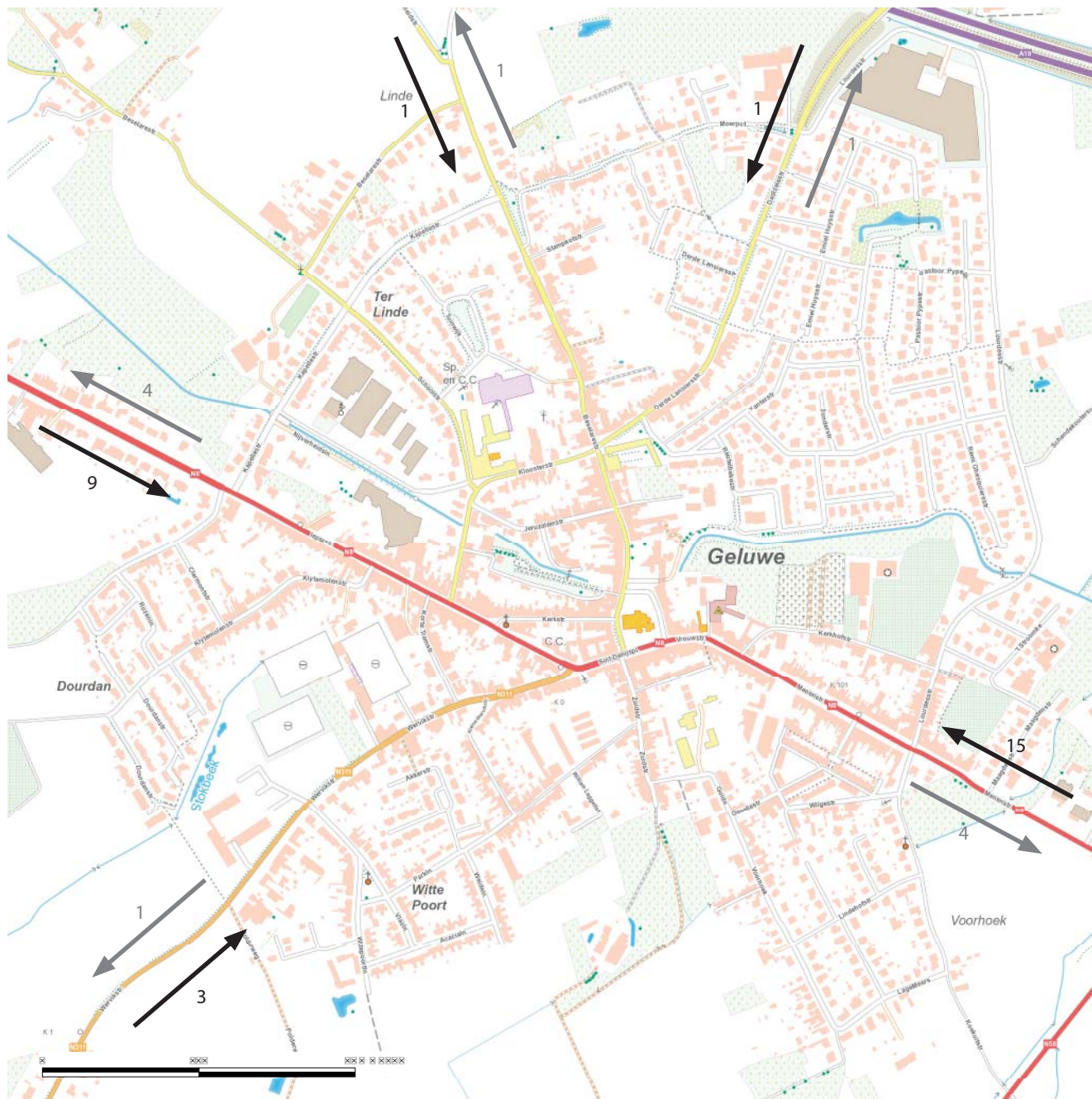
woonconcentraties. Ook de ontsluiting naar het oosten, het westen en naar het hogere wegennet bevindt zich ten zuiden van Geluwe. In het gebied ten noorden van Geluwe bevinden er zich geen kernen binnen een afstand van 5 km, noch grote woonconcentraties.

Hierdoor kan gesteld worden dat de projectproductie en -attractie vanuit het zuiden groter zal zijn dan vanuit het noorden. Er wordt geraamd dat 10% van de projectproductie en -attractie vanuit het noorden afkomstig zal zijn en 90% langs het zuiden zal verlopen. Het verkeer afkomstig van - en rijdend naar het zuiden (90%) wordt verdeeld over het oosten, zuiden en westen. Om een procentuele verdeling over deze richtingen te bepalen vormt de telling van donderdag 25/10/2018 de basis en wordt ervan uitgegaan dat 10% van en naar het zuiden rijdt.

Hieruit kan afgeleid worden dat tijdens de avondspits 5% afkomstig vanuit het noordwesten is, 5% vanuit het noordoosten, 50% vanuit het oosten, 10% vanuit het zuiden en 30% vanuit het westen. Uitgaand verkeer rijdt voor 5% naar het noordwesten, 5% naar het noordoosten, 42% naar het oosten, 10% naar het zuiden en 38% naar het westen.

Conclusie

In totaal worden er 40 extra autobewegingen verwacht in het spitsuur, 11 vertrekkende en 29 inkomende. Voor de verdeling ervan over het wegennet wordt verwezen naar de kaart hiernaast weergegeven.



TOPOGRAFISCHE KAART

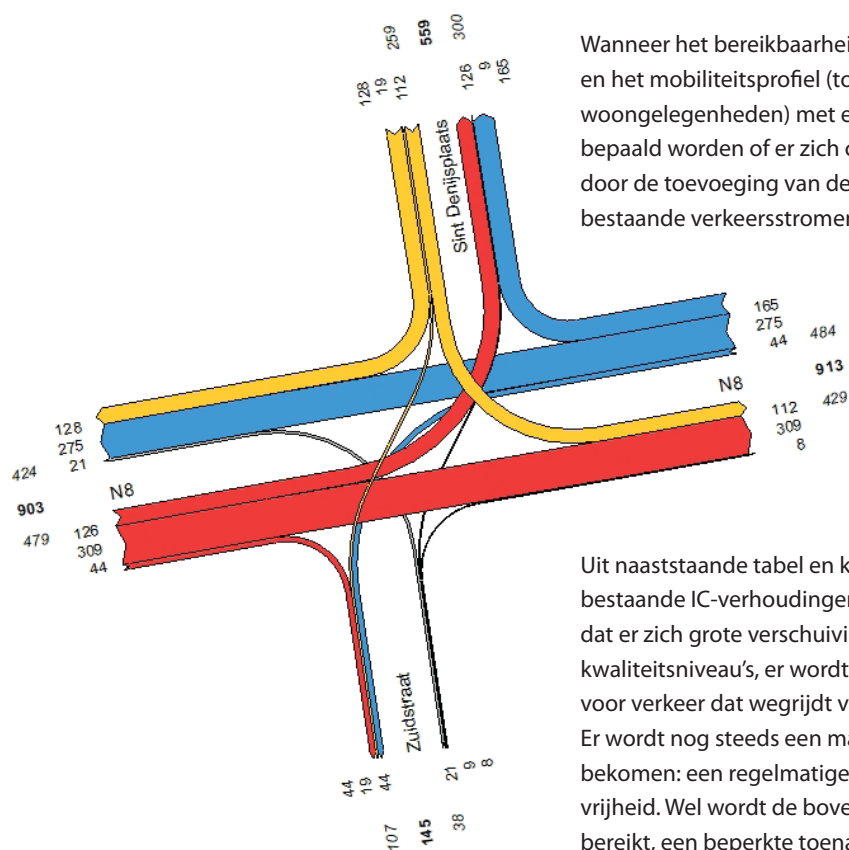
0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 110 120 130 140 150 160 170 180 190 200 210 220 230 240 250 260 270 280 290 300 310 320 330 340 350 360 370 380 390 400 410 420 430 440 450 460 470 480 490 500 510 520 530 540 550 560 570 580 590 600 610 620 630 640 650 660 670 680 690 700 710 720 730 740 750 760 770 780 790 800 810 820 830 840 850 860 870 880 890 900 910 920 930 940 950 960 970 980 990 1000



5. ONDERZOEK VERKEERSAFWIKKELING

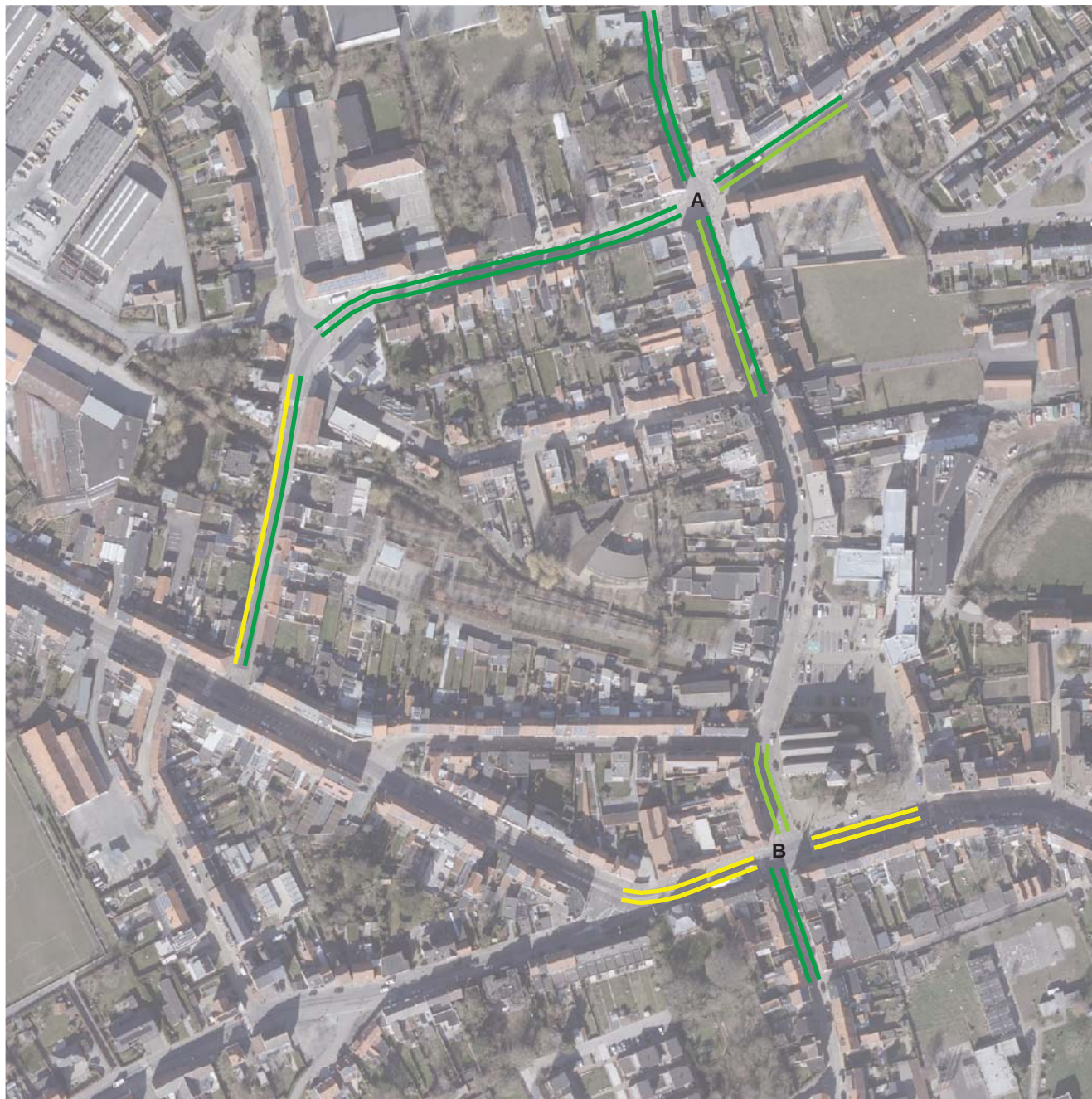
5.1. BEHOUD TWEERICHTINGSVERKEER BESELARESTRAAT

Wanneer het bereikbaarheidsprofiel (bestaande intensiteiten) en het mobiliteitsprofiel (toekomstig verkeer van de extra woongelegenheden) met elkaar geconfronteerd worden kan bepaald worden of er zich capaciteitsproblemen zullen vormen door de toevoeging van de projectproductie en - attractie op de bestaande verkeersstromen.



Uit naaststaande tabel en kaart kan afgeleid worden dat de bestaande IC-verhoudingen toenemen maar niet in die mate dat er zich grote verschuivingen plaatsvinden binnen de kwaliteitsniveau's, er wordt slechts één verschuiving waargenomen, voor verkeer dat weggrijdt van kruispunt A in oostelijke richting. Er wordt nog steeds een maximaal een kwaliteitsniveau C bekomen: een regelmatige verkeersafwikkeling met beperkte vrijheid. Wel wordt de bovengrens van dit kwaliteitsniveau bereikt, een beperkte toename van het verkeer zal resulteren in een verschuiving naar kwaliteitsniveau D: onregelmatige verkeersafwikkeling met zeer beperkte vrijheid en een I/C tussen de 75% en 90%.

