



EVALUTATIE OUDE KASTEELLAAN

Dienst mobiliteit

Inleiding

Op 25 juni 2014 ‘knipte’ de gemeente Bonheiden de Oude Kasteellaan ter hoogte van de Eisenhowerlaan. Men vreesde een te grote toevloed aan wagens bij de opening van de R6 enkele weken later. Er lag echter geen concrete motivatie voor waarom net de Oude Kasteellaan ‘geknipt’ werd.

Studiebureau VECTRIS gaf enkele maanden eerder aan dat men geen uitspraken kon doen over welke straten nu precies bijkomend verkeer zouden te verduren krijgen door openstelling van de R6 (Pelgrimstraat, Berentrodereef, Oude Kasteellaan, Eisenhowerlaan, Kanonniersweg, Grote Doelstraat, Uyerenboslaan, Harentstraat...).

Wat wel voorlag, was een actuele verkeersanalyse van de Oude Kasteellaan:

‘Uit de kruispunttellingen op de Oude Kasteellaan kan worden afgeleid dat de totale intensiteiten de grenzen van de leefbaarheid zeker niet overschrijden, maar dat er niettemin vooral in de ochtendspits sprake is van enig sluipverkeer vanuit oostelijke richting.’

Enerzijds was er dus geen bestaand probleem. Anderzijds was het niet zeker dat er een probleem zou ontstaan. Toch werd de Oude Kasteellaan preventief ‘geknipt’.

De Oude Kasteellaan heeft een gemiddelde breedte van 5,6 meter. Bij de Pelgrimstraat is dat slechts 4 meter, bij de Edgar Tinellaan eveneens. De Uyerenboslaan en de Kleinhoflaan zijn amper 3 meter breed...

Door het knippen van de Oude Kasteellaan, de breedste straat van het wegwadrant tussen Dorp en Putsesteenweg (richting R6), zocht het verkeer haar weg doorheen de vele andere straten van dit wegwadrant, die stuk voor stuk smaller zijn.

Deze vaststellingen doen ons besluiten dat de ‘knip’ moeilijk te verantwoorden valt en best verwijderd wordt.

Conform het mobiliteitsplan wensen we uiteraard in te zetten op fiets- en wandelveiligheid, ook in de Oude Kasteellaan. Dit is immers geen lokale ontsluitingsweg, wel een belangrijke route voor zwakke weggebruikers, waarop gemotoriseerd verkeer te gast is.

De maximaal toegelaten snelheid verlaagt er van 50km/h naar 30km/h en de straat wordt ingericht als fietsvriendelijke route. Dit betreft de uitvoering van een actie uit het fietsbeleidsplan.

Er wordt passende signalisatie voorzien. Een trajectcontrole vormt het sluitstuk om de maximumsnelheid te handhaven.

Meldingen

Verschillende meldingen zijn binnengekomen met betrekking tot het wegnemen van de knip. Voornamelijk wordt aangehaald dat de Pelgrimstraat nu een steenweg lijkt te zijn geworden. Bewoners en gebruikers van deze route hebben hun bezorgdheid geuit over de veranderingen die dit met zich meebrengt voor de lokale verkeersdynamiek.

Daarnaast is opgemerkt dat de Matadilaan en de Arteveldelaan steeds vaker worden gebruikt als alternatieve routes om de trajectcontrole te omzeilen. Bewoners vermoeden dat dit heeft geleid tot een toename van verkeer op deze straten, wat mogelijk andere problemen met zich meebrengt voor de omwonenden en de verkeersveiligheid in het algemeen.

Een ander veelgenoemd punt in de ontvangen meldingen is de afname van fietsvriendelijkheid als gevolg van de wegneming van de knip. Fietzers ervaren moeilijkheden bij het navigeren door de gewijzigde verkeerssituatie en voelen zich mogelijk minder veilig op hun gebruikelijke fietsroutes.

Deze meldingen geven aan dat de veranderingen in de verkeerssituatie rondom de knip niet onopgemerkt zijn gebleven bij de lokale gemeenschap. Het is belangrijk dat deze zorgen serieus onderzocht worden genomen en dat er eventueel passende maatregelen worden genomen om de mogelijke negatieve effecten te adresseren en de verkeerssituatie te optimaliseren voor alle weggebruikers.

