
Mobiliteitsstudie woonontwikkelingen Oude Bareel

29 oktober 2020

TRACTEBEL



Document goedkeurers	Gelezen en goedgekeurd	Gelezen en goedgekeurd
	Naam	Naam

Inhoud

Deel 1

Inleiding: onderzoeksvraag en -methodiek

Deel 2

Huidige situatie

Deel 3

Toekomstige situatie

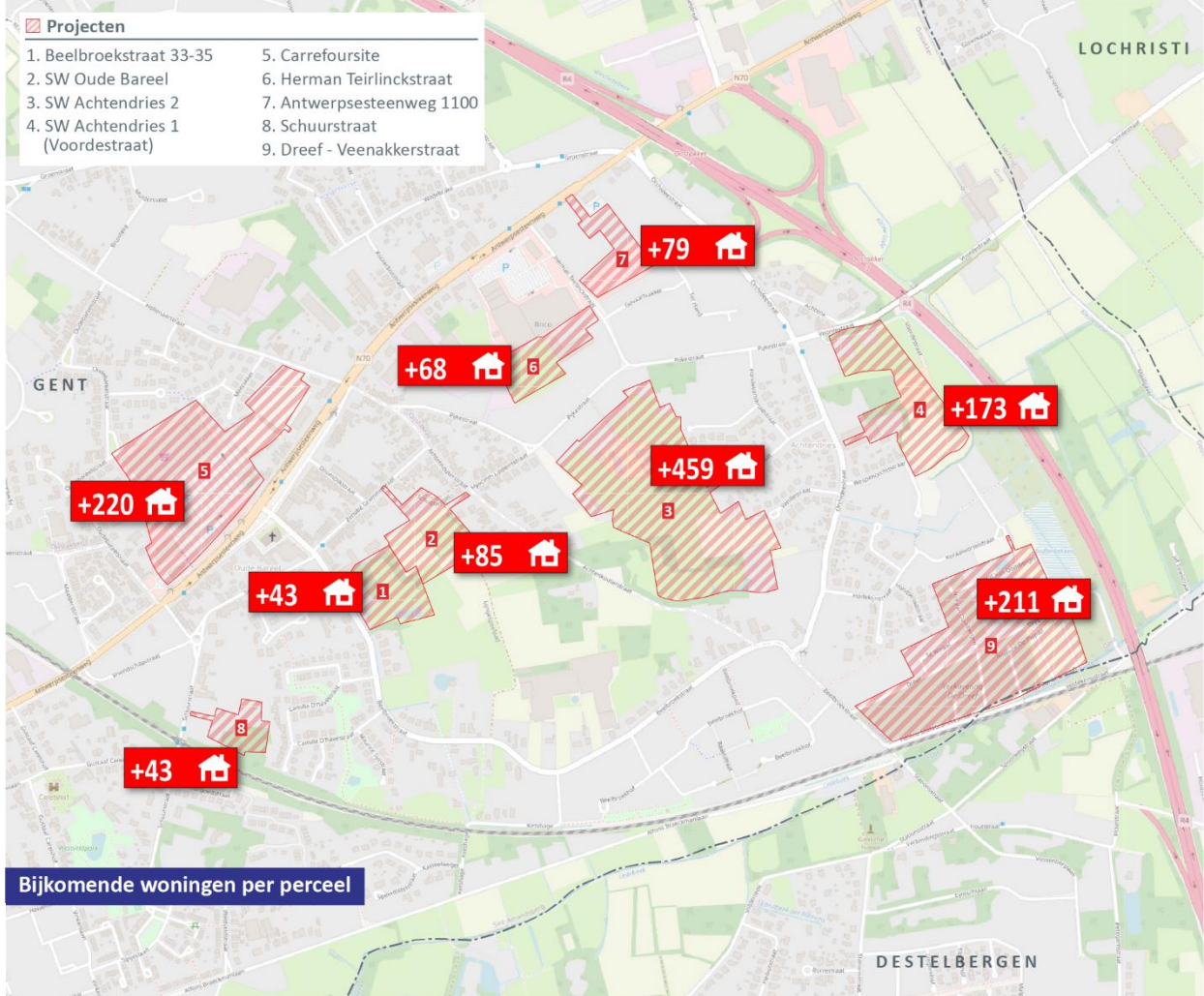
Inleiding: onderzoeksvraag en -methodiek

Verschillende woonontwikkelingen in wijk Oude Bareel:

- veelheid aan projecten op korte of middellange termijn
- fragmentaire toetsing van de mobiliteitseffecten per perceel onvoldoende
- overkoepelende mobiliteitsstudie kan als basis dienen voor ontwikkelaars en/of kan bijkomende voorwaarden opleggen

Inleiding

9 percelen voor woonontwikkeling



Onderzoeksvragen

- Huidige **knelpunten** in het mobiliteitsnetwerk?
- **Mobiliteitseffecten** ontwikkelingen?
- Aantal bijkomende wooneenheden **zonder aanpassingen** aan huidige mobiliteitsnetwerk?
- **Impact** op veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van de wijk? **Knelpunten**?
- **Maatregelen** om negatieve impact te temperen?
- **Positieve impact** op veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van de wijk en omgeving?

Inhoud

Deel 1

Inleiding: onderzoeksvraag en -methodiek

Deel 2

Huidige situatie

Deel 3

Toekomstige situatie

Inventarisatie huidige situatie

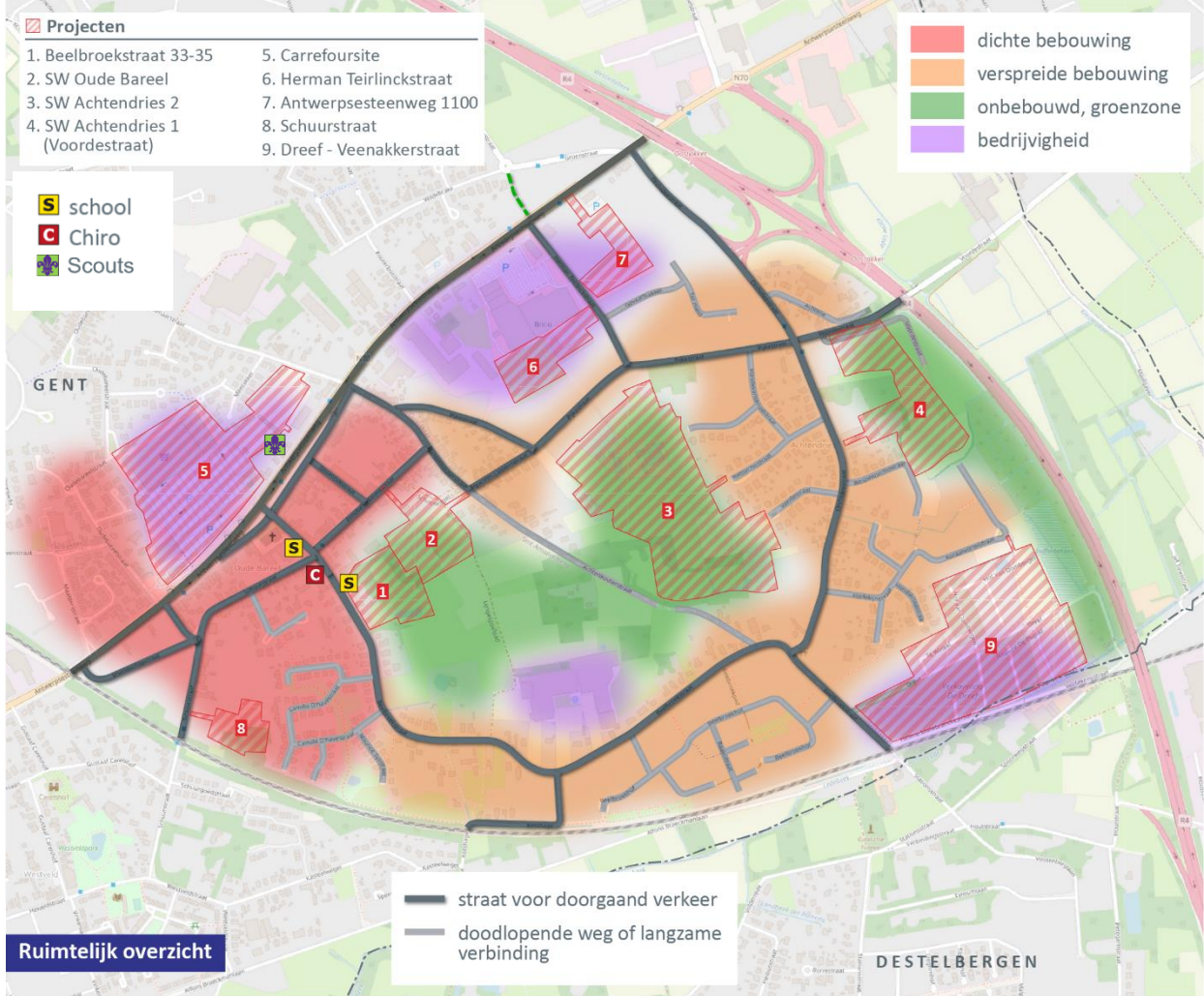
- **Ruimtelijk overzicht**
- Netwerk en infrastructuur
 - Gemotoriseerd verkeer
 - Voetgangers
 - Fietsers
 - Openbaar vervoer
- Parkeeronderzoek
- Ongevallencijfers

Ruimtelijk overzicht

De **dichte bebouwing** bevindt zich in het westen van het projectgebied.

De overige bebouwing in het projectgebied is **verspreid**.

De te ontwikkelen percelen zijn **onbebouwde groene zones** of bestaande **bedrijven**.



Inventarisatie huidige situatie

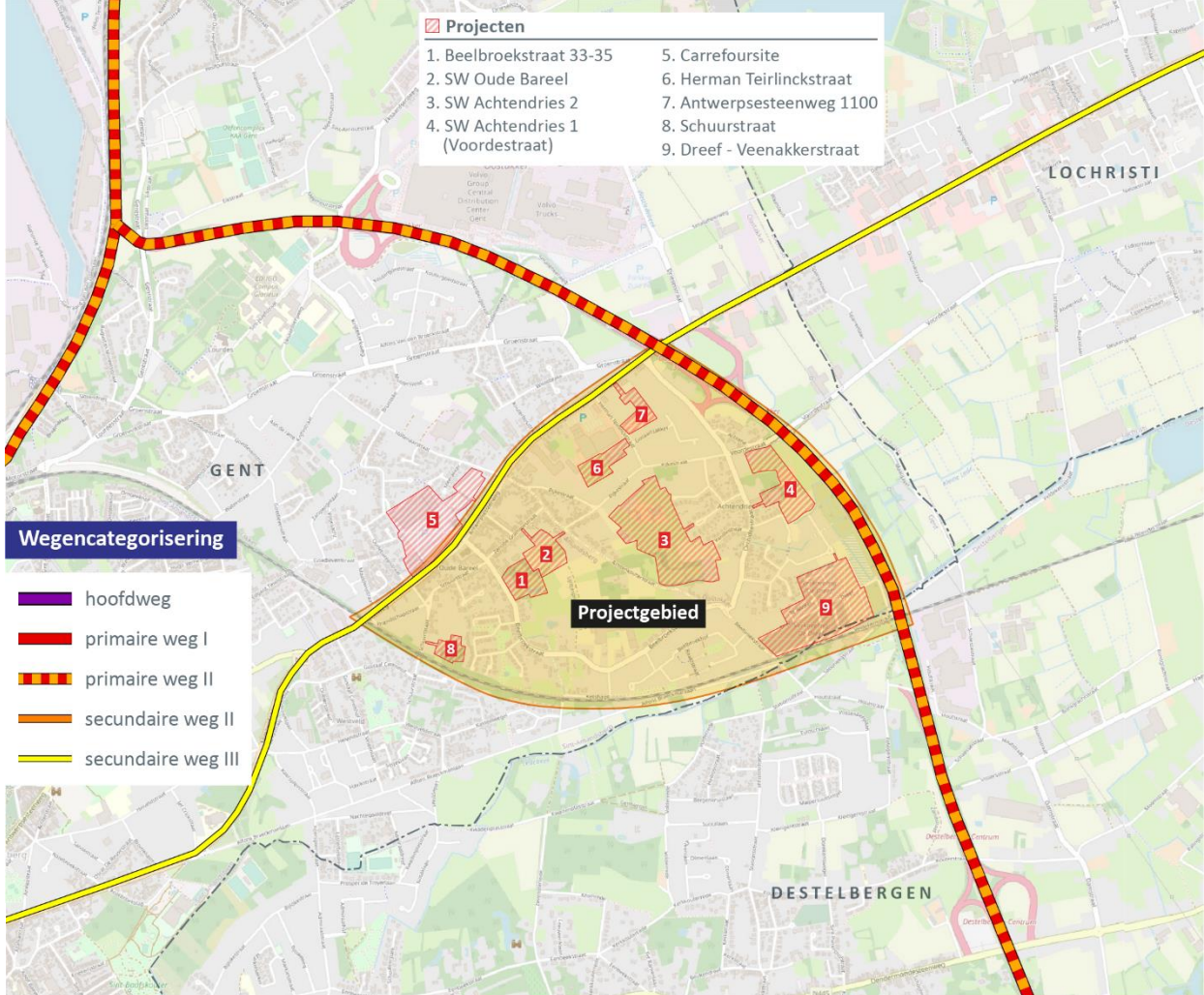
- Ruimtelijk overzicht
- **Netwerk en infrastructuur**
 - **Gemotoriseerd verkeer**
 - Intensiteiten huidige toestand
 - Verzadigingsgraden huidige toestand
 - Voetgangers
 - Fietzers
 - Openbaar vervoer
- Parkeeronderzoek
- Ongevallencijfers

Wegencategorisering

De R4, die het projectgebied in het noordoosten begrenst, wordt gecategoriseerd als **primaire weg type 2**.

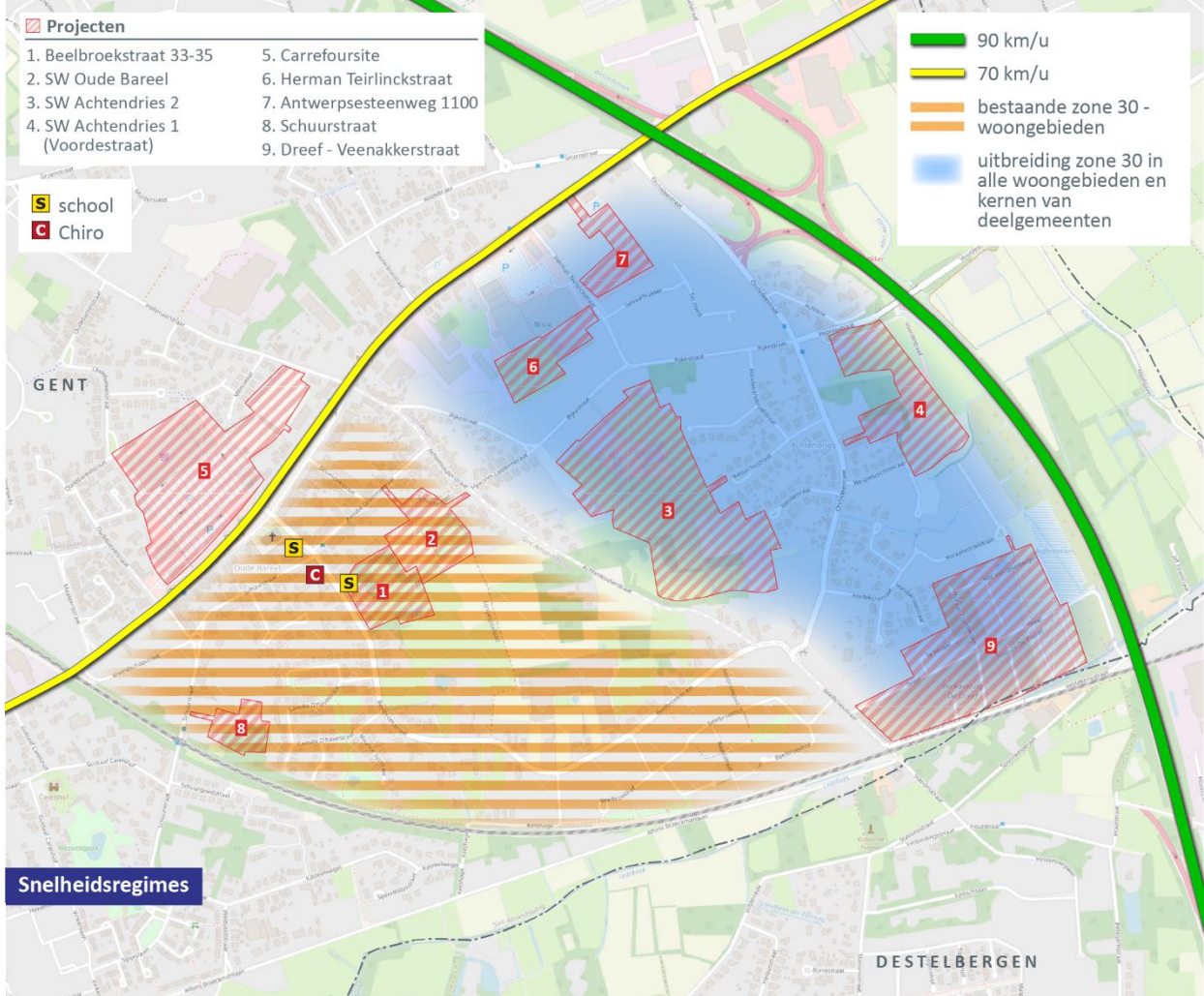
De N70 wordt gecategoriseerd als **secundaire weg type 3**.

Het projectgebied bevat enkel **lokale wegen**.



Snelheidsregime

Mobiliteitsplan Gent: **visie** stad Gent op snelheidsregime



Infrastructuur

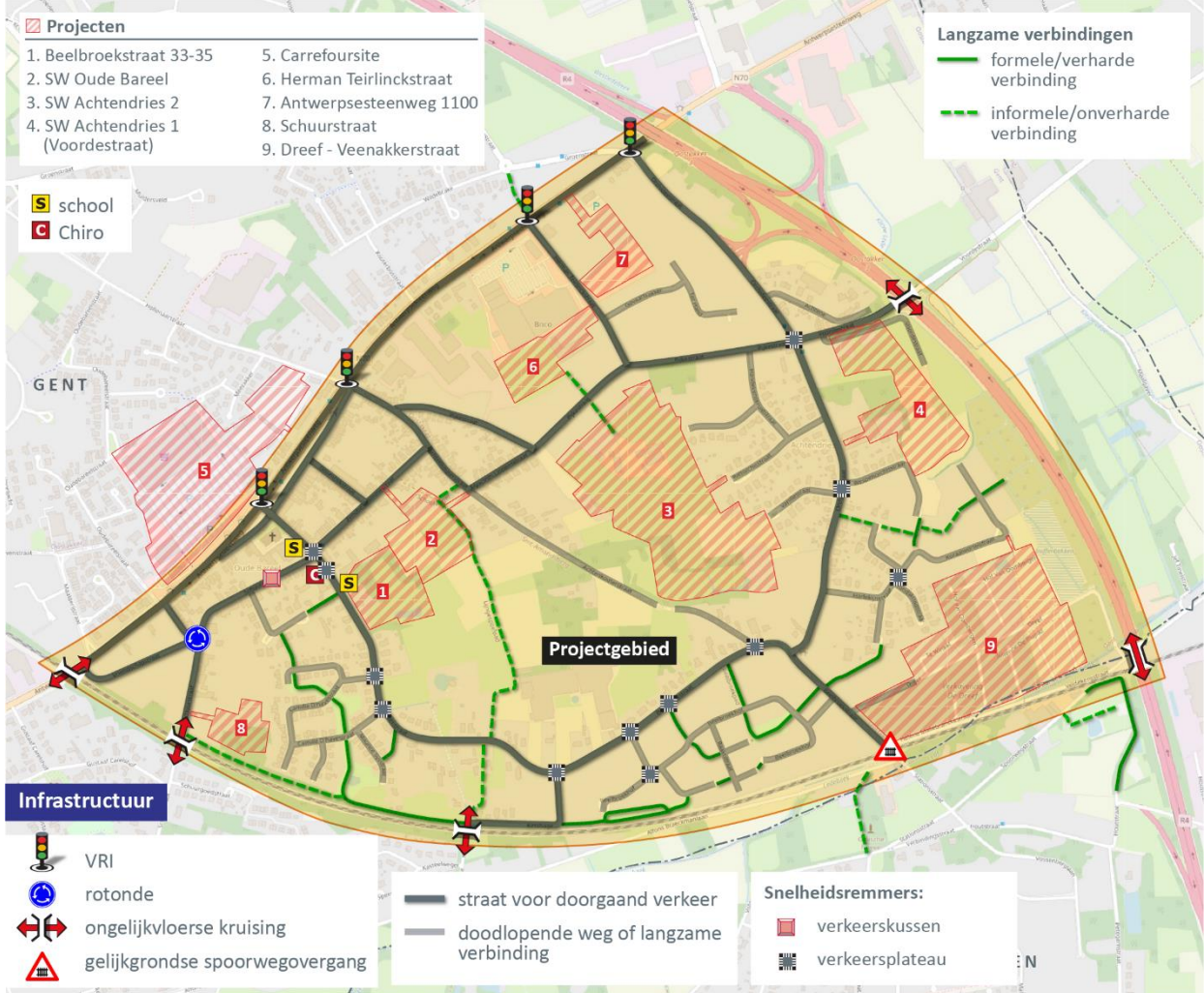
Vier van de kruisingen met de N70 worden beveiligd met **verkeerslichten**.

De **spoorwegovergangen** zijn, op 1 locatie na, allemaal ongelijkgronds. De gelijkgrondse overweg wordt beveiligd met slagbomen.

Ook de **kruisingen** met de R4 zijn **ongelijkgronds**.

Het projectgebied bevat 1 **rotonde**.

Alle andere kruisingen zijn geregeld met **voorrang van rechts**.



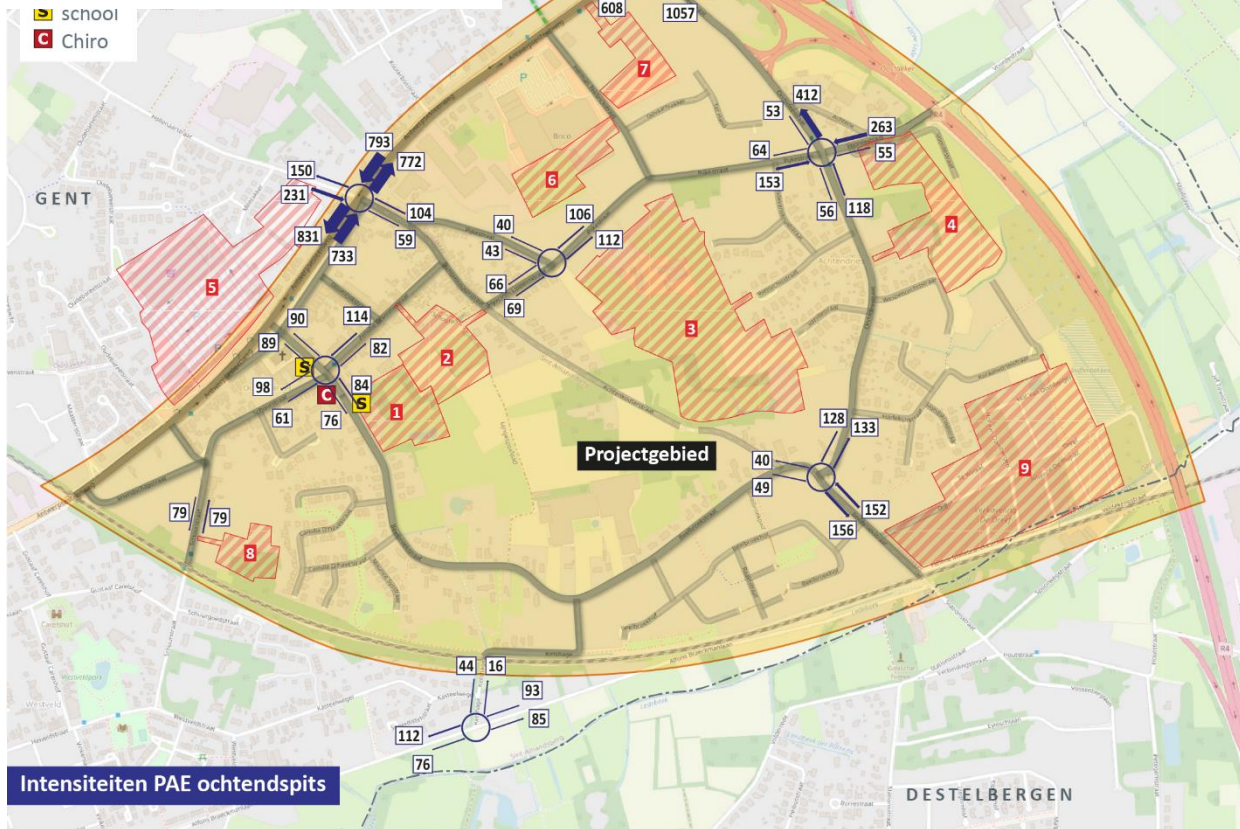
Intensiteiten huidige toestand (pae)

Ochtendspits (07.30 - 08.30)

Enkele assen worden relatief intensief gebruikt:

- N70
- Orchideestraat (ihb thv aansluiting R4)
- Pijksestraat

De meeste overige straten hebben eerder lage intensiteiten



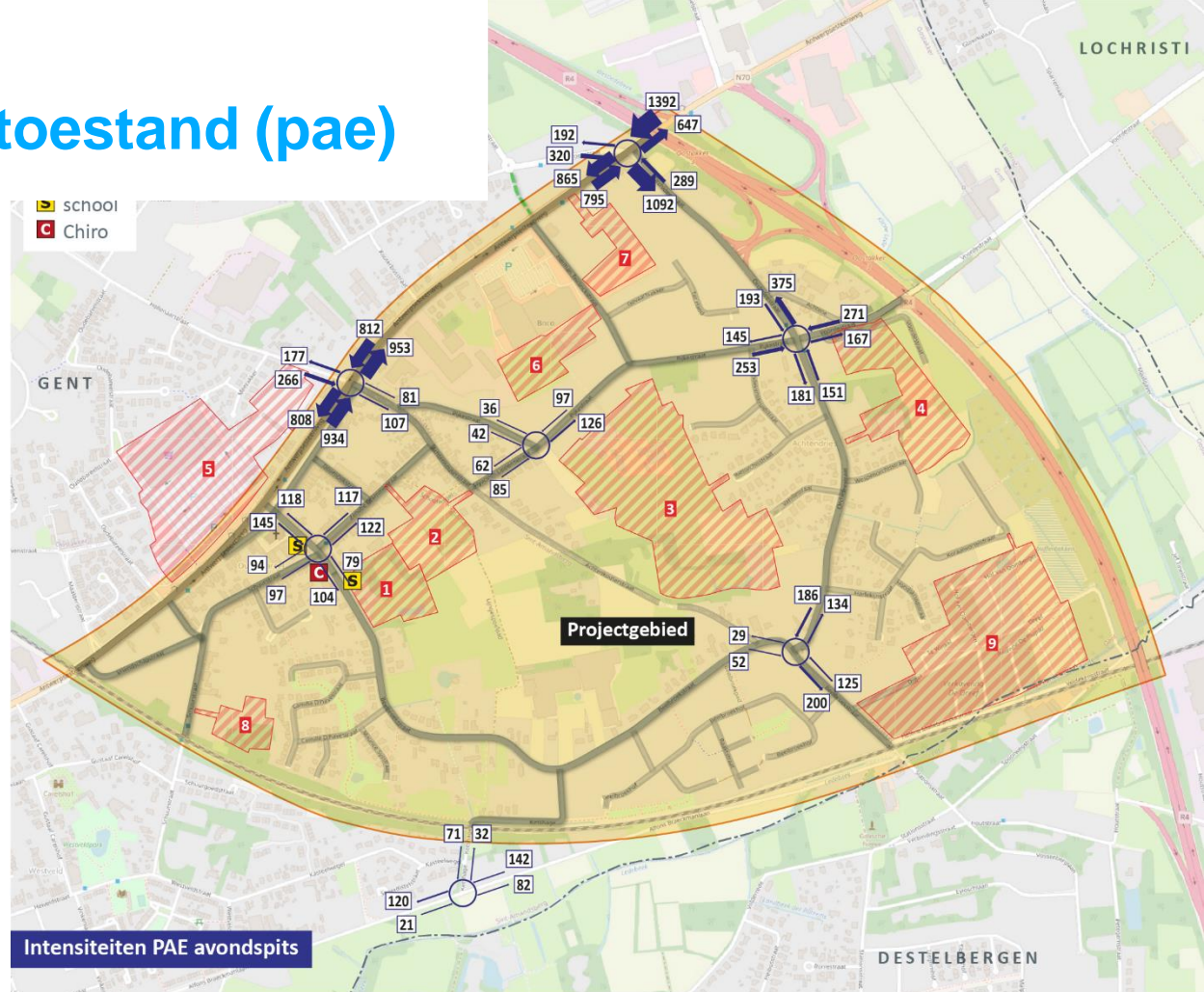
Intensiteiten huidige toestand (pae)

Avondspits (16.30 - 17.30)

Enkele assen worden relatief intensief gebruikt:

- N70
- Orchideestraat (ihb thv aansluiting R4)
- Pijksestraat

De meeste overige straten hebben eerder lage intensiteiten



Verkeersstromen huidige toestand

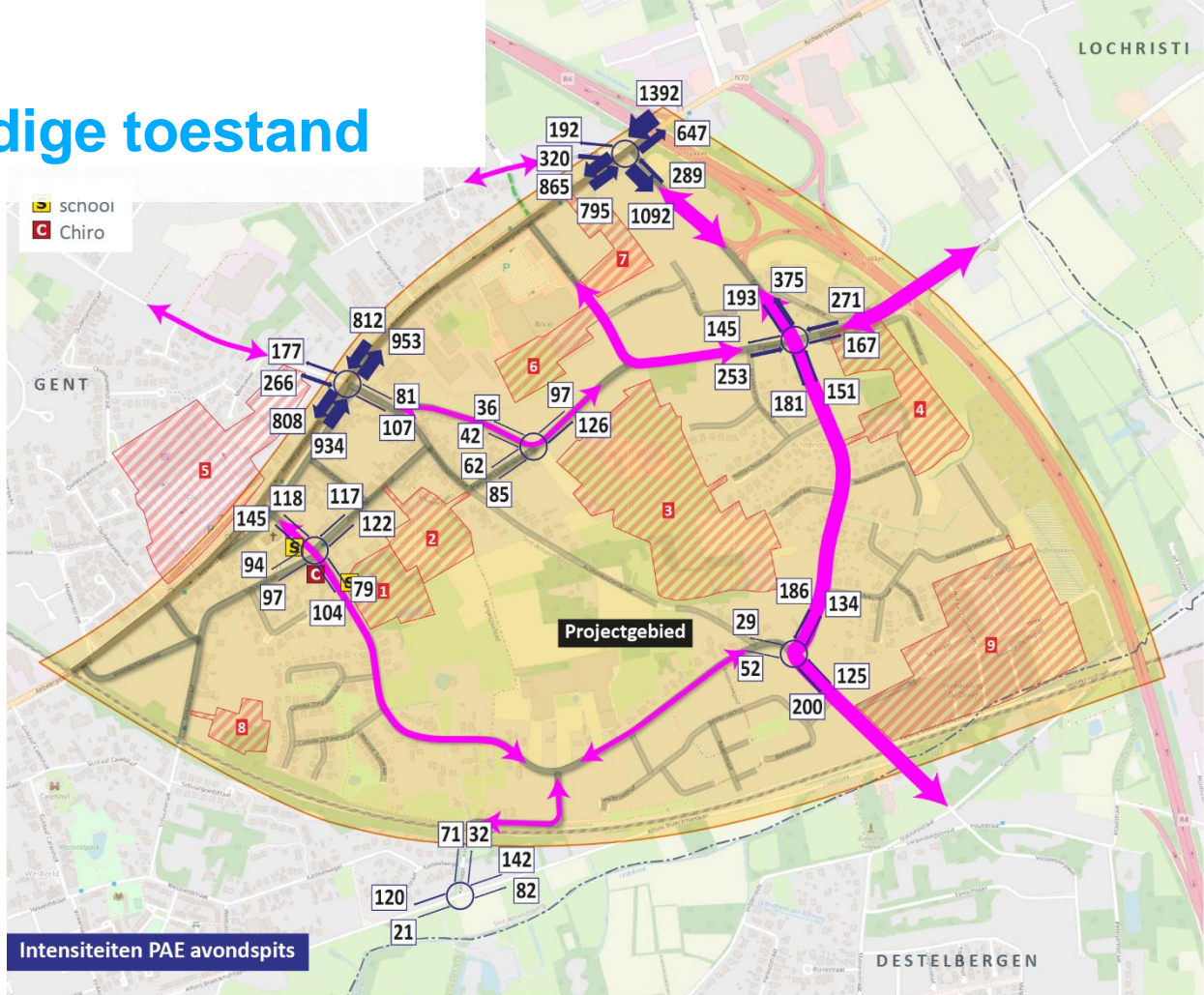
- Verkeer van/naar R4

- Van/naar Destelbergen
- Van/naar Lochristi
- Van/naar N70
- Van/naar wijk

- Verkeer van/naar N70

- Van/naar Destelbergen
- Van/naar Lochristi
- Van/naar wijk

- Destelbergen <=> Oostakker



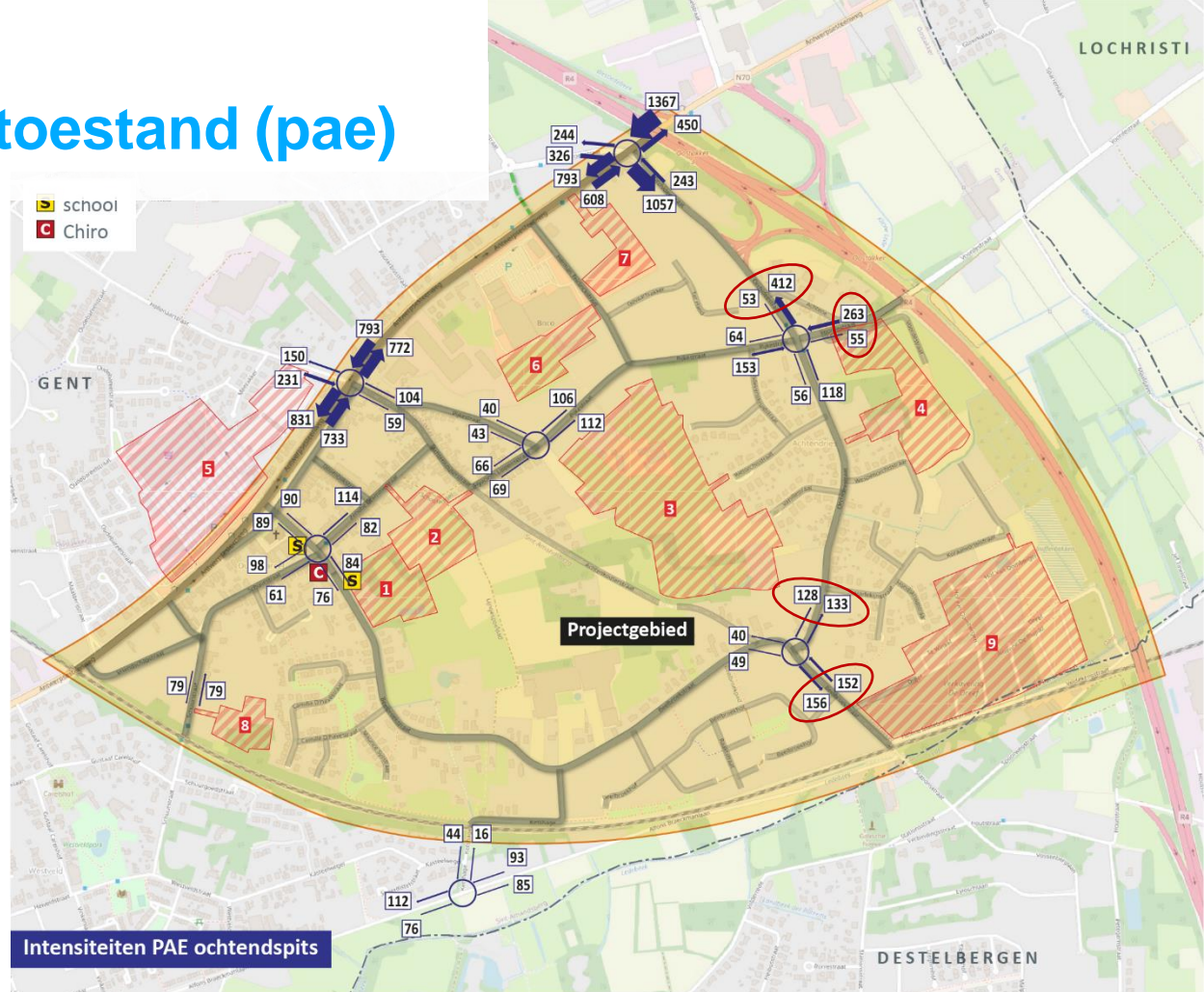
Intensiteiten huidige toestand (pae)

Maatstaf verkeersleefbaarheid vaak gebruikt in MOBERs en MERs

- Woonstraat: 250 pae/u voor beide richtingen samen
- Wijkverzamelweg: 400 pae/u voor beide richtingen samen

Ochtendspits (07.30 - 08.30)

- Orchideestraat
- Pijkestraat-oost



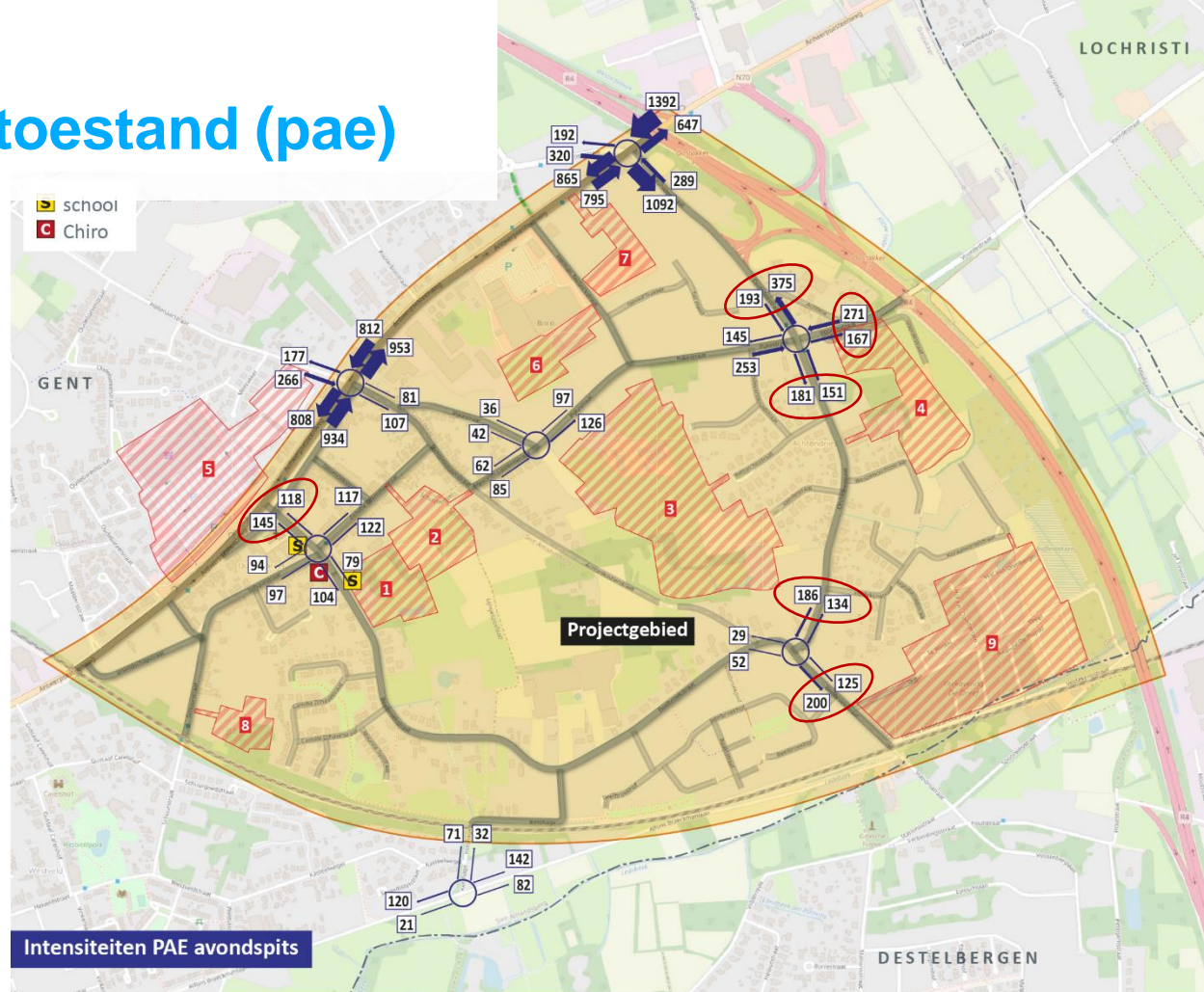
Intensiteiten huidige toestand (pae)

Maatstaf verkeersleefbaarheid vaak gebruikt in MOBERs en MERs

- Woonstraat: 250 pae/u voor beide richtingen samen
- Wijkverzamelweg: 400 pae/u voor beide richtingen samen

Avondspits (16.30 - 17.30)

- Orchideestraat
- Pijkestraat-oost



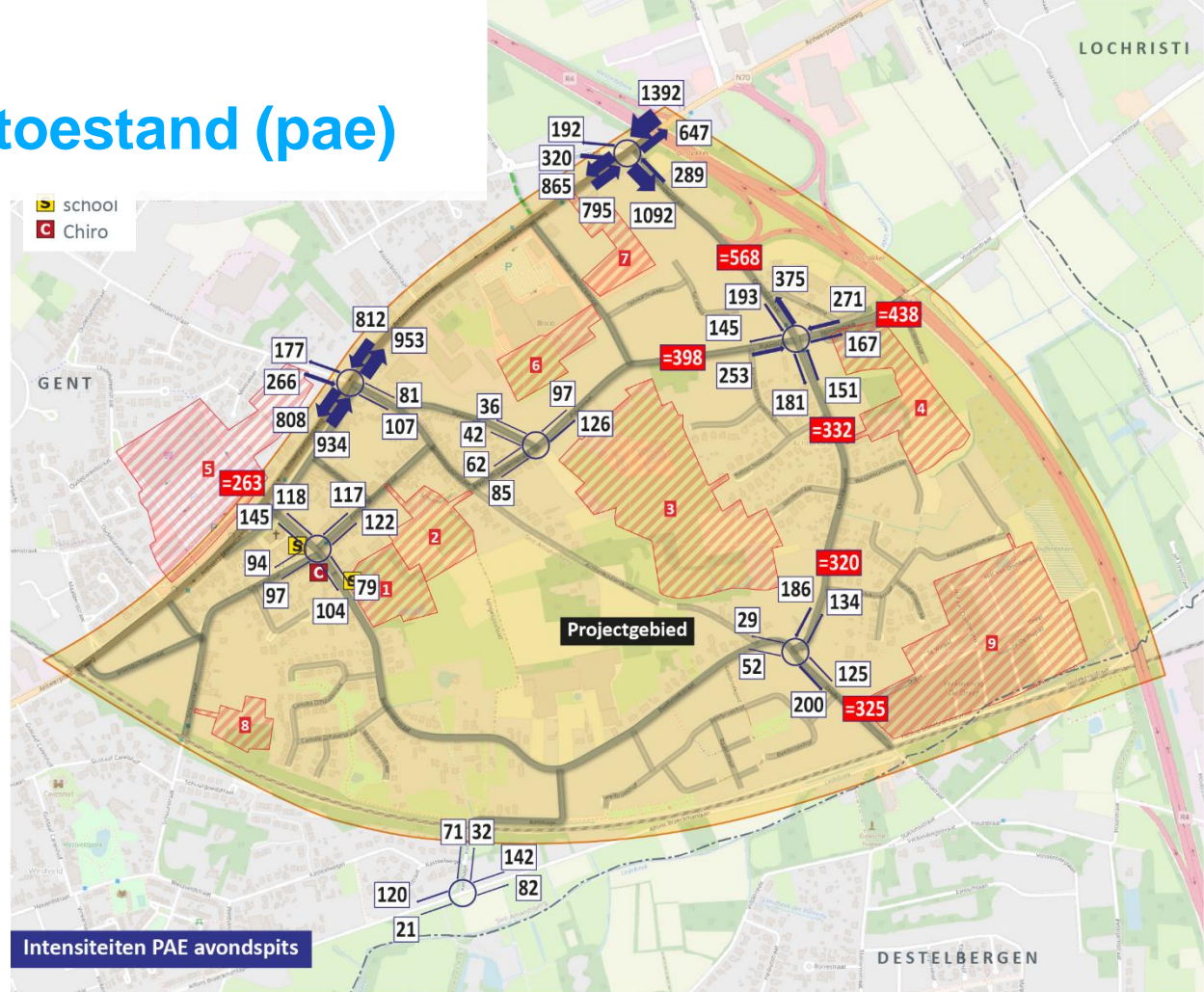
Intensiteiten huidige toestand (pae)

Orchideestraat

- Vrij hoge verkeersintensiteiten
 - Te categoriseren / reorganiseren als **wijkverzamelweg** (uitg. aansluiting R4 op N70, te beschouwen als onderdeel van primaire functie R4)

Pijkestraat – Voordestraat

- Alternatieve route voor N70 / sluipverkeer
 - Te beschouwen als woonstraat, **niet** als wijkverzamelweg
 - Nood aan circulatiemaatregelen



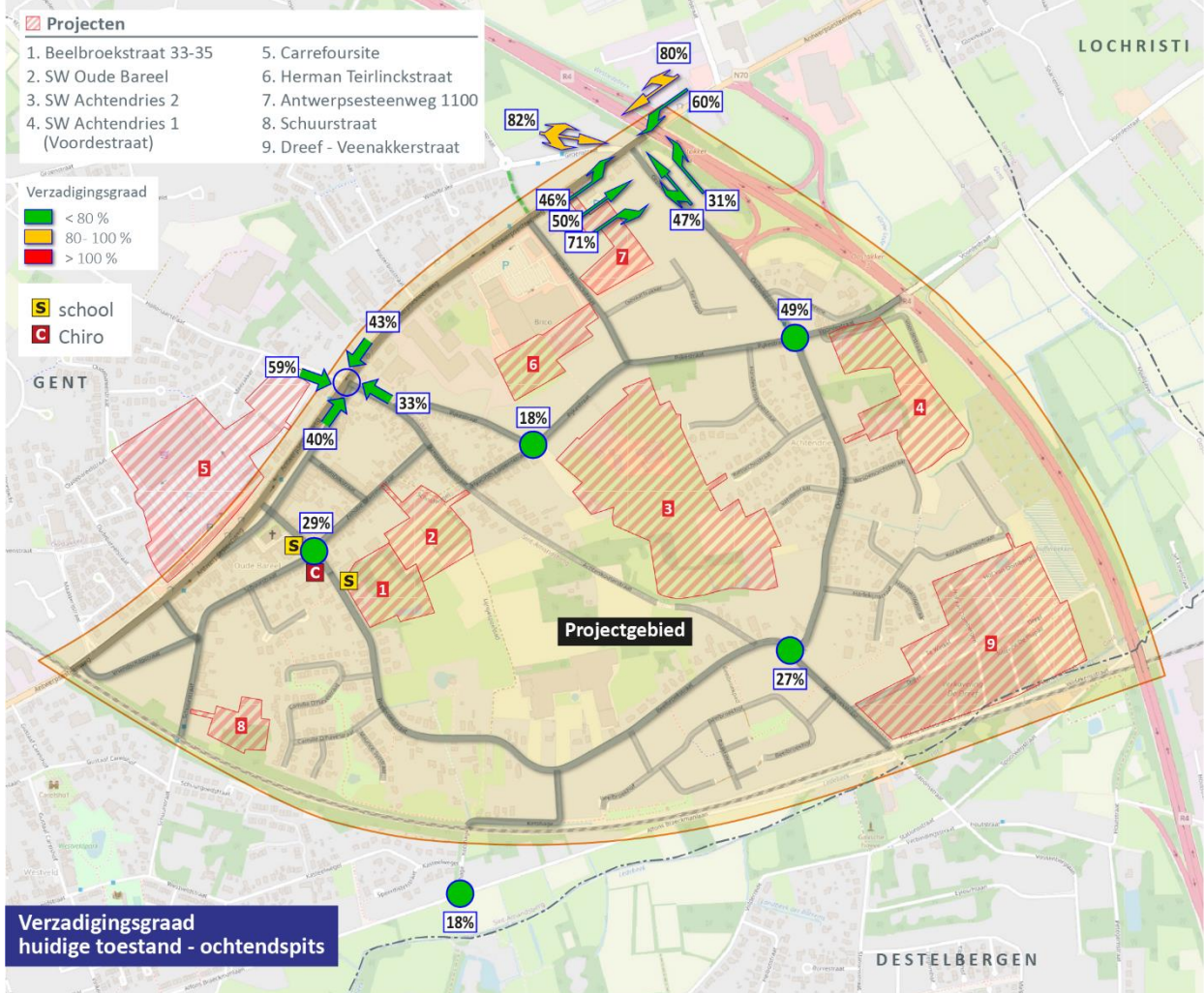
Verzadigingsgraad

Ochtendspits

In het projectgebied liggen de **verzadigingsgraden laag tot zeer laag**. Op de N70 liggen de intensiteiten hoger.

Het kruispunt van de N70 met de **op- en afrit van de R4** heeft een **lage restcapaciteit**.

Verzadigingsgraad VRI: indicatieve capaciteitsnorm voor de belasting van een kruispunt. Met de verzadigingsgraad wordt aangegeven in hoeverre de intensiteit (binnen de ingestelde groenfasen) kan worden afgewikkeld.



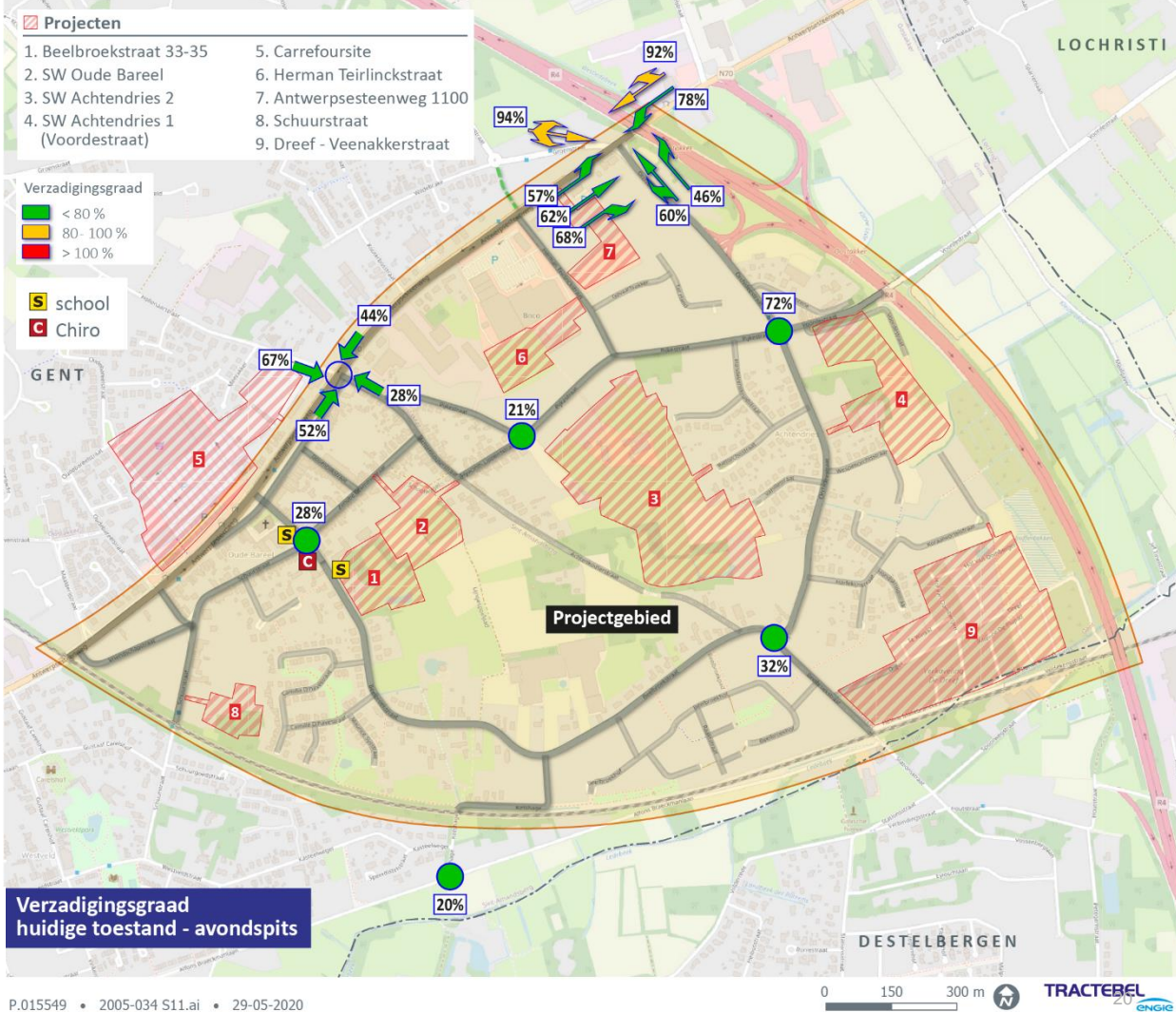
Verzadigingsgraad

Avondspits

In het projectgebied liggen de **verzadigingsgraden laag tot zeer laag**. Op de N70 liggen de intensiteiten hoger.