	Bestaande intensiteiten	Toekomstige intensiteiten	IC bestaande toestand	IC toekomstige toestand
Kruispt. A noord in	75	77	12	12
Kruispt. A noord uit	81	87	12	13
Kruispt. A oost in	219	224	34	34
Kruispt. A oost uit	219	234	34	36
Kruispt. A zuid in	207	221	32	34
Kruispt. A zuid uit	231	235	36	36
Kruispt. A west in	119	126	30	32
Kruispt. A west uit	89	92	22	23
Kruispt. B noord in	253	259	39	40
Kruispt. B noord uit	280	300	43	46
Kruispt. B oost in	469	484	72	74
Kruispt. B oost uit	425	429	65	66
Kruispt. B zuid in	38	38	10	10
Kruispt. B zuid uit	107	107	27	27
Kruispt. B west in	474	479	73	74
Kruispt. B west uit	422	424	65	65
Kloosterstr. noord in	223	226	56	57
Kloosterstr. noord uit	129	136	32	34



I/C CAPACITEIT



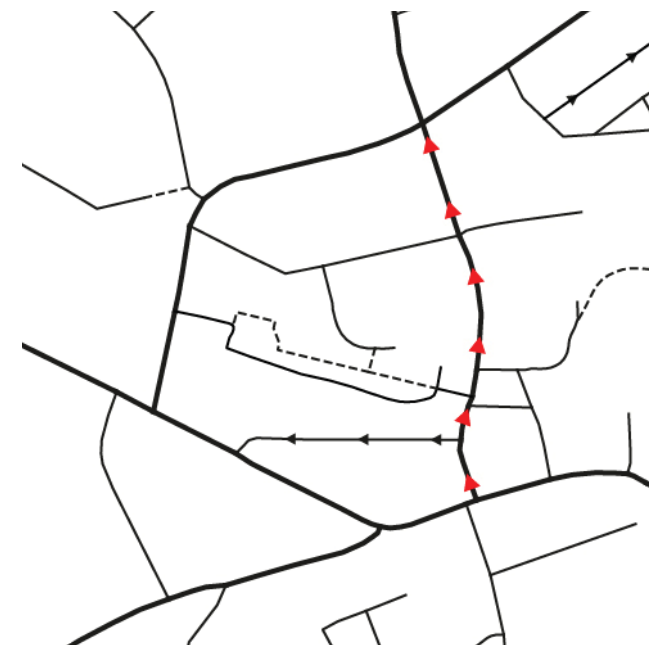
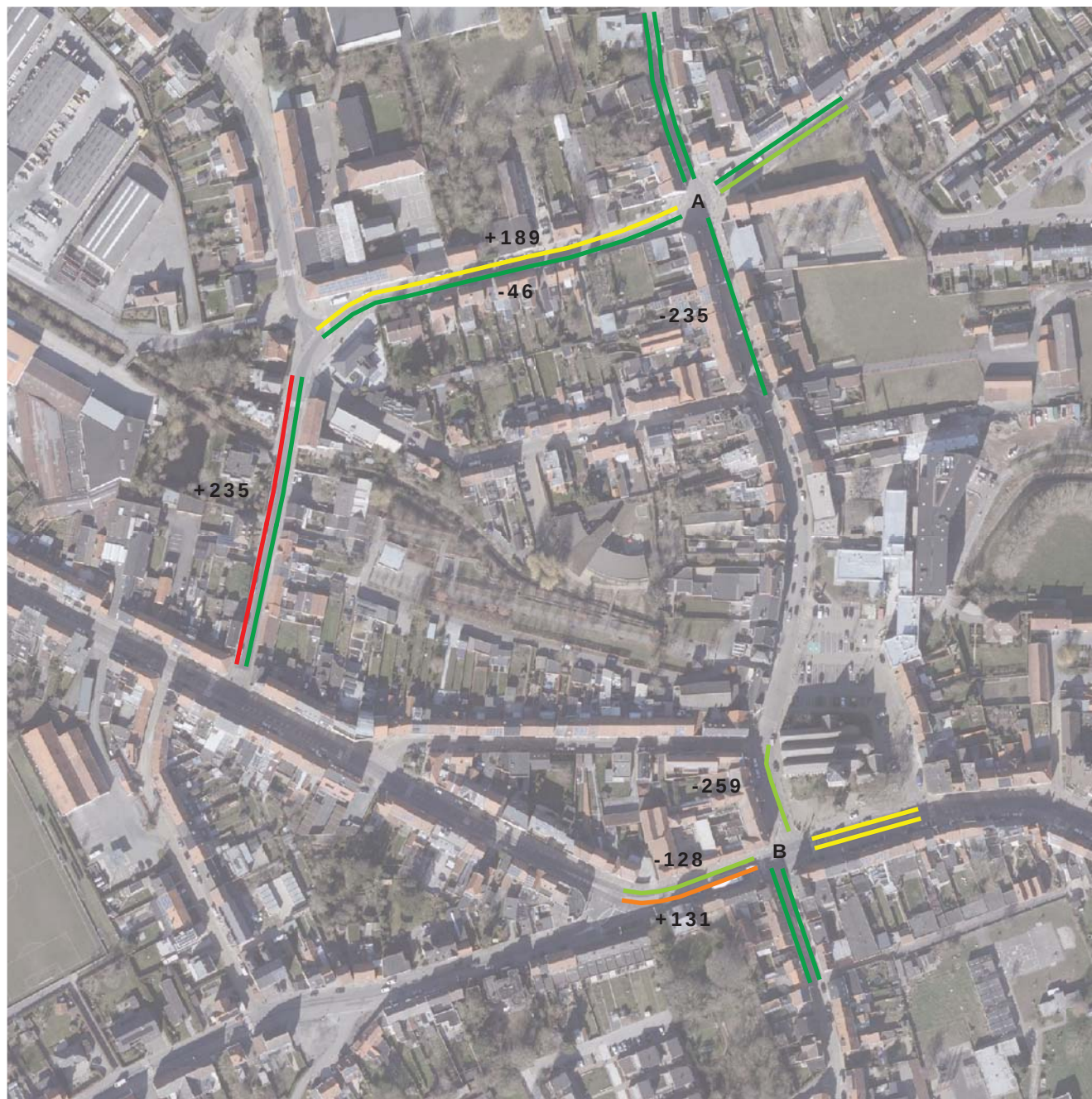
- Kwaliteitsniveau A
- Kwaliteitsniveau B
- Kwaliteitsniveau C
- Kwaliteitsniveau D
- Kwaliteitsniveau E
- Kwaliteitsniveau F

5.2. SCENARIO A: EENRICHTINGSVERKEER BESELARESTRAAT RICHTING NOORDEN

Wanneer de Beselarestraat omgevormd zou worden tot een eenrichtingsstraat naar het noorden zal de verkeersafwikkeling binnen de kern van Geluwe wijzigen alsook de intensiteiten op de wegen/kruispunten.

Ervan uitgaand dat 235 PAE niet langer de Beselarestraat in kunnen rijden wordt verwacht dat een groot deel via de Kloosterstraat zal rijden en een deel via de Lourdesstraat. Om uit te gaan van een worst-case scenario gaat dit scenario uit dat 100% van het verkeer via de Kloosterstraat zal rijden. Dit resulteert in een kwaliteitsniveau F in de Kloosterstraat en een kwaliteitsniveau E langsheen de N8 voor verkeer tussen de Kloosterstraat en de Sint Denijsplaats. Bovendien worden er een groot aantal bijkomende (conflicterende) linksafbewegingen gemaakt voor verkeer vanuit de Kloosterstraat naar de N8.

	Toekomstige intensiteiten	Intensiteiten scenario A	IC toekomstige toestand	IC scenario A
Kruispt. A noord in	77	81	12	12
Kruispt. A noord uit	87	92	13	13
Kruispt. A oost in	224	225	34	34
Kruispt. A oost uit	234	234	36	36
Kruispt. A zuid in	221	219	34	34
Kruispt. A zuid uit	235	0	36	0
Kruispt. A west in	126	80	32	20
Kruispt. A west uit	92	281	23	70
Kruispt. B noord in	259	0	40	0
Kruispt. B noord uit	300	300	46	46
Kruispt. B oost in	484	484	74	74
Kruispt. B oost uit	429	429	66	66
Kruispt. B zuid in	38	38	10	10
Kruispt. B zuid uit	107	107	27	27
Kruispt. B west in	479	610	74	94
Kruispt. B west uit	424	296	65	46
Kloosterstr. noord in	226	461	57	115
Kloosterstr. noord uit	136	136	34	34



I/C CAPACITEIT

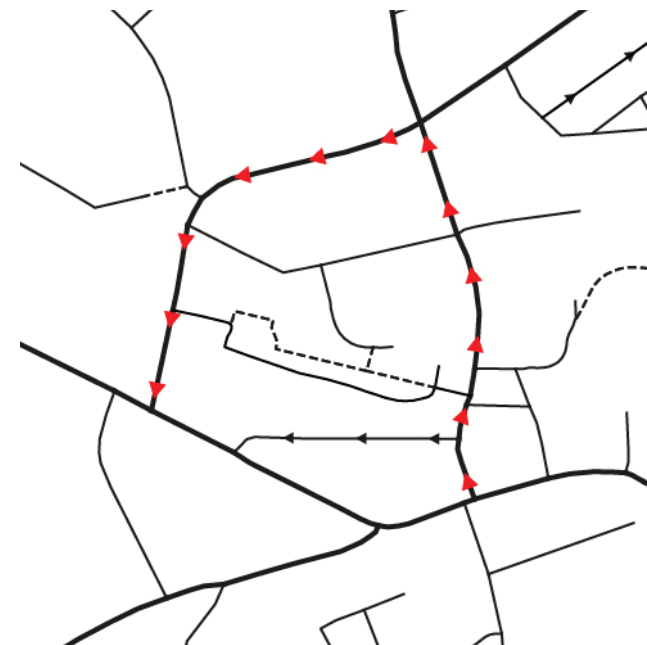
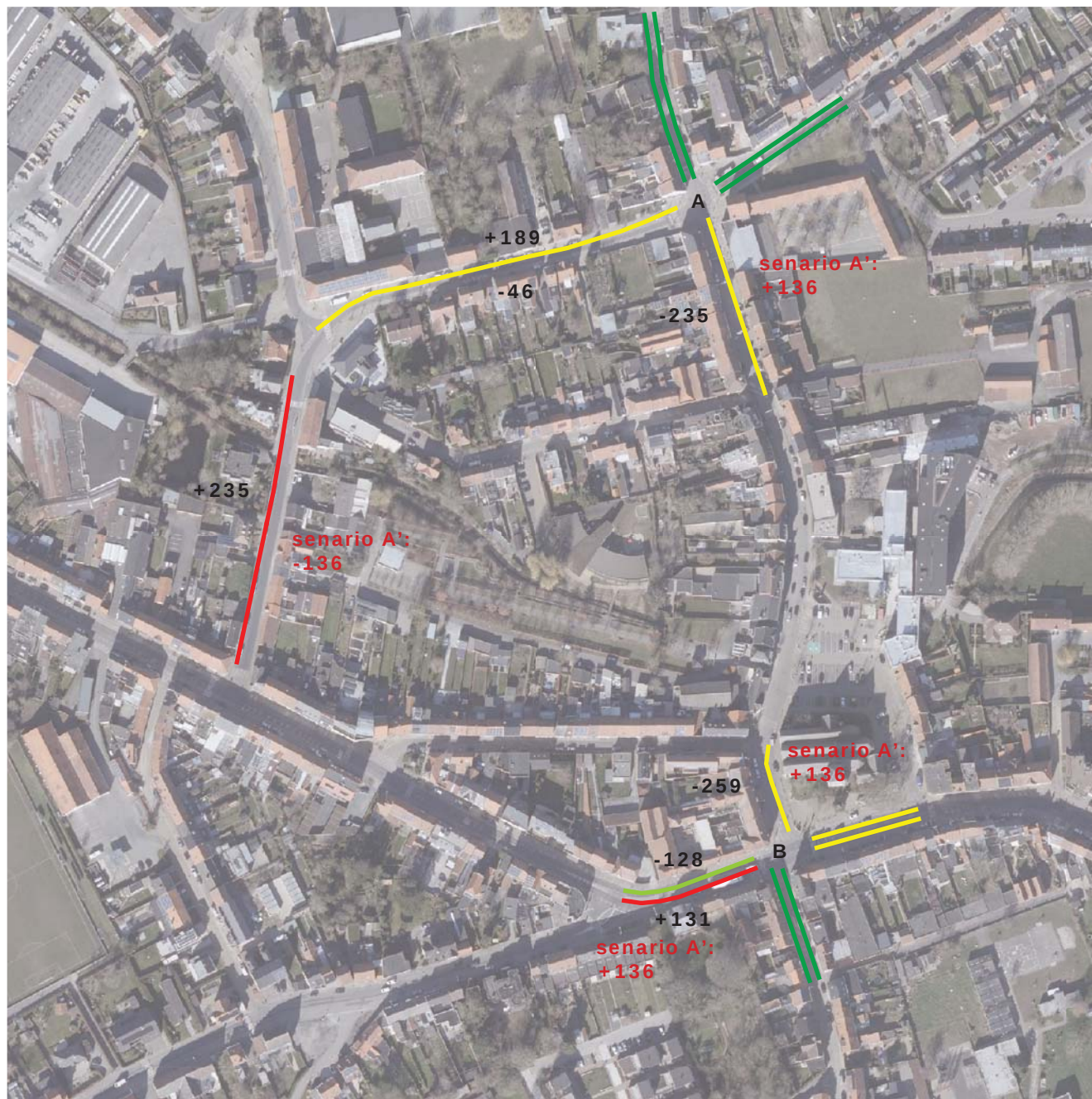


- Kwaliteitsniveau A
- Kwaliteitsniveau B
- Kwaliteitsniveau C
- Kwaliteitsniveau D
- Kwaliteitsniveau E
- Kwaliteitsniveau F

SCENARIO A'

Om het kwaliteitsniveau in de Kloosterstraat te verbeteren zou het verkeer dat de Kloosterstraat inrijdt vanaf de N8 geweerd kunnen worden en omgeleid via de Beselarestraat. Dit resulteert in een aanvaardbaar kwaliteitsniveau in zowel de Kloosterstraat als de Beselarestraat maar leidt tot een degradatie tot kwaliteitsniveau F langsheen de N8 (voor verkeer tussen de Kloosterstraat en de Sint Denijsplaats).