Bevraging

Demografische verdeling:

De deelnemers zijn verdeeld over verschillende leeftijdsgroepen. Vijf respondenten behoren tot de leeftijdscategorie van 18-30 jaar, terwijl het merendeel, namelijk 70 respondenten, zich bevindt in de leeftijdsgroep van 31-60 jaar. Opvallend is dat 53 respondenten geen leeftijd hebben ingevuld

Herkomst:

De herkomst van de respondenten varieert ook. Twaalf procent van de respondenten komt van de Oude Kasteellaan, wat duidt op een specifieke geografische concentratie van deelnemers. Daarnaast komt een aanzienlijk percentage, namelijk 75%, uit de nabije omgeving, wat wijst op een breder lokaal bereik van de bevraging. Een kleinere fractie van 13% is afkomstig van buiten de nabije omgeving,

Evaluatie oude kasteellaan:

Na zorgvuldige analyse van alle verzamelde antwoorden uit de bevraging kunnen we de standpunten van de respondenten over het verwijderen van de knip onderverdelen in twee hoofdcategorieën: voorstanders en tegenstanders.

Voorstanders van het Verwijderen van de Knip:

Van de 128 respondenten gaven 68 (53%) respondenten aan dat zij het verwijderen van de knip als een verbetering beschouwen. Deze groep heeft verschillende redenen gegeven om hun standpunt te ondersteunen, zoals een verbetering van de verkeersdoorstroming, het bevorderen van de bereikbaarheid van bepaalde gebieden, en het vergroten van de algemene mobiliteit in de omgeving. Hierbij haalde men ook aan dat naar hun gevoel er geen toename van verkeer is.

Tegenstanders van het Verwijderen van de Knip:

Aan de andere kant waren er 61 (47%) respondenten die zich tegen het verwijderen van de knip uitspraken. Zij delen verschillende zorgen en bezwaren over deze maatregel, waaronder toename van verkeersdruk en -overlast, veiligheidskwesties voor voetgangers en fietsers, te snel gereden, verstoring van de lokale leefomgeving en mogelijke negatieve effecten op het milieu.

Bij een verdere analyse van de bevragingresultaten blijkt dat de herkomst van de respondenten een rol speelt bij hun standpunt over de veranderingen, met name met betrekking tot de Oude Kasteellaan en de nabije omgeving.

Oude Kasteellaan:

Van de respondenten die afkomstig zijn van de Oude Kasteellaan geeft maar liefst 67% aan tegen de voorgestelde veranderingen te zijn. Deze groep benoemt als voornaamste redenen de vrees voor een toename van verkeer, meldingen van te snel rijden en een algemeen gevoel van onveiligheid in de buurt.

Nabije omgeving:

In tegenstelling tot de Oude Kasteellaan zijn respondenten uit de nabije omgeving meer verdeeld in hun standpunten. Ongeveer 52% van hen is tevreden met de voorgestelde veranderingen. De respondenten die tegen de veranderingen zijn, wijzen op het ontduiken van trajectcontroles, excessieve snelheid in zijstraten zoals de Pelgrimstraat, Matadilaan, enz. en een toename van verkeersvolume als belangrijkste pijnpunten.

Niet in de nabije omgeving:

Van deze groep geeft maar liefst 76% aan tevreden te zijn met de voorgestelde veranderingen. Deze meerderheid lijkt de mogelijke voordelen van de veranderingen te waarderen zonder de directe negatieve impact van verhoogde verkeersstromen of snelheidsovertredingen in zijstraten te ervaren, zoals gerapporteerd door andere respondenten.

Analyse

Op dia 22 tot 58 van de bijlage vind je een uitgebreid overzicht van verschillende kaarten die nuttig zijn voor het begrijpen van de intensiteit en -snelheden in ons onderzoek. Deze kaarten bieden een diepgaand inzicht in verschillende aspecten van de omgeving en helpen bij het analyseren van patronen en trends.

Gemiddelde dagintensiteit: Deze kaart toont het gemiddelde niveau van activiteit gedurende de dag, waardoor we piekuren en rustigere periodes kunnen identificeren.

Maximale uurintensiteit: Hier kunnen we de hoogste pieken van activiteit gedurende specifieke uren van de dag zien, wat kan wijzen op drukke verkeersperiodes.

Intensiteit in de ochtend en avond: Deze kaarten geven inzicht in de intensiteit van activiteit tijdens 7u-9u en 16u-18u.

V85: De V85-kaart toont de snelheid waarbij 85% van de voertuigen zich bewegen, wat ons een indicatie geeft van de typische snelheid van de verschillende locaties.

Gemiddelde snelheid: Hier kunnen we het gemiddelde snelheidsniveau van voertuigen zien, wat van belang is voor het evalueren van reistijden.