Het kruispunt van de N70 met de **op- en afrit van de R4** heeft een **lage restcapaciteit**.

Verzadigingsgraad VRI: indicatieve capaciteitsnorm voor de belasting van een kruispunt. Met de verzadigingsgraad wordt aangegeven in hoeverre de intensiteit (binnen de ingestelde groenfasen) kan worden afgewikkeld.



Conclusie gemotoriseerd verkeer

- Wegencategorisering afgestemd op **snelheidsregime** en **kruispuntconfiguratie**
- **Intensiteiten** zijn in enkele straten te hoog voor woonstraten, i.h.b. **Orchideestraat** en **Pijkestraat-Schuurstraat**
- Meeste kruispunten hebben ruime restcapaciteit, het kruispunt van de N70 met de **op- en afrit van de R4** heeft een **lage restcapaciteit**.
- Orchideestraat te categoriseren / reorganiseren tot **wijkverzamelweg** (uitg. aansluiting R4 op N70, te beschouwen als onderdeel van primaire functie R4)

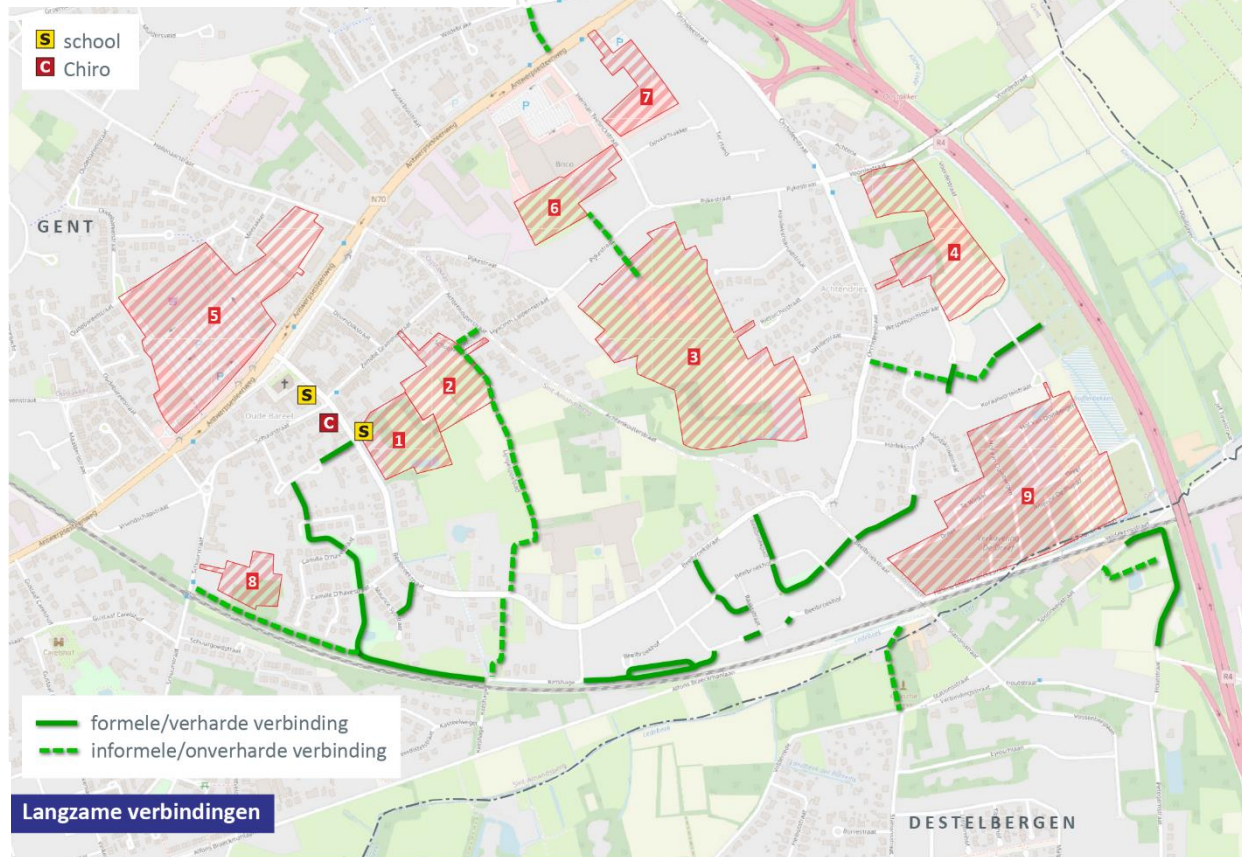
Deel 2

Inventarisatie huidige situatie

- Ruimtelijk overzicht
- **Netwerk en infrastructuur**
 - Gemotoriseerd verkeer
 - **Voetgangers**
 - Fietsers
 - Openbaar vervoer
- Parkeeronderzoek
- Ongevallencijfers

Langzame verbindingen

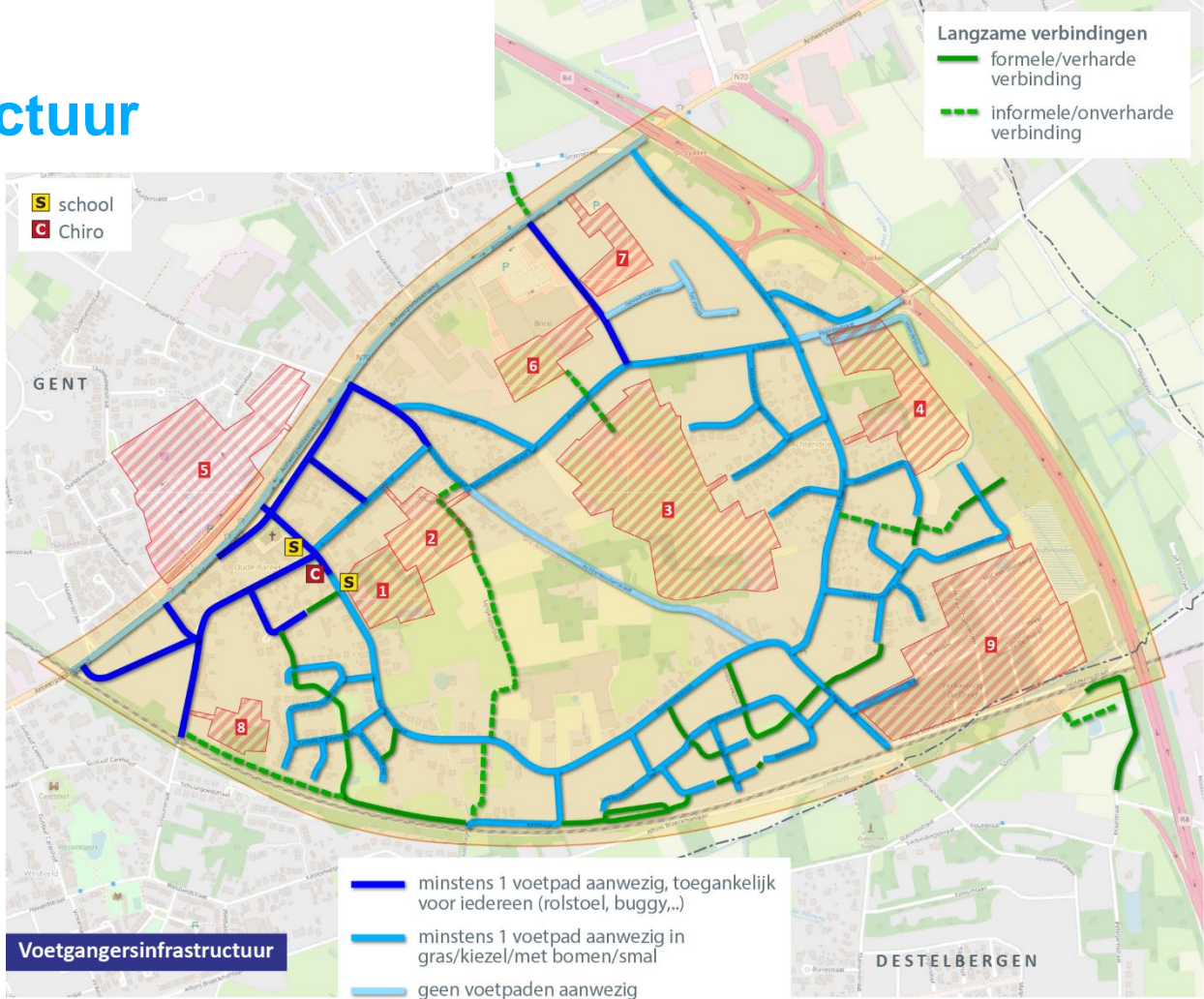
In de **zuidelijke helft** van het projectgebied zijn vele doorsteken en **langzame verbindingen** gelegen.



Voetgangersinfrastructuur

De straten met aan minst. 1 zijde **conforme*** voetpaden zijn gelegen **nabij de N70**, met uitzondering van de N70 zelf.

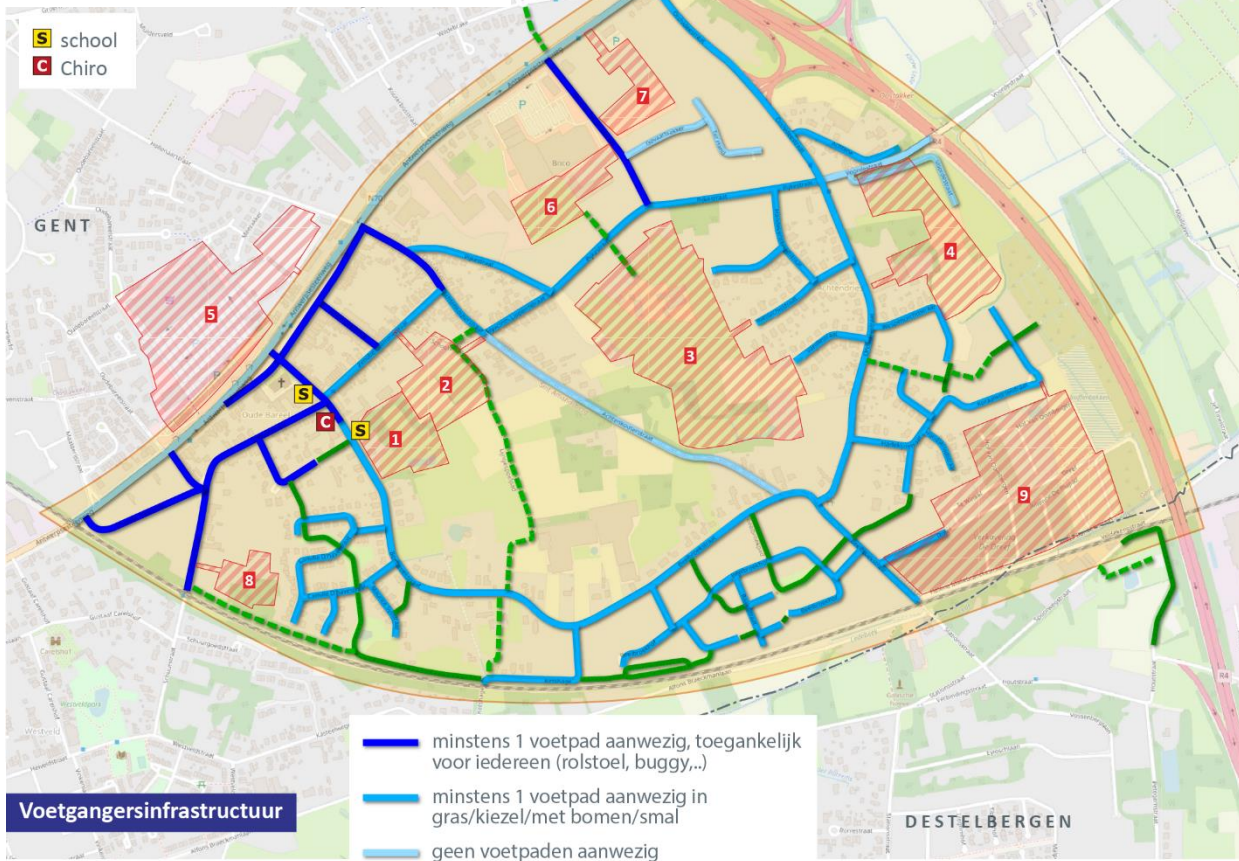
* Conform: min. 1m vrije doorgang (in verhard materiaal)



Voetgangersinfrastructuur

De **straten met** aan minst. 1 zijde **conforme voetpaden** zijn gelegen **nabij de N70**, met uitzondering van de N70 zelf.

Meeste straten hebben echter voetgangerszones met **gras of kiezelstenen** en/of **bomen**

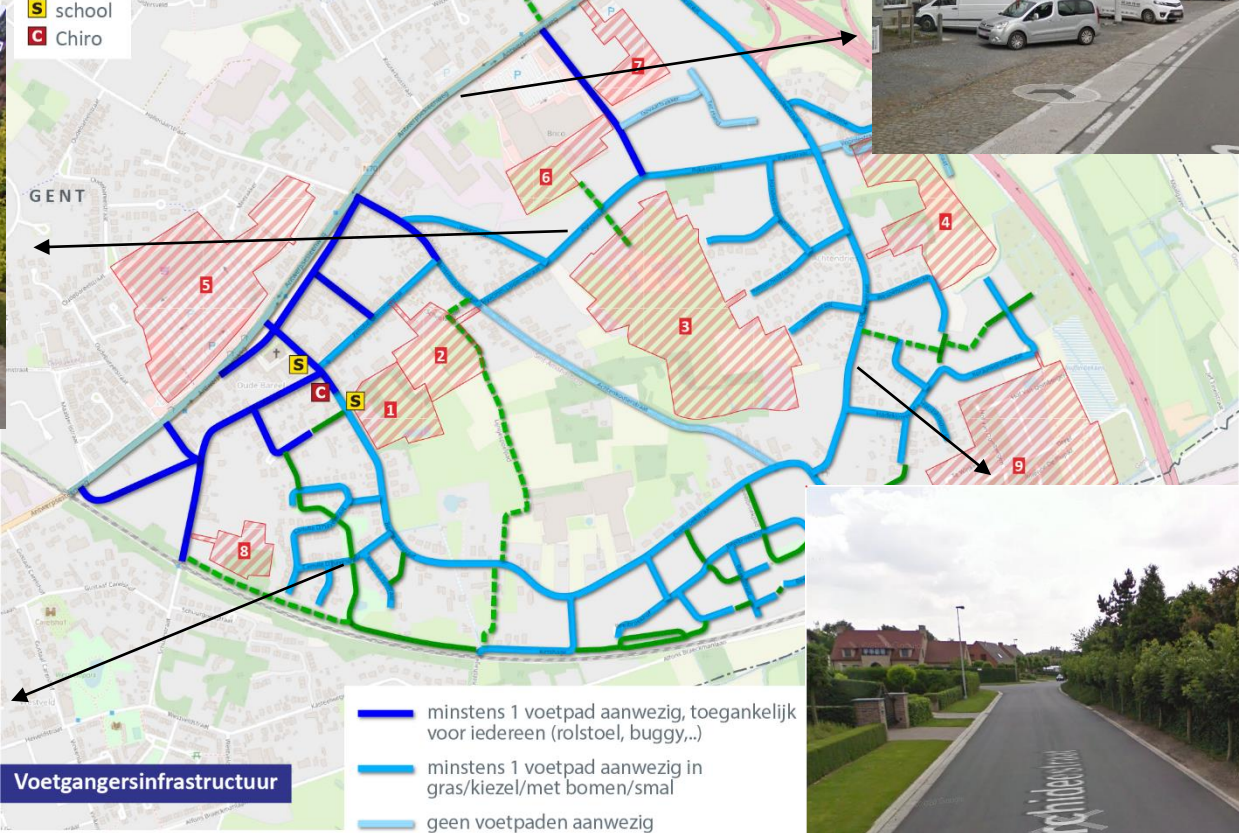


Voorbeelden



- Projecten**
- | | |
|------------------------------------|----------------------------|
| 1. Beelbroekstraat 33-35 | 5. Carrefoursite |
| 2. SW Oude Bareel | 6. Herman Teirlinckstraat |
| 3. SW Achtendries 2 | 7. Antwerpsesteenweg 1100 |
| 4. SW Achtendries 1 (Voordestraat) | 8. Schuurstraat |
| | 9. Dreef - Veenakkerstraat |

- S** school
C Chiro

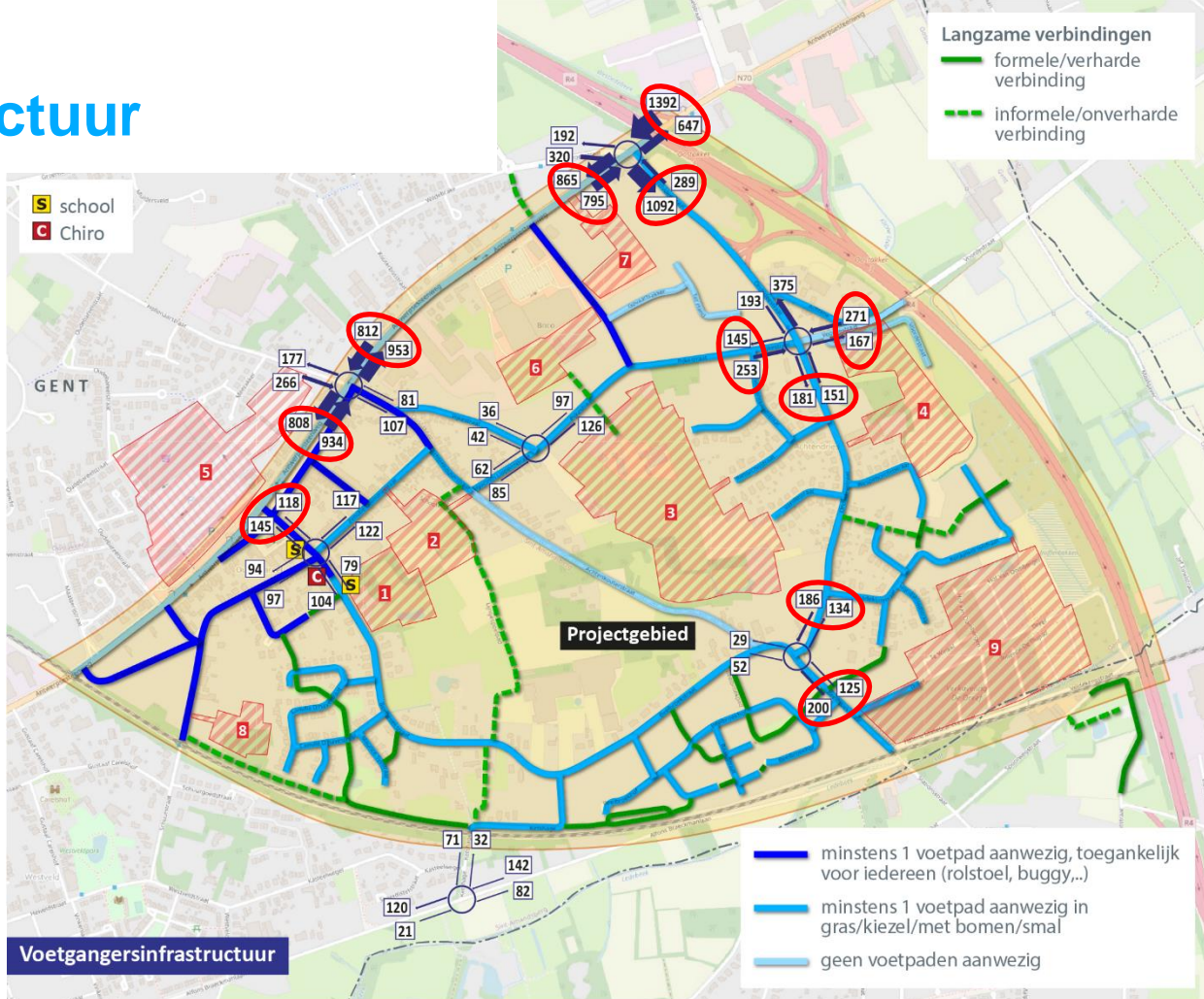


Voetgangersinfrastructuur

Op bepaalde assen is voetgangersinfrastructuur niet in overeenstemming met functioneren weg

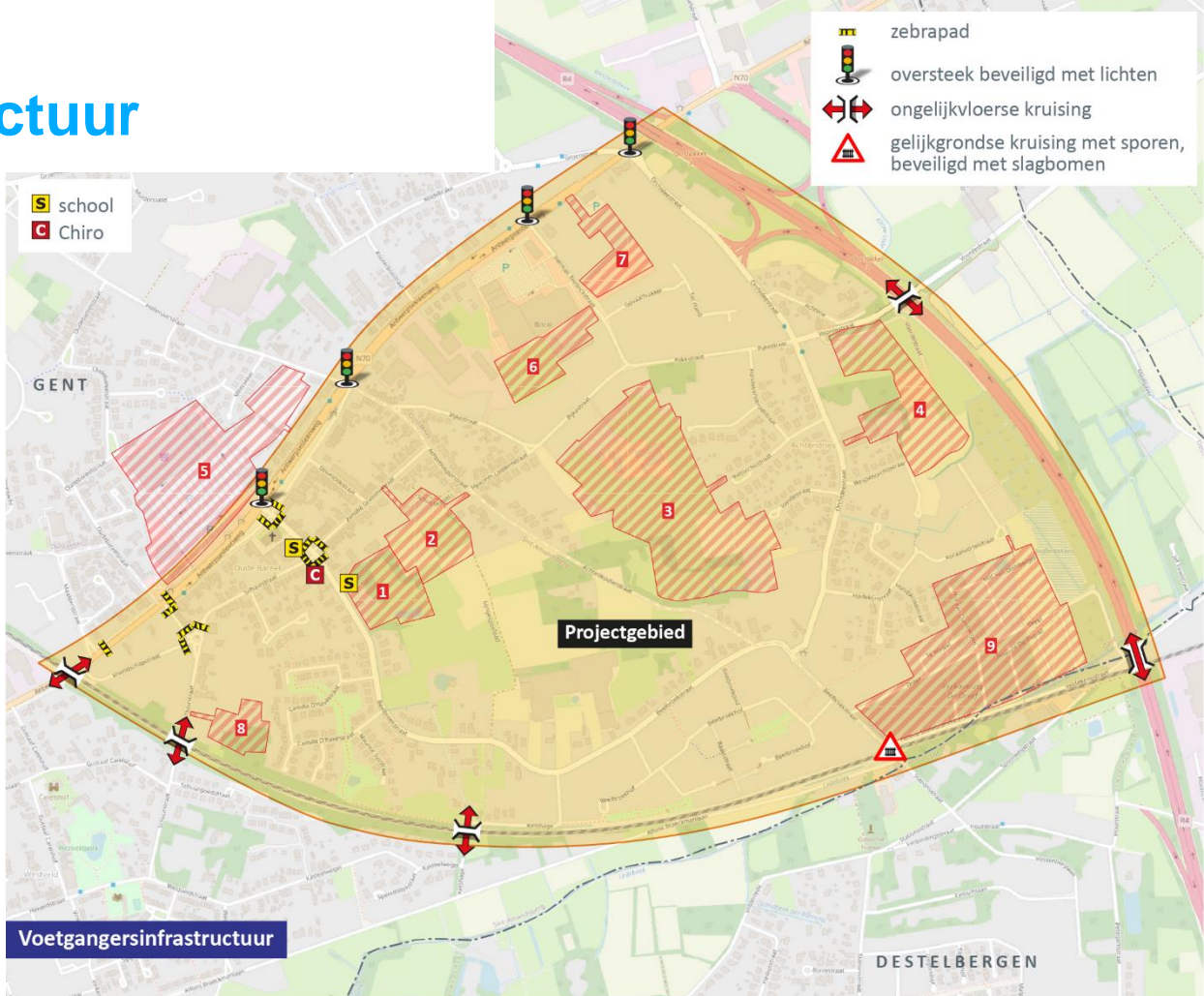
(voetpad noodzakelijk wanneer straat hogere functie heeft dan zuivere woonstraat (> 250 pae/u voor beide richtingen))

- N70
- Orchideestraat
- Pijkestraat



Voetgangersinfrastructuur

In het projectgebied zijn er enkele **zebrapaden** aanwezig die zich situeren rondom de rotonde, de twee kruispunten van de Beelbroekstraat en nabij kruisingen van de N70.



