

TER HAND - WERVIK

25 04 2022

Bureau Cnockaert Urban Engineering

TER HAND - WERVIK

25 04 2022

Analyse bestaande toestand



TER HAND - WERVIK

25 04 2022

Analyse bestaande toestand

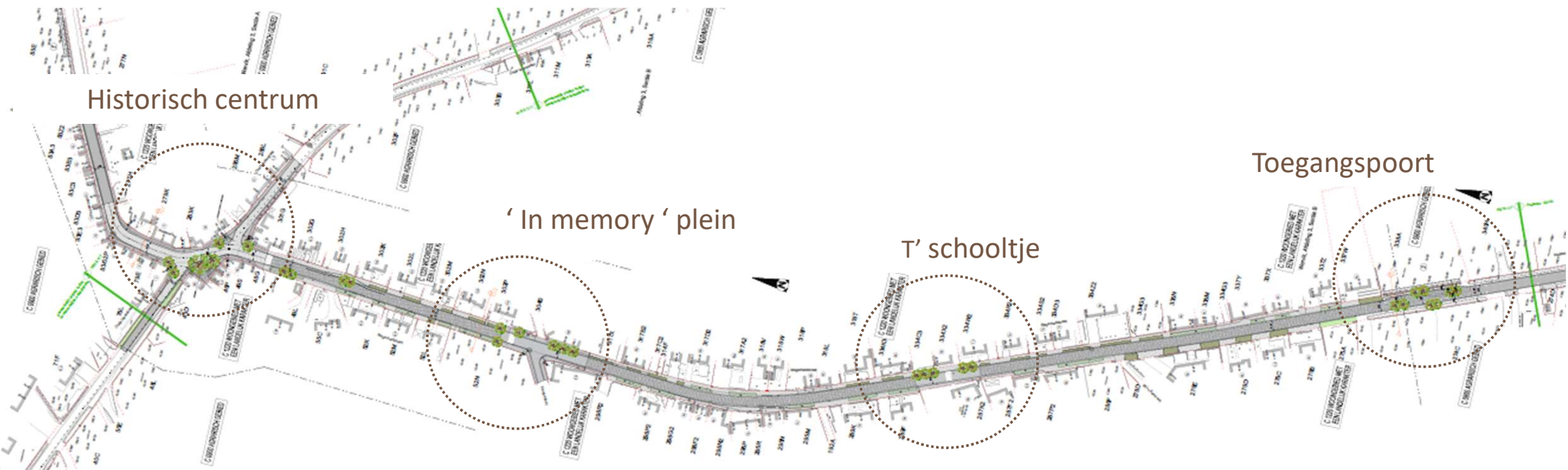


TER HAND - WERVIK

25 04 2022

Analyse bestaande toestand





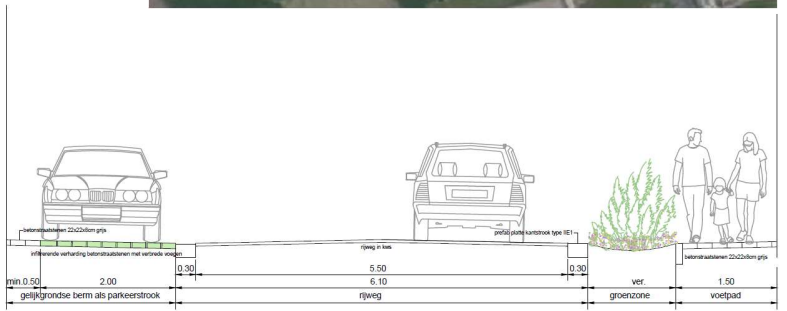
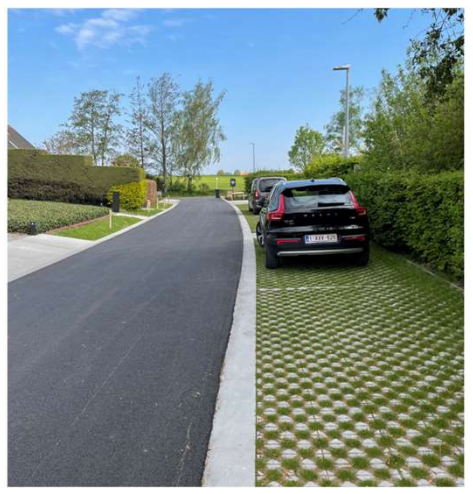
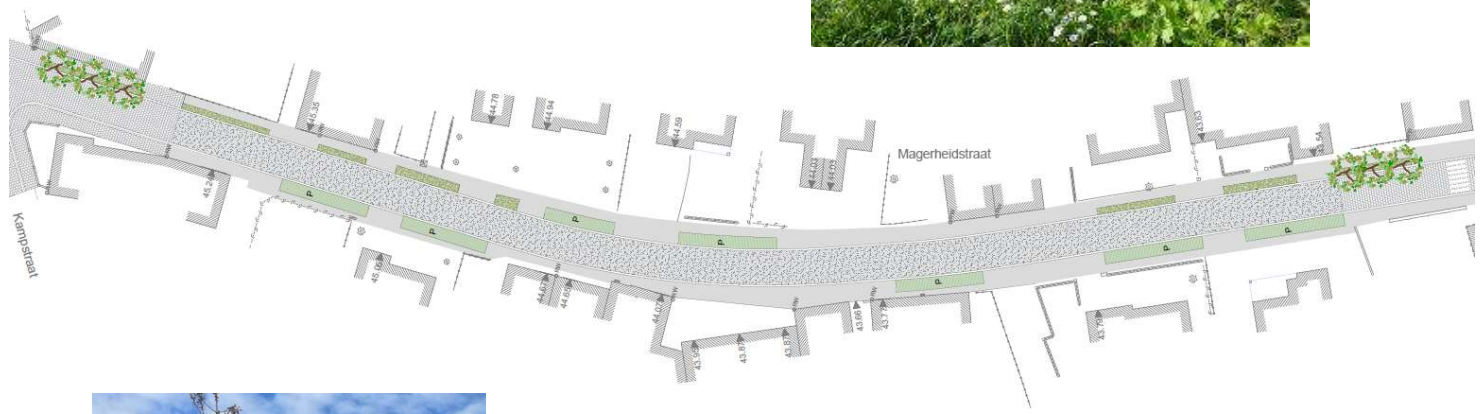
In het ontwerp geven we het landelijke dorpje ruimte voor de voetganger.
Een toegangspoort accentueert het centrumgebied. De aangename woonstraat met pleinen waar het verleden kan ontdekt worden en het historisch hart waar we ontmoeting stimuleren herstellen het dorp in ere.