	Toekomstige intensiteiten	Intensiteiten scenario A'	IC toekomstige toestand	IC scenario A'
Kruispt. A noord in	77	81	12	12
Kruispt. A noord uit	87	92	13	13
Kruispt. A oost in	224	225	34	34
Kruispt. A oost uit	234	234	36	36
Kruispt. A zuid in	221	357	34	55
Kruispt. A zuid uit	235	0	36	0
Kruispt. A west in	126	0	32	0
Kruispt. A west uit	92	281	23	70
Kruispt. B noord in	259	0	40	0
Kruispt. B noord uit	300	436	46	67
Kruispt. B oost in	484	484	74	74
Kruispt. B oost uit	429	429	66	66
Kruispt. B zuid in	38	38	10	10
Kruispt. B zuid uit	107	107	27	27
Kruispt. B west in	479	746	74	115
Kruispt. B west uit	424	296	65	46
Kloosterstr. noord in	226	461	57	115
Kloosterstr. noord uit	136	0	34	0



I/C CAPACITEIT



- Kwaliteitsniveau A
- Kwaliteitsniveau B
- Kwaliteitsniveau C
- Kwaliteitsniveau D
- Kwaliteitsniveau E
- Kwaliteitsniveau F

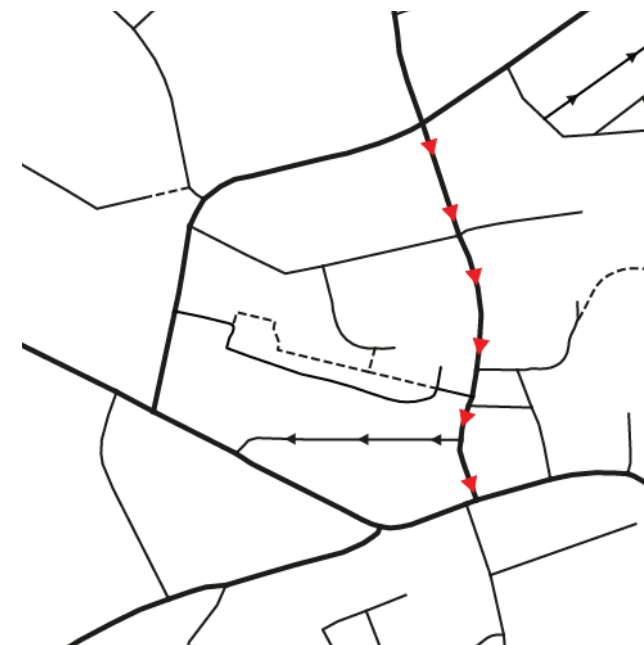
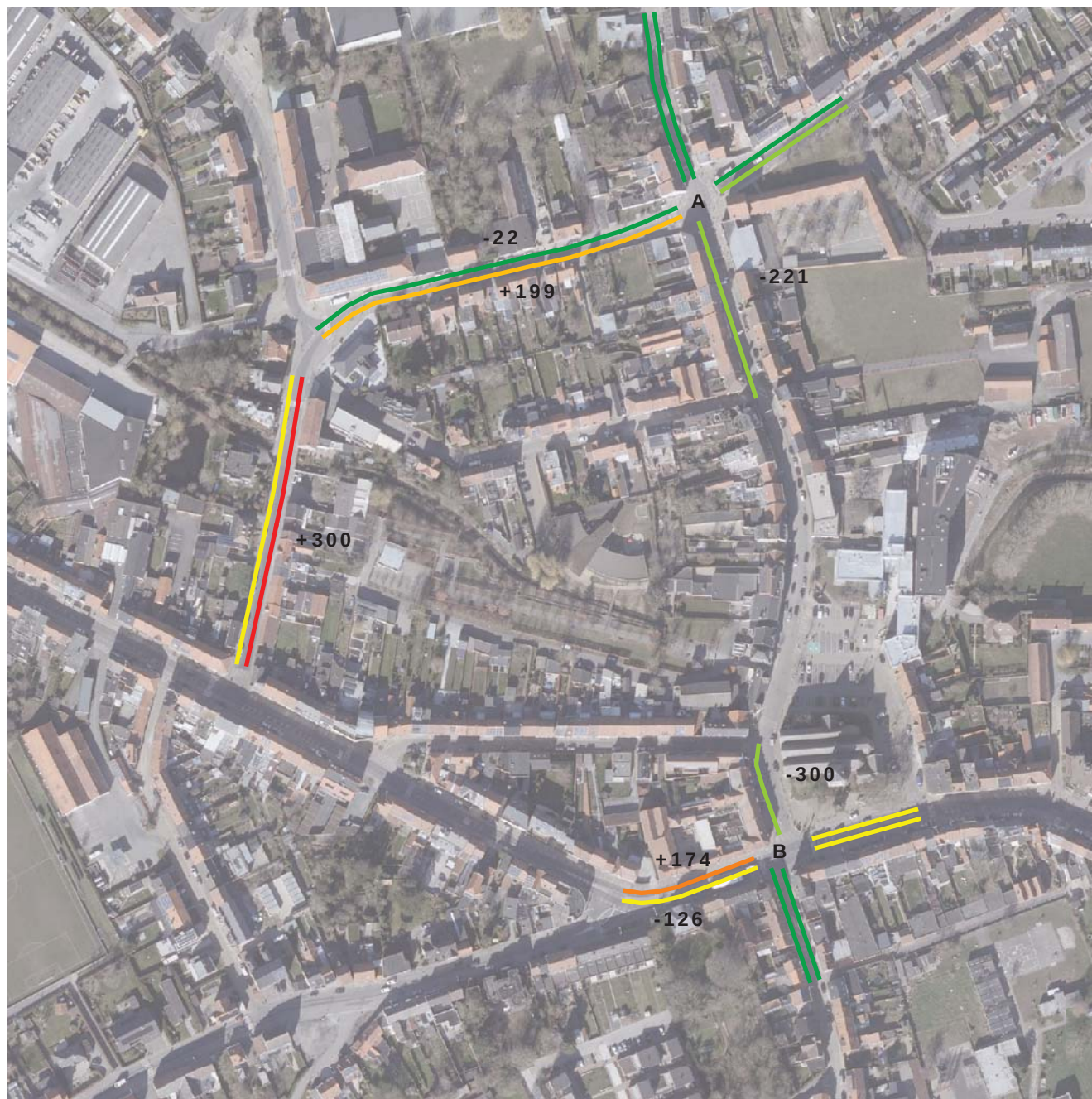
5.3. SCENARIO B: EENRICHTINGSVERKEER BESELARESTRAAT RICHTING ZUIDEN

Wanneer de Beselarestraat omgevormd zou worden tot een eenrichtingsstraat naar het zuiden zal de verkeersafwikkeling binnen de kern van Geluwe wijzigen alsook de intensiteiten op de wegen/kruispunten.

Ervan uitgaand dat 300 PAE niet langer de Sint Denijsplaats in kunnen rijden wordt verwacht dat een groot deel via de Kloosterstraat zal rijden en een deel via de Lourdesstraat. Om uit te gaan van een worst-case scenario gaat dit scenario uit dat 100% van het verkeer via de Kloosterstraat zal rijden.

Dit resulteert in een kwaliteitsniveau F in de Kloosterstraat en een kwaliteitsniveau D langsheen de N8 voor verkeer tussen de Kloosterstraat en de Sint Denijsplaats.

	Toekomstige intensiteiten	Intensiteiten scenario B	IC toekomstige toestand	IC scenario B
Kruispt. A noord in	77	81	12	12
Kruispt. A noord uit	87	92	13	13
Kruispt. A oost in	224	225	34	34
Kruispt. A oost uit	234	234	36	36
Kruispt. A zuid in	221	0	34	0
Kruispt. A zuid uit	235	235	36	36
Kruispt. A west in	126	325	32	81
Kruispt. A west uit	92	70	23	18
Kruispt. B noord in	259	259	40	40
Kruispt. B noord uit	300	0	46	0
Kruispt. B oost in	484	481	74	74
Kruispt. B oost uit	429	428	66	66
Kruispt. B zuid in	38	38	10	10
Kruispt. B zuid uit	107	107	27	27
Kruispt. B west in	479	353	74	54
Kruispt. B west uit	424	598	65	92
Kloosterstr. noord in	226	226	57	57
Kloosterstr. noord uit	136	436	34	109



I/C CAPACITEIT

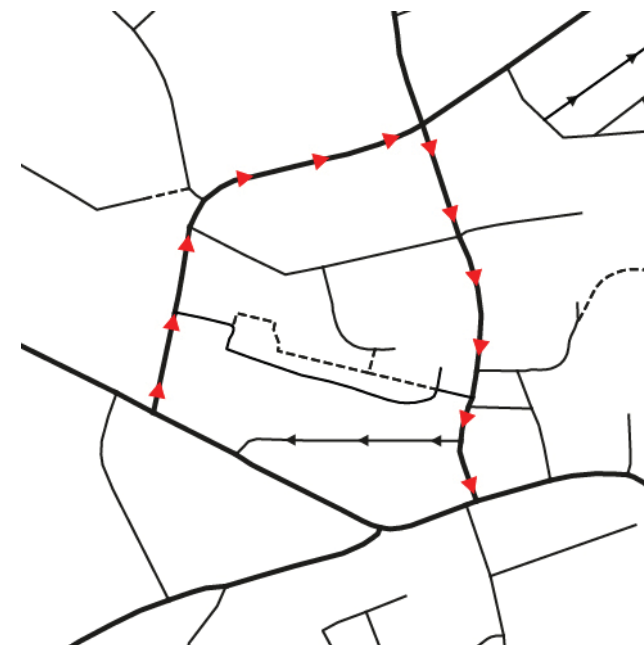
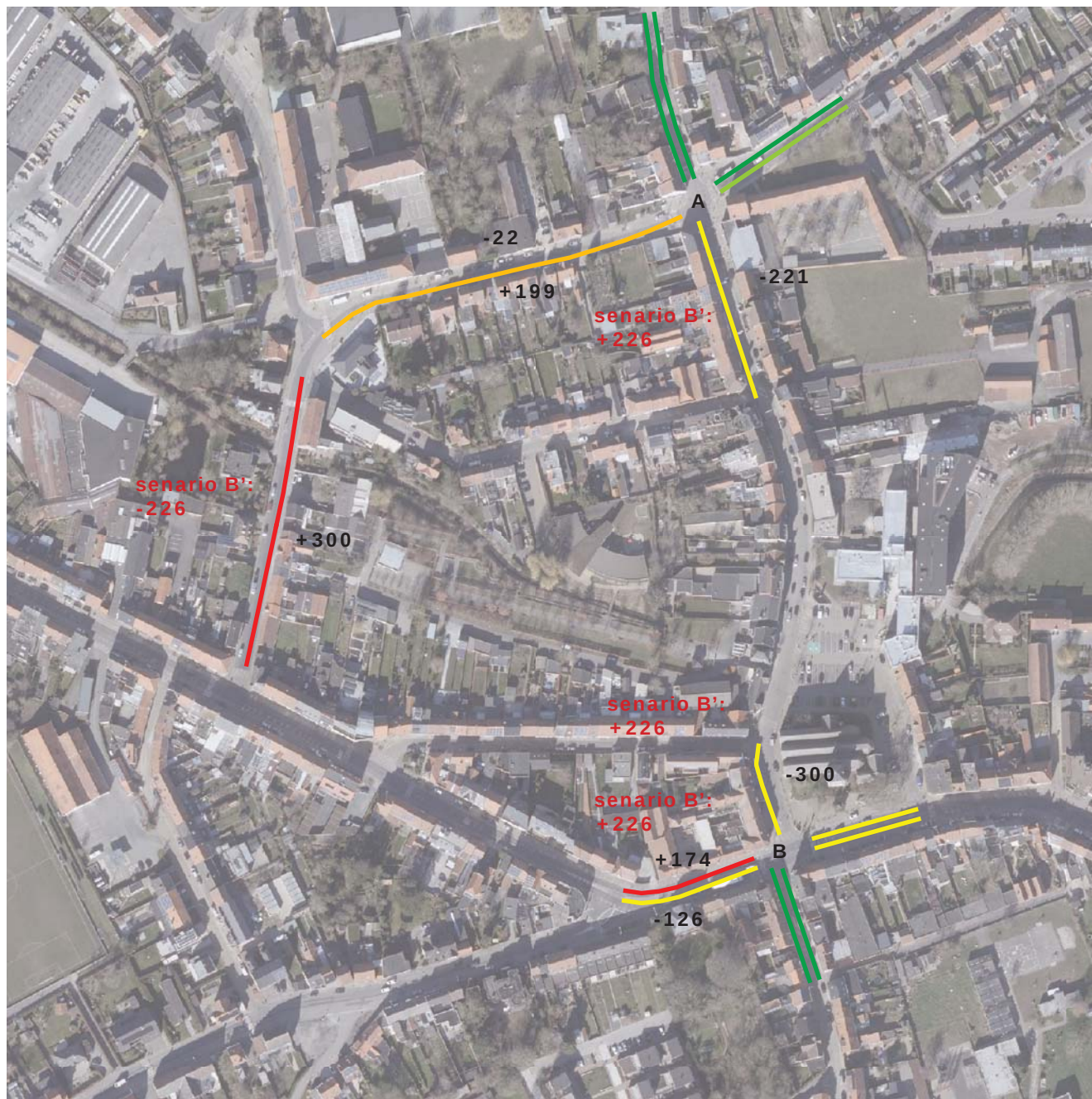


- Kwaliteitsniveau A
- Kwaliteitsniveau B
- Kwaliteitsniveau C
- Kwaliteitsniveau D
- Kwaliteitsniveau E
- Kwaliteitsniveau F

SCENARIO B'

Om het kwaliteitsniveau in de Kloosterstraat te verbeteren zou het verkeer dat de Kloosterstraat inrijdt vanaf het noorden geweerd kunnen worden en omgeleid via de Beselarestraat. Dit resulteert in een aanvaardbaar kwaliteitsniveau in zowel de Kloosterstraat als de Beselarestraat maar leidt tot een degradatie tot kwaliteitsniveau F langsheen de N8 (voor verkeer tussen de Sint Denijsplaats en de Kloosterstraat).

	Toekomstige intensiteiten	Intensiteiten scenario B'	IC toekomstige toestand	IC scenario B'
Kruispt. A noord in	77	81	12	12
Kruispt. A noord uit	87	92	13	13
Kruispt. A oost in	224	225	34	34
Kruispt. A oost uit	234	234	36	36
Kruispt. A zuid in	221	0	34	0
Kruispt. A zuid uit	235	461	36	71
Kruispt. A west in	126	325	32	81
Kruispt. A west uit	92	0	23	0
Kruispt. B noord in	259	485	40	75
Kruispt. B noord uit	300	0	46	0
Kruispt. B oost in	484	481	74	74
Kruispt. B oost uit	429	428	66	66
Kruispt. B zuid in	38	38	10	10
Kruispt. B zuid uit	107	107	27	27
Kruispt. B west in	479	353	74	54
Kruispt. B west uit	424	824	65	127
Kloosterstr. noord in	226	0	57	0
Kloosterstr. noord uit	136	436	34	109



I/C CAPACITEIT



- Kwaliteitsniveau A
- Kwaliteitsniveau B
- Kwaliteitsniveau C
- Kwaliteitsniveau D
- Kwaliteitsniveau E
- Kwaliteitsniveau F

5.4. CENTRALISATIE SCHOOL

Tijdens het participatiemoment werd gewezen op de toekomstige verhuis van 'de Graankorrel' waardoor de verkeersafwikkeling mogelijk zou kunnen wijzigen. 'De Graankorrel' is een school die kleuter- en lager onderwijs aanbiedt binnen de kern van Geluwe. Op heden is de school gevestigd op twee locaties, Schoolstraat 1 en Beselarestraat 33. De school voorziet binnen korte termijn een centralisatie waarbij de werking van Beselarestraat 33 verhuisd zou worden naar Schoolstraat 1.

Deze verhuis zal mogelijks leiden tot een wijziging in de verkeersafwikkeling, er wordt verondersteld dat een deel van het verkeer dat huidig via de Beselarestraat verloopt in de toekomst via de Kloosterstraat zal rijden. Er wordt echter niet verwacht dat deze mogelijke wijziging tot structurele problemen zal leiden:

Beperkte wijziging

Het betreft de verhuis van de kleinste vestiging van de school namelijk 'Beselarestraat 33' waar leerjaren 4 tot 6 gevestigd zijn naar 'Schoolstraat 1' waar het kleuter en leerjaren 1 tot 3 gevestigd zijn. Gezien het de oudste jaren van het lager onderwijs zijn die verhuizen, kan er aangenomen worden dat het aandeel leerlingen die zich al dan niet autonoom met de fiets of te voet naar de school verplaatst hoger zal liggen dan 'Schoolstraat 1'. Het aandeel dat er met de wagen naar de school gevoerd zal worden ligt er dan ook lager. Bovendien zullen gezinnen met meerdere kinderen die schoolgaan op beide locaties bij een centralisatie ook minder verkeer genereren. Het aandeel bijkomende autoverplaatsingen naar site 'Schoolstraat 1' zal hierdoor relatief beperkt zijn.