Conclusie voetgangers

- Ruim aantal **langzame verbindingen** doorheen het hele projectgebied
- **Bepaalde aanwezigheid van conforme zebrapaden**, enkel in densere zone nabij N70

Deel 2

Inventarisatie huidige situatie

- Ruimtelijk overzicht
- **Netwerk en infrastructuur**
 - Gemotoriseerd verkeer
 - Voetgangers
 - **Fietsers**
 - Intensiteiten huidige toestand
 - Openbaar vervoer
- Parkeeronderzoek
- Ongevallencijfers

Fietsroutenetwerk

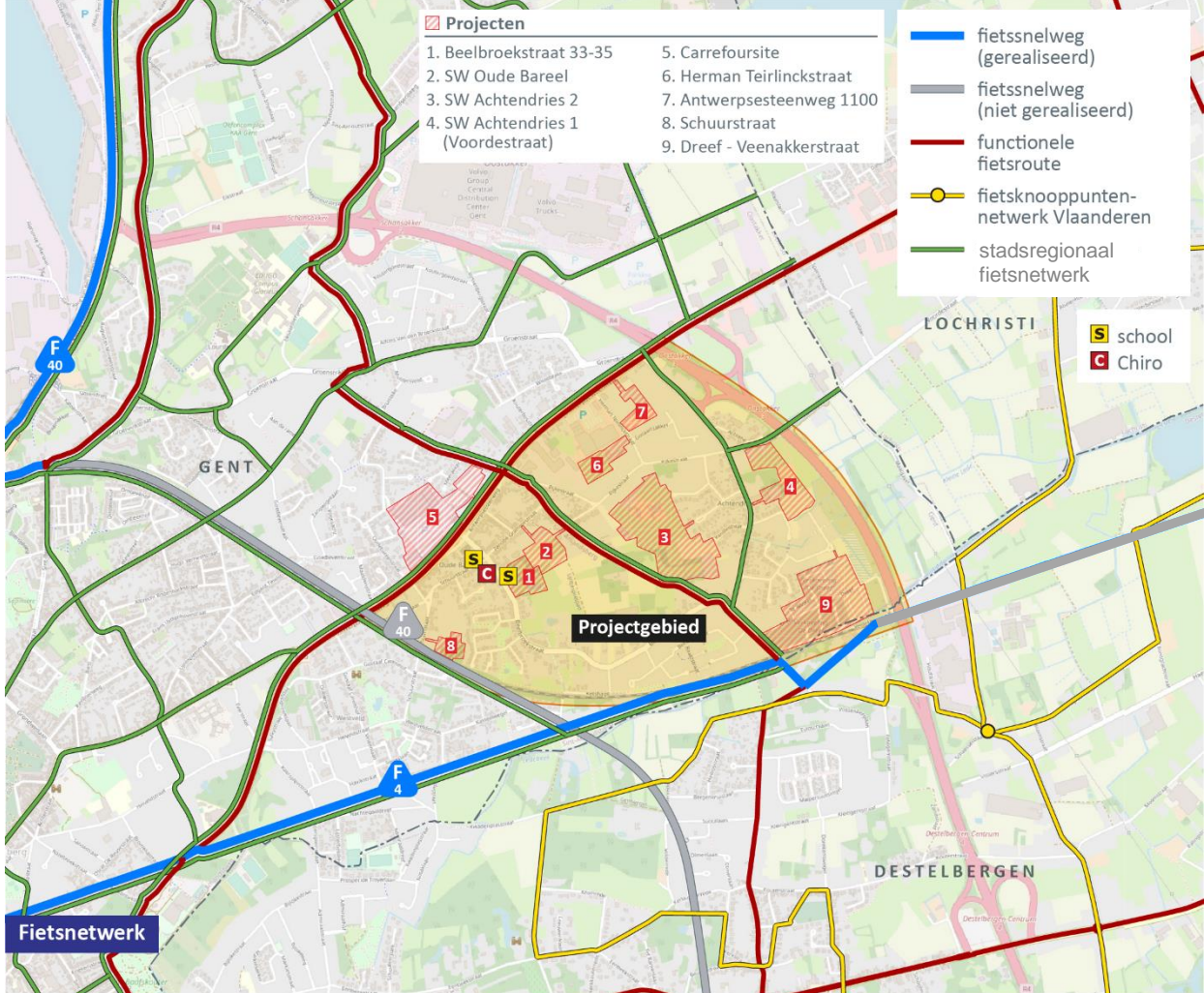
De **fiets snelweg F4** loopt ten zuiden van het projectgebied. Projectsite 9 ligt nabij deze route.

Fiets snelweg F40, die nog gerealiseerd dient te worden, loopt ten zuidwesten van het studiegebied, langsheen projectsite 8.

Er loopt 1 **functionele fietsroute** doorheen het projectgebied (Achtenkouterstraat). Deze loopt langsheen projectsite 2, 3 en 9. Ook langsheen de N70 loopt een functionele fietsroute, waaraan projectsite 5 en 7 gelegen zijn.

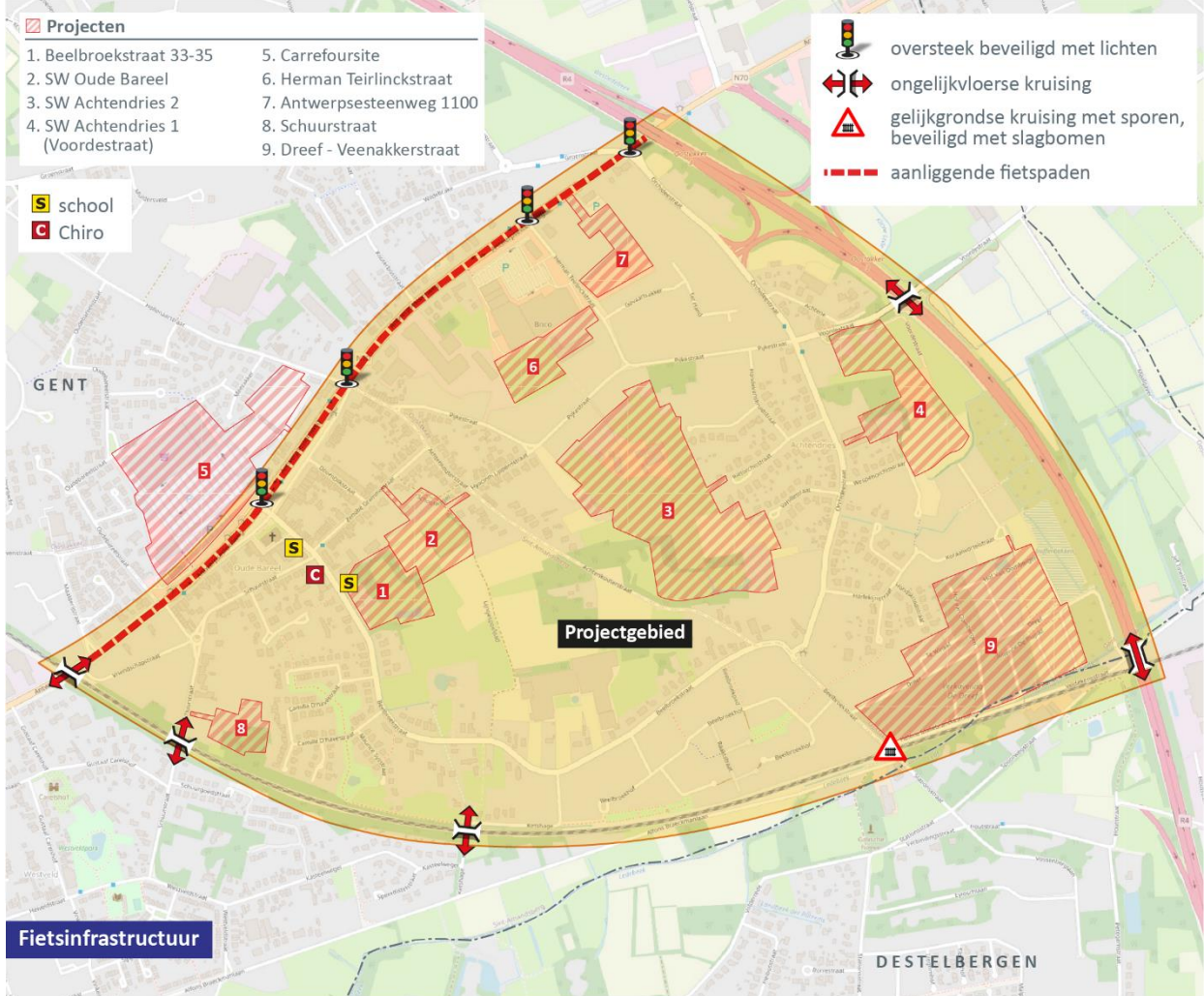
Door het projectgebied lopen enkele routes van het **nieuwe stadsregionale fietsnetwerk van Gent**. Deze lopen langsheen projectsite 2, 3, 4, 5, 7 en 9.

Geen **fietsknooppuntennetwerk van Vlaanderen** in projectgebied



Fietsinfrastructuur

Geen fietspaden in het projectgebied. Enkel langsheen de N70 zijn aanliggende fietspaden aan beide zijden aanwezig.



Rijbaanbreedte ifv gemengd verkeer (incl. goot)

Geen fietspaden in het projectgebied. Enkel langsheen de N70 zijn aanliggende fietspaden aan beide zijden aanwezig.

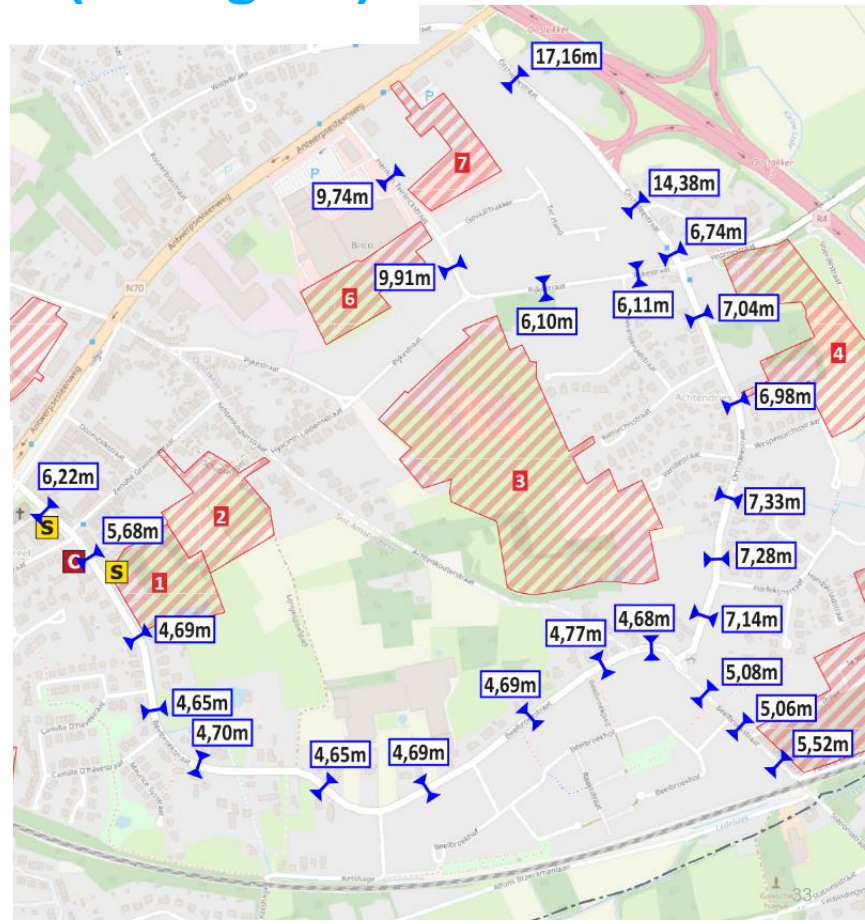
Bij gemengd verkeer is voldoende breed profiel essentieel. Te breed profiel kan leiden tot te hoge snelheid

- Straten met een wat **breder profiel**

- Orchideestraat
- Teirlinckstraat
- Pijkestraat-oost

- Straten met een eerder **smal profiel**

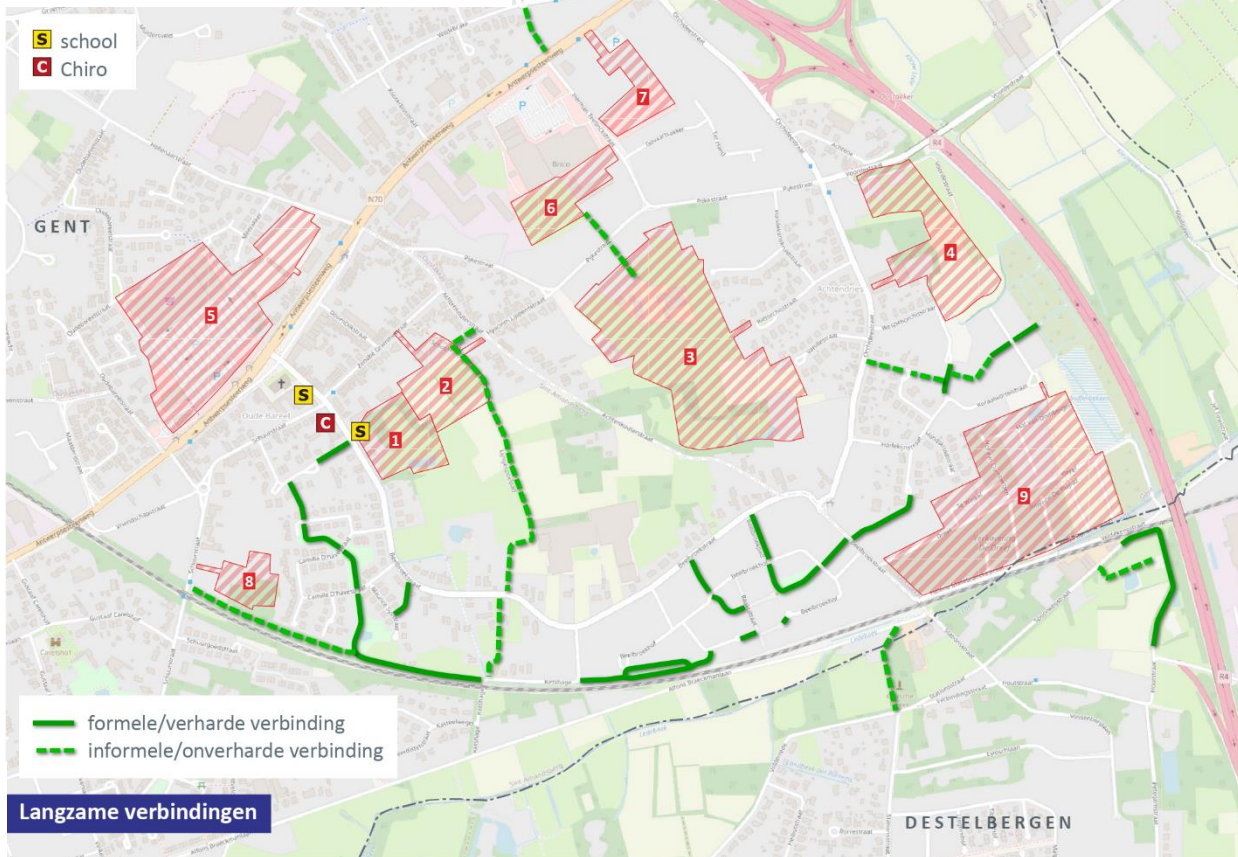
Snelheid	30	50
Profiel	KRAP	RUIM
Maatgevend gebruik		
fiets	125	125
auto	225	275
vw	310	360
fiets-auto	385	430
fiets-vw	470	520
auto-auto	430	530
auto-vw	530	615
fiets-auto-fiets	545	585
fiets-auto-auto :	590	685
fiets-vw-fiets	630	665



Langzame verbindingen

In de **zuidelijke helft** van het projectgebied zijn vele doorsteken en **langzame verbindingen** gelegen die oa als **fietswegen / alternatieve fietslinken** functioneren.

Parallel aan Beelbroekstraat is **fietsweg** gelegen die **Kletshage** met **Schuurstraat** (en verder) **verbindt**.



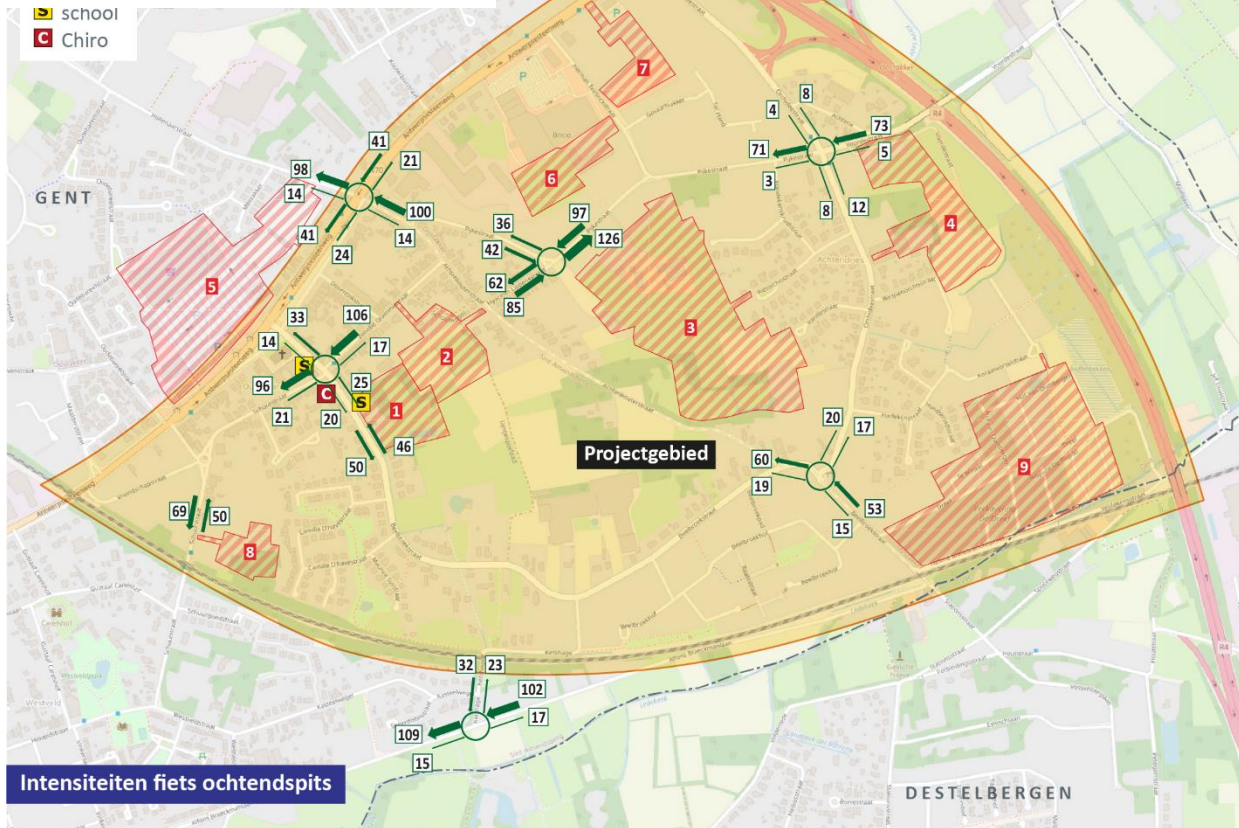
Intensiteiten huidige toestand fiets

Ochtendspits (07.30 - 08.30)

De beschikbare tellingen tonen aan dat de fietsintensiteiten binnen het projectgebied relatief laag zijn.

De **Pijkestraat**, de **Achtenkouterstraat**, de **Grammestraat** en de **A. Braeckmanlaan** worden tijdens de ochtendspits het intensiefst gebruikt (obv de beschikbare tellingen).

Er zijn maar een **beperkt aantal fietsers op de N70**.



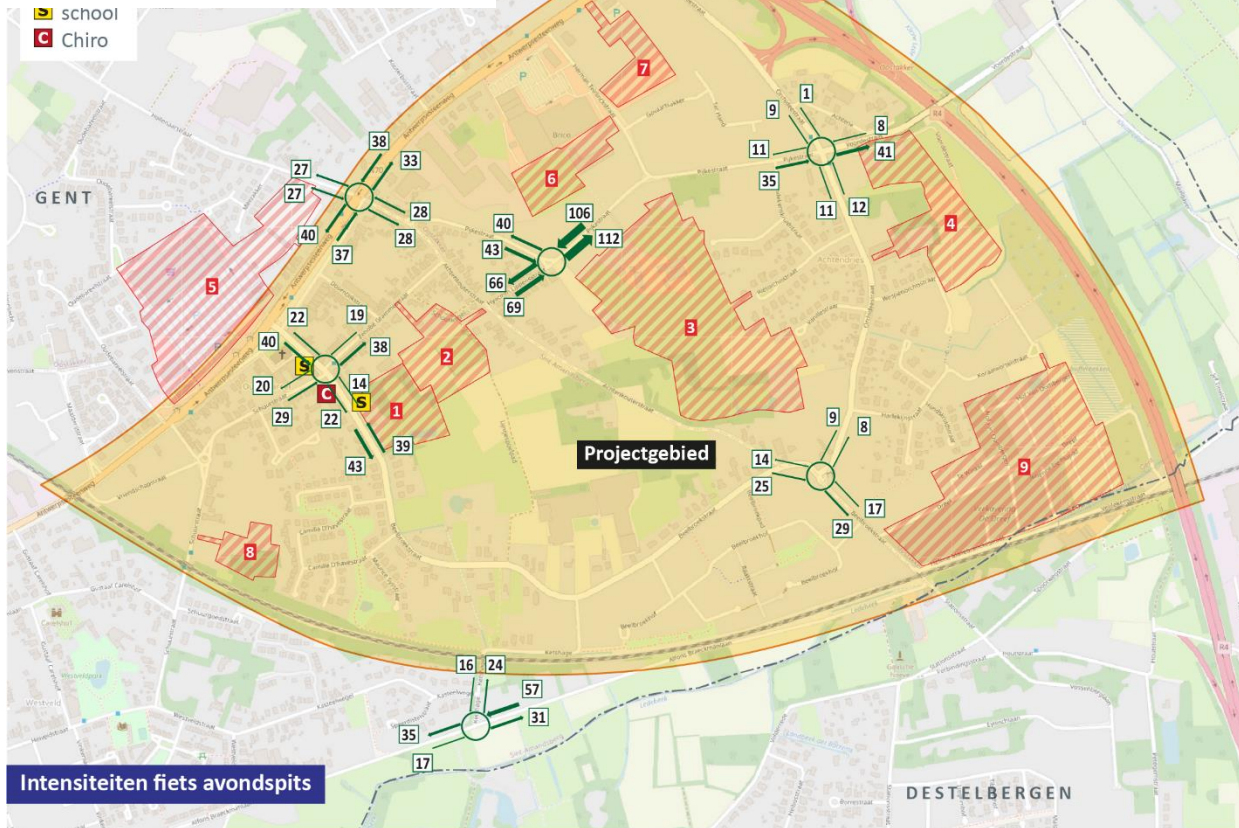
Intensiteiten huidige toestand fiets

Avondspits (16.30 - 17.30)

De beschikbare tellingen tonen aan dat de fietsintensiteiten binnen het projectgebied relatief laag zijn.

De **Pijkestraat** wordt in de avondspits het intensiefst gebruikt (obv de beschikbare tellingen).

Er zijn maar een **beperkt aantal fietsers op de N70**.



Gebruik netwerken

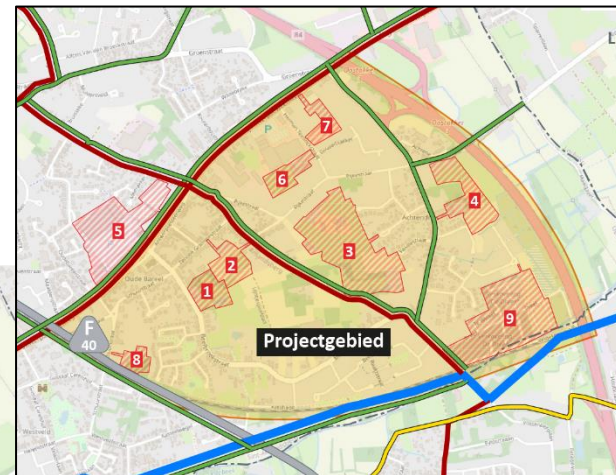
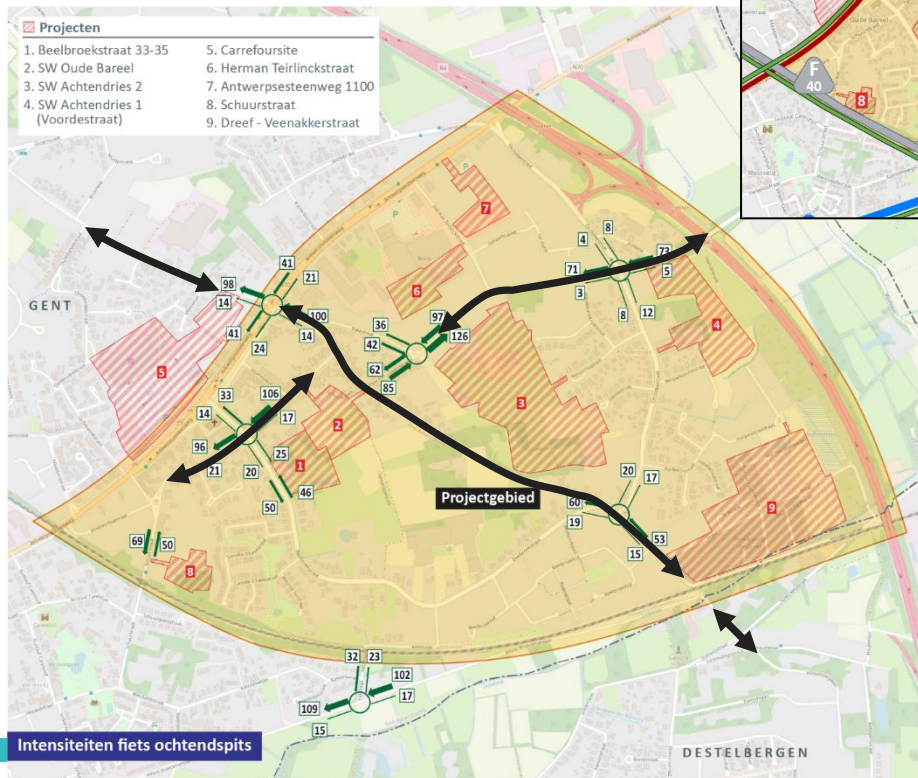
De fietsroutes (functioneel en recreatief) die door het projectgebied lopen zijn niet helemaal in overeenstemming met de belangrijkste verkeersstromen

N70 wordt slechts beperkt gebruikt

Pijkestraat-Schuurstraat als alternatief voor de N70

Achtenkouterstraat wel fietsas

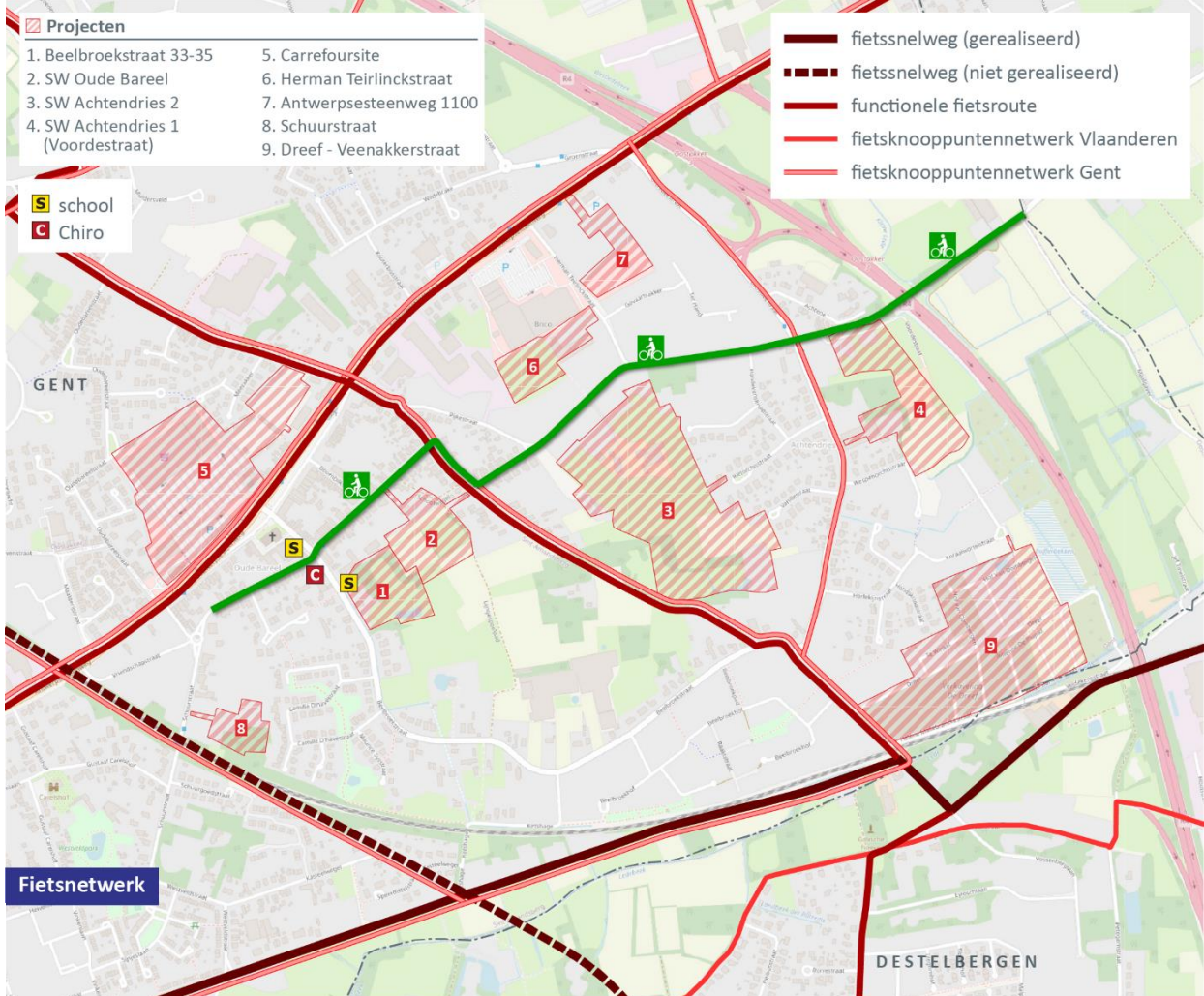
- Destelbergen <> Oostakker
- Naar N70
- Doorsteek



Gebruik netwerken

Pijkestraat-Schuurstraat wordt intensief gebruikt als **alternatief voor de N70**, maar is niet geselecteerd als fietsroute.