Magerheidstraat



Volwaardig voetpad oostkant –
parkeren westkant-versterken met
groenzones

BUREAU
CNOCKAERT
URBAN
ENGINEERING

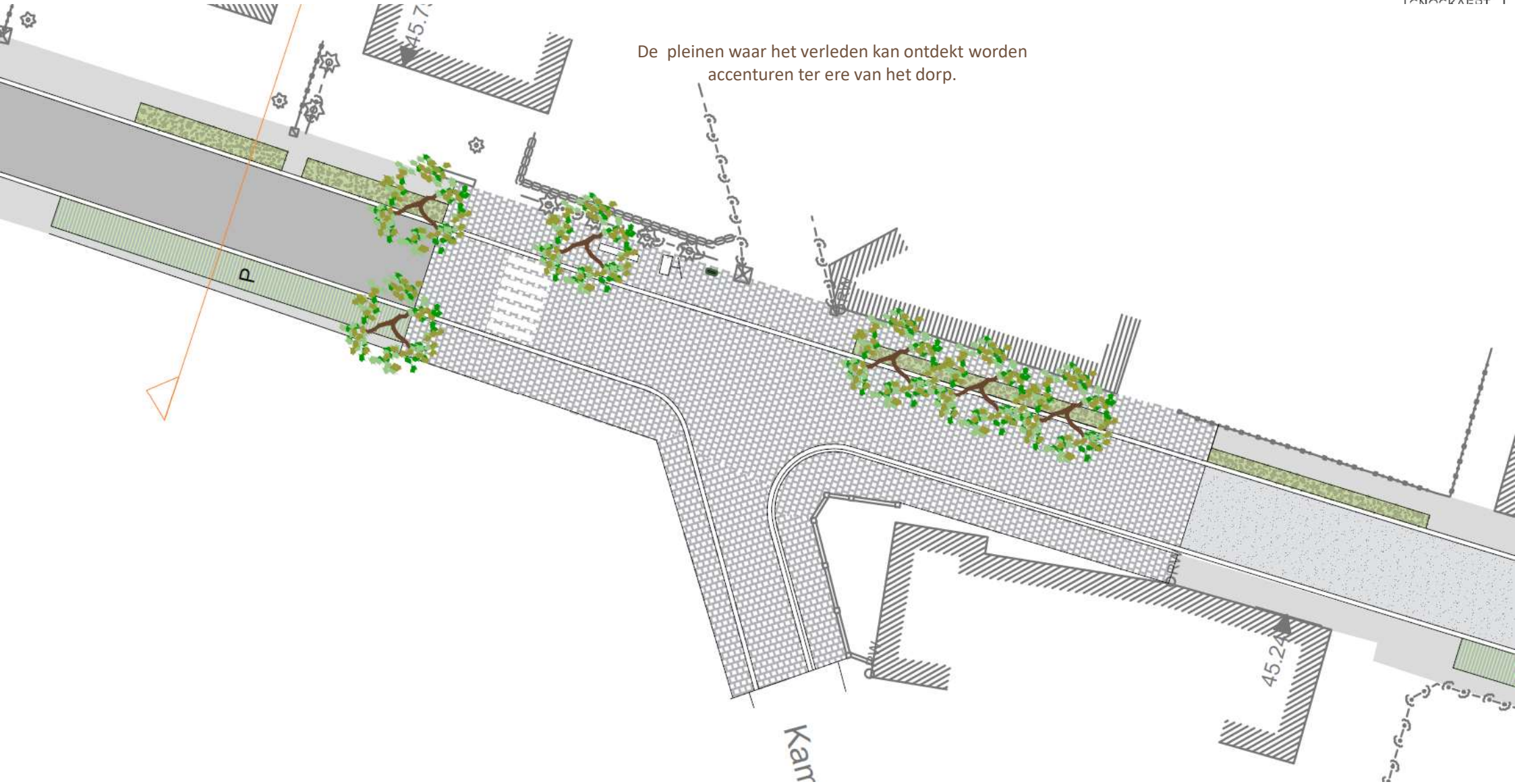


De pleinen waar het verleden kan ontdekt worden
accenturen ter ere van het dorp.

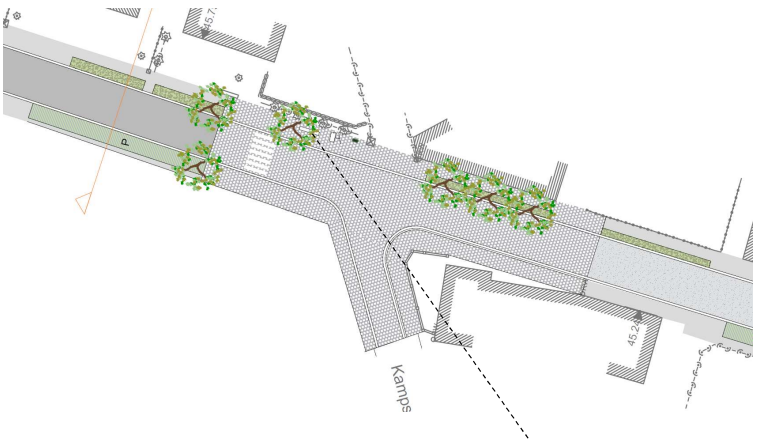


De pleinen waar het verleden kan ontdekt worden
accenturen ter ere van het dorp.