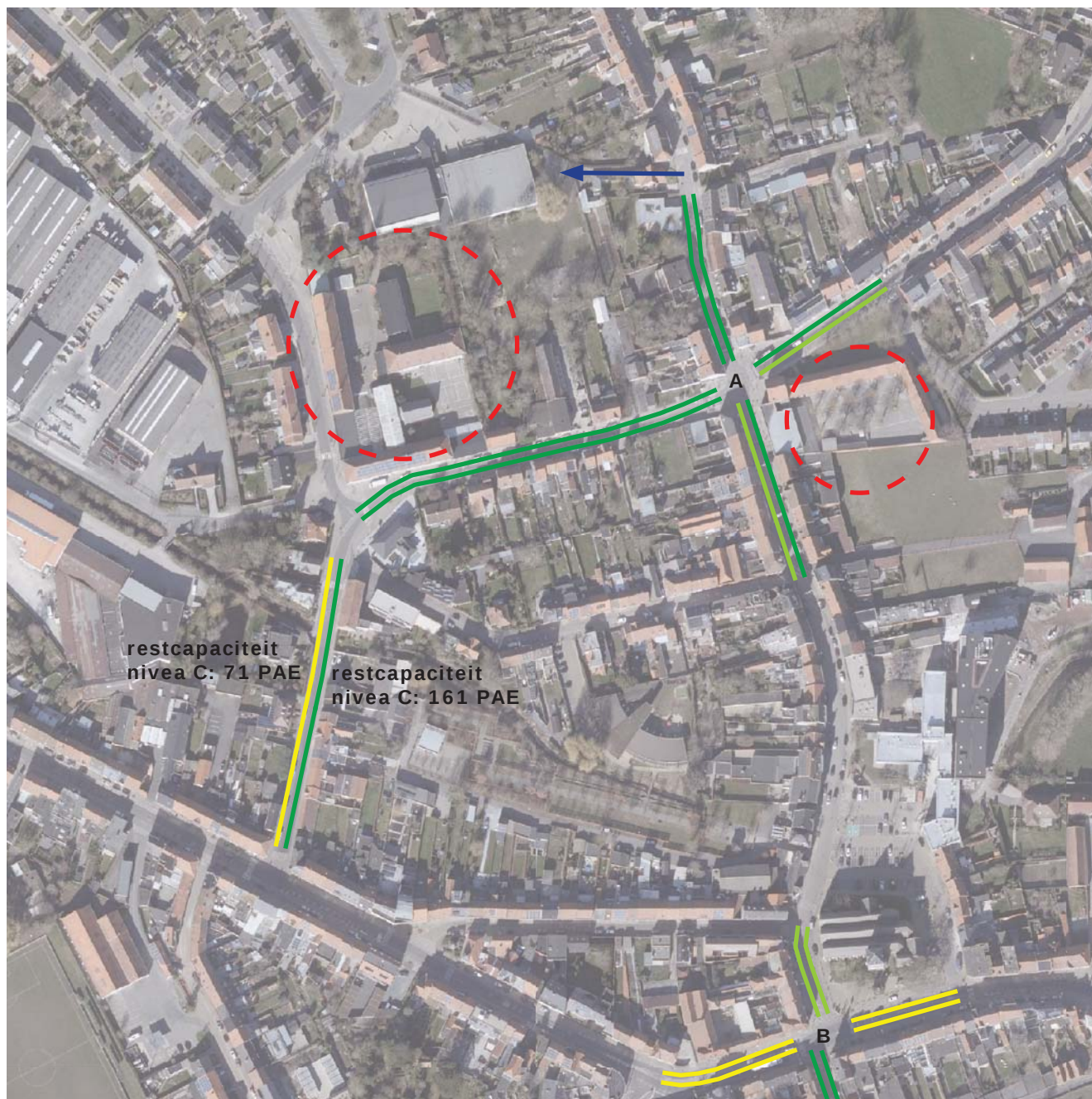
Ontsluiting site 'Schoolstraat 1'

Site 'Schoolstraat 1' beschikt tevens over verschillende ontsluitingsmogelijkheden: de site grenst aan de Schoolstraat en de Kloosterstraat en is bovendien via een doorsteek veilig verbonden met de Beselarestraat. Een deel van het verkeer zal

bijgevolg in de Beselarestraat blijven en de kinderen aan de veilige doorsteek afzetten.

Restcapaciteit Kloosterstraat

Daarenboven dient gesteld dat er binnen de Kloosterstraat nog een ruime restcapaciteit is. Wanneer vooropgesteld wordt om het bestaande kwaliteitsniveau C aan te houden dient gesteld dat er tijdens een spitsuur een restcapaciteit is van 71 uitgaande en 161 inkomende bewegingen.



I/C CAPACITEIT



- Kwaliteitsniveau A
- Kwaliteitsniveau B
- Kwaliteitsniveau C
- Kwaliteitsniveau D
- Kwaliteitsniveau E
- Kwaliteitsniveau F

5.5. CONCLUSIE

Binnen de bestaande situatie wikkelt het verkeer evenwichtig af langsheen het bestaande netwerk, bovenstaande simulaties hebben aangetoond dat het niet wenselijk is om de bestaande verkeersafwikkeling te wijzigen.

Betreffende de centralisatie van school de Graankorrel worden geen grote wijzigingen aan de verkeersafwikkeling verwacht. Wel kan het opmaken/actualiseren van een schoolvervoersplan en het creëren van een veilige oversteek langsheen de Beselarestraat ter hoogte van de doorsteek naar de school bijdragen tot een toegankelijke en veilige schoolomgeving.

6. PARKEERONDERZOEK

De parkeerbehoefte van de woonprojecten wordt op eigen terrein opgevangen. Gezien de ligging en de nabijheid van de woonprojecten wordt ook niet verwacht dat deze een bijkomende parkeerdruk op het plangebied zullen uitoefenen. Binnen de afbakening van het plangebied bevindt zich de parking 'Sint Denijsplaats'. Uit het kwaliteitsplan wordt voorgesteld om de haalbaarheid te onderzoeken om een deel van de parking te ontharden zodoende de Reutelbeek terug zichtbaar te maken binnen de kern van Geluwe. Binnen dit hoofdstuk zal de parkeernood binnen het centrum van Geluwe onderzocht worden om na te gaan of er ruimte kan worden vrijgemaakt om de Reutelbeek terug te integreren.

6.1. PARKEERTELLING

6.1.1. Methodiek

Aan de hand van een periodieke registratie van de geparkeerde voertuigen binnen de omgeving van de Sint-Dionysiuskerk werd een onderzoek gevoerd naar:

- de bezettingsgraad van de parkeervoorzieningen
- aandeel langparkeren

Registraties

Er werden op 3 dagen tellingen uitgevoerd:

- op dinsdag 14/05/2019 tussen 8u en 17u
- op zaterdag 18/05/2019 tussen 8u en 17u
- op woensdag 22/05/2019 tussen 13u en 19u

en dit telkens in tijdsblokken van 2u (tussen 8u en 10u, tussen 10u en 12u, tussen 13u en 15u, tussen 15u en 17u en tussen 17u en 19u). Daarbij werd telkens gemonitord welke voertuigen geparkeerd staan (aan de hand van een registratie van de

nummerplaat). Op basis hiervan kon geanalyseerd worden hoe vaak (doorheen de dag) bepaalde voertuigen op dezelfde plek gespot werden. De registraties van de nummerplaten worden enkel gebruikt voor interne verwerking zodoende de privacy te respecteren.

Noot: De registraties werden uitgevoerd op representatieve dagen, dit betekent dat er geen registraties uitgevoerd werden op feest- en bruggedagen, binnen vakantieperiodes of wanneer er speciale evenementen plaatsvinden.

Parkings

Op parkings worden enkel de voertuigen die in de aangeduide parkeervakken, of op 'logische' parkeerplaatsen, geparkeerd staan geregistreerd als correct geparkeerd. De overige auto's werden aangeduid als zijnde fout geparkeerd - hoewel deze niet altijd hinderlijk geparkeerd staan, en soms moeilijk uit te maken is of deze wagens - verkeerstechnisch - al dan niet fout geparkeerd staan.

Wekelijkse markt

Op vrijdag gaat de wekelijkse markt door op de Sint Denijsparking, hierbij worden 10 parkeerplaatsen ingenomen/voorbehouden door de marktkramers. Het betreffen de 10 parkeerplaatsen die zich langs de noordelijke zijde van de Sint-Dionysiuskerk bevinden.

6.1.2. Resultaten

Bezettingsgraad per parkeerplaats

Op basis van de registraties van de geparkeerde voertuigen werd het bezettingspercentage berekend. De kaarten hiernaast weergegeven tonen de procentuele bezettingsgraad per parkeerplaats, gradueel gevisualiseerd van donkergroen (een parkeerplaats die tijdens alle registraties bezet was) tot wit (een parkeerplaats die op geen enkele registratie bezet was). Uit deze kaarten kan afgeleid worden dat de parking Sint Denijsplaats een hogere bezettingsgraad kent dan de parkeervoorzieningen langsheen de Beselarestreet.

Bezettingsgraad binnen plangebied

Onderstaand wordt het bezettingspercentage van het plangebied berekend (aantal ingenomen plaatsen/aantal beschikbare plaatsen), opgedeeld per tijdsblok van 2 u. Tijdens de tellingen waren er op dinsdag 14/05/2019 22 parkeerplaatsen onbeschikbaar wegens inname door werken, op zaterdag 18/05/2019 waren dat er 15 en de woensdag 22/05/2019 20. Dit gegeven werd meegenomen binnen onderstaande berekening, er wordt zowel een bezettingsgraad berekend met als zonder de onbeschikbare parkeerplaatsen:

periode		bezettingsgraad	
		zonder onbeschikbare ppl	met onbeschikbare ppl
dinsdag 14/05/2019	8u - 10u	64%	54%
	10u - 12u	84%	70%
	13u - 15u	75%	63%
	15u - 17u	83%	69%
zaterdag 18/05/2019	8u - 10u	51%	46%
	10u - 12u	66%	58%
	13u - 15u	66%	58%
	15u - 17u	49%	43%
woensdag 22/05/2019	13u - 15u	66%	56%
	15u - 17u	79%	67%
	17u - 19u	64%	54%

De hoogste bezettingsgraad wordt bereikt op dinsdag 14/05/2019 tussen 10u en 12u, dan wordt een bezettingsgraad van 84% bereikt zonder de onbeschikbare parkeerplaatsen in rekening te brengen. Wanneer deze wel in rekening gebracht worden dient gesteld dat slechts een bezettingsgraad van 70% bereikt wordt.

Bezettingsgraden groter dan 80 à 85% kunnen worden beschouwd als problematisch. Bij zulke bezettingsgraden neemt het parkeerzoekverkeer ook sterk toe. Een minimale restcapaciteit van 20 tot 15% is aangewezen.

BEZETTINGSGRAAD

	Onbeschikbaar
	Geen registraties
	25% bezetting
	50% bezetting
	75% bezetting
	100% bezetting

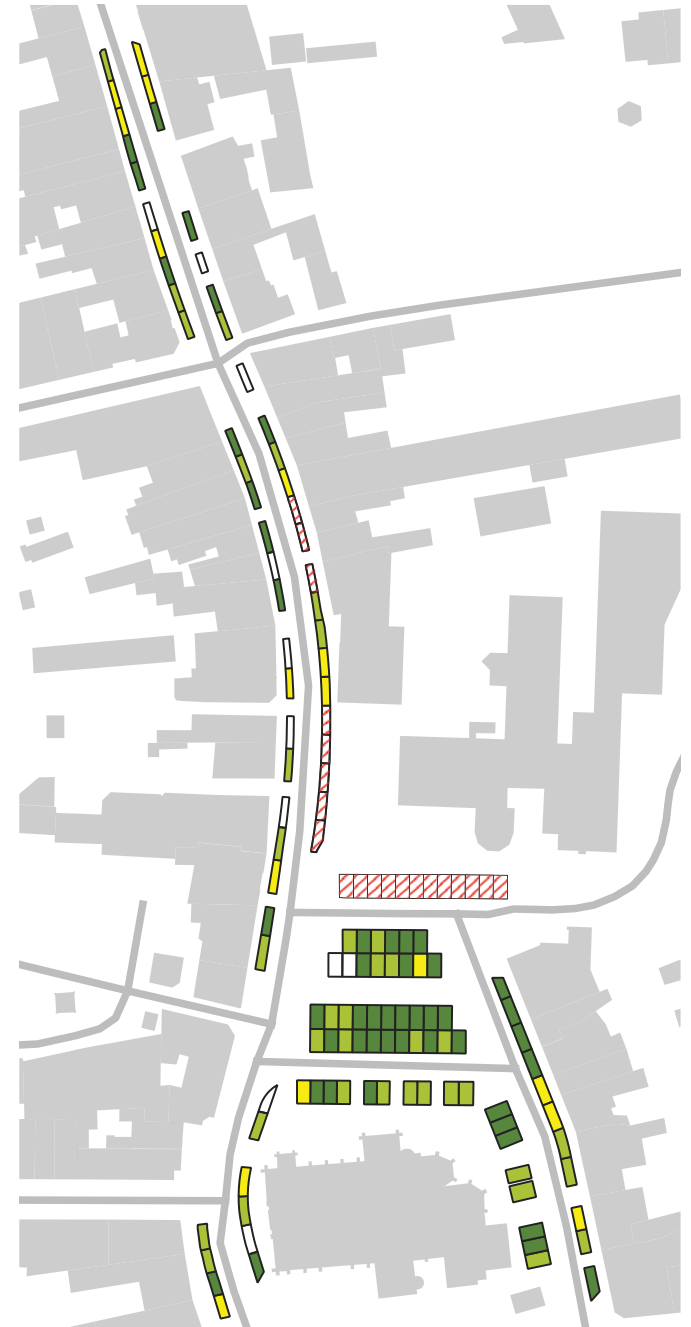
Dinsdag 14/05/2019



Zaterdag 18/05/2019



Woensdag 22/05/2019



Aandeel langparkeren per parkeerplaats

Op basis van de registraties van de nummerplaten van de geparkeerde voertuigen werd het aandeel langparkeren berekend. De kaarten hiernaast weergegeven tonen de parkeerduur per parkeerplaats, gradueel gevisualiseerd van een parkeerplaats waar tot 4 maal toe dezelfde wagen geregistreerd werd, of langer dan 6 u geparkeerd werd tot een parkeerplaats waar geen wagens geregistreerd werden, weergegeven in het wit.