Route opnemen in het netwerk?



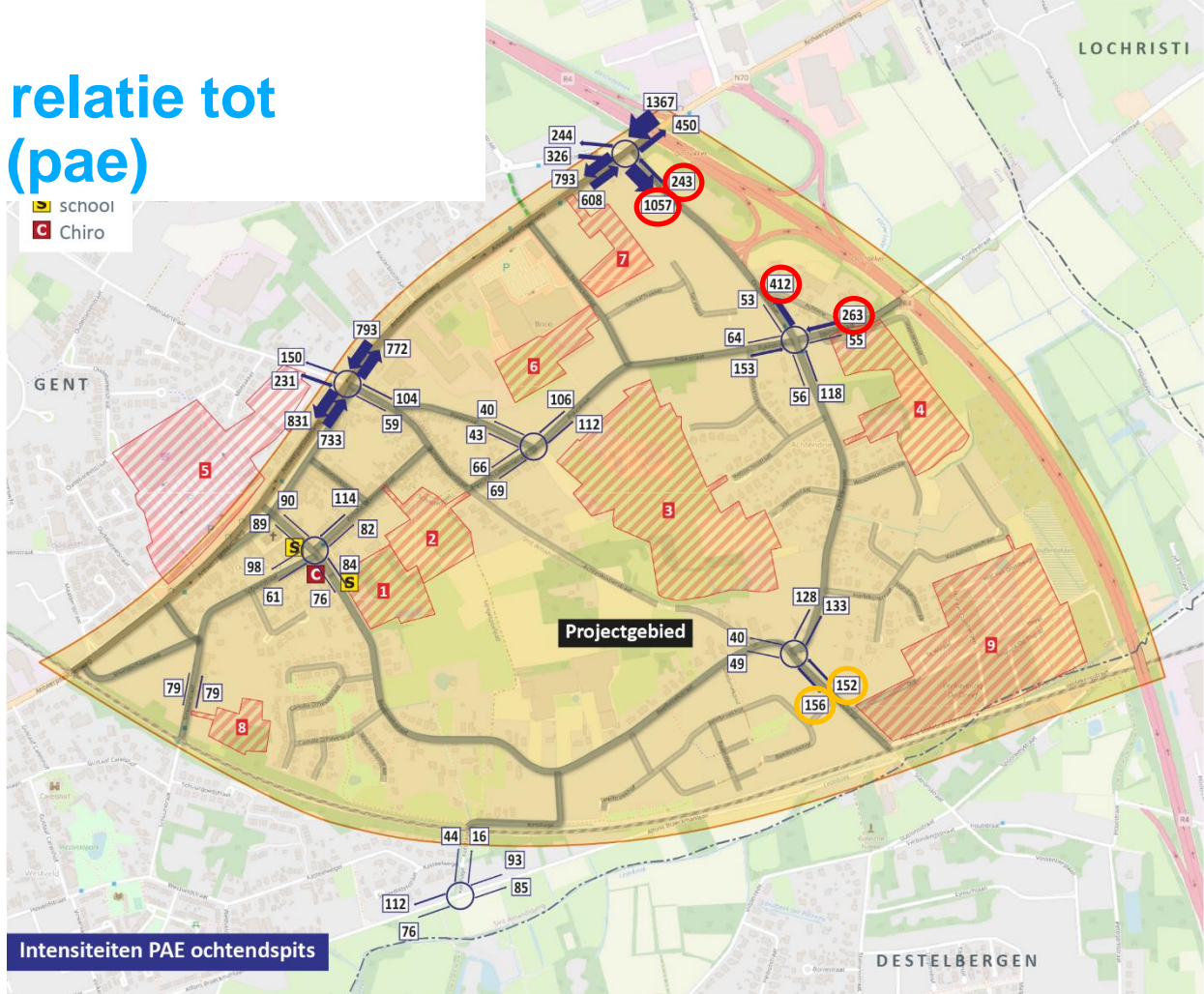
Fietsinfrastructuur in relatie tot verkeersintensiteiten (pae)

Ochtendspits (07.30 - 08.30)

Fietspaden nodig vanaf 200 pae / uur / richting

Assen met hoge verkeersintensiteiten zonder fietsinfrastructuur

- Orchideestraat (ihb thv aansluiting R4)
- Pijksestraat
- Beelbroekstraat



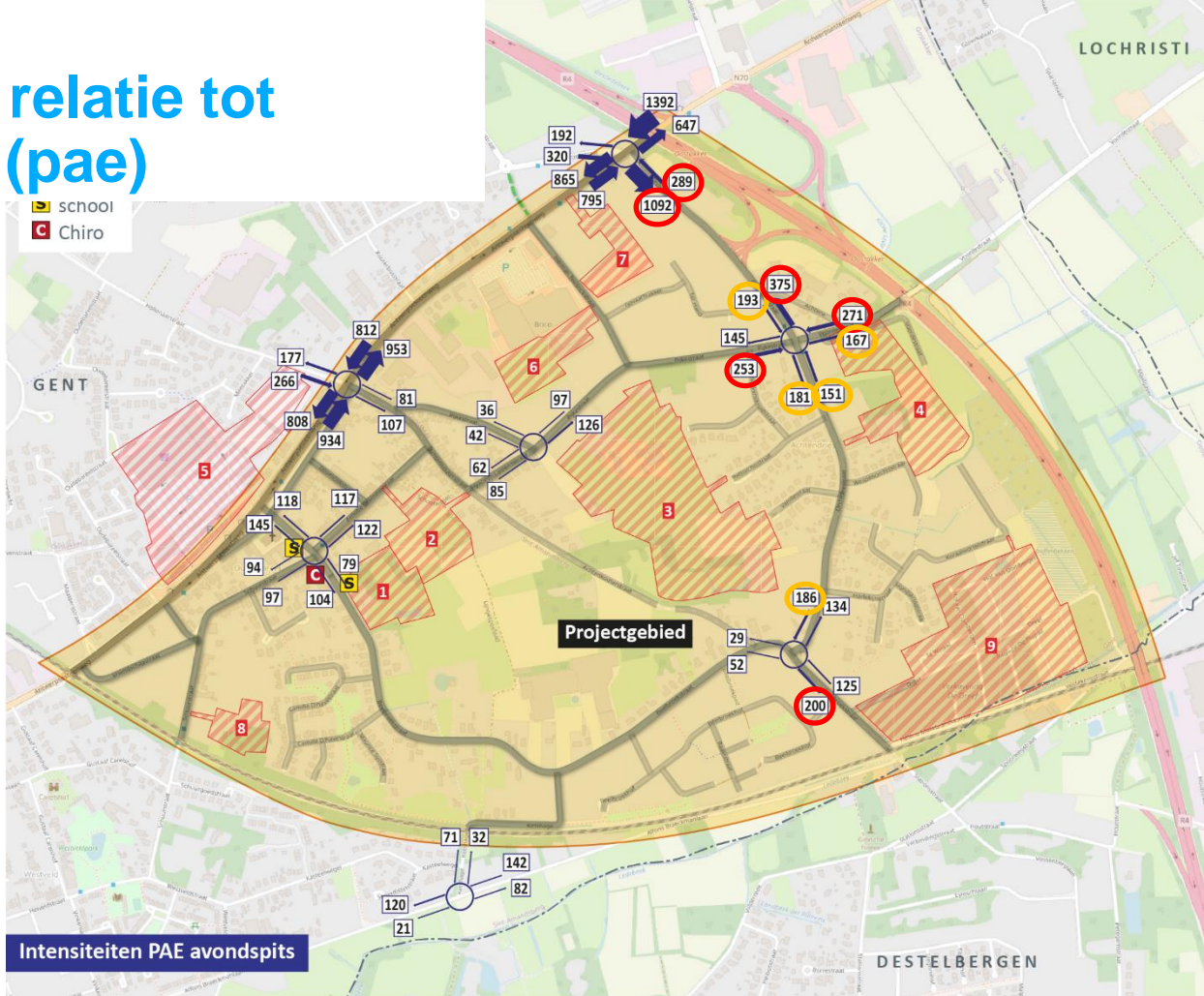
Fietsinfrastructuur in relatie tot verkeersintensiteiten (pae)

Avondspits (16.30 - 17.30)

Fietspaden nodig vanaf 200 pae / uur / richting

Assen met hoge verkeersintensiteiten zonder fietsinfrastructuur

- Orchideestraat (ihb thv aansluiting R4)
- Pijksestraat
- Beelbroekstraat



As Orchideestraat – Beelbroekstr. met (voet- en) fietspaden mogelijk?

Beschikbaar gabariet op GRB Geopunt



Theoretische dwarsprofielen Orchideestraat – Beelbroekstr.

Mogelijk dwarsprofiel Orchideestraat

Voetpad	fietspad	boordsteen	weg (+ goot)	boordsteen	fietspad	voetpad	TOTAAL
1,8	1,75	0,2	6,4	0,2	1,75	1,8	13,9
	IPOD		IPOD (met bus)		IPOD		

Mogelijk dwarsprofiel Orchideestraat (smalste segment)

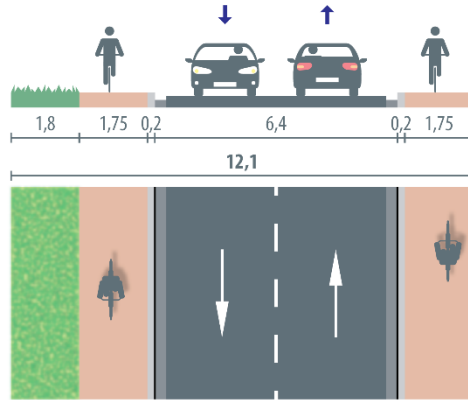
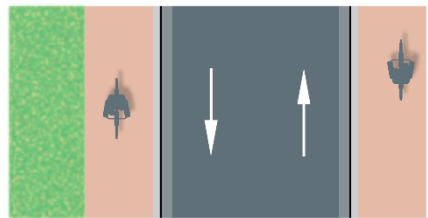
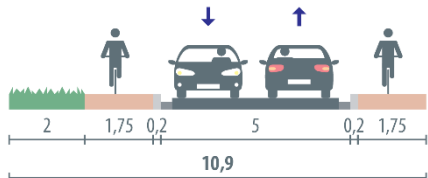
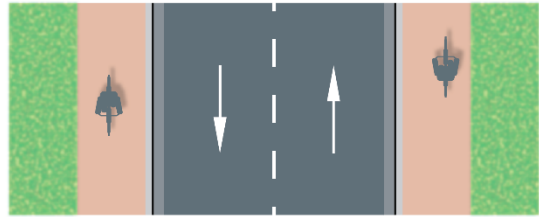
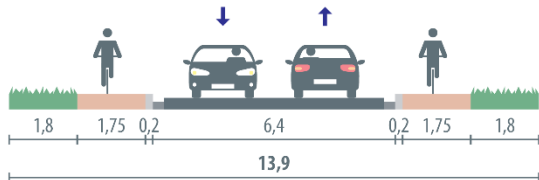
Voetpad	fietspad	boordsteen	weg (+ goot)	boordsteen	fietspad	voetpad	TOTAAL
1,8	1,75	0,2	6,4	0,2	1,75	0	12,1
	IPOD		IPOD (met bus)		IPOD		

Mogelijk dwarsprofiel Beelbroekstraat

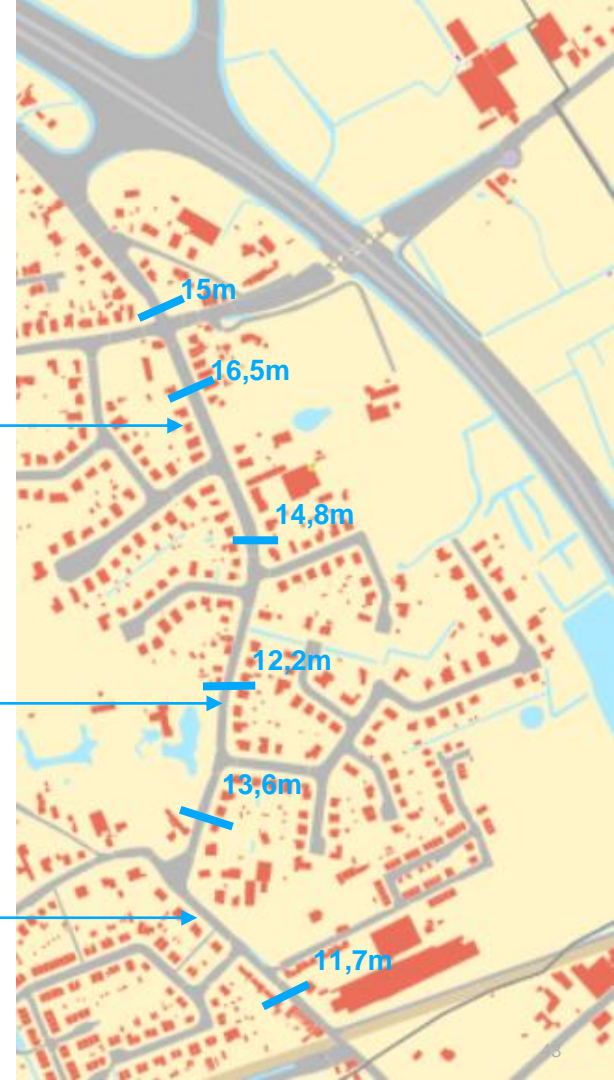
Voetpad	fietspad	boordsteen	weg (+ goot)	boordsteen	fietspad	voetpad	TOTAAL
2	1,75	0,2	5	0,2	1,75	0	10,9
	IPOD		IPOD (zonder bus)		IPOD		



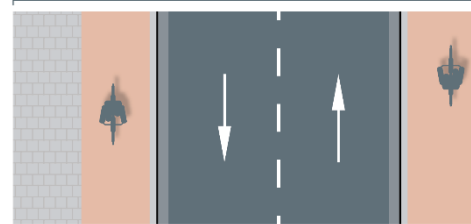
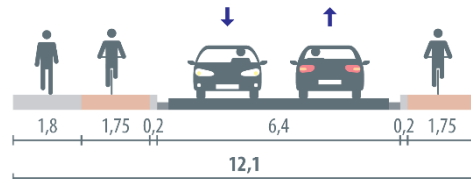
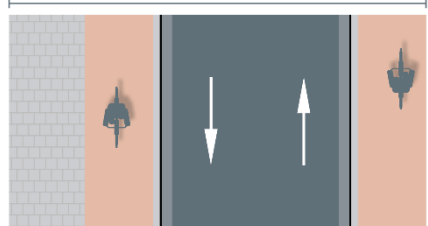
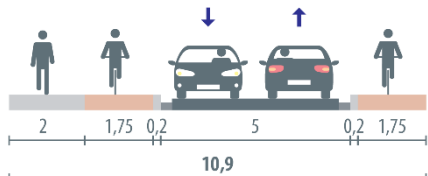
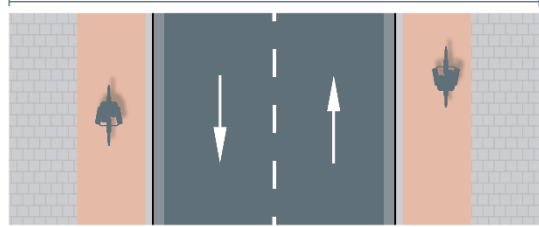
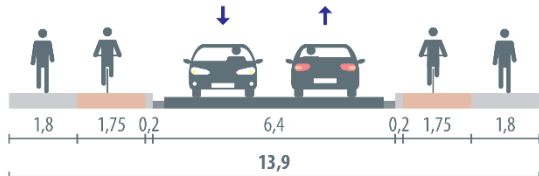
Theoretische dwarsprofielen as Orchideestraat – Beelbroekstr.



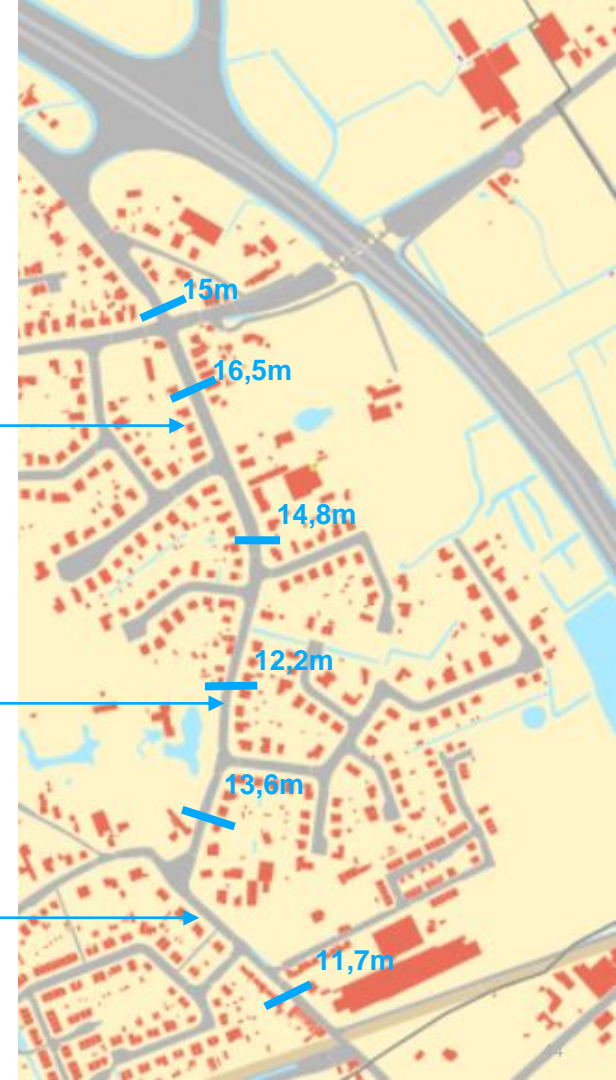
Dwarsprofielen met fietspaden theoretisch inpasbaar
Hierbij is echter nog geen rekening gehouden met bv. waterinfiltratie, landschappelijke inpassing et cetera.



Theoretische dwarsprofielen as Orchideestraat – Beelbroekstr.



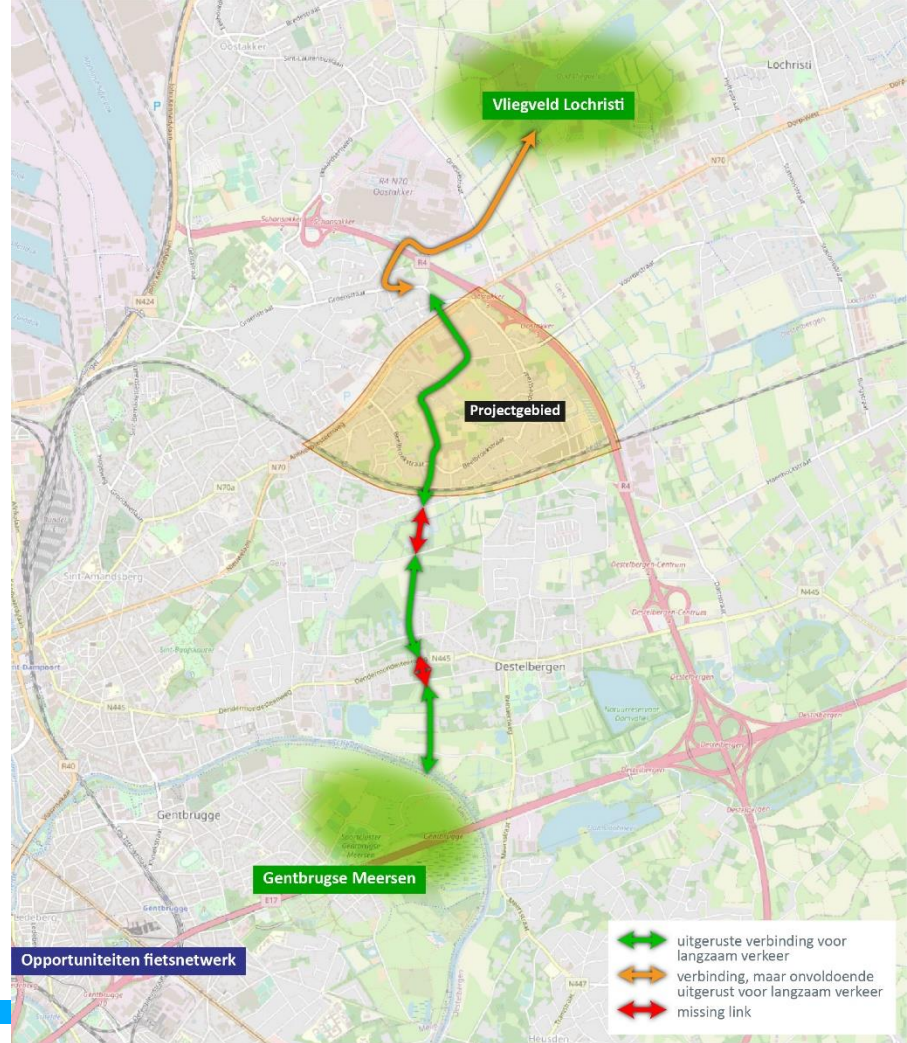
Dwarsprofielen met voet- en fietspaden theoretisch inpasbaar
Hierbij is echter nog geen rekening gehouden met bv. waterinfiltratie, landschappelijke inpassing et cetera.