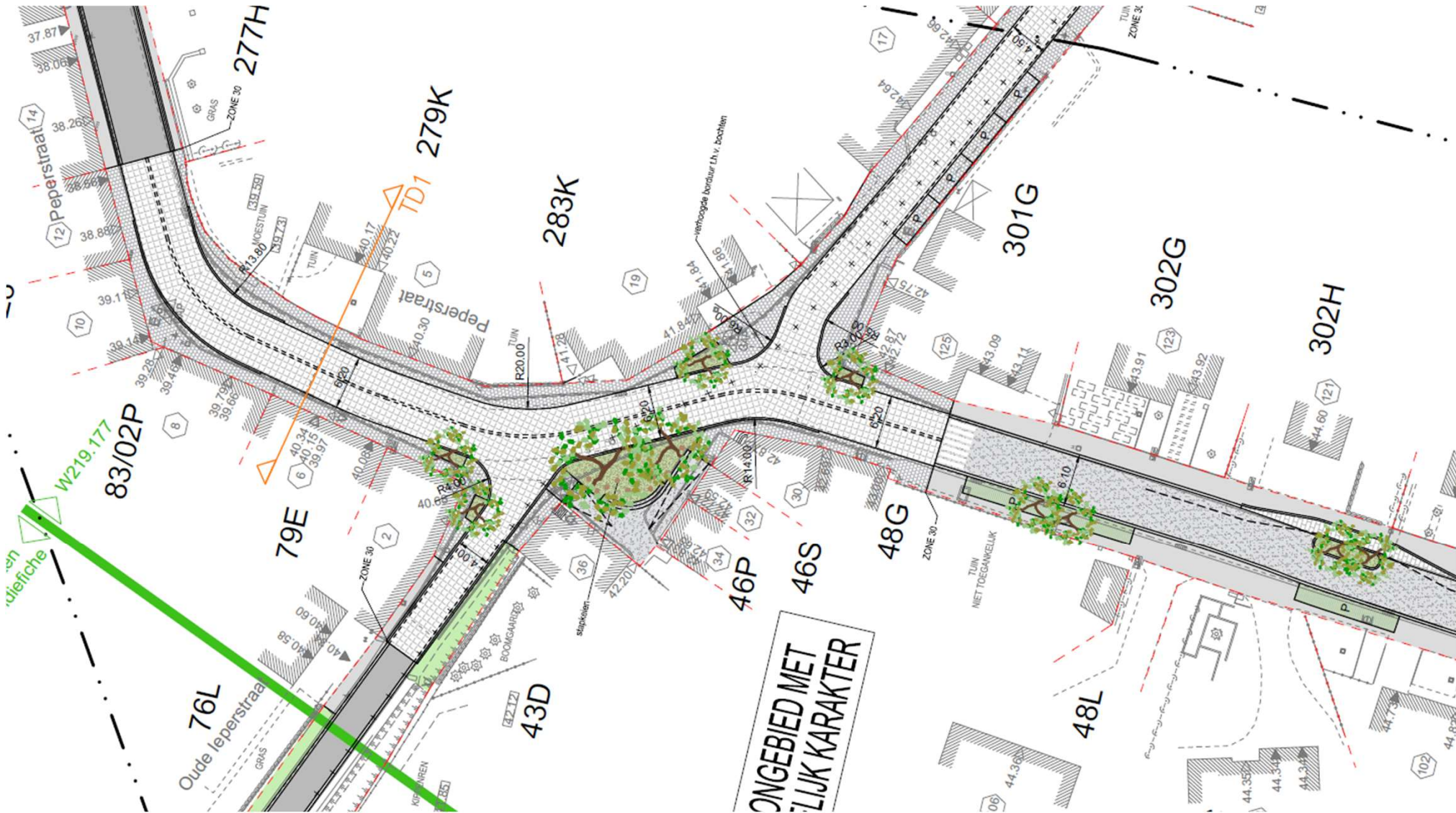
In memory plein



In memory plein



Historisch centrum



Historisch centrum



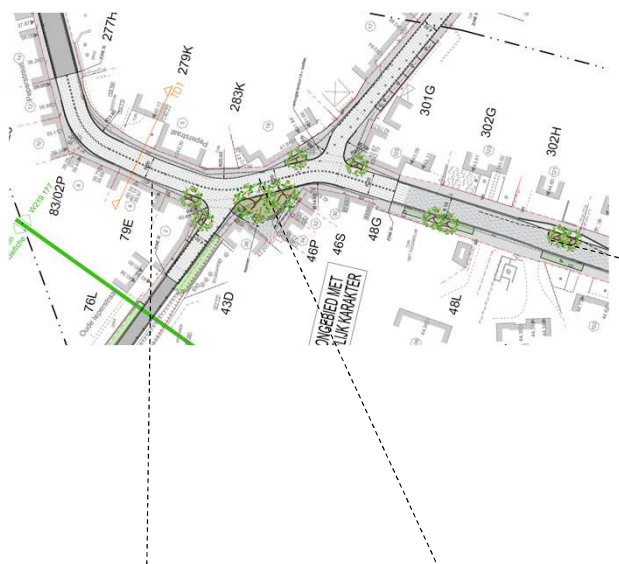


Beveiligen van de bochten met groen en veiligheidselementen



Bochtstralen zwaar vervoer

Historisch centrum



Materialen



Rijweg kasseien – voetpad natuursteen



Uitgewassen beton

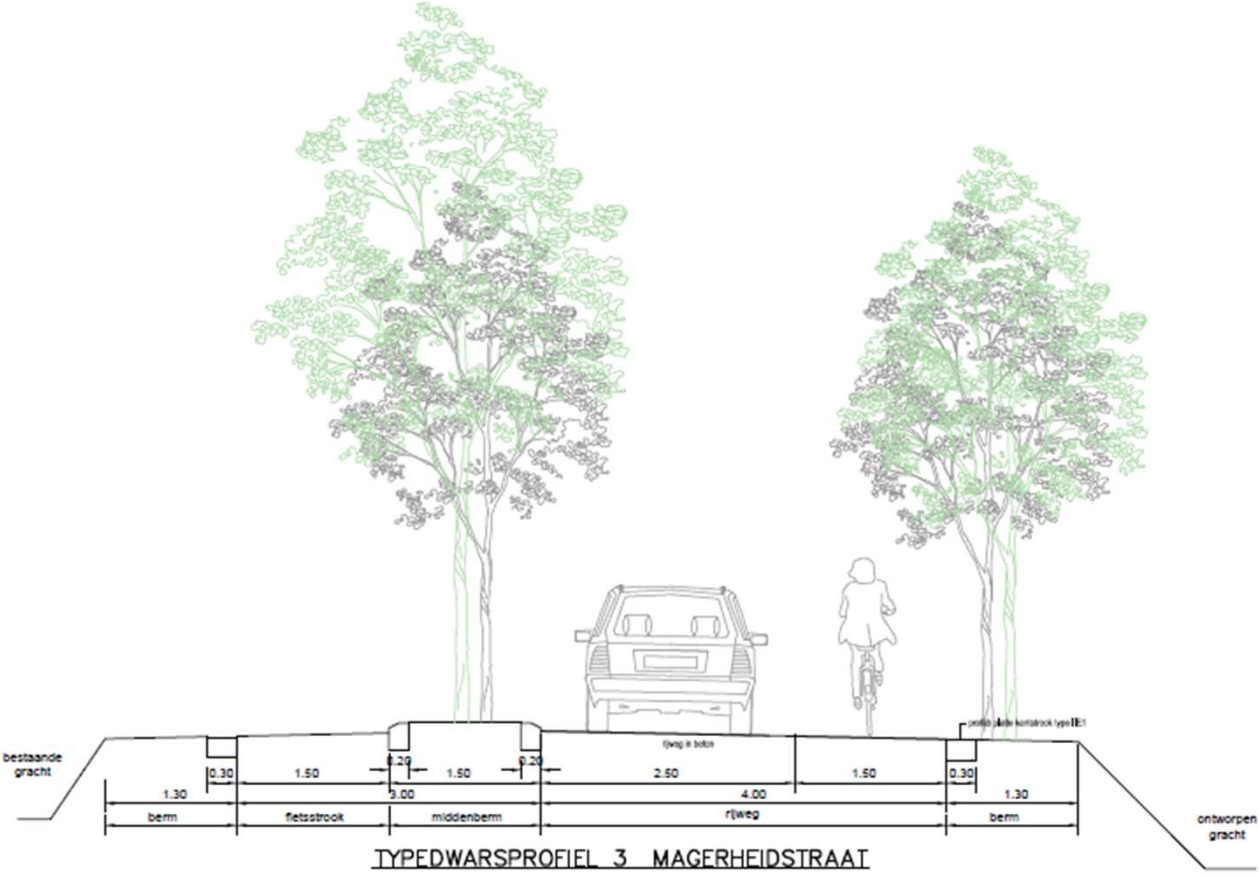