Op basis van de kaarten hiernaast weergegeven dient gesteld dat het aandeel langparkeren en kortparkeren verspreid over het plangebied voorkomt. De reden hiertoe is dat er met uitzondering van 3 shop&go plaatsen geen parkeerduurbeperking geldt. Het gedeeltelijk invoeren van een blauwe zone zou leiden tot een opsplitsing tussen een zone waar enkel kortparkeren gewenst is en een zone waar langparkeren toegelaten wordt.

Aandeel langparkeren binnen plangebied

De kaarten hiernaast weergegeven geven een goed beeld over de spreiding maar geven echter een vertekend beeld inzake het reële aandeel langparkeren. Uit de registraties blijkt dat er een aandeel wagens is die geregistreerd werden op verschillende locaties. Dit kunnen bijvoorbeeld wagens zijn van werknemers die over de middag iets gaan eten/inkopen gaan doen, wagens van inwoners die zich gedurende de dag eenmalig verplaatst hebben... maar wel degelijk 4 maal per dag geregistreerd werden. Onderstaande tabel geeft het reële aandeel langparkeren weer:

periode	drie registraties > 4u	twee registraties 2 < 4u	één registratie 0 < 2u
dinsdag 14/05/2019	24%	23%	53%
zaterdag 18/05/2019	18%	16%	66%
woensdag 22/05/2019	11%	20%	69%
Gemiddeld	18%	20%	62%

Er bevindt zich een zeker aandeel langparkeren binnen het plangebied. Het feit dat er op woensdag een lager aandeel langparkeren geregistreerd werd vindt zijn oorsprong in het feit dat er op woensdag slechts 3 registraties plaatsvonden in plaats van 4 en dat deze voornamelijk op de namiddag/avond plaatsvonden.

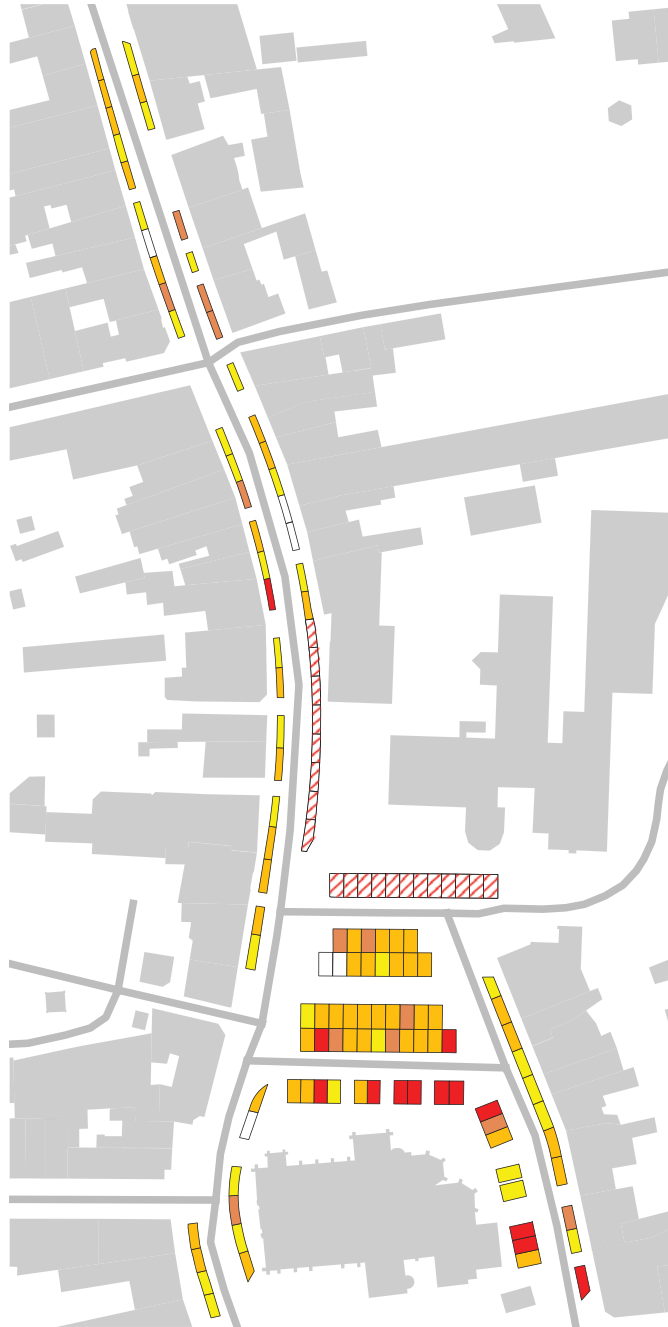
Rotatiefactor

De rotatiefactor is de verhouding van het aantal unieke gebruikers per parkeerplaats. Hoe hoger de rotatiefactor, hoe meer verschillende gebruikers gedurende de dag gebruik maken van een bepaalde parkeerplek - of: hoe korter elke gebruiker een bepaalde parkeerplek bezet. Een hoge rotatie verhoogt de kans op het vinden van een parkeerplaats voor andere bestuurders. Het plangebied heeft een rotatiefactor van 1,50.

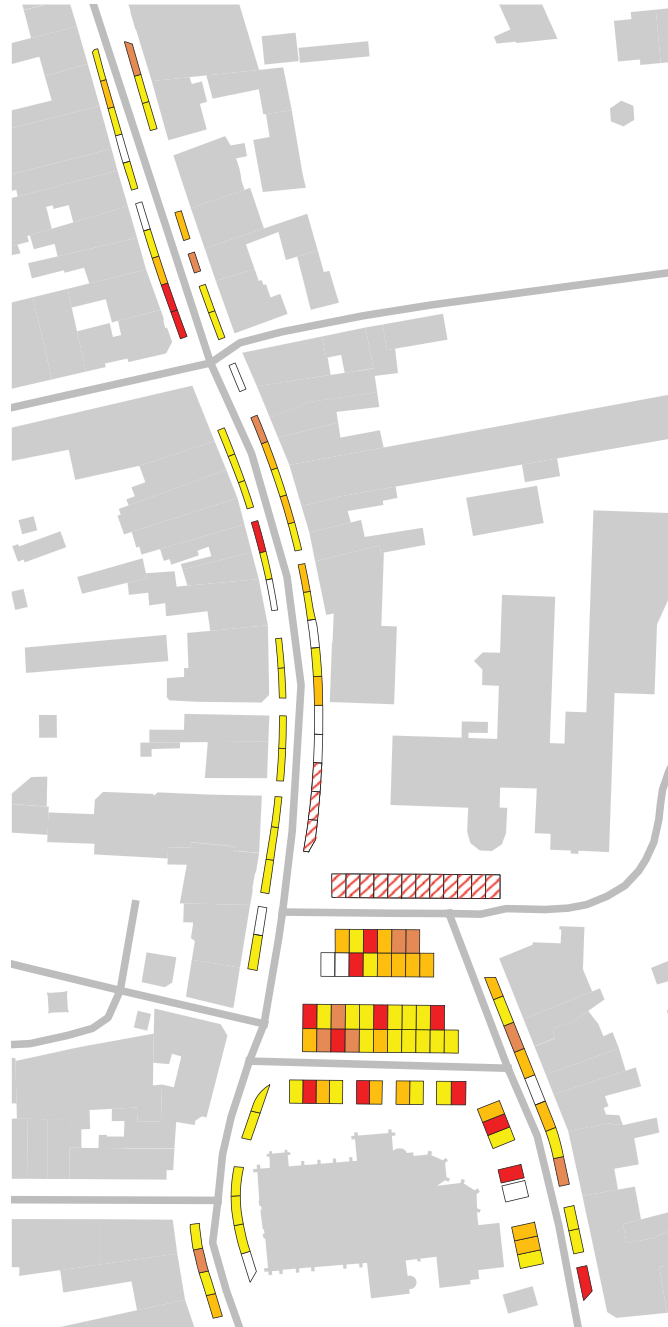
LANGPARKEREN

- 
- Onbeschikbaar
 - Geen registraties
 - 0 < 2u bezetting
 - 2 < 4u bezetting
 - 4 < 6 u bezetting
 - > 6 u bezetting

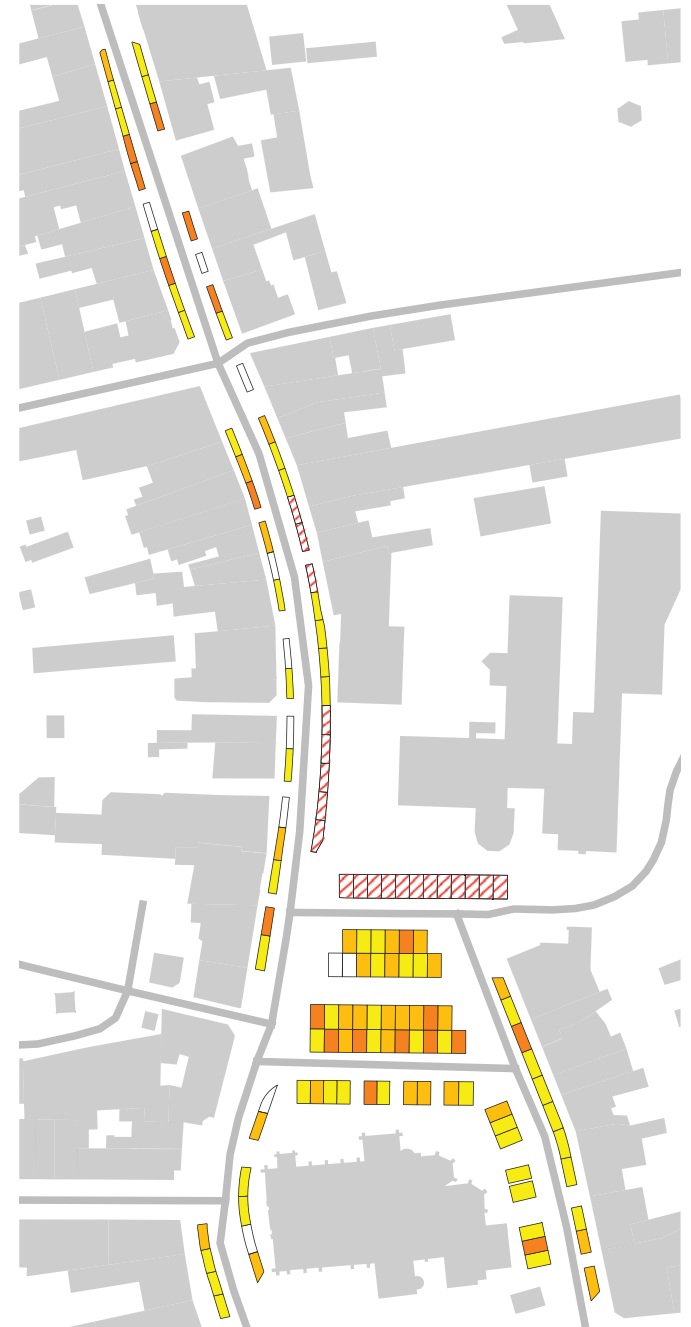
Dinsdag 14/05/2019



Zaterdag 18/05/2019



Woensdag 22/05/2019



6.2. CONCLUSIE

Bezettingsgraad

Rekening houdende met de resultaten van het parkeeronderzoek kan gesteld worden dat de het parkeeraanbod binnen het plangebied voldoende groot is om de parkeervraag op te vangen en over voldoende restcapaciteit beschikt om probleemloos te functioneren. **Ook wanneer er een reductie van 22 parkeerplaatsen is, wat het geval was op dinsdag 14/05/2019, dient gesteld dat het aanbod voldoende groot is en het aanbod over voldoende restcapaciteit beschikt.**

Op basis van de gevoerde tellingen en rekening houdende met een restcapaciteit (overaanbod) van 15 tot 20% kan de parkeerbehoefte binnen het plangebied vastgelegd worden op 110 tot 117 parkeerplaatsen.

Langparkeren

Op heden komt het lang- en kortparkeren gemengd voor binnen het plangebied. Gezien het parkeeronderzoek aangeeft dat er zich tijdens de 3 teldagen ongebruikte parkeerplaatsen bevonden in de Beselarestraat is **een ingreep om langparkeren te weren (invoeren blauwe zone) niet noodzakelijk.**

Het invoeren van een blauwe zone binnen de Beselarestraat zal namelijk de rotatiefactor verhogen, dit betekent ook dat er meer parkeer manoeuvres zullen uitgevoerd worden. Deze zullen zowel het verkeer in de Beselarestraat doen afremmen als verkeersonveilige situaties voor de fietsers creëren.

Indien de afname aan parkeerplaatsen op de Sint Denijsplaats echter zou resulteren in de creatie van parkeerproblemen binnen de Beselarestraat kan het invoeren van een blauwe zone binnen de Beselarestraat een oplossing bieden. **De afweging om een blauwe zone in te voeren binnen de Beselarestraat dient te gebeuren na een evaluatie van de heraangelegde Sint Denijsplaats.**

mobiliiteitsplan pg 44:

Het is de bedoeling een goede rotatie van de parkeerplaatsen in het centrum te hebben om de bereikbaarheid van handel en diensten in het centrum van Geluwe te ondersteunen. De parkeerdruk in de straten rondom het centrum mag hierdoor niet verhogen.

Maatregelen:

- Om de parkeersituatie in Geluwe te optimaliseren zijn geen uitgebreide maatregelen nodig. In de omgeving van de Sint Denijsplaats is er wel een hoge parkeerdruk. In deze buurt bevindt zich vooral kleinhandel en diensten.*
- Op lange termijn kan overwogen worden om maatregelen te nemen om de bereikbaarheid van handelszaken te garanderen d.m.v. plaatselijke beperkingen in de parkeerdruk. Dit dient evenwichtig te gebeuren om ook voldoende parkeercomfort te bieden voor de bewoners.*

7. OPLOSSING- RICHTINGEN

7.1. NETWERK

Zoals reeds aangehaald speelt de doorsteek naar school 'de Graankorrel' een belangrijke rol in de toegankelijkheid van de school en de creatie van een veilige route naar school.

Binnen dit gegeven is het ook wenselijk om eventuele maatregelen inzake fietsverkeer (fietspaden/fietssuggestiestroken/fietsstraten) die genomen worden in de Beselarestraat niet te stoppen ter hoogte van kruispunt Kloosterstraat - Beselarestraat - Derde Lansiersstraat maar deze in te voeren tot aan de doorsteek naar school 'de Graankorrel'.

Tevens is het wenselijk om de ontbrekende fietsinfrastructuur in het zuidelijke deel van de Kloosterstraat te vervolledigen.

7.2. ZWAAR VERKEER

Voor het zwaar verkeer werd een tonnagebeperking uitgewerkt om doorgaand vrachtverkeer (+ 7,5 ton) uit de kern van Geluwe te weren. Deze maatregel wordt bekendgemaakt aan het publiek via het bord C23 (7,5 ton) met het onderbord "uitgezonderd plaatselijke bediening en landbouwvoertuigen".