Intensiteiten van fietsers: Deze kaarten bieden een gedetailleerd overzicht van de intensiteit van fietsverkeer op specifieke locaties, wat cruciaal is voor het identificeren van knelpunten en het plannen van verbeteringen aan fietsinfrastructuur.

Conclusie

Uit de bevraging blijkt duidelijk dat er een verdeelde mening heerst over de recente veranderingen in de infrastructuur. Voorstanders van de wijzigingen wijzen op verbeterde bereikbaarheid en een soepelere doorstroming als positieve aspecten. Ze zien deze aanpassingen als een stap in de goede richting om de mobiliteit te verbeteren en de stedelijke omgeving efficiënter te maken.

Aan de andere kant uiten tegenstanders hun bezorgdheid over een toename van verkeer, de neiging tot te snel rijden en een algemeen gevoel van onveiligheid. Ze vrezen dat deze veranderingen juist kunnen leiden tot meer verkeersongevallen en een verslechtering van de leefbaarheid van de omgeving.

Wat opvalt, is dat deze meningsverschillen sterk afhankelijk zijn van de herkomst van de respondenten. Mensen met verschillende woonplaatsen of vervoerswijzen lijken verschillende prioriteiten en zorgen te hebben met betrekking tot de veranderingen in de infrastructuur.

Deze verdeelde mening benadrukt het belang van een zorgvuldige afweging van alle standpunten bij het plannen en implementeren van infrastructuurprojecten. Het is essentieel om de diverse behoeften en zorgen van de gemeenschap in overweging te nemen en een evenwicht te vinden tussen verbeteringen in mobiliteit en het waarborgen van veiligheid en leefbaarheid voor alle weggebruikers.

Uit de analyse blijkt dat er geen enkel gebied is waar het aantal voertuigen per uur boven de 300 ligt, dit wordt gekenmerkt als rustig verkeer. Ondanks deze rustige verkeersstromen is het gebied drukker is geworden. Dit suggereert dat hoewel bepaalde locaties nog steeds als relatief rustig worden beschouwd, de toegenomen verkeersdruk elders in het gebied de algehele situatie heeft beïnvloed.

Interessant genoeg blijkt uit de analyse dat de knip in de weg geen merkbare impact lijkt te hebben op het sluipverkeer, wat aangeeft dat andere factoren wellicht een grotere rol spelen bij de verdeling van verkeersstromen.

Een andere bevinding is dat de snelheid van voertuigen is afgenomen als gevolg van de trajectcontrole. Dit kan worden geïnterpreteerd als een positieve ontwikkeling op het gebied van verkeersveiligheid, waarbij lagere snelheden vaak geassocieerd worden met een verminderd risico op ongevallen en een verbeterde leefbaarheid van de omgeving.

Samengevat illustreert deze analyse de complexiteit van verkeersdynamiek en benadrukt het belang van een geïntegreerde aanpak bij het beheren van verkeersstromen en het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Bijlage

Melding 1:

Beste burgemeester en schepen van Mobiliteit

8u vanmorgen en Pelgrimstraat veranderde weer in een steenweg waar veel te veel snelle auto's doorrazen. Je wordt er niet alleen ongelukkig van maar ook boos.

We hebben hier nog geen metingen mogen zien en met de nakende lesvrije week en krokusvakantie de komende 2 weken is dat ook niet het juiste moment. Ook de enquête voor het dorpsverkeer was weinig to-the-point en niet volgens de wettelijke regels opgesteld. M.a.w. we staan nog geen stap verder, wel al maanden verder.

Ondertussen groeit het ongenoegen van de omliggende straten aan de Berentrode/Harent kant. Zijn die metingen echt nog wel nodig om dit te bewijzen? Zijn klachten en ontevredenheid van de bewoners niet voldoende om effectieve maatregelen te treffen?

Wij (buurvrouw Harent, leden van het oorspronkelijk actiecomité HierGeenRing en mezelf) blijven kandidaat om tijdens een constructief gesprek samen te zoeken naar een gepaste oplossing om de verkeersproblemen naar behoren op te lossen, overal waar dat nodig is. Meerdere gemeenten zijn hier al in geslaagd, zelfs Mechelen doet beter.

Melding 2:

Geachte heer Vanmarcke

Beste Bart

Hier even op terugkomend is de trajectcontrole in de Oude Kasteellaan en verwijdering van de knip wat mij betreft positief.