Accentueren pleinen met natuursteen



Toegangspoor met bomen
overgang asfalt beton

Profiel poort/snelheidsremmer



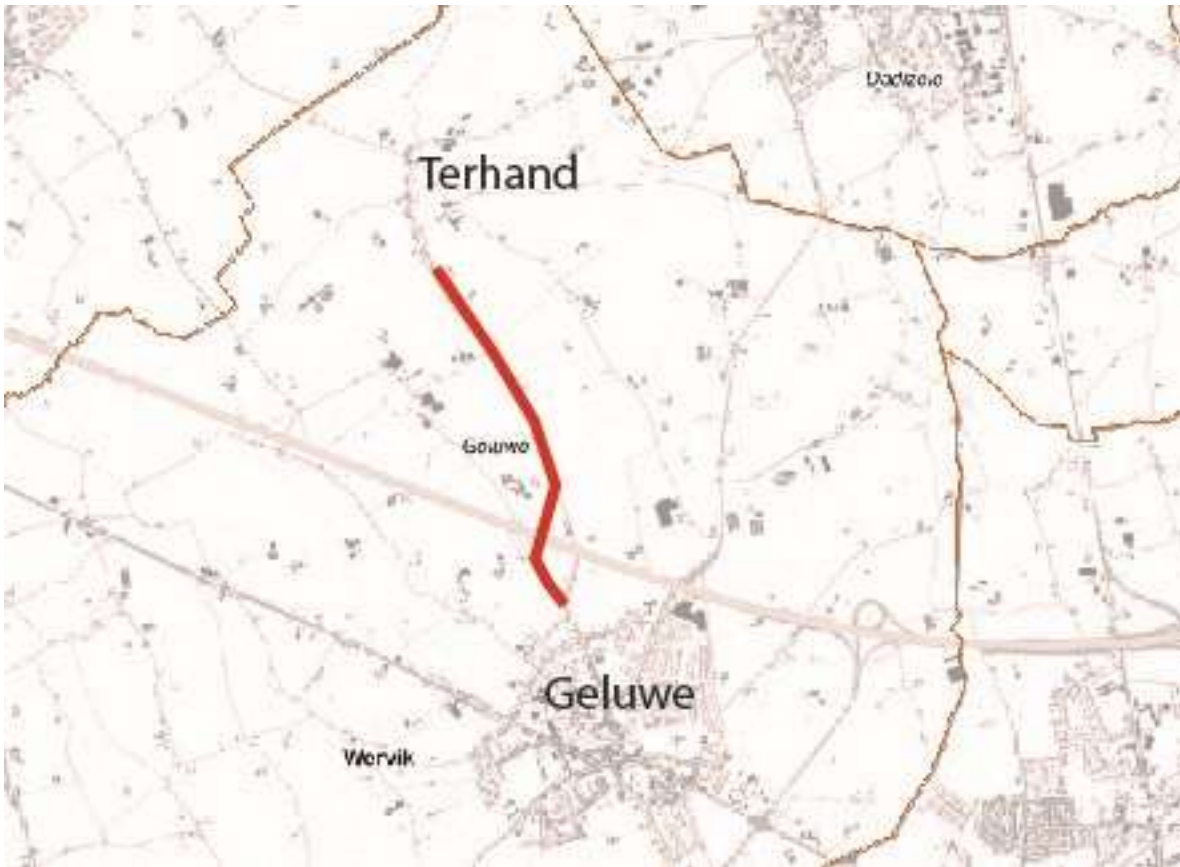
TER HAND - WERVIK

29 06 2021

Bureau Cnockaert Urban Engineering

BUITEN DE BEBOUWDE KOM

Situering



De Magerheidstraat is een ontsluitingsweg tussen de woonkorrel Terhand en de woonkern Geluwe.