Tijdens het participatiemoment werd aangegeven dat er nog steeds een aandeel zwaar verkeer door de kern rijdt dat geen deel uitmaakt van de plaatselijke bediening of landbouwvoertuigen. Een handhaving van de tonnagebeperking kan bijdragen tot het naleven van de tonnagebeperking.



FIETSNETWERK MICRO

BRON: INFORMATIE VLAANDEREN, MAART 2019



- gemotoriseerd verkeer
- traag verkeer
- fietspad
- fietssuggestiestrook

15°C

APOTHEEK

Bernard

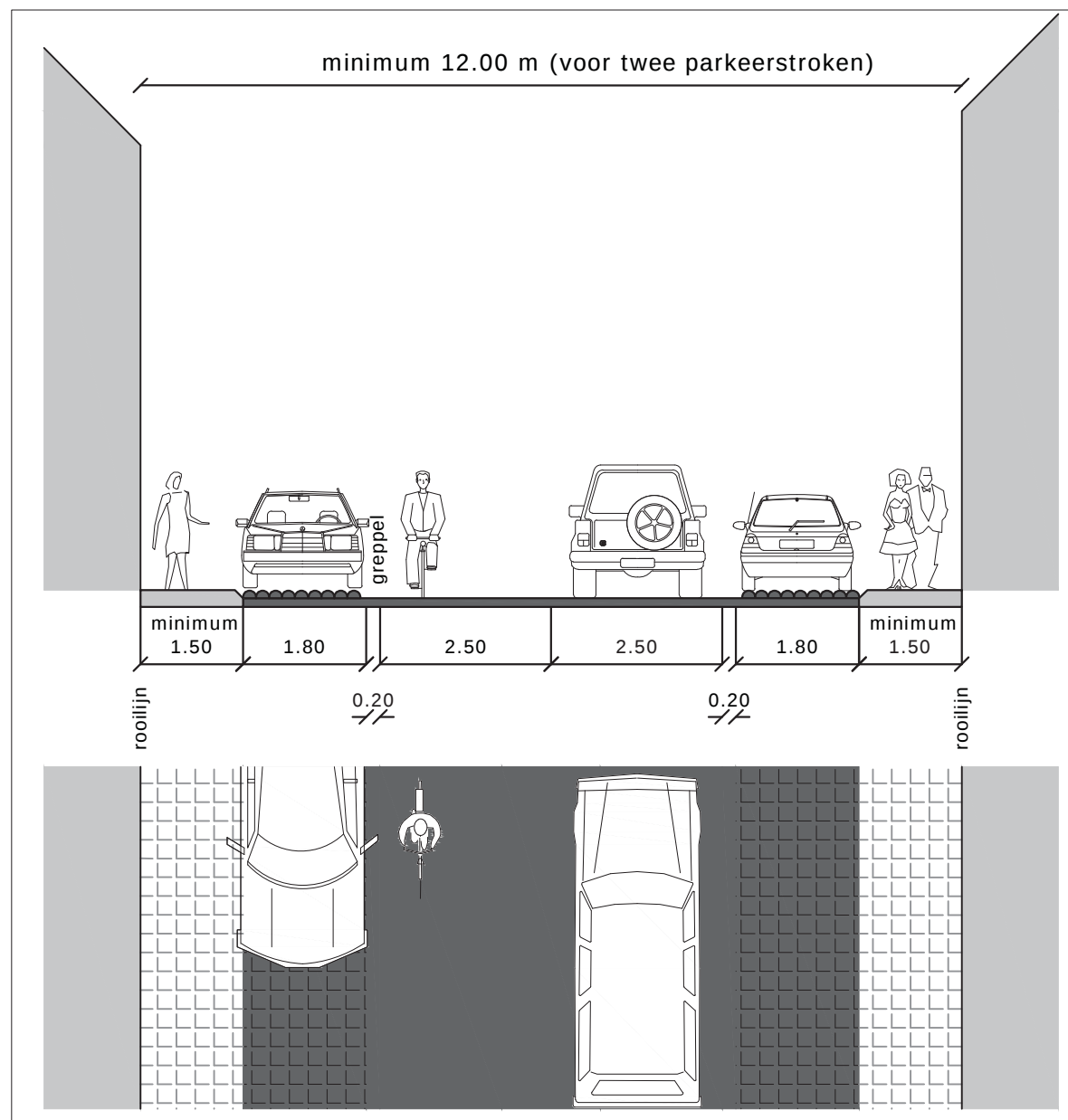
Innolaboren Ann en Bernard



7.3. BESELARESTRAAT

7.3.1. Bestaande toestand

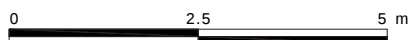
- Langs weerszijden van de weg bevinden er zich voetpaden, deze zijn uitgevoerd in klinkers, afgeboord met schuine hoekstenen.
- Tussen de voetpaden en de rijbaan bevinden er zich langsparkerplaatsen, het betreffen vrij smalle parkeerplaatsen (ca. 1,5 m) waardoor zowel op de rijbaan als op de voetpaden geparkeerd wordt, de stroken zijn uitgevoerd in kasseien.
- De vele parkeerbewegingen belemmeren een vlotte doorgang van het doorgaand verkeer.
- De rijbaan is verhard met beton en heeft een breedte van 6 meter.



Bestaand wegprofiel



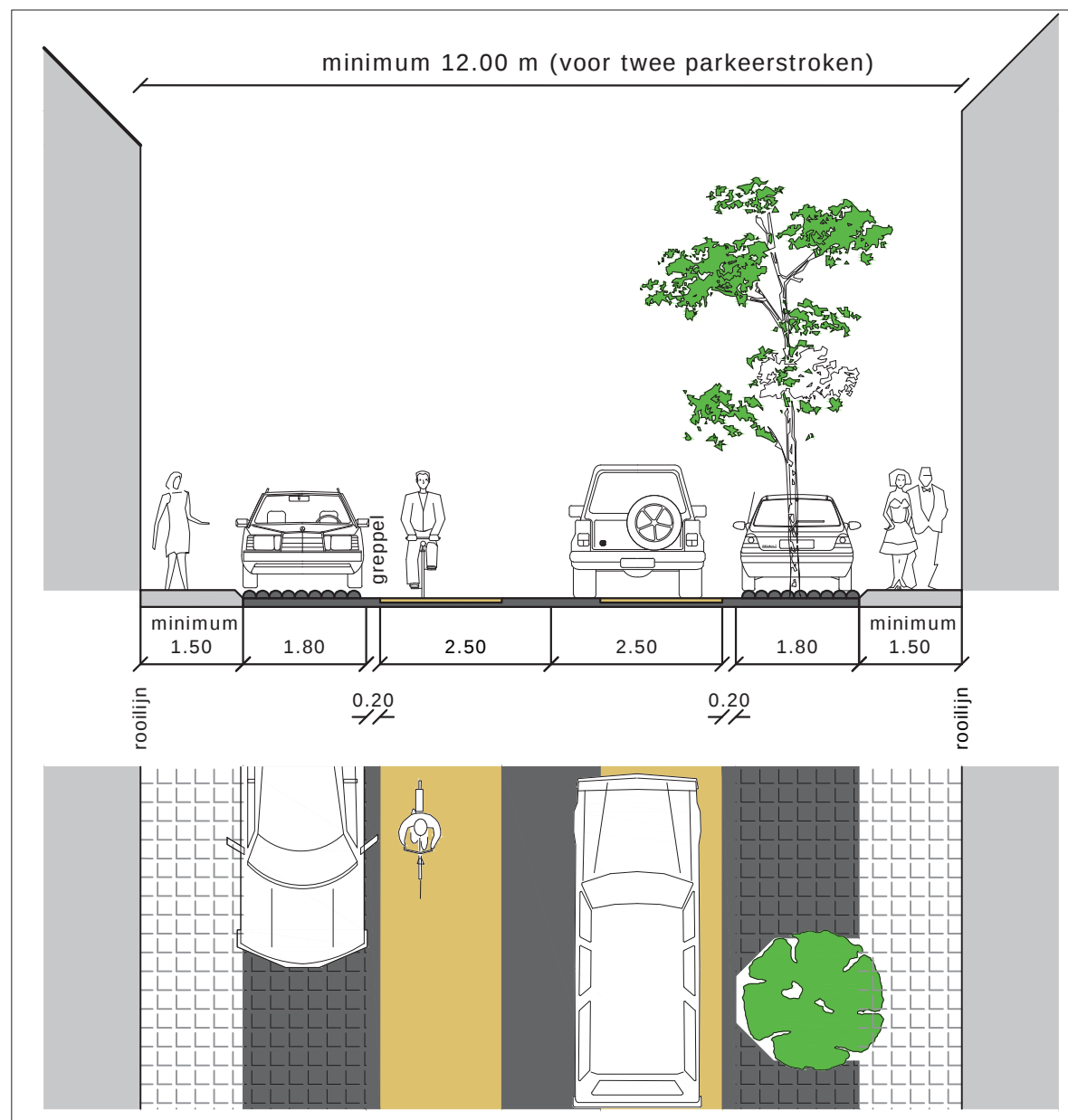
schaal 1/100



7.3.2. Voorstel herinrichting

TYPE A WEGPROFIEL

- Voor autoverkeer: beide rijrichtingen behouden
- Voor fietsers: beide rijrichtingen behouden (aanduiding fietssymbolen of fietssuggestiestroken op de rijweg aan te brengen om plaats fietsers te accentueren)
- Invoeren zone 30
- Parking: capaciteit blijft behouden
- Groen: op regelmatige afstand kan tussen de parkeerplaatsen een boom geplant worden



Type A wegprofiel

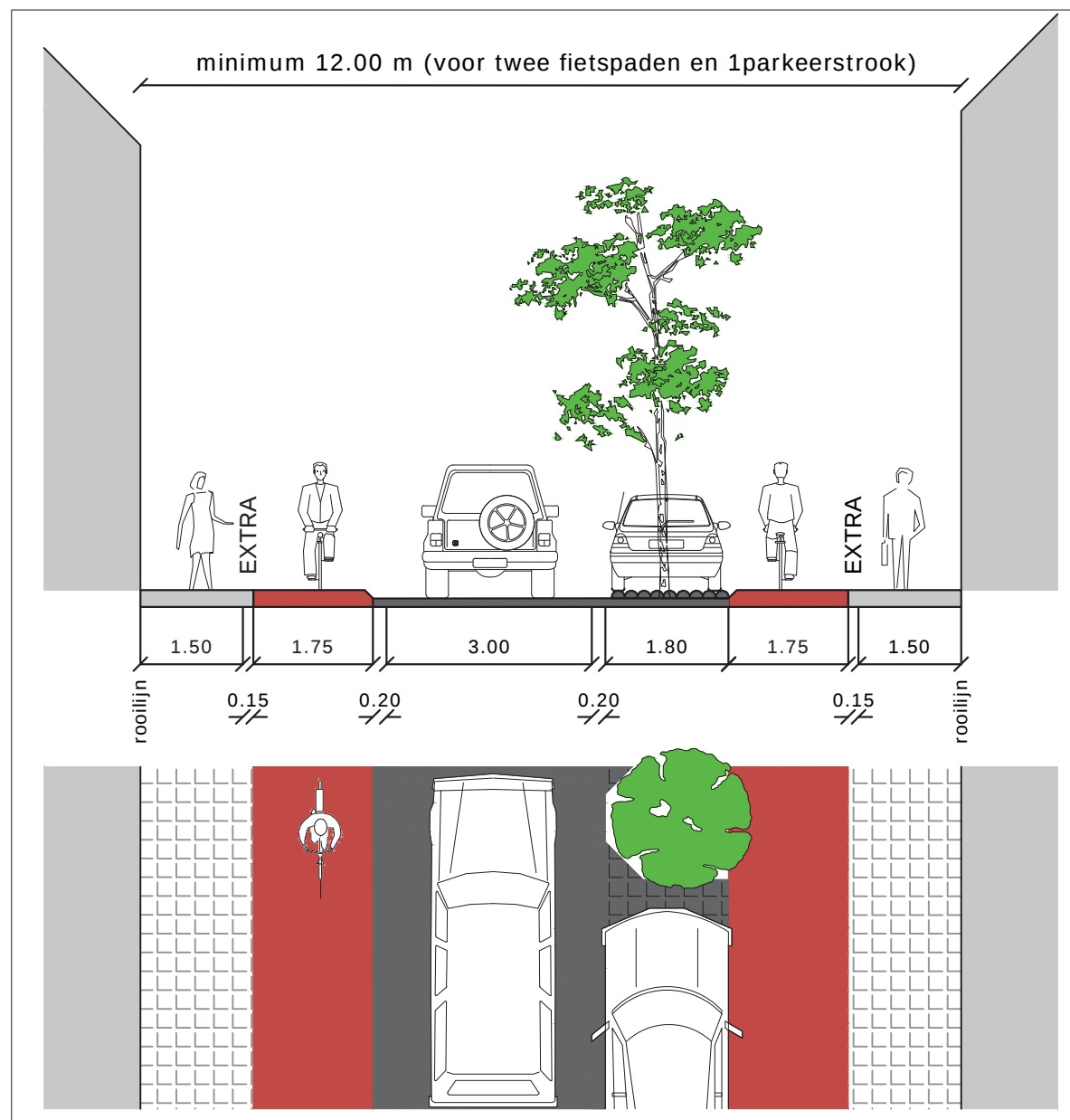


schaal 1/100

0 2.5 5 m

TYPE B WEGPROFIEL

- Voor autoverkeer: invoering eenrichtingsverkeer
- Voor fietsers: beide rijrichtingen behouden (aanliggende fietspaden langs beide zijden van de weg)
- Invoeren zone 30
- Parking: capaciteit wordt gehalveerd. *(De motivatie tot het reduceren van de parkeervoorzieningen is opgenomen onder "6.1. parkeertelling" op pag. 49).*
- Groen: op regelmatige afstand kan tussen de parkeerplaatsen een boom geplant worden