Pijnpunt is volgens mij toch wel de driehoek Oude Kasteellaan, Matadilaan, Van Arteveldelaan. Dit is toch wel een bijzonder link verkeerspunt zowel als automobilist en zeker als fietser. Dit wegens de zeer slechte zichtbaarheid en de hoek van het kruispunt waar zowel de Matadilaan en Van Arteveldelaan op mekaar inbotsen. Men moet eigenlijk bijna stilstaan of als fietser midden op de rijbaan gaan rijden anticiperen dat er iemand uit deze straten komt. Er komt ook wel wat verkeer door dat denk ik er alleen maar doorrijdt om de trajectcontrole op de Oude Kasteellaan te omzeilen.

Ik ben geen verkeersspecialist maar het lijkt mij dat hier aanpassingen nodig zijn, bv. de voorrang van deze straten op de Oude Kasteellaan afnemen met een duidelijk stopbord bv, de rijrichting van de Matadilaan omdraaien ter vermijding van "sluipverkeer" etc.

Voor het overige, wat mij betreft een verbetering (al lijken er aantal burens hier anders over denken)

Melding 3

Ondanks de installatie van de trajectcontrole in de Oude Kasteellaan, met snelheidsbeperking tot max. 30km/u, rijden automobilisten aan overdreven hoge snelheid door de Oude Kasteellaan. Zij komen namelijk slechts 1 of helemaal geen trajectcontrolepaal tegen door de zijstraten (Matadilaan, Van Arteveldelaan, Pelgrimstraat) in te rijden, waar er max. 50km/u mag gereden worden. Deze automobilisten houden zich daar ook helemaal niet aan de snelheidsbeperking. Komende uit die straten, geven ze gas bij en scheuren aan veel te hoge snelheid door de Oude Kasteellaan. De SNELHEIDSDUIVELS kunnen ongestraft hun gangen gaan in deze SMALLE straten, waar toch niet gecontroleerd wordt. Deze automobilisten houden daarenboven totaal geen rekening met voetgangers en fietsers. Op deze manier schiet de trajectcontrole in de Oude Kasteellaan zijn doel voorbij. Wordt op snelheid dan niet gecontroleerd of steekproeven gedaan in deze straten tijdens de ochtend- en avondspits? Controle uitsluitend overlaten aan de trajectcontrole, zonder de zijstraten te controleren, heeft weinig zin en de gevolgen van ONVEILIGHEID voor de bewoners van die straten wordt alleen maar groter. Wat gaat u hieraan doen?

Melding 4

Proficiat aan degene die de positie van de camera in de Oude Kasteellaan heeft gekozen. De echte hooligans die zich niet aan de 30km/u willen houden, rijden nu een beetje verder op de Rijmenamseweg dan de Kanonniersweg en racen door de Van Arteveldelaan zodat ze 300 meter voorbij de camera op de Oude Kasteellaan uitkomen om dan met een snelheid die ze zelf wensen de 'ring rond Bonheiden centrum' te vervolgen... Wat heeft die trajectcontrole gekost? Je mist compleet de echte hooligans. Jammer.

Melding 5

Wij wonen sinds 5 jaar in de Van Arteveldelaan te Bonheiden.

Buiten het feit dat de auto's hier natuurlijk voorbijrazen op de Rijmenamse weg, is er sinds kort ook een trajectcontrole gekomen in de Oude Kasteellaan, zoals U wellicht weet.

Aan het begin van de oude Kasteellaan (kant van restaurant 't vliegend Peerd) staat er een camera voor trajectcontrole.

Wat doet nu iedereen om deze camera te vermijden.....door de Van Arteveldelaan rijden natuurlijk waar je 50 mag rijden en op die manier de camera van de Oude Kasteellaan kan vermijden.

Die camera daar heeft geen enkele zin meer omdat ze vanuit de Van Arteveldelaan toch kunnen rijden wat ze willen.

Beter is om ook in de Van Arteveldelaan de snelheidsbeperking op 30 te zetten en op de hoek van de Van Arteveldelaan een camera te zetten. Dan kan niemand meer ontsnappen aan de trajectcontrole.

Dus 's morgens razen de auto's hier tegen 50 voorbij in de Van Arteveldelaan. Als je van je oprit komt, moet je echt uitkijken of er rijdt iemand tegen jou.

Dus mijn allereerste vraag is, maak aub de snelheid in de Van Arteveldelaan ook 30 (zoals in de ons omliggende straten) zodat we van al die snelheidsmaniakken af zijn.

Met dank om mijn vraag in overweging te nemen.