Magerheidstraat Wervik ontwerpend onderzoek fietsvoorzieningen

Studie voorgesteld aan de verkeerskommissie van 14 maart
2022

Conclusie

- 3 Fietssuggestiestroken in combinatie met snelheidsremmende maatregelen is de meest haalbare optie
- behouden op 50 km/u
- Tellingen uitvoeren naar intensiteiten en nagaan verantwoording fietssuggestiestroken (resultaten en voorstellen zie volgende)

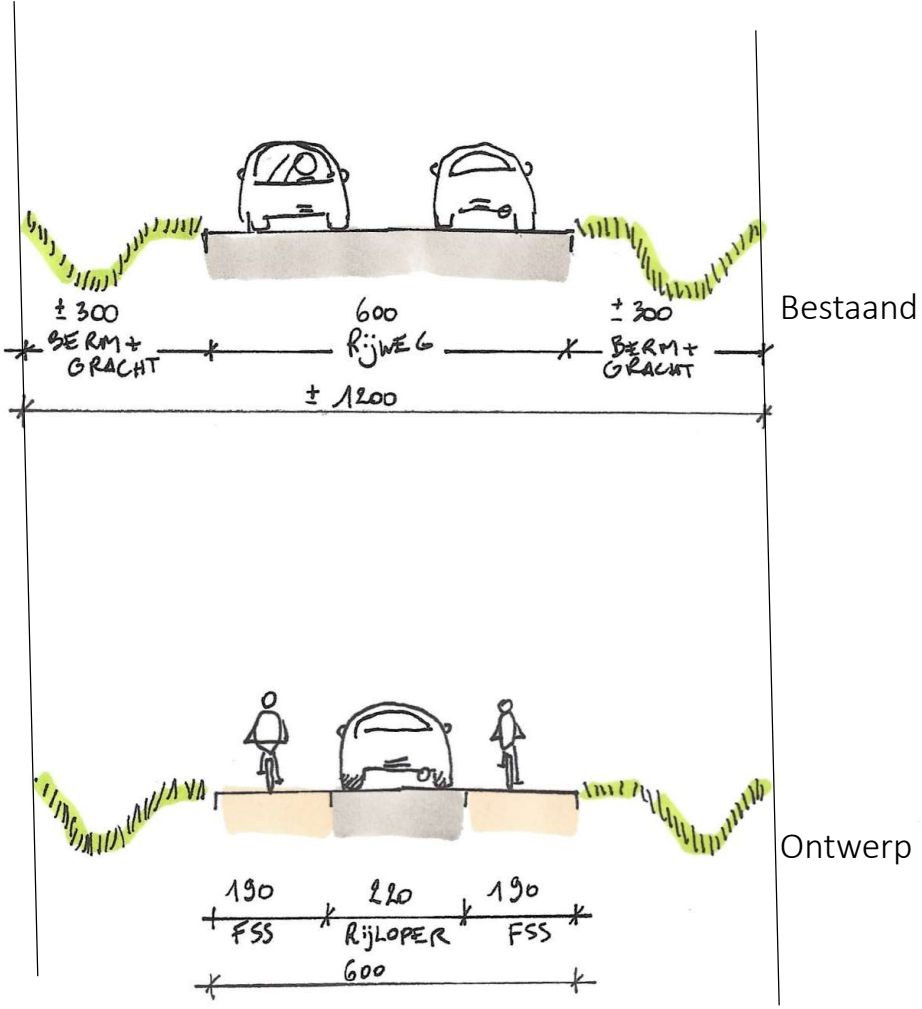
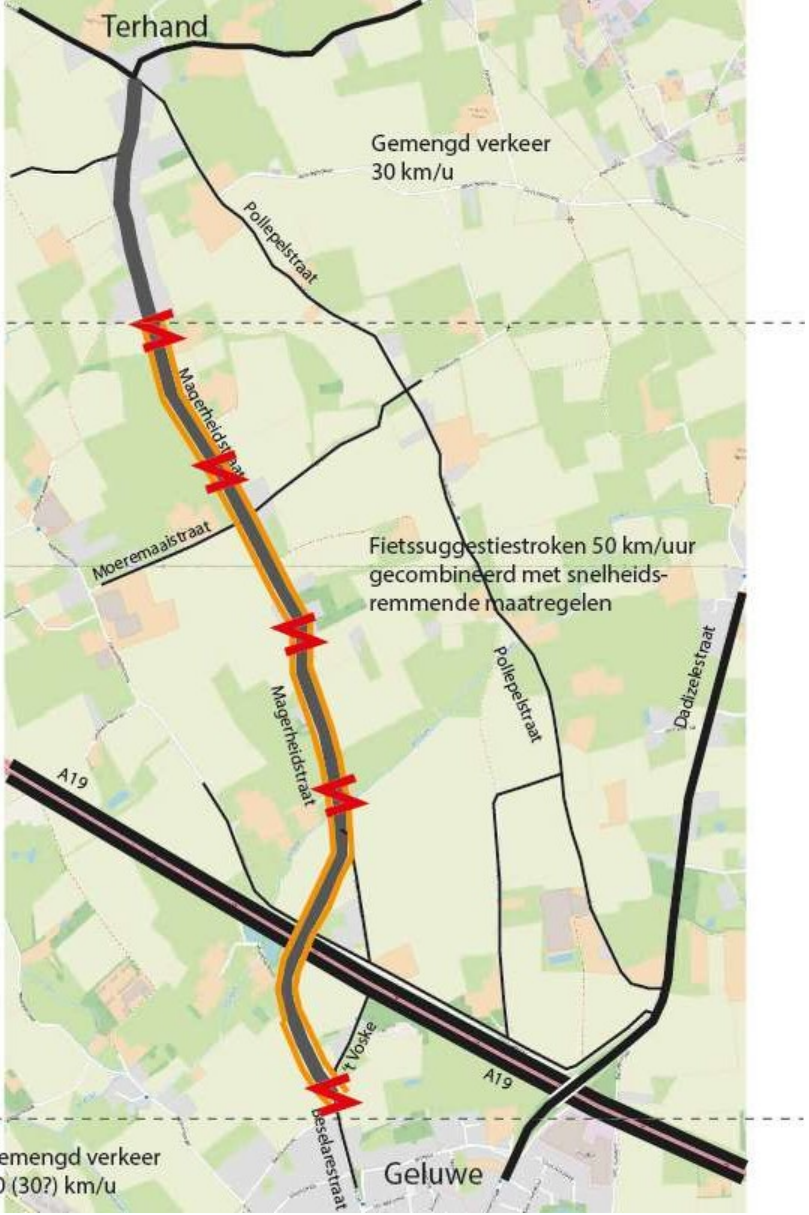
Verkeersintensiteiten