Type B wegprofiel



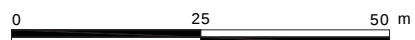
schaal 1/100

0 2.5 5 m

- Voor autoverkeer: beide rijrichtingen behouden
- Voor fietsers: beide rijrichtingen behouden
- Invoeren fietsstraat (fietsers mogen volledige breedte van de straat gebruiken en mogen niet ingehaald worden door auto's)
- Parking: capaciteit blijft behouden
- Groen: op regelmatige afstand kan tussen de parkeerplaatsen een boom geplant worden



schaal 1/100





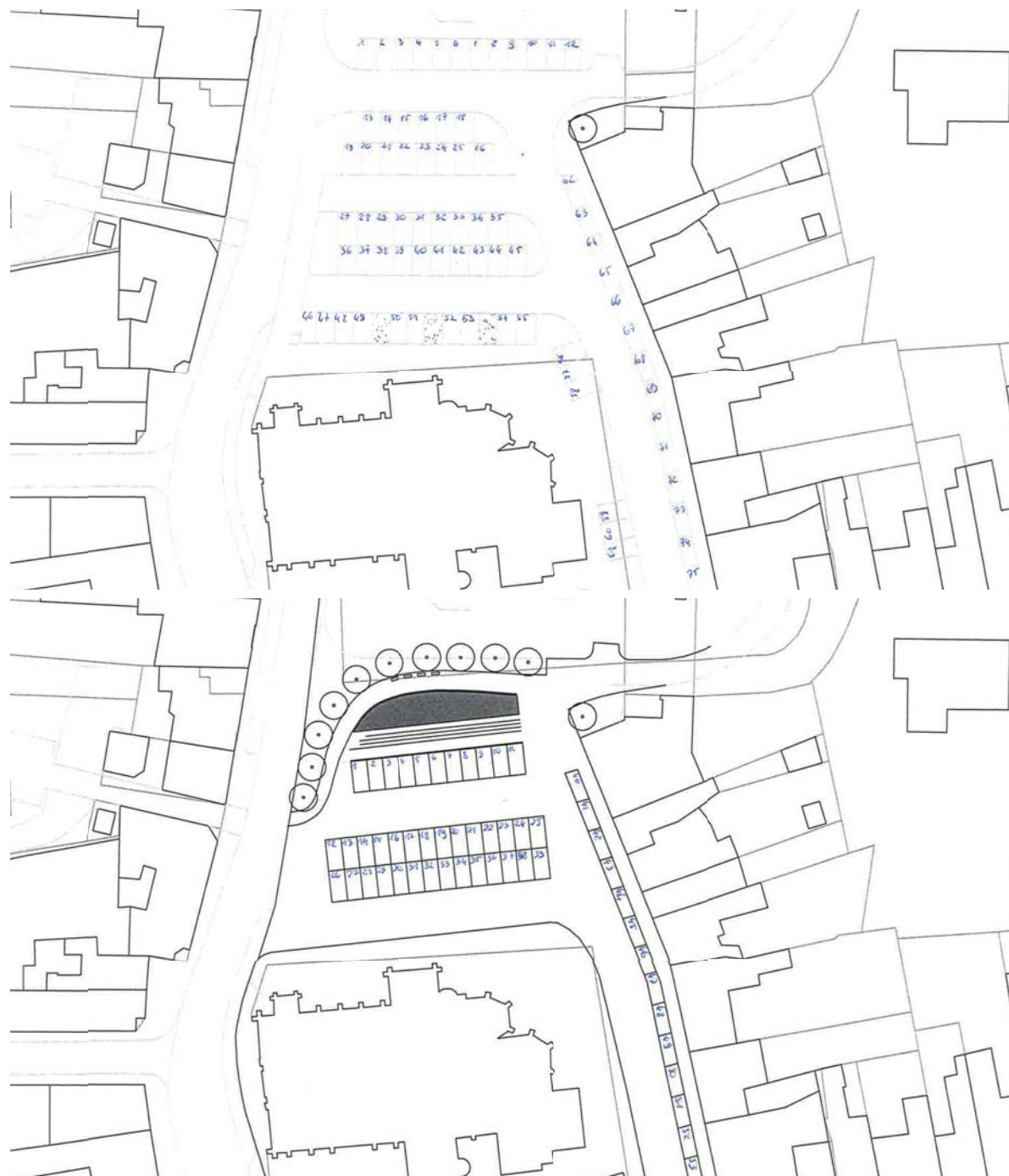
7.4. SINT DENIJSPARKING

7.4.1. Bestaande toestand

- De capaciteit van de parking op de Sint Denijsplaats bedraagt ca. 76 plaatsen.
- De ruimtelijke link tussen het RVT, de Beselarestreet en de Sint Denijsplaats is niet duidelijk, ook de link naar de achtergelegen zachte verbinding achter het RVT is onvoldoende waarneembaar.
- De Sint Denijsplaats betreft een sterk verharde ruimte, waar weinig groen aanwezig is en er zich veel verharding bevindt.
- Doordat er rondom de kerk parkeerplaatsen werden voorzien komt de kerk onvoldoende tot zijn recht binnen de kern van Geluwe.

7.4.2. Voorstel herinrichting

- Zoals voorgesteld binnen het beeldkwaliteitsplan is het wenselijk de Reutelbeek opnieuw te integreren binnen de kern van Geluwe.
- Door de parkeerplaatsen rondom de kerk af te bouwen en aan kwalitatieve groenruimte te voorzien zal de kerk beter tot zijn recht komen.
- Een reorganisatie van de parking, het verwijderen van de parkeerplaatsen rondom de kerk en het integreren van de Reutelbeek resulteert in een afname van 26 parkeerplaatsen. Wanneer er achter de kerk enkele extra parkeerplaatsen worden voorzien kan de afname verder gereduceerd worden.





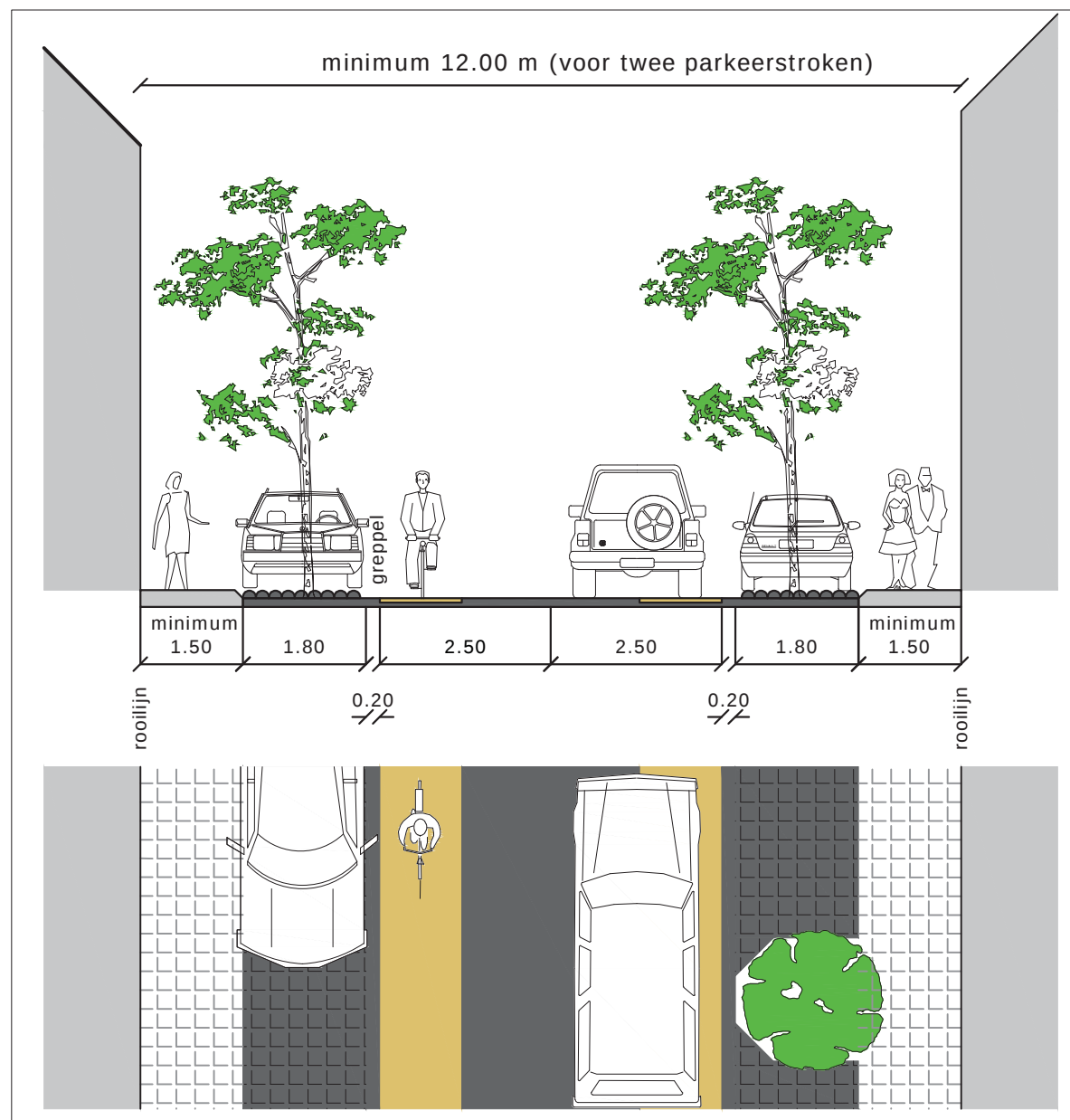
7.5. KLOOSTERSTRAAT NOORD

7.5.1. Bestaande toestand

- Langs weerszijden van de weg bevinden er zich voetpaden, deze zijn uitgevoerd in klinkers, afgeboord met hoekstenen.
- Tussen de voetpaden en de rijbaan bevinden er zich langspaarkeerplaatsen, de parkeerstroken hebben een breedte van ca. 1,7 m en zijn uitgevoerd in kasseien. Op regelmatige afstand werden er tussen de parkeerplaatsen bomen ingeplant.
- Langs deze parkeerstroken werd een fietssuggestiestrook aangebracht met een breedte van ca. 1,2 m.
- De rijbaan is verhard met beton en heeft een breedte van 5 meter.

7.5.2. Voorstel herinrichting

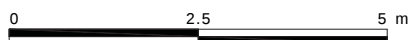
- Voor autoverkeer: beide rijrichtingen behouden
- Voor fietsers: beide rijrichtingen behouden
- Binnen de straatinrichting kunnen bijkomende ingrepen bijdragen tot een veiligere schoolomgeving



Bestaand wegprofiel



schaal 1/100





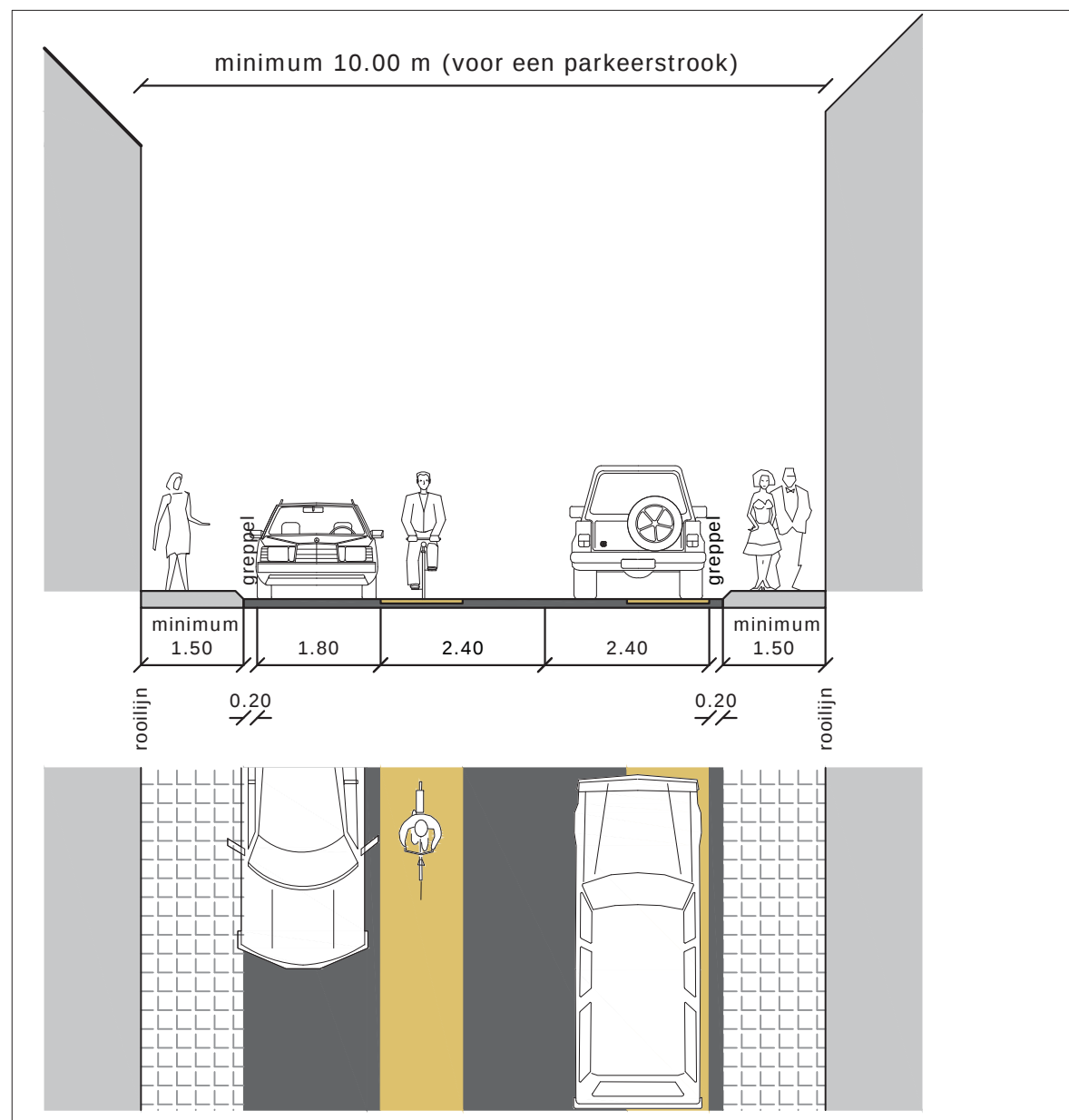
7.6. KLOOSTERSTRAAT ZUID

7.6.1. Bestaande toestand

- Langs weerszijden van de weg bevinden er zich voetpaden, deze zijn uitgevoerd in klinkers, afgeboord met hoekstenen.
- De rijbaan is verhard met asfalt en heeft een breedte van 7 meter.
- Langsheen de oostelijke zijde geldt een parkeerverbod, langsheen de westelijke zijde niet, daar wordt op de straat geparkeerd.