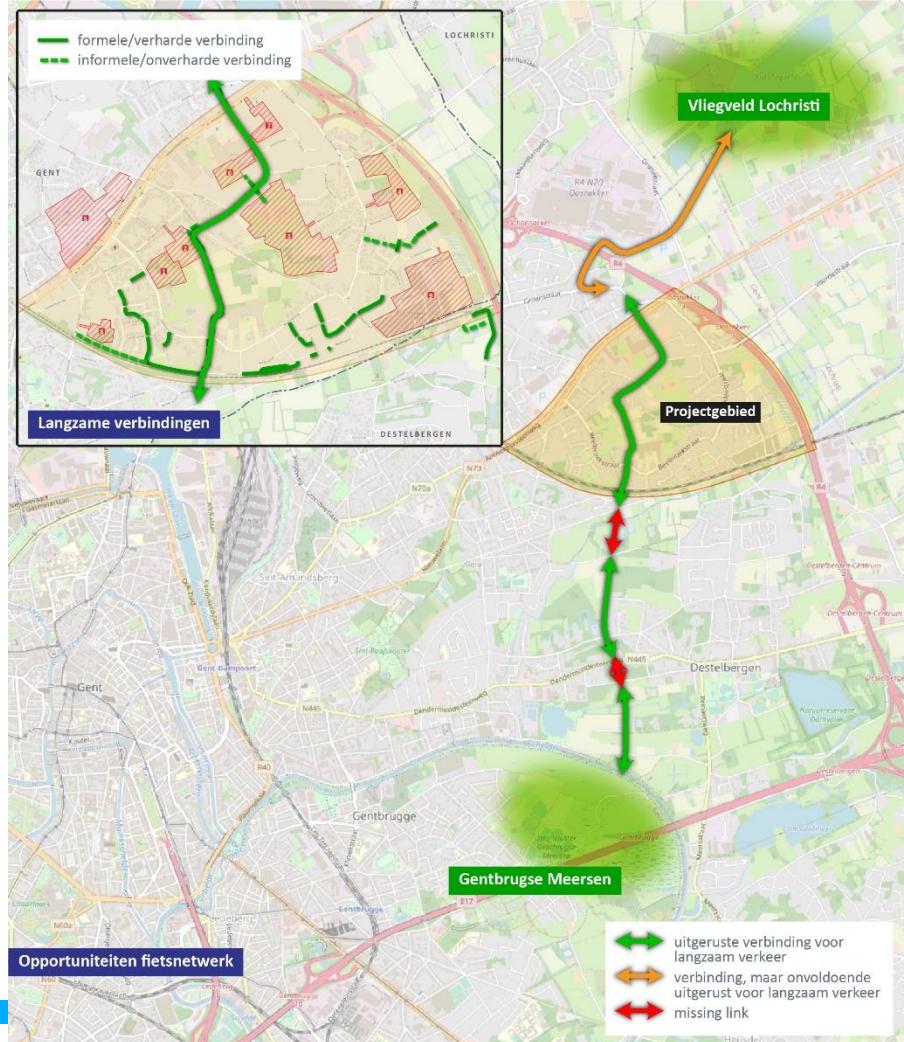
Opportunities langzaam verkeer

Missing links:

- Tussen A Braeckmanlaan en Kwadenplasstraat
- Tussen Dendermondsesteenweg en Zenderstraat



Opportunities langzaam verkeer



Conclusie fiets

- Er zijn **geen fietspaden** aanwezig in het projectgebied. Enkel de N70 heeft aanliggende fietspaden.
- **Pijkestraat-Schuurstraat** wordt door fietsers intensief gebruikt **als alternatief voor de N70**, maar is niet geselecteerd als fietsroute.
- Orchideestraat veiliger te maken **met (voet- en) fietspaden en/of circulatiemaatregelen** (zie ook Deel 3 – toekomstige situatie)
- **Aansluiting R4 op N70** sowieso te voorzien van **fietspaden**

Deel 2

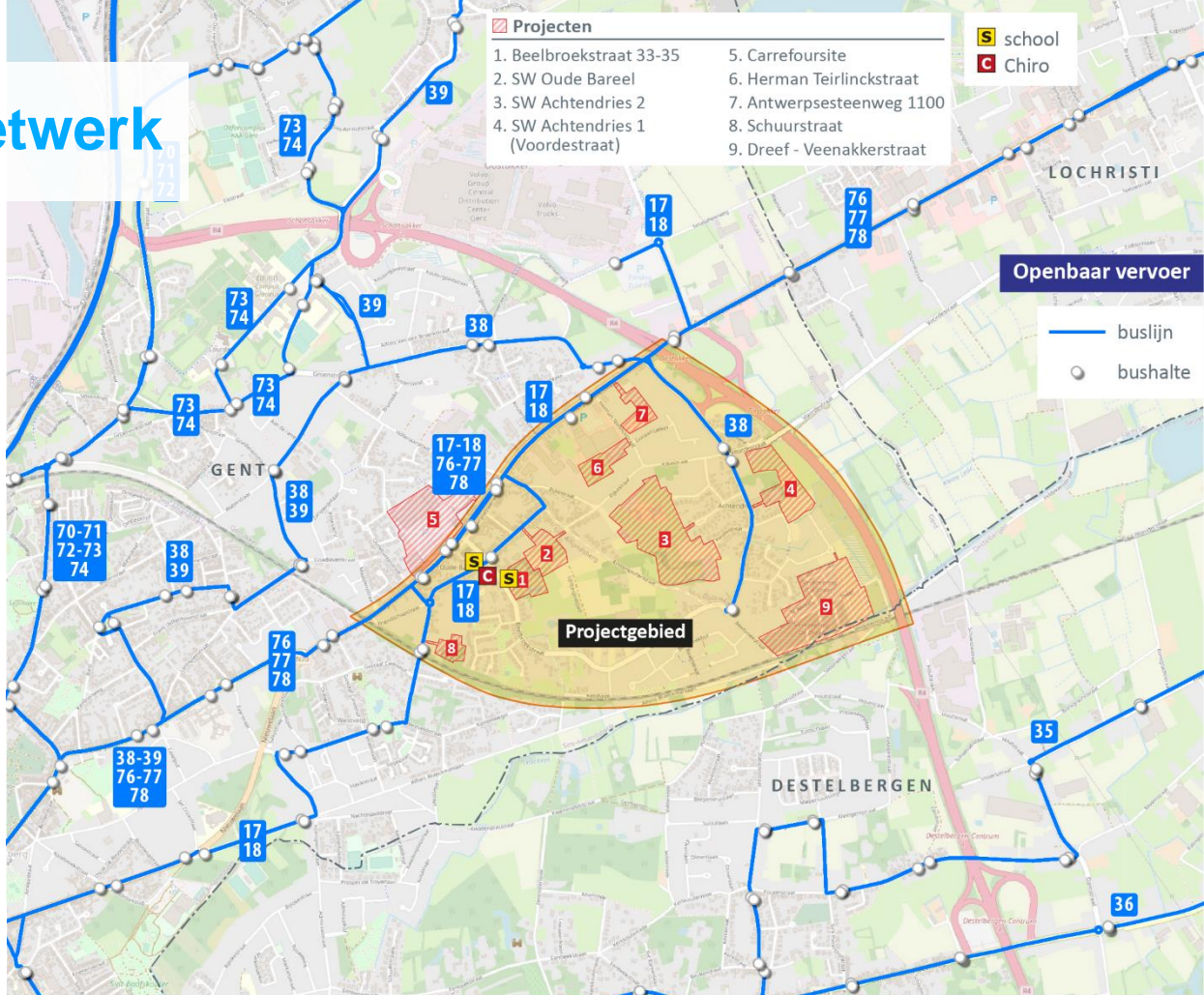
Inventarisatie huidige situatie

- Ruimtelijk overzicht
- **Netwerk en infrastructuur**
 - Gemotoriseerd verkeer
 - Voetgangers
 - Fietsers
 - **Openbaar vervoer**
- Parkeeronderzoek
- Ongevallencijfers

Openbaar vervoersnetwerk

- Lijn 17 P+R Oostakker - Drongen Station: **2/u**
- Lijn 18 P+R Oostakker - Drongen Luchteren - (Merendree): **2/u**
- Lijn 38 Sint-Amandsberg Achtendries - Gent Blaarmeersen: **2/u**
- N70 (**4/u**)
 - Lijn 76 De Pinte - Gent - Lochristi – Wachtebeke: 2/u
 - Lijn 77 Deinze - Gent - Lochristi - Beervelde: 1/u
 - Lijn 78 Lokeren - Lochristi - Gent - De Pinte - Zevegem: 1/u (OSP: 4/u, ASP 2/u)

(de huidige bediening kan verschillen van de bediening voor de corona-maatregelen)



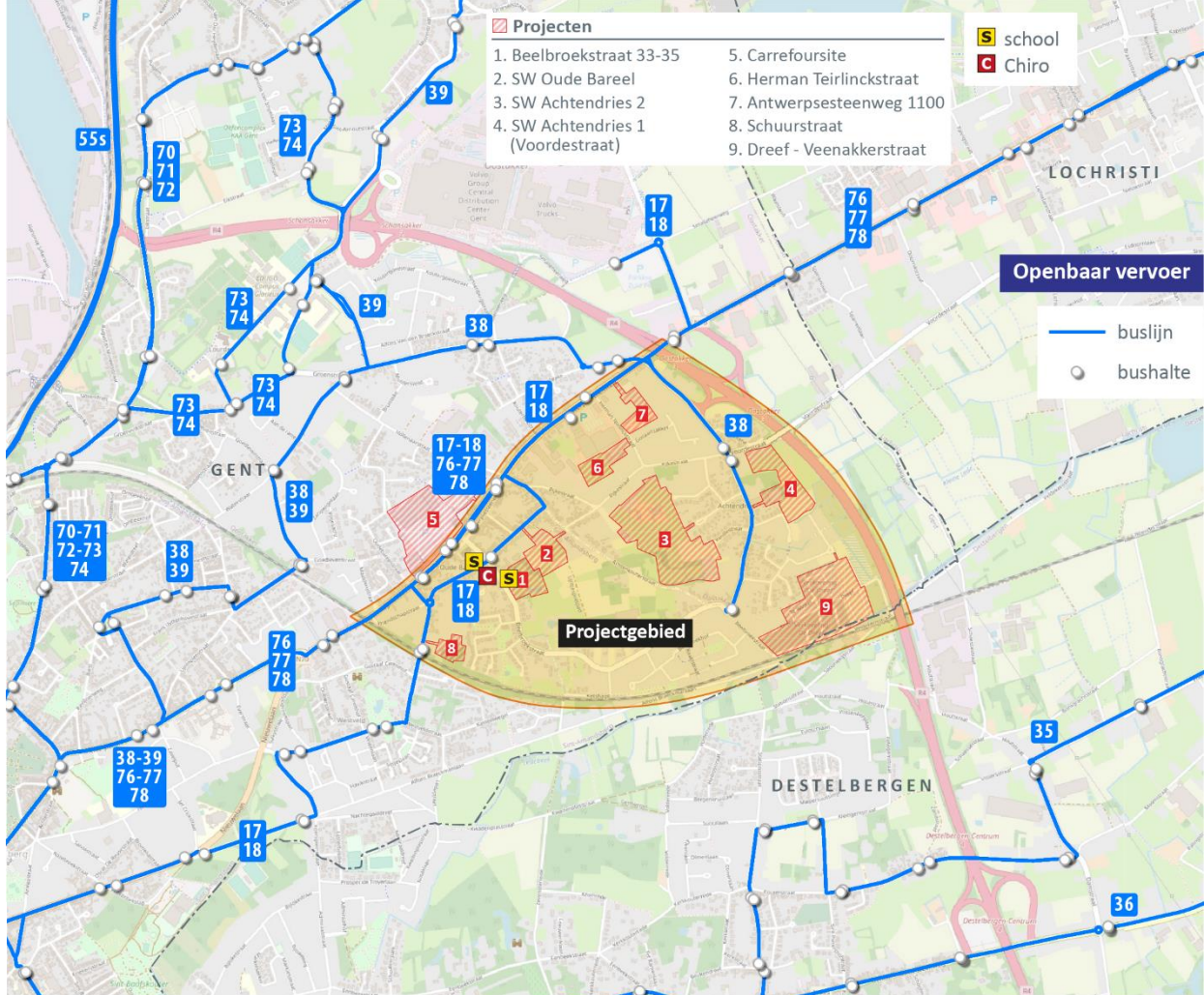
Openbaar vervoer

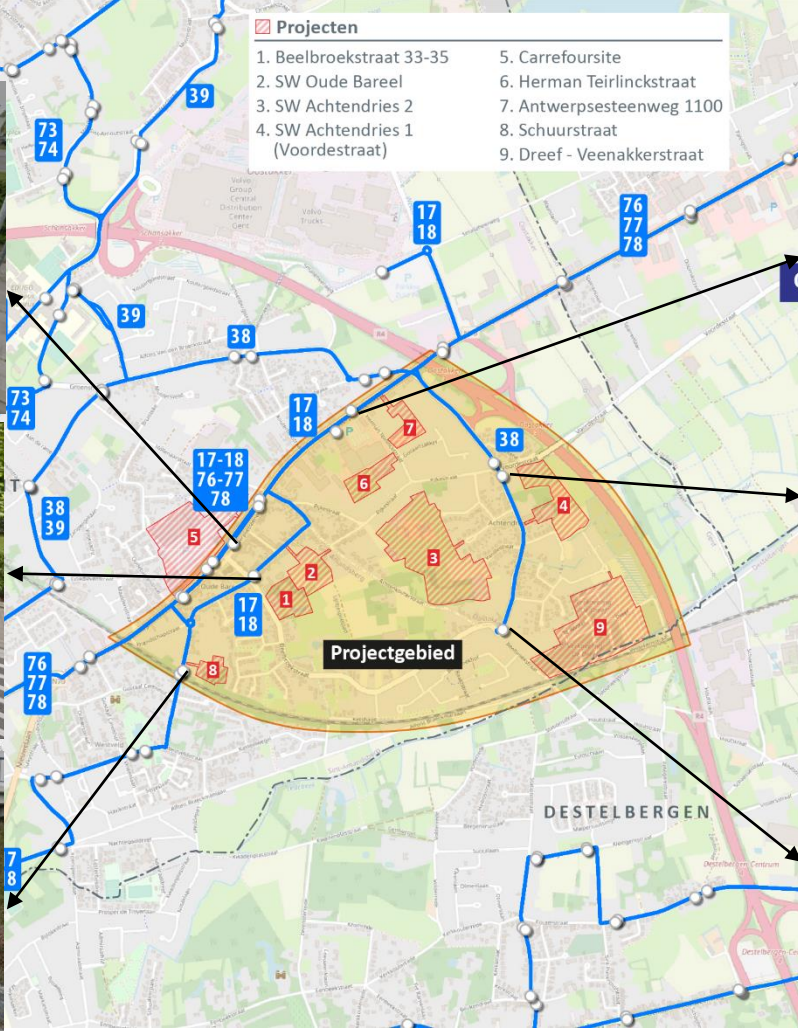
Haltes

Projectsites 5 en 8 zijn gelegen nabij haltes van De Lijn. Bij de andere sites is er steeds een busroute in de buurt, maar halteert de bus niet aan de site.

De meeste haltes bestaan uit een gemarkeerde haltezone aan het voetpad en een haltepaal. Op de N70 halteert de bus aan het voetpad op de weg of in een haltehaven.

Er worden op sommige locaties tevens wachthuisjes en fietsenstallingen voorzien.





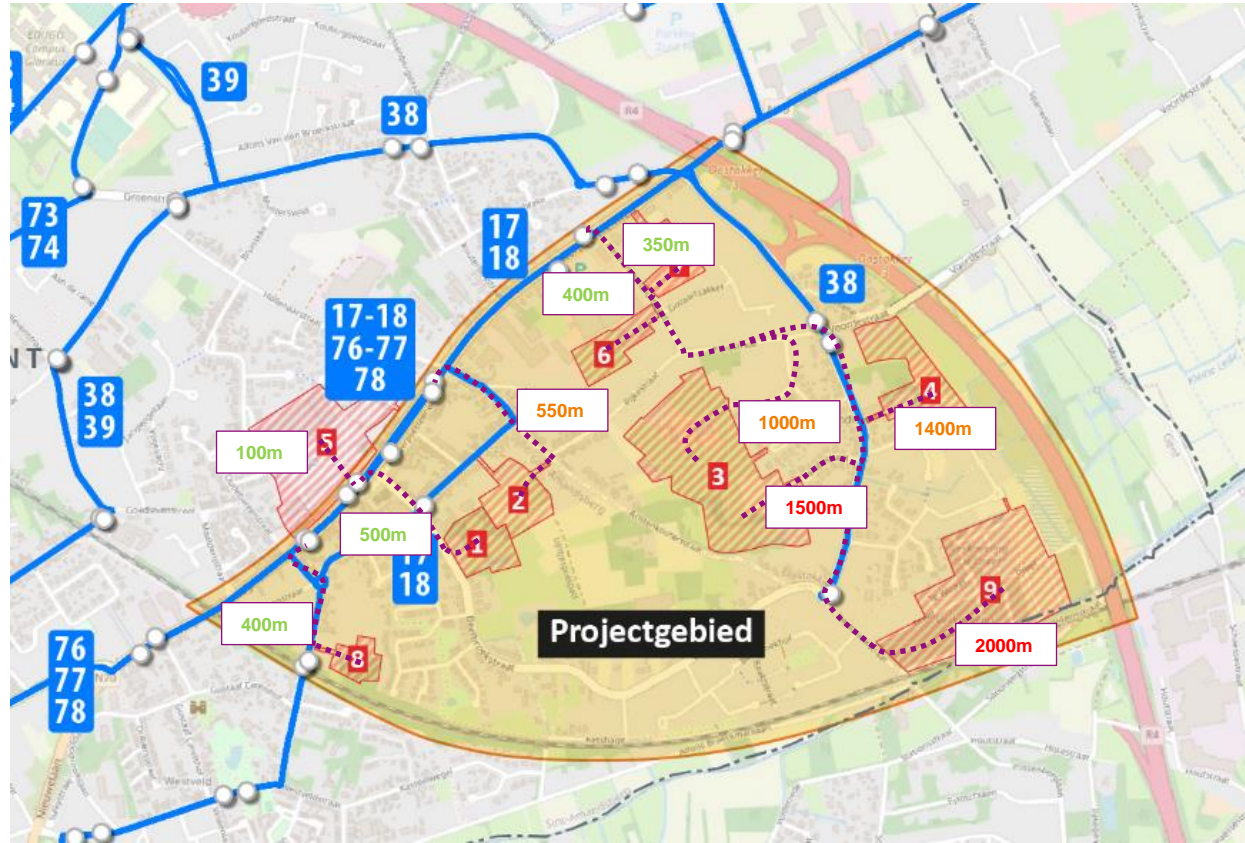
Openbaar vervoer

Afstand tot haltes N70

Wandelafstand tussen de percelen en een halte met **frequente lijnvoering** (buslijnen 76, 77, 78).

Reistijd vanuit halte N70 Achtenkouter:

- 15 min tot aan Station Dampoort
- 23 min tot aan Zuid



Conclusie OV – gebruik

- De projectsites zijn allemaal gelegen nabij een halte van het openbaar vervoer.
- Alle sites liggen op **wandelafstand** van minstens één **bushalte** (afhankelijk van de locatie van de toegangen van de site).
- Niet alle sites liggen op **wandelafstand** van een **halte met frequente lijnvoering**.

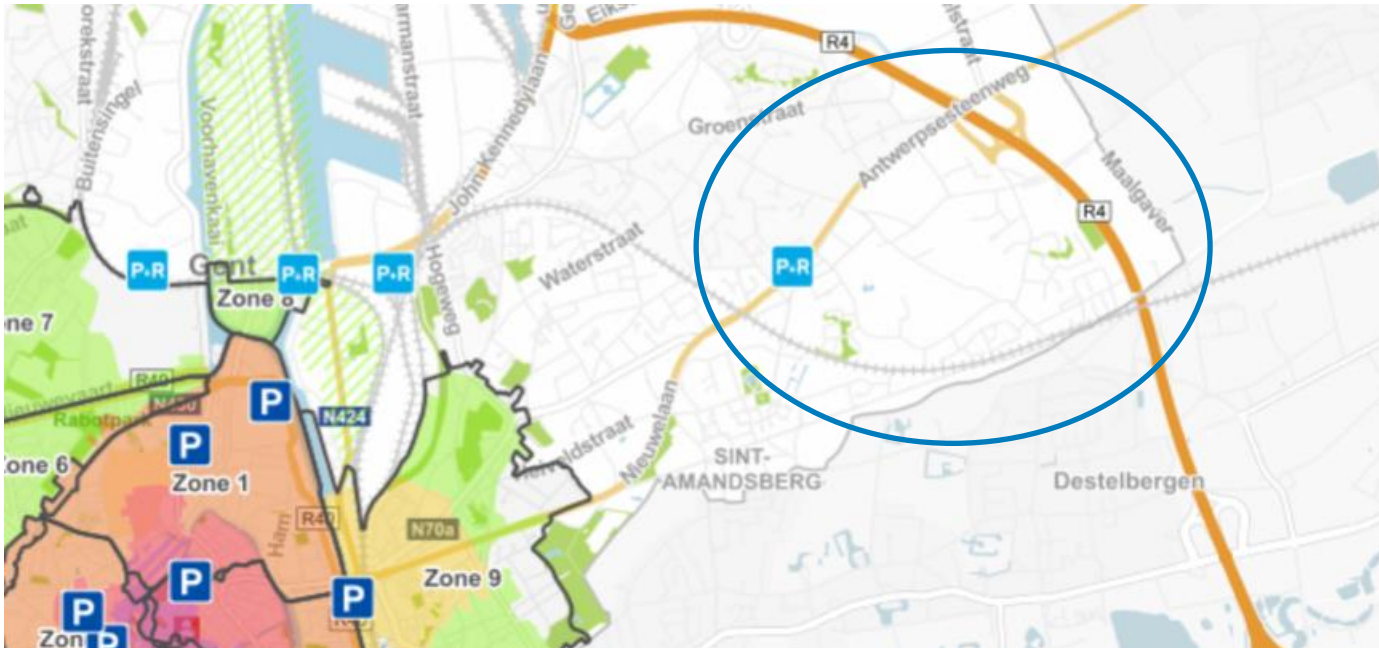
Deel 2

Inventarisatie huidige situatie

- Ruimtelijk overzicht
- Netwerk en infrastructuur
 - Gemotoriseerd verkeer
 - Voetgangers
 - Fietsers
 - Openbaar vervoer
- **Parkeeronderzoek**
- Ongevallencijfers

Parkeeronderzoek

Er is geen parkeerregime in het projectgebied.



Parkeeronderzoek

Parkeertelling 02/06/2020 – 21u15
(nachtsituatie)

Doornbilkstraat en Z. Grammestraat

Bewonersavonden: 'Soms (avond) hoge bezetting straatparkeren in Zenobe Grammestraat en Doornbilkstraat waardoor er soms eens iets verder moet uitgeweken worden op zoek naar een parkeerplaats.'



Parkeeronderzoek

Parkeertelling 02/06/2020 – 21u15
(nachtsituatie)

In de **Doornbijkstraat** is het **heel druk** in de avondsituatie. De straat staat zo goed als helemaal vol geparkeerd. De mindervalideplaats is niet bezet.

De **Z. Grammestraat** kent een minder hoge bezettingsgraad met nog **veel beschikbare plaatsen**.



Deel 2

Inventarisatie huidige situatie

- Ruimtelijk overzicht
- Netwerk en infrastructuur
 - Gemotoriseerd verkeer
 - Voetgangers
 - Fietsers
 - Openbaar vervoer
- Parkeeronderzoek
- **Ongevallencijfers**

Ongevallencijfers

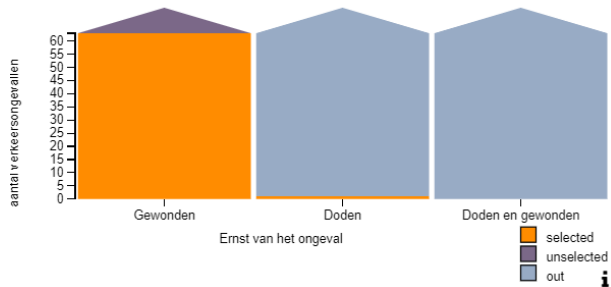
Het zwaartepunt van de ongevallen ligt voornamelijk ter hoogte van de **kruispunten van de N70**.

Vooraf ter hoogte van het **op- en afrittencomplex met de R4** zijn veel ongevallen te zien.

Het overgrote deel van de ongevallen in het projectgebied zijn **ongevallen met gewonden** zonder doden.



Ernst van het ongeval

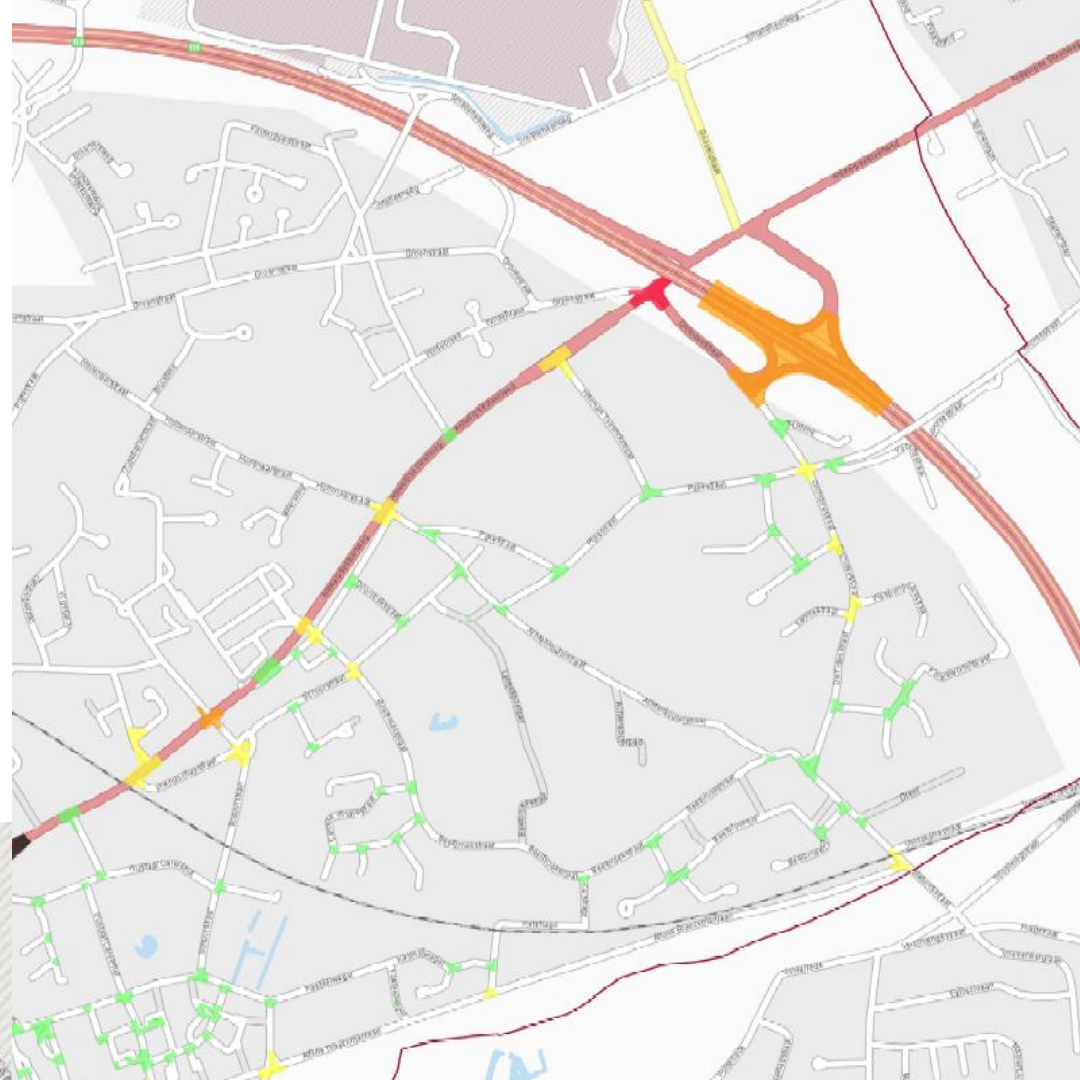


Ongevallencijfers

Het zwaartepunt van de ongevallen ligt voornamelijk ter hoogte van de kruispunten van de **N70** en de Orchideestraat.