- [Intensiteiten en verdeling voertuigklassen](#)
- Gemiddeld 42 fietsers per dag van Terhand naar Geluwe en ook 42 fietsers per dag van Geluwe naar Terhand.
- De gemiddelde intensiteiten gemotoriseerd verkeer op weekdays zijn 332 pae (personenauto-equivalenten) per dag van Terhand naar Geluwe en ook 333 pae per dag van Geluwe naar Terhand. Het aandeel vrachtverkeer bedraagt 3,5% van het totale verkeer. Dit is beperkt.
- De intensiteiten gemotoriseerd verkeer op zaterdag zijn 342 pae (personenautoequivalenten) per dag van Terhand naar Geluwe en ook 370 pae per dag van Geluwe naar Terhand.
- Als grenswaarden wordt in het vademecum fietsvoorzieningen vooropgesteld dat de intensiteiten van het autoverkeer (= totaal van beide rijrichtingen) liggen tussen de 2000 en 5000 pae/dag. Bij lage intensiteiten autoverkeer is de aanleg van fietssuggestiestroken niet nodig.
- Hoewel de verkeersintensiteiten lager liggen dan 2000 pae/dag en fietssuggestiestroken niet strikt nodig zijn, hebben ze toch een signaalfunctie naar de autobestuurder om de aanwezigheid van de fietser te benadrukken. Gezien de lage intensiteiten autoverkeer wordt voorgesteld om geen gekleurde fietssuggestiestroken aan te brengen maar wel fietslogomarkeringen op de rijweg aan te brengen. Deze kunnen al dan niet gecombineerd worden met blokmarkeringen die de plaats van de fietser op de rijweg suggereren.

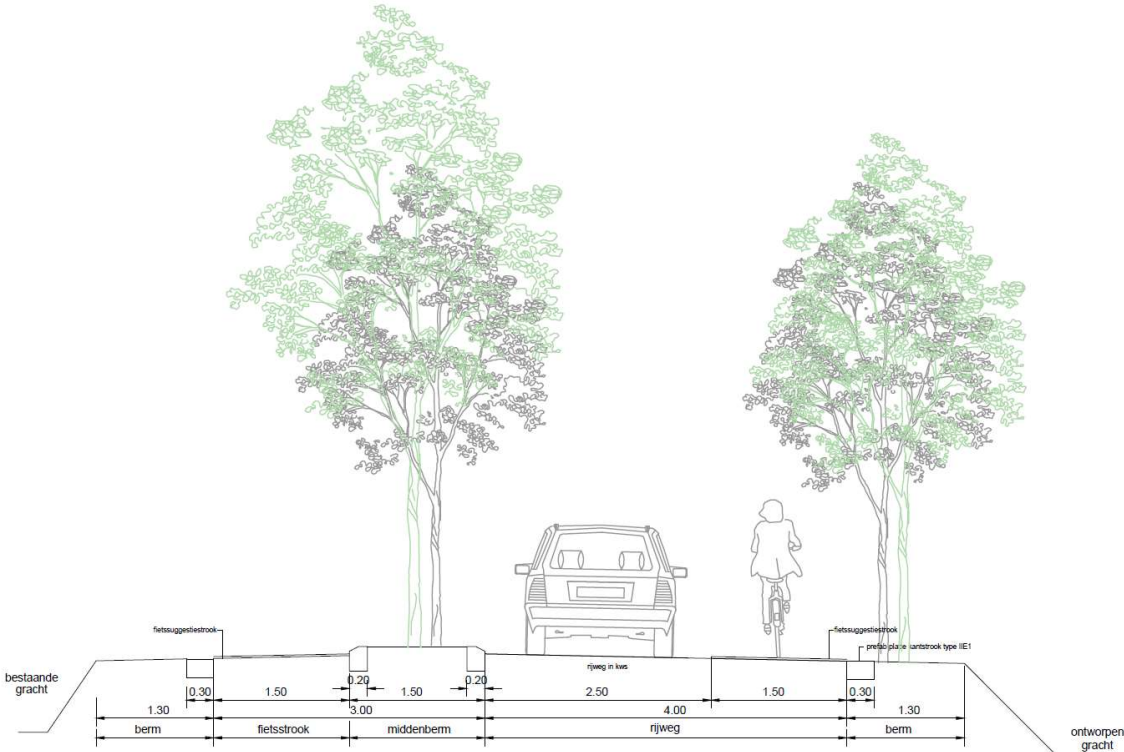
FIETSSUGGESTIESTROKEN

- **Snelheid verkeer**
- De V85 (snelheid niet hoger dan 85% van de bestuurders) van Terhand naar Geluwe ligt tussen de 67 en 69 km/u en van Geluwe naar centrum Terhand tussen de 69 en 77 km/u.
- Omdat fietssuggestiestroken een toepassing zijn van gemengd verkeer, wordt in het vademecum fietsvoorzieningen aanbevolen deze enkel aan te brengen bij een maximale snelheidsbeperking van 50 km/h. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen wegen binnen of buiten de bebouwde kom.
- Daarom worden ook snelheidsremmende maatregelen voorzien langs het traject en wordt de rijwegbreedte beperkt tot 6,10m incl. kantstroken.
- Naast deze infrastructurele maatregelen zal ook handhaving wenselijk zijn om de gewenste snelheid van het verkeer af te dwingen.