7.6.2. Voorstel herinrichting

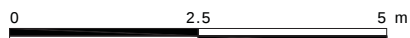
- Voor autoverkeer: beide rijrichtingen behouden
- Voor fietsers: beide rijrichtingen behouden
- Fietssuggestiestroken verder aan te brengen tot de N8



Type C wegprofiel



schaal 1/100





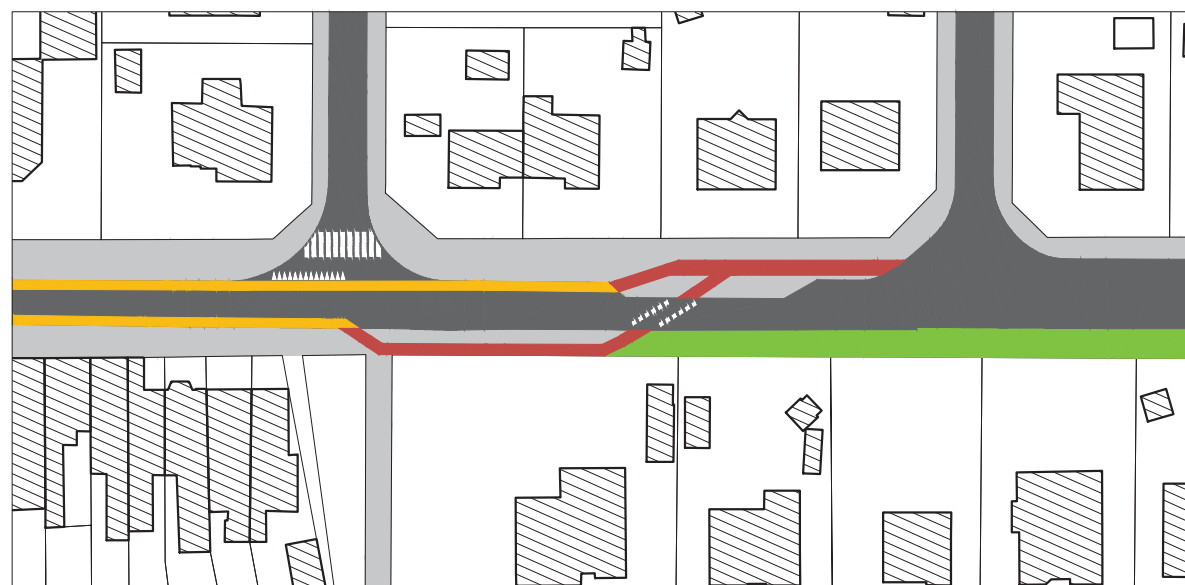
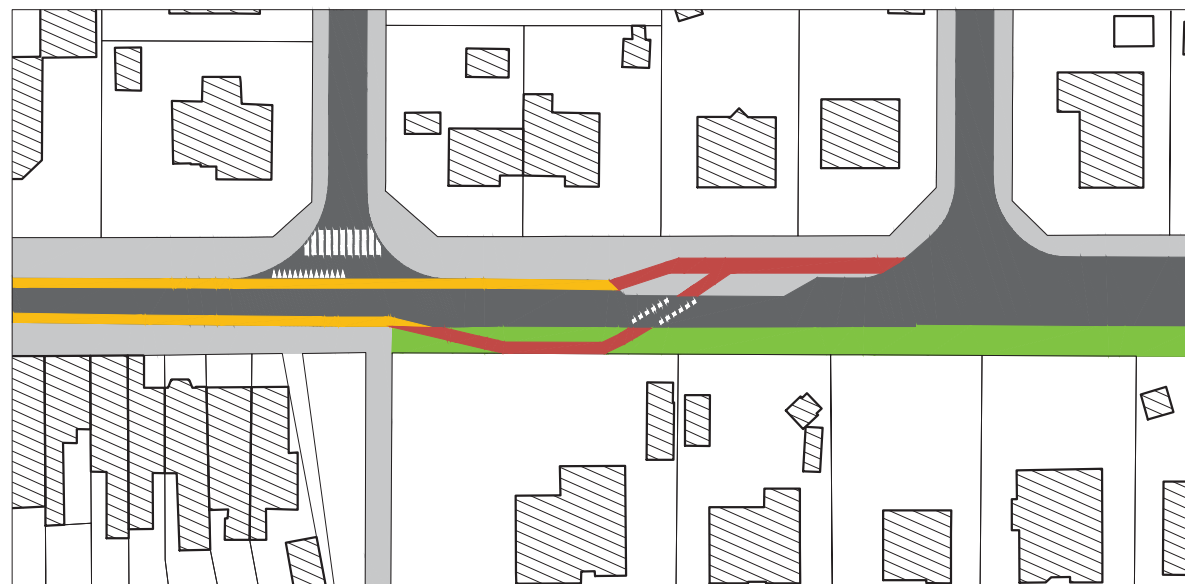
7.7. DERDE LANSIERSSTRAAT

7.7.1. Bestaande toestand

- Langsheen de Derde Lansiersstraat bevindt zich een overgangszone tussen een tweerichtingsfietspad dat zich langs één zijde van de weg bevindt en twee fietssuggestiestroken langs beide zijden van de weg.
- Om een verkeersveilige overgang te voorzien werd geopteerd om de kruisende beweging met het gemotoriseerd verkeer te voorzien op een wegversmalling. Daarnaast werd geopteerd om de fietspaden ter hoogte van de oversteekzone vrijliggend te voorzien (met een berm tussen het fietspad en de rijweg).
- De aansluiting met de fietssuggestiestrook werd gerealiseerd net achter een fiets- en voetgangersverbinding. Hierdoor dienen fietsers die de fiets- en voetgangersverbinding uitrijden en naar rechts afslaan eerst de rijweg op te rijden om direct erna het fietspad terug op te rijden.

7.7.2. Voorstel herinrichting

- Door het fietspad vrijliggend te voorzien (met een berm tussen het fietspad en de rijweg) tot aan de fiets- en voetgangersverbinding wordt een verkeersveiliger situatie bekomen.



Derde Lansiersstraat



schaal 1/100

0 25 50 m

7.8. CONCLUSIE

Rekening houdende met de vervollediging en uitbouw van een veilig traag netwerk is het wenselijk om maatregelen inzake fietsverkeer (fietspaden/fietssuggestiestroken/fietsstraten) te nemen in de Beselarestraat (tot aan de doorsteek naar school 'de Graankorrel') en in het zuidelijke deel van de Kloosterstraat.

Gezien het niet wenselijk is aanpassingen door te voeren aan de verkeersafwikkeling krijgen het type A wegprofiel (aankomen) fietssuggestiestroken) of het type C wegprofiel (invoeren fietsstraat) voorkeur binnen de Beselarestraat.

Binnen hoofdstuk "6.1. parkeertelling" op pag. 49 werd aangegeven dat het parkeeraanbod binnen het plangebied gereduceerd kan worden van 134 naar 110 tot 117 parkeerplaatsen. De ruimte die hierbij vrijkomt kan ingezet worden om de openbare ruimte binnen het centrum van Geluwe op een kwalitatievere manier vorm te geven. Een heraanleg van de Sint-Denijsplaats met een integratie van de Reutelbeek kan hier deel van uitmaken.

De Kloosterstraat is gedeeltelijk voorzien van fietssuggestiestroken, het is wenselijk deze door te trekken tot aan de N8 zodoende een ononderbroken netwerk voor de zwakke weggebruiker te voorzien.

In de Derde Lansiersstraat kan een vrijliggend fietspad (met een berm tussen het fietspad en de rijweg) voorzien worden tot aan de fiets- en voetgangersverbinding zodoende een verkeersveiligere situatie te bekomen.

8. PARTICIPATIE

8.1. BEVOLKINGSMOMENT

Het participatiemoment ging door op 18 juni 2019 in lokaal dienstencentrum De Spie. Dit participatiemoment werd bekendgemaakt via een aankondiging in het infomagazine van de stad genaamd 'Waarheen' en op de sociale media. Tijdens het participatiemoment werden volgende elementen voorgelegd aan de bevolking:

- de resultaten van de verkeerstellingen
- de resultaten van het circulatieonderzoek
- de resultaten van het parkeeronderzoek
- een aantal voorstellen tot de herinrichting van de straatprofielen
- een voorstel tot herinrichting van de het Sint Denijsplein
- een aantal verkeerstechnische maatregelen

Er waren zo'n 40-tal bewoners aanwezig op het participatiemoment. De neerslag van dit moment werd opgenomen in bijlage.

9. EINDCONCLUSIE

Op basis van de gemaakte analyses kan geconcludeerd worden dat de bestaande circulatie best behouden wordt. Gezien de toekomstige centralisatie van school 'de Graankorrel' is het wenselijk om de verkeersafwikkeling van de schoolomgeving op te volgen.

Het parkeeronderzoek heeft aangewezen dat het bestaande parkeeraanbod binnen het plangebied gereduceerd kan worden van 134 parkeerplaatsen naar 110 tot 117 parkeerplaatsen. Indien uit navolging van een dergelijke reductie blijkt dat het parkeergebeuren binnen de Beselarestraat niet langer optimaal verloopt kan het invoeren van een blauwe zone binnen de Beselarestraat overwogen worden.

Binnen dit gegeven kan gesteld worden dat de ruimte die hierbij vrijkomt ingezet kan worden om de openbare ruimte binnen het centrum van Geluwe op een kwalitatievere manier vorm te geven. Een heraanleg van de Sint-Denijsplaats met een integratie van de Reutelbeek kan hier deel van uitmaken.

Op basis van het onderzoek en in navolging van het participatiemoment kan gesteld worden dat de fietsveiligheid binnen de Beselarestraat ondermaats is. Het voorzien van fietssuggestiestroken in combinatie met het invoeren van een zone 30 of het invoeren van een fietsstraat kan hiervoor overwogen worden. Ongeacht de keuze is het wenselijk om de maatregelen niet te stoppen ter hoogte van kruispunt Kloosterstraat - Beselarestraat - Derde Lansiersstraat maar deze door te voeren tot aan de doorsteek naar school 'de Graankorrel'.

Binnen dit gegeven is het tevens aangewezen om de fietssuggestiestroken in de Kloosterstraat door te trekken tot tegen de N8 zodoende een ononderbroken netwerk voor de zwakke weggebruiker te voorzien.

10. BIJLAGE



NOTA

LVD AUTEUR

D WER 034 30 DOSSIER

20190701 n neerslag input BESTAND
participatiemoment

1 July 2019 DATUM

Neerslag input participatiemoment herinrichting- en circulatieplan Geluwe

- 1** Hieronder wordt een neerslag gemaakt van de opmerkingen die mensen schriftelijk formuleerden op het participatiemoment voor het herinrichting- en circulatieplan van Geluwe.

Reactie 1:

Herinrichting Beselarestraat

- zone 30
- fietsstraat

Betalingsparkeren in Beselarestraat

Reactie 2:

Beselarestraat mag fietsstraat worden met blauwe zone

Aandacht voor fietsverkeer naar lagere school via doorsteek in Beselarestraat

- verkeer remmen in Beselarestraat tot aan doorsteek lagere school Ter Linde
- eventueel fietsstraat tot doorsteek?

Reactie 3:

Trottoirs toegankelijk voor rollators en rolstoelgebruikers

Nu een hoogte van ± 15 cm overbruggen

Reactie 4:

Pro fietsstraat (of ten minste zone 30)

Geen probleem met openleggen Reutelbeek en vermindering parking

Reactie 5:

Zone 30!

Fietsstraat!

Reactie 6:

We wensen geen opening van de Reutelbeek

Wel mag er andere voorziening geplaatst worden die eventueel kan weggenomen worden (speeltuig kinderen). Zodat het plein volop benut kan worden voor eventuele feesten.

Reactie 7:

Zone 30

Kortparkeren

Reactie 8:

Kloosterstraat fietsvriendelijker

Kinderen met de fiets naar school vs. tientonner klopt niet

Reactie 9:

Prioriteit nr 1: veiligheid naar fietsers en voetgangers

probleem: auto's langs beide kanten

opties om dit te reduceren:

- enkel 'shop en go' voor 30 min. zou moeten volstaan voor bakker slager. . . (cfr. Rijselstraat Menen)
- voordeel: auto's blijven minder lang staan, mensen zoeken naar alternatieven zoals bv. fiets of te voet
- nadeel: probleem voor langparkeerders verschijnt zich → welk alternatief aanbieden?

Langparkeerders → optie ondergronds?

Meer controle op zwaar verkeer 8u-18u?

Zone 30 voor trager verkeer

Let wel nieuwe school → verleggen parkeerproblemen tijdens piekuren school in Kloosterstraat, Kapellestraat, Schoolstraat, Beselarestreet vanaf (*dagbladhandel*) courant richting Beselare

Reactie 10:

Zone 30

Extra kort parkeren

Reactie 11:

Extra kort parkeren

Zone 30

2

Hieronder wordt een neerslag gemaakt van de opmerkingen die mensen mondeling formuleerden op het participatiemoment voor het herinrichting- en circulatieplan van Geluwe.

- zwaar verkeer (ook traktors) in Kloosterstraat = probleem
- mensen mijden Beselarestreet
- fietssuggestiestroken Kloosterstraat: bezorgdheid dat dit subjectief gevoel van veiligheid creëert voor kinderen
- vraag naar handhaving (snelheid + zwaar verkeer)
- suggestie om na te denken over alternatieve parkeerplekken
- suggestie om te bekijken of de parkeerplaatsen in het nieuwe project dubbel gebruikt zouden kunnen worden (dag/nacht)
- suggestie om stukje vanaf de 3^{de} lanskiersstraat ook mee te nemen

- 3 Hieronder wordt een neerslag gemaakt van de opmerkingen die mensen schriftelijk formuleerden in navolging van het participatiemoment voor het herinrichting- en circulatieplan van Geluwe.**

Reactie 1:

Het verkeer in de Kloosterstraat is op sommige momenten heel druk. Vooral aan het begin en einde van de school. Dan rijden sommige chauffeurs roekeloos door de straat, rijden spiegels van de geparkeerde auto's af en rijden daarbij veel te snel. Mijn idee was om misschien de veiligheid in de straat aan te pakken door een wegwkussen te plaatsen of een wegversmalling waardoor de chauffeur moet afremmen.

Reactie 2:

Wat het centrum van Geluwe betreft is de Beselarestaat veel te smal om elkaar te kruisen. De auto's moeten veel te dicht op elkaar rijden. Al tal van spiegels afgereden in de straat. Hopelijk wordt hier ook aan gedacht, misschien optie om niet meer te parkeren in de straat?

Reactie 3:

Voorstander om niet langer zwaar verkeer toe te laten in de Kloosterstraat. De straat is veel te smal geworden. Onze autospiegels worden er afgereden. De schoolkinderen komen hier massaal voorbij. Gevaar! Misschien is het ook beter hier eenrichtingsverkeer in te richten.

Wat de omgeving kerk betreft, zou ik het fijn vinden om de Reutelbeek daar open te leggen. De Reutelbeekboorden met een groen accent zouden heel wat meer charme geven aan onze dorpskern. De Beselarestaat is inderdaad een druk bereden straat. Met de plannen voor de jongensschool en de boerderij Vandenberghen zal het verkeer nog zwaar toenemen. Hier is een dringende ingreep nodig. Hopelijk is er zo verbetering op komst.

Reactie 4:

De Reutelbeek doortrekken zou inderdaad héél mooi zijn maar ik vrees dat hierdoor een tekort aan parkeerplaatsen gecreëerd zal worden. Mijn voorstel is om de straat voor de kerk in de zomermaanden autovrij te maken, zo kan er een mooie terraszone gecreëerd worden waar het aangenamer vertoeven is en wat het sociaal contact ten goede komt. Het verkeer kan omgeleid worden achter de kerk, Kerkstraat en Kloosterstraat.