Vooraf ter hoogte van het **op- en afrittencomplex met de R4** zijn veel ongevallen te zien.

Het overgrote deel van de ongevallen in het projectgebied zijn **ongevallen met gewonden** zonder doden.



Inhoud

Deel 1

Inleiding: onderzoeksvraag en -methodiek

Deel 2

Huidige situatie

Deel 3

Toekomstige situatie

Toekomstige situatie

- **Kencijfers en parkeerscenario's**
- Verdeling van de verkeersstromen
- Afweging toegangen
- Circulatie-alternatieven
- Toebedeling op het netwerk
- Fasering

Percelen – aantal woningen

Bron: cijfers uit het bestek

Gemiddeld aantal woningen per ha berekend en toegepast op onbekende aantallen.

Project	Oppervlakte (ha)	Aantal gekend/ voorstel	min	Voorstel TBL (worst case)
1	2,3	43		43
2	2,6	72-95	61	85
3	12,22	459	300	459
4	4,5	173	113	173
5A	1,56	60-101	39	80
5B	7,8	?		
6	1,9		48	68
7	2,2		55	79
8	1,2		30	43
9	?	211		211
TOTAAL	36,28			1240

→ Redevco gecontacteerd voor eerste inschatting woonprogramma projectzone 5.
Dit werd nog **niet goedgekeurd door Stad Gent.**

Kencijfers toekomstige situatie

Het aantal woningen per ha wordt ingeschat.

De **gezinsgrootte** wordt bepaald volgens het Oost-Vlaams gemiddelde (Richtlijnenboek MOBER): **2,39** personen per woning.

Het **aantal verplaatsingen per persoon** wordt bepaald volgens het gemiddelde van het grootstedelijk gebied randgemeenten (Richtlijnenboek MOBER): **2,24** verplaatsingen per persoon per dag.

= 5,35 verplaatsingen per woning per dag

Kencijfers toekomstige situatie

De **verdeling van de verplaatsingsmomenten** wordt afgeleid uit volgende tabel (Richtlijnenboek MOBER) voor grootstedelijk gebied randgemeenten. →

De **verdeling van de modi** wordt afgeleid uit volgende tabel (Richtlijnenboek MOBER) voor grootstedelijk gebied randgemeenten. →

	Vlaams stedelijk gebied rond Brussel	Grootstedelijk gebied centrumgemeenten	Regionaal stedelijk gebied centrumgemeenten	Grootstedelijk gebied randgemeenten	Regionaal stedelijk gebied randgemeenten	Structuurondersteunend kleinstedelijk gebied	Kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau	Buitengebied	Globaal
te voet	10.6%	22.5%	14.2%	12%	8.6%	12.4%	10.5%	8.1%	11.3%
als fietser	4.4%	13.1%	18.8%	17%	17.8%	13%	13%	15%	14.8%
als elektrische fietser	0%	0.1%	0%	0.1%	0.1%	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%
als brom-/snorfiets	0.2%	0.9%	1%	1.3%	0.9%	0.6%	0.6%	0.5%	0.7%
als motorrijder/passagier	0.5%	0.2%	0.3%	0.2%	0.3%	0.1%	0.5%	0.3%	0.3%
als autobestuurder	58%	35%	41.8%	45%	48.9%	50.3%	51.6%	52.5%	48.7%
als autopassagier	16.9%	14.2%	16%	17.5%	17.6%	18.9%	19%	18.2%	17.6%
met de lijnbus	4.6%	6.4%	4%	2.8%	2.5%	1.2%	1.9%	2.6%	3%
met de tram of (pré)metro	2.4%	5.2%	0.2%	1.1%	0.1%	0%	0%	0.1%	0.7%
per trein	1.7%	1.7%	2.9%	2%	2.3%	2.3%	1.7%	1.6%	1.9%
met een autocar	0.3%	0.2%	0.3%	0.6%	0.6%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%
op een andere wijze	0.4%	0.3%	0.4%	0.4%	0.2%	0.7%	0.6%	0.6%	0.5%

Tabel 1: Woning-gerelateerde verplaatsingen, modal split per type woongebied (Bron: detailanalyse OVG 3, 4 en 5.1)

uur	Werkweek		Weekend	
	in	uit	in	uit
0	1.0%	0.1%	1.7%	0.0%
1	0.4%	0.0%	1.1%	0.0%
2	0.3%	0.0%	0.7%	0.0%
3	0.2%	0.1%	0.4%	0.0%
4	0.1%	0.2%	0.4%	0.1%
5	0.1%	2.0%	0.1%	0.7%
6	0.3%	5.2%	0.4%	1.4%
7	0.7%	15.0%	0.7%	3.6%
8	2.6%	15.9%	2.9%	7.5%
9	2.9%	8.2%	3.9%	12.0%
10	4.4%	6.4%	6.4%	12.0%
11	6.2%	4.5%	9.0%	8.6%
12	7.8%	3.9%	7.9%	6.1%
13	3.7%	6.9%	4.6%	9.0%
14	4.8%	6.5%	5.0%	9.9%
15	8.5%	5.2%	6.5%	6.8%
16	13.8%	3.8%	7.8%	5.1%
17	13.7%	4.5%	10.0%	4.7%
18	9.8%	4.6%	9.3%	5.2%
19	6.3%	4.1%	6.1%	3.5%
20	4.0%	1.8%	5.0%	1.8%
21	3.3%	0.9%	3.5%	1.1%
22	3.0%	0.3%	3.5%	0.5%
23	2.0%	0.1%	2.9%	0.3%

Kencijfers toekomstige situatie

Percentages obv autobezit van **1,18 auto's per wooneenheid** en fietsbezit van **2,36 fietsen per wooneenheid**.

	# auto's/gezin	# fietsen/gezin
Vlaams stedelijk gebied rond Brussel	1.26	1.80
Grootstedelijk gebied centrumgemeenten	0.83	1.62
Regionaal-stedelijk gebied centrumgemeenten	1.02	2.12
Grootstedelijk gebied randgemeenten	1.18	2.36
Regionaal-stedelijk gebied randgemeenten	1.19	2.43
Structuur-ondersteunend kleinstedelijk gebied	1.13	2.23
Kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau	1.23	2.40
Buitengebied	1.27	2.53

	Vlaams stedelijk gebied rond Brussel	Grootstedelijk gebied centrumgemeenten	Regionaal-stedelijk gebied centrumgemeenten	Grootstedelijk gebied randgemeenten	Regionaal-stedelijk gebied randgemeenten	Structuur-ondersteunend kleinstedelijk gebied	Kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau	Buitengebied	Gloobaal
te voet	10.6%	22.5%	14.2%	12%	8.6%	12.4%	10.5%	8.1%	11.3%
als fietser	4.4%	13.1%	18.8%	17%	17.8%	13%	13%	15%	14.8%
als elektrische fietser	0%	0.1%	0%	0.1%	0.1%	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%
als brom-/snorfietser	0.2%	0.9%	1%	1.3%	0.9%	0.6%	0.6%	0.5%	0.7%
als motorrijder/passagier	0.5%	0.2%	0.3%	0.2%	0.3%	0.1%	0.5%	0.3%	0.3%
als autobestuurder	58%	35%	41.8%	45%	48.9%	50.3%	51.6%	52.5%	48.7%
als autopassagier	16.9%	14.2%	16%	17.5%	17.6%	18.9%	19%	18.2%	17.6%
met de lijnbus	4.6%	6.4%	4%	2.8%	2.5%	1.2%	1.9%	2.6%	3%
met de tram of (pré)metro	2.4%	5.2%	0.2%	1.1%	0.1%	0%	0%	0.1%	0.7%
per trein	1.7%	1.7%	2.9%	2%	2.3%	2.3%	1.7%	1.6%	1.9%
met een autocar	0.3%	0.2%	0.3%	0.6%	0.6%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%
op een andere wijze	0.4%	0.3%	0.4%	0.4%	0.2%	0.7%	0.6%	0.6%	0.5%

Tabel 1: Woning-gerelateerde verplaatsingen, modal split per type woongebied (Bron: detailanalyse OVG 3, 4 en 5.1)

Kencijfers toekomstige situatie

Percentage autoverplaatsingen obv autobezit van **1,18 auto's per wooneenheid** en fietsbezit van **2,36 fietsen per wooneenheid**.

→ 45% autogebruik

→ 17,1% fietsgebruik

Parkeerscenario's ontwikkelingen:

- Scenario 1 houdt rekening met 1 wagen per wooneenheid
- Scenario 2 houdt rekening met 1,3 wagen(s) per wooneenheid
- Scenario 3 houdt rekening met 1,3+0,5 wagen(s) per wooneenheid.

→ 38,1%

→ 18,3%

→ 49,6%

→ 16,3%

→ 49,6%

→ 16,3%

} Voorstel

bezoekers

+ 0,5 wagens

Kencijfers toekomstige situatie

De **verdeling van de verplaatsingsmomenten bezoekers** wordt afgeleid uit volgende tabel (Richtlijnenboek MOBER).

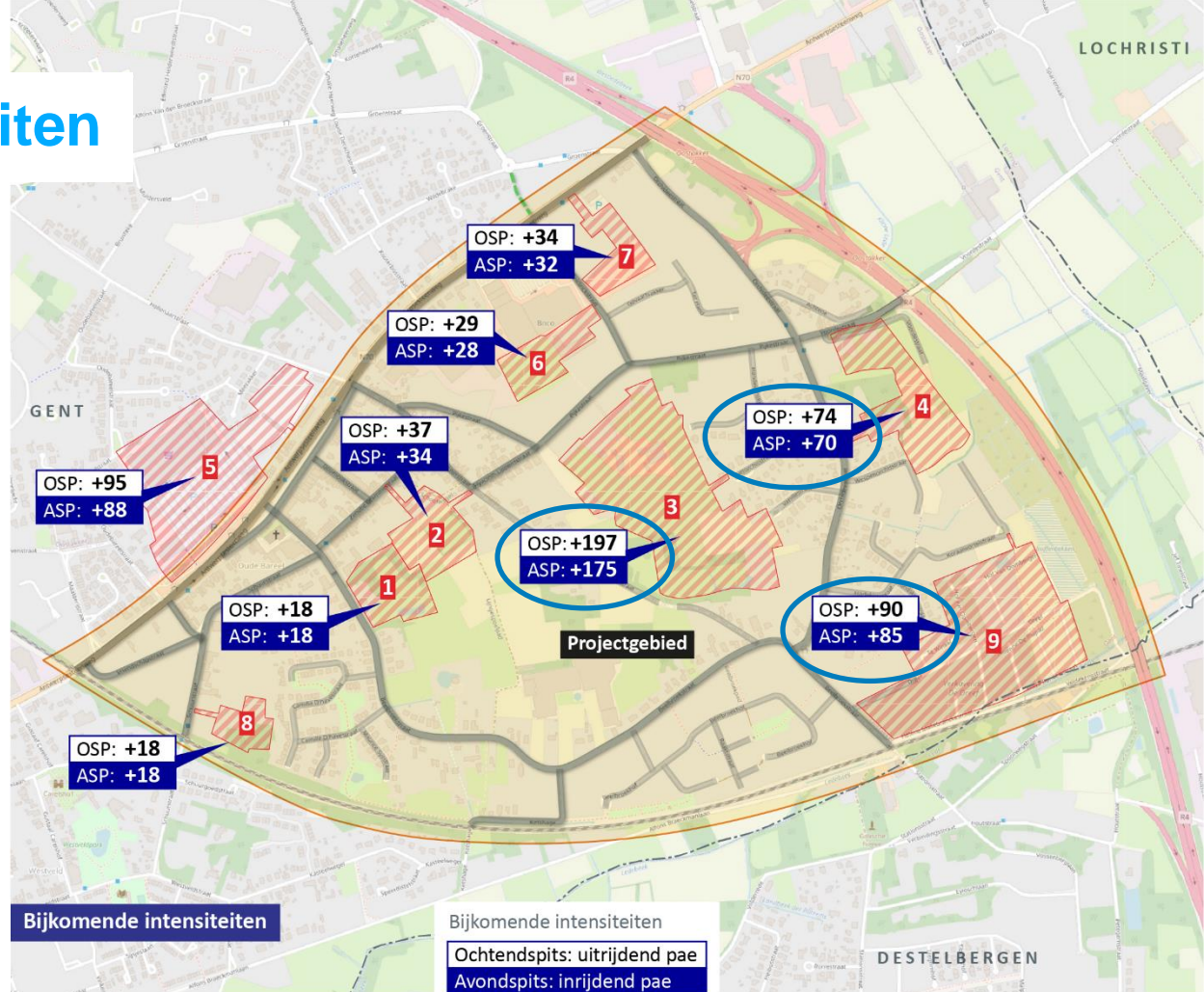
uur	Werkweek		Weekend	
	in	uit	in	Uit
0	0.3%	1.3%	0.1%	1.1%
1	0.0%	0.6%	0.1%	0.7%
2	0.0%	0.3%	0.3%	0.6%
3	0.1%	0.1%	0.0%	0.3%
4	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%
5	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%
6	0.3%	0.1%	0.0%	0.1%
7	1.3%	0.1%	0.4%	0.1%
8	3.3%	1.3%	1.5%	0.4%
9	5.7%	2.0%	4.2%	1.1%
10	6.4%	3.6%	7.3%	2.8%
11	6.4%	5.3%	8.4%	5.7%
12	6.3%	4.8%	8.2%	4.7%
13	7.8%	5.6%	8.5%	4.2%
14	11.1%	5.8%	14.0%	6.8%
15	10.1%	7.9%	10.6%	8.4%
16	8.6%	11.0%	9.3%	10.3%
17	7.8%	11.6%	8.7%	11.4%
18	8.7%	8.9%	7.6%	11.2%
19	7.7%	9.3%	5.8%	9.3%
20	4.5%	6.5%	2.4%	8.2%
21	2.0%	5.7%	1.3%	4.6%
22	1.0%	4.5%	1.0%	5.1%
23	0.6%	3.6%	0.3%	3.1%

Parkeerscenario's

Parkeerscenario	Parkeernorm
Scenario 1	1 wagen / wooneenheid
Scenario 2	1,3 wagens / wooneenheid
Scenario 3	1,3 + 0,5 wagens / wooneenheid (0,5 → voor bezoekers)

I.f.v. het worstcase-aspect wordt in eerste instantie vertrokken van het scenario met de hoogste parkeernorm (1,3 + 0,5). Bij de effectraming en de milderende maatregelen wordt het aspect van een lagere parkeernorm opnieuw in rekening gebracht.

Bijkomende intensiteiten



Deel 3

Toekomstige situatie

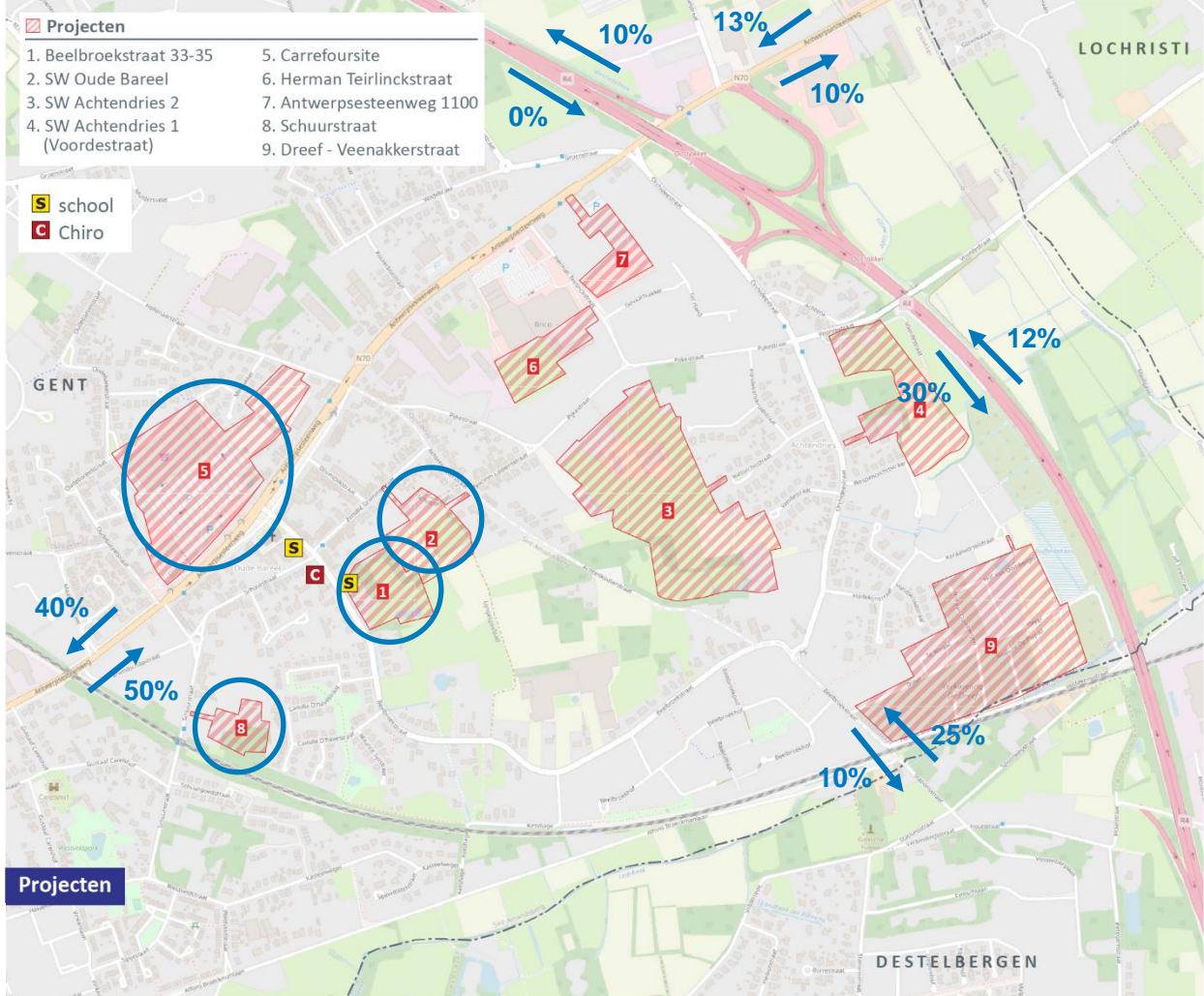
- Kencijfers en parkeerscenario's
- **Verdeling van de verkeersstromen**
- Afweging toegangen
- Circulatie-alternatieven
- Toebedeling op het netwerk
- Fasering