3. Fietsuggestiestroken



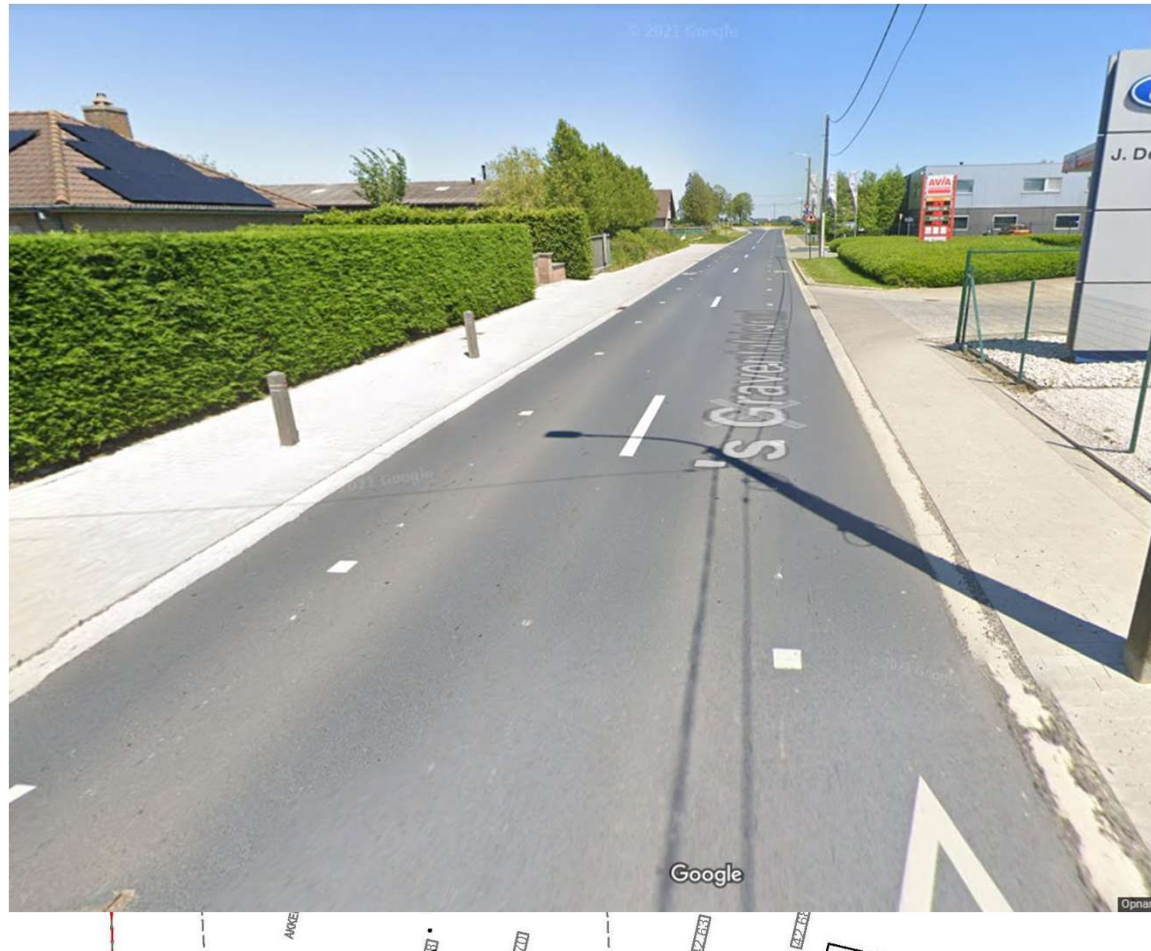
Snelheidsremmende maatregelen

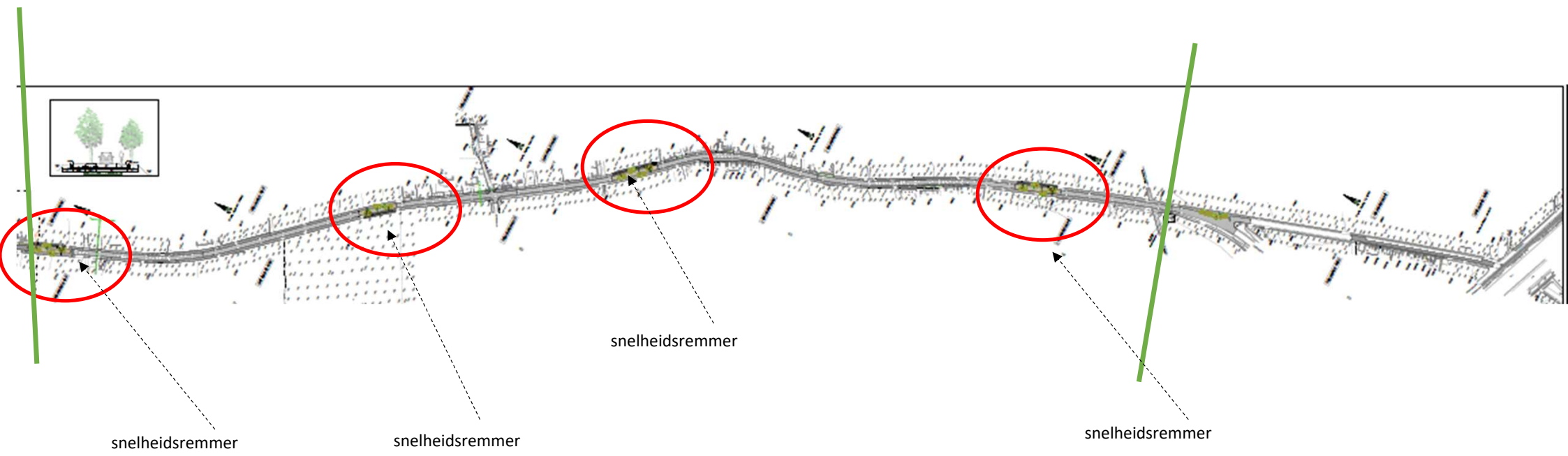


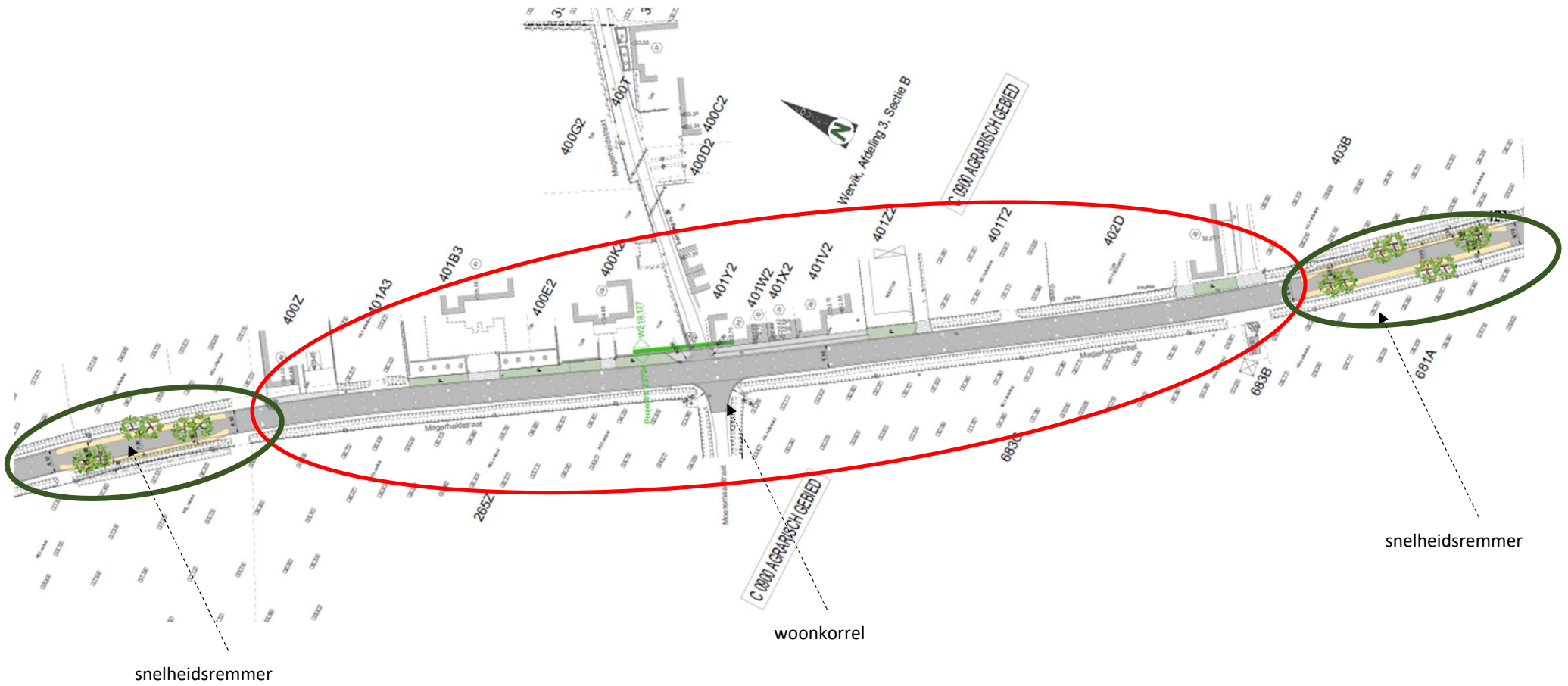
Fietsuggestiestroken: voorstel optimalisatie

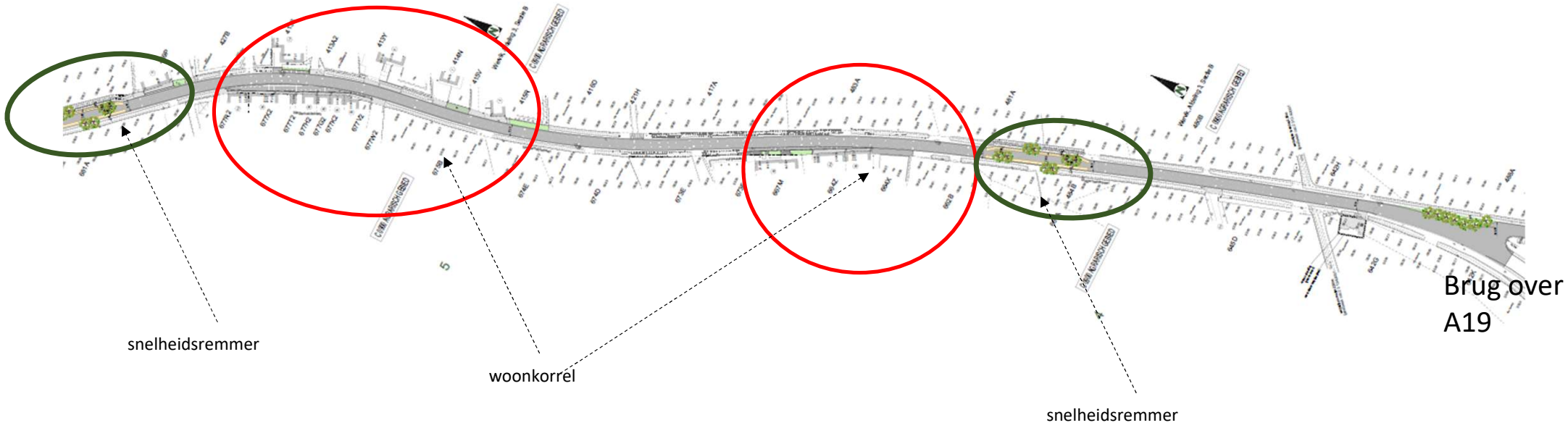
Enkel ter hoogte van de snelheidsremmende maatregelen fietsuggestiestroken voorzien en daartussen overgaan naar markeringen:

- + duurzamer
- + onderhoudsvriendelijker
- + zelfde effect voor de weggebruikers









snelheidsremmer

woonkorrel

snelheidsremmer

Brug over
A19