Verdeling verkeersstromen

Volgens het stedelijk verkeersmodel

OSP

Westelijke percelen

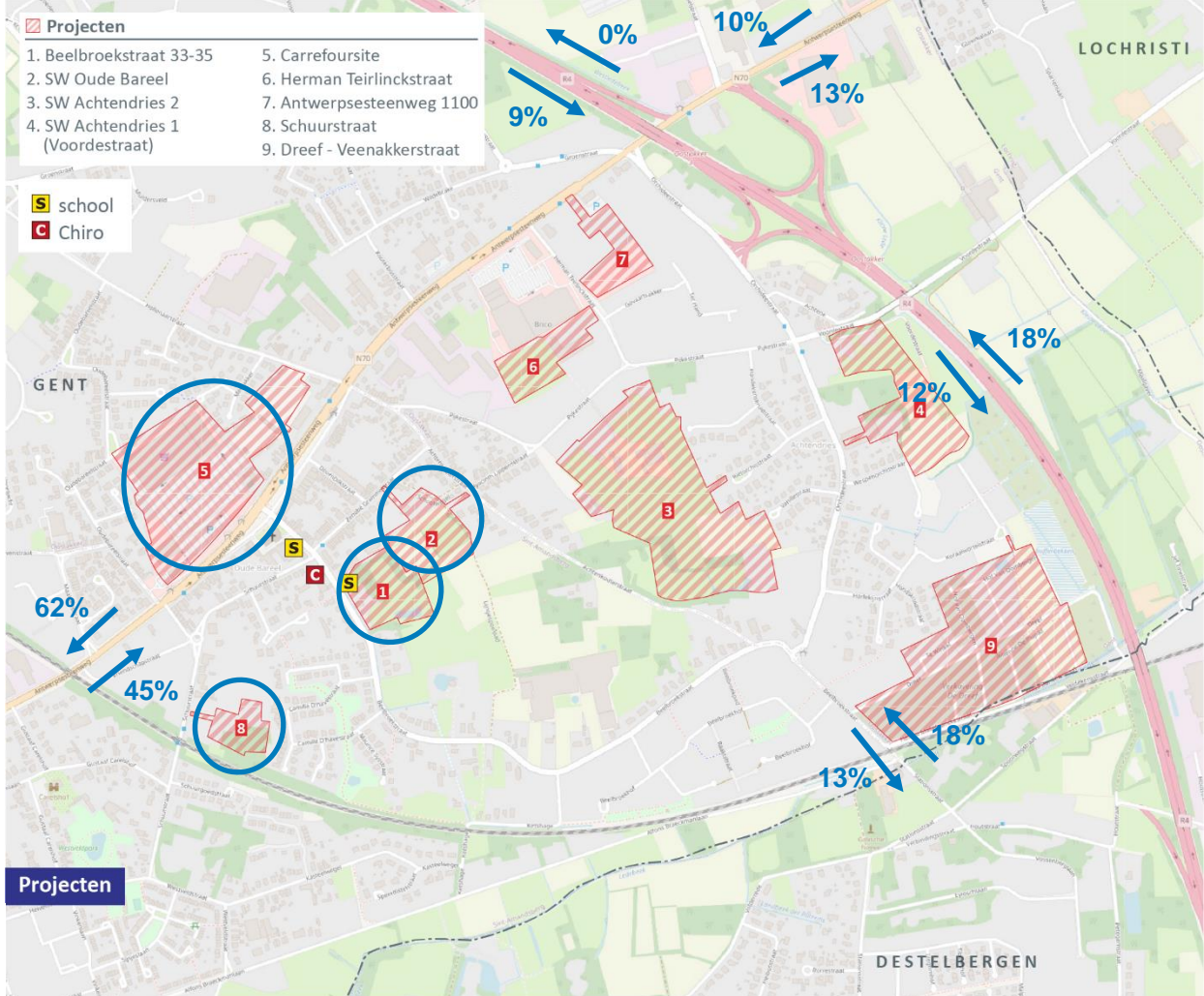


Verdeling verkeersstromen

Volgens het stedelijk verkeersmodel

ASP

Westelijke percelen

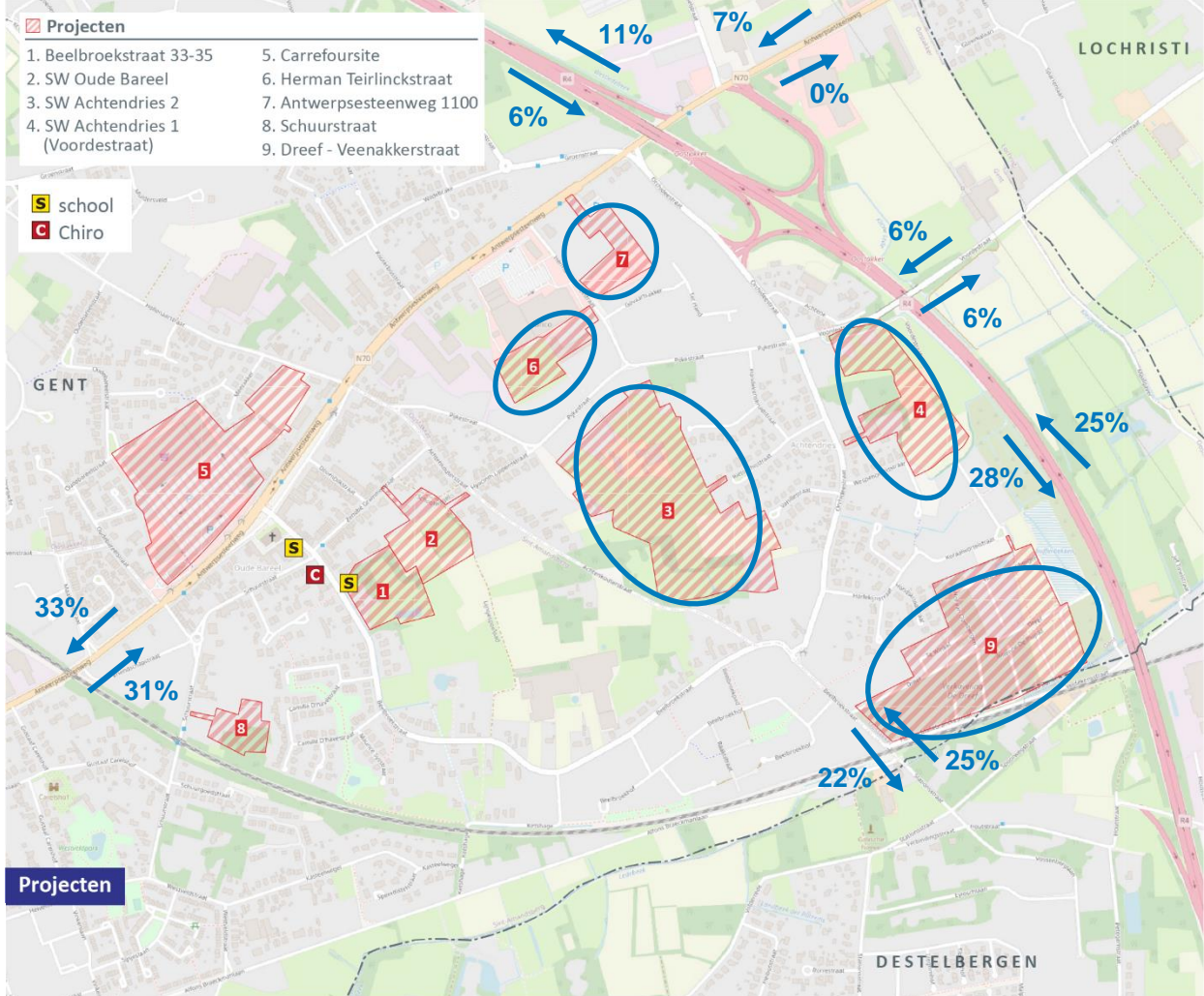


Verdeling verkeersstromen

Volgens het stedelijk verkeersmodel

OSP

Oostelijke percelen

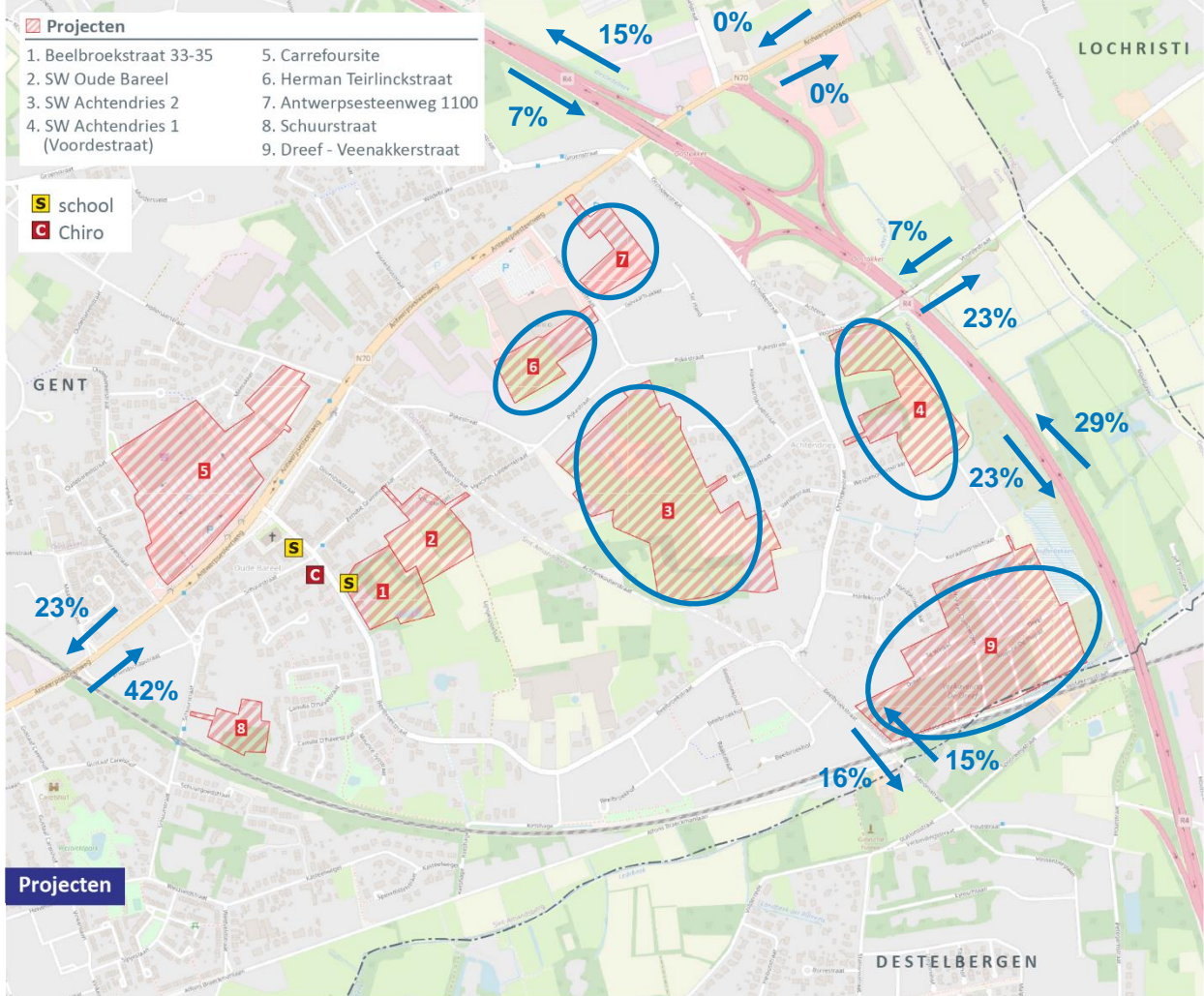


Verdeling verkeersstromen

Volgens het stedelijk verkeersmodel

ASP

Oostelijke percelen



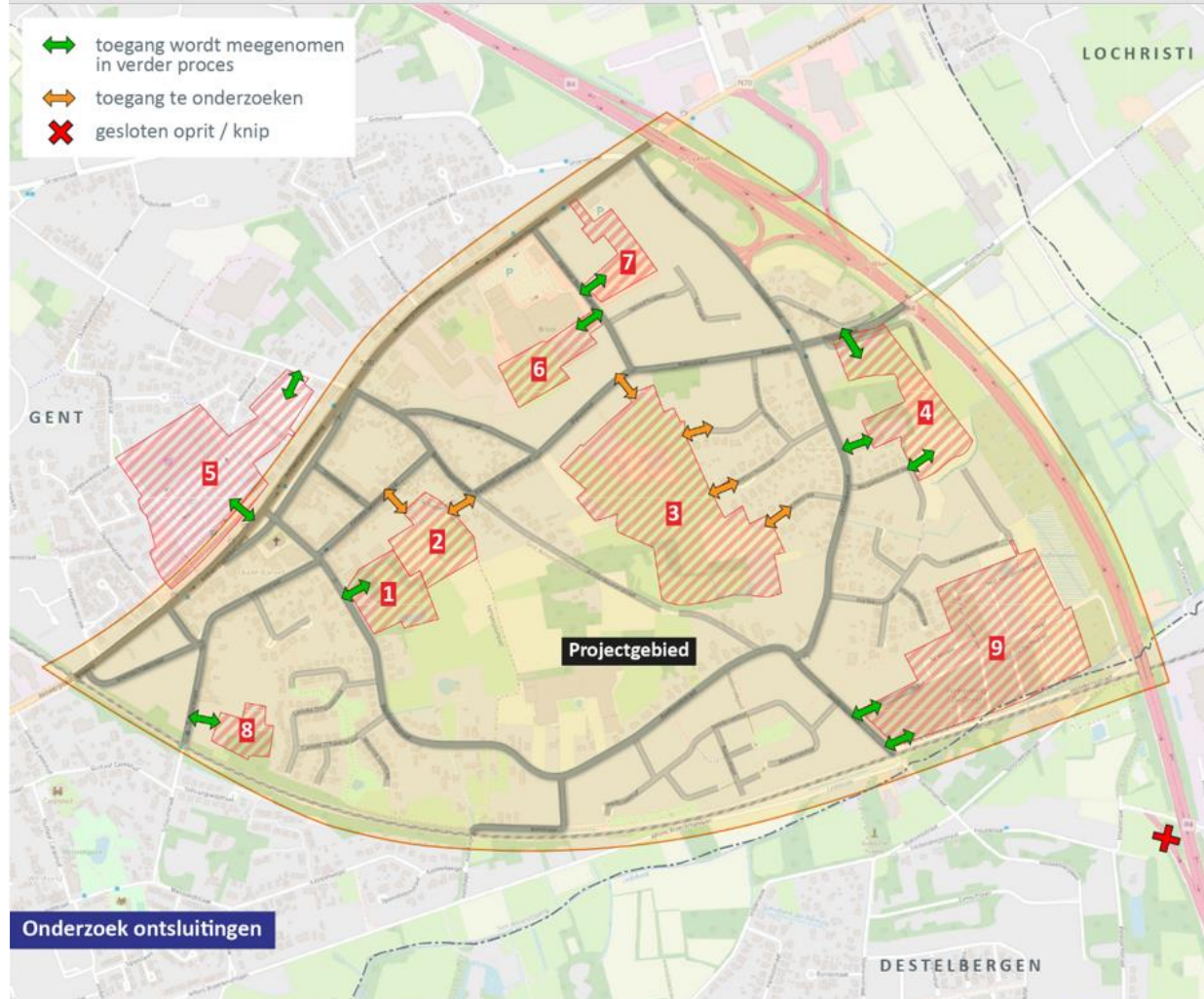
Toekomstige situatie

- Kencijfers en parkeerscenario's
- Verdeling van de verkeersstromen
- **Afweging toegangen**
- Circulatie-alternatieven
- Toebedeling op het netwerk
- Fasering

Afweging toegangen

Te onderzoeken:

- Ontsluitingen perceel 2
- Ontsluitingen perceel 3



Onderzoek ontsluitingen

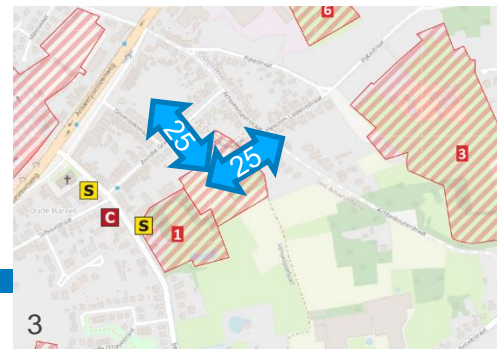
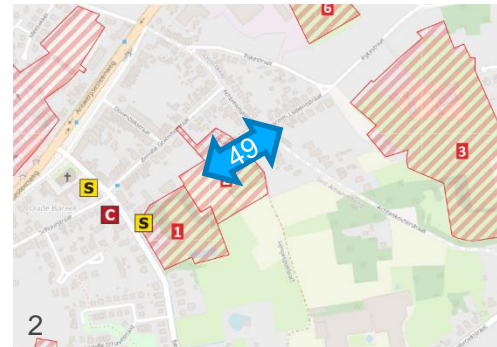
Afweging toegangen

Perceel 2 – ASP (parkeerscenario 3)

Optie 1: toegang Z. Grammestraat

Optie 2: toegang Achtenkouterstraat

Optie 3: toegang Z. Grammestraat + Achtenkouterstraat



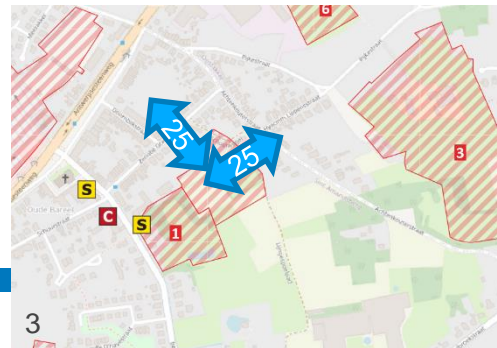
Afweging toegangen

Perceel 2 – ASP (parkeerscenario 3)

Optie 1: toegang Z. Grammestraat (belangrijke fietsroute)

Optie 2: toegang Achtenkouterstraat (smalle straat + belangrijke fietsroute)

Optie 3: toegang Z. Grammestraat + Achtenkouterstraat (verdeling intensiteiten)



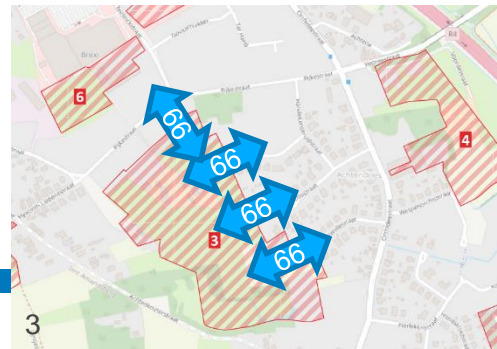
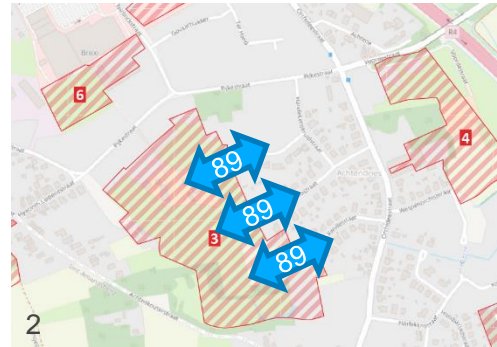
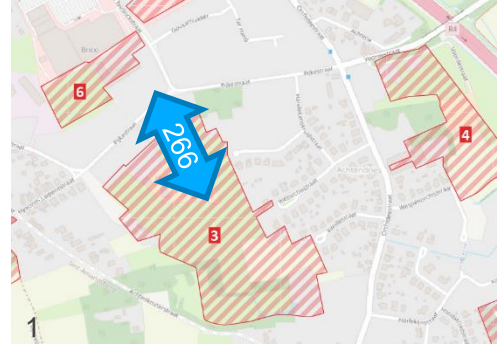
Afweging toegangen

Perceel 3 – ASP (parkeerscenario 3)

Optie 1: toegang Pijkestraat

Optie 2: toegang Orchideestraat

Optie 3: toegang Pijkestraat + Orchideestraat



Afweging toegangen

Perceel 3 – ASP (parkeerscenario 3)

Optie 1: toegang Pijkestraat (belangrijke fietsroute + reeds veel verkeer op Pijkestraat)

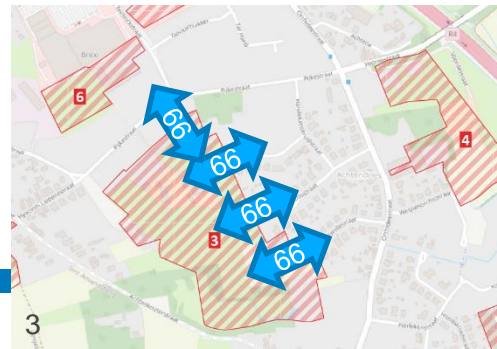
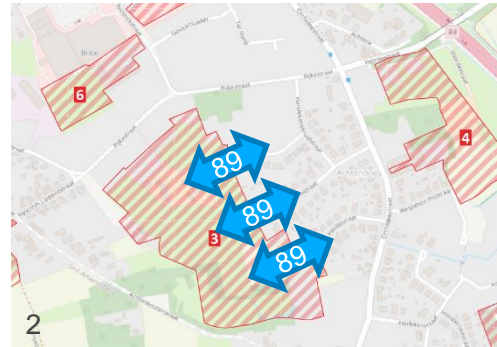
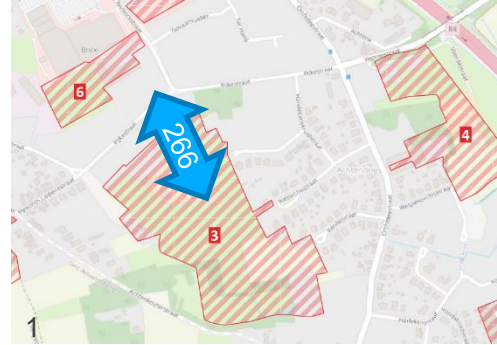
Optie 2: toegang Orchideestraat (woonstraten)

Optie 3: toegang Pijkestraat + Orchideestraat (spreiding intensiteiten)



I.f.v. het maximaal spreiden van verkeersstromen is Optie 3 in eerste instantie de meeste wenselijke optie.

Gezien de relatieve impact op de 3 oostelijke pijpenkoppen groter is dan in de Pijkestraat kan worden gekozen voor een iets hogere intensiteiten richting de Pijkestraat (exacte omvang gelinkt aan indeling perceel 3)



Afweging toegangen

Perceel 3 – ASP (parkeerscenario 3)

Optie 1: toegang Pijkestraat (belangrijke fietsroute + reeds veel verkeer op Pijkestraat)

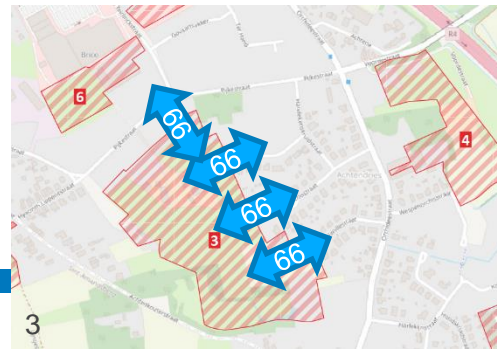
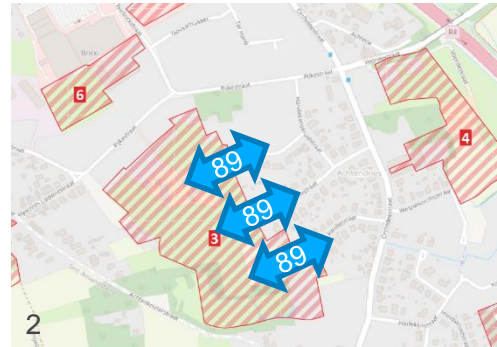
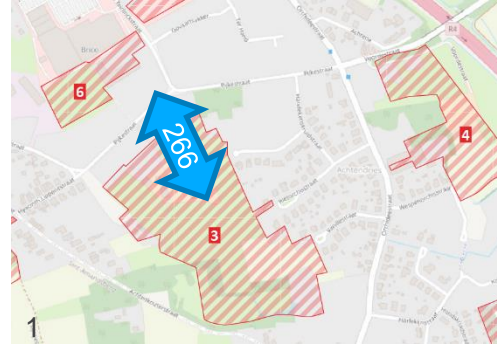
Optie 2: toegang Orchideestraat (woonstraten)



Optie 3: toegang Pijkestraat + Orchideestraat (spreiding intensiteiten)

I.f.v. het maximaal spreiden van verkeersstromen is Optie 3 in eerste instantie de meeste wenselijke optie.

Er is echter geen zekerheid dat een ontsluiting via de Pijkestraat mogelijk is (ontwikkelaar heeft nog geen eigendom richting Pijkestraat). In functie hiervan én in functie van de worstcase-impact op de Beelbroekstraat wordt bij de impactraming vertrokken van Optie 2 waarbij al het verkeer ontsluit via de Orchideestraat.



Toekomstige situatie

- Kencijfers en parkeerscenario's
- Verdeling van de verkeersstromen
- Afweging toegangen
- **Circulatie-alternatieven**
- Toebedeling op het netwerk
- Fasering

Onderzoek impact bijkomende verkeersstromen

- Bijkomende verkeersgeneratie woningen heeft duidelijke **impact op verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en verkeersafwikkeling**
- **Verlaging** aantal **verkeersstromen** met strengere parkeernormen (parkeerscenario's 1 en 2) bleek **onvoldoende effect** te hebben
- **Circulatiemaatregelen** noodzakelijk
- Circulatiemaatregelen werden onderzocht met behulp van het '**worst case**' wat parkeernormen (parkeerscenario 3) betreft. Er is echter extra winst te maken door de **combinatie van circulatiemaatregelen en lagere parkeernormen.**

Circulatie-alternatieven

Circulatie-alternatief	Toelichting
Alternatief 1	Huidige verkeersorganisatie (BAU)*
Alternatief 2	BAU + knip Orchideestraat*
Alternatief 3	BAU + knip Stationsstraat*
Alternatief 4	BAU + knip Voordebrug *
Alternatief 5	BAU + knip Stationsstraat + knip Voordebrug*

**plus afschaffing oprit R4 Destelbergen*

Circulatie-alternatieven

Bijkomende verkeersintensiteiten: Uitgaande van parkeerscenario 3 (1,3+0,5 wagens per woning) = worst case

Circulatie-alternatieven:

Alternatief 1 - Business as usual:

Aan huidige verkeersorganisatie wordt niets veranderd behalve de afschaffing van oprit R4 Destelbergen.

Circulatie-alternatieven

Bijkomende verkeersintensiteiten: Uitgaande van parkeerscenario 3 (1,3+0,5 wagens per woning) = worst case

Circulatie-alternatieven :

Alternatief 1 - Business as usual:

Aan huidige verkeersorganisatie wordt niets veranderd behalve de afschaffing van oprit R4 Destelbergen.

Alternatief 2 – knip Orchideestraat:

BAU met knip in Orchideestraat tussen op- en afrit R4 en kruispunt Pijkestraat-Voordestraat.

Doel: verkeer vanuit Destelbergen ontmoedigen en kruispunt Orchideestraat en de N70 ontlasten.

Circulatie-alternatieven

Bijkomende verkeersintensiteiten: Uitgaande van parkeerscenario 3 (1,3+0,5 wagens per woning) = worst case

Circulatie-alternatieven :

- | | |
|---|--|
| Alternatief 1 - Business as usual: | Aan huidige verkeersorganisatie wordt niets veranderd behalve de afschaffing van oprit R4 Destelbergen. |
| Alternatief 2 – knip Orchideestraat: | BAU met knip in Orchideestraat tussen op- en afrit R4 en kruispunt Pijkestraat-Voordestraat.
Doel: verkeer vanuit Destelbergen ontmoedigen en kruispunt Orchideestraat en de N70 ontlasten. |
| Alternatief 3 – knip Stationsstraat: | BAU met knip Stationsstraat tussen Alfons Braeckmanlaan en Houtstraat.
Doel: verkeer vanuit Destelbergen via Orchideestraat ontmoedigen. |

Circulatie-alternatieven

Bijkomende verkeersintensiteiten: Uitgaande van parkeerscenario 3 (1,3+0,5 wagens per woning) = worst case

Circulatie-alternatieven :

- | | |
|---|--|
| Alternatief 1 - Business as usual: | Aan huidige verkeersorganisatie wordt niets veranderd behalve de afschaffing van oprit R4 Destelbergen. |
| Alternatief 2 – knip Orchideestraat: | BAU met knip in Orchideestraat tussen op- en afrit R4 en kruispunt Pijkestraat-Voordestraat.
Doel: verkeer vanuit Destelbergen ontmoedigen en kruispunt Orchideestraat en de N70 ontlasten. |
| Alternatief 3 – knip Stationsstraat: | BAU met knip Stationsstraat tussen Alfons Braeckmanlaan en Houtstraat.
Doel: verkeer vanuit Destelbergen via Orchideestraat ontmoedigen. |
| Alternatief 4 – Knip Voordebrug: | BAU met knip Voordebrug, ter hoogte van kruispunt Orchideestraat-Pijkestraat.
Doel: verkeer vanuit Lochristi buiten Oude Bareel houden. |

Circulatie-alternatieven

Bijkomende verkeersintensiteiten: Uitgaande van parkeerscenario 3 (1,3+0,5 wagens per woning) = worst case

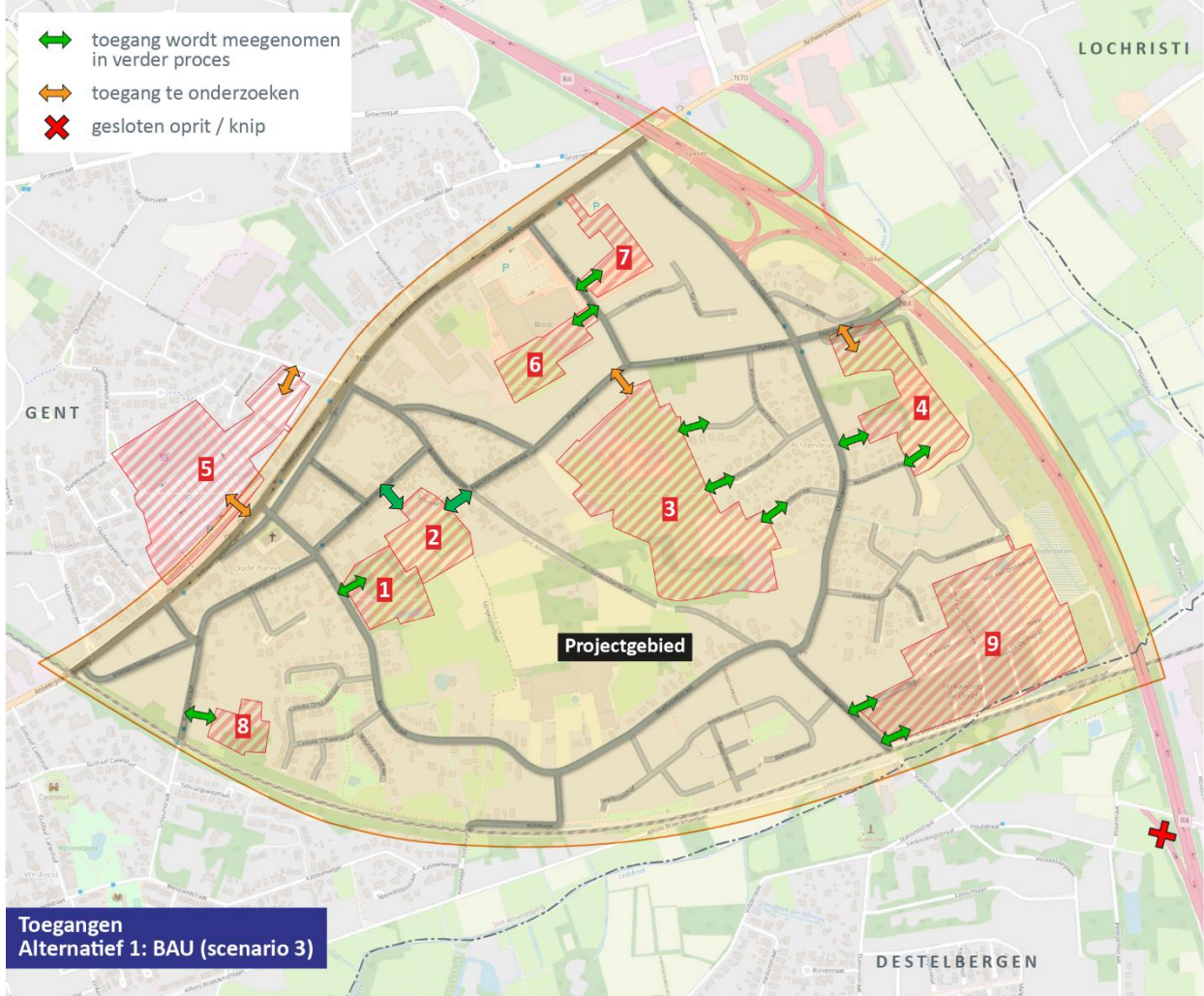
Circulatie-alternatieven :

- | | |
|---|---|
| Alternatief 1 - Business as usual: | Aan huidige verkeersorganisatie wordt niets veranderd behalve de afschaffing van oprit R4 Destelbergen. |
| Alternatief 2 – knip Orchideestraat: | BAU met knip in Orchideestraat tussen op- en afrit R4 en kruispunt Pijkestraat-Voordestraat.
Doel: verkeer vanuit Destelbergen ontmoedigen en kruispunt Orchideestraat en de N70 ontlasten. |
| Alternatief 3 – knip Stationsstraat: | BAU met knip Stationsstraat tussen Alfons Braeckmanlaan en Houtstraat.
Doel: verkeer vanuit Destelbergen via Orchideestraat ontmoedigen. |
| Alternatief 4 – Knip Voordebrug: | BAU met knip Voordebrug, ter hoogte van kruispunt Orchideestraat-Pijkestraat.
Doel: verkeer vanuit Lochristi buiten Oude Bareel houden. |
| Alternatief 5 – Knip Stationsstraat + Voordebrug | BAU met knip Stationsstraat tussen Alfons Braeckmanlaan en Houtstraat en knip Voordebrug, ter hoogte van kruispunt Orchideestraat-Pijkestraat.
Doel: verkeer vanuit Destelbergen via Orchideestraat ontmoedigen en verkeer vanuit Lochristi buiten Oude Bareel houden. |

Circulatie-alternatief 1

Parkeerscenario 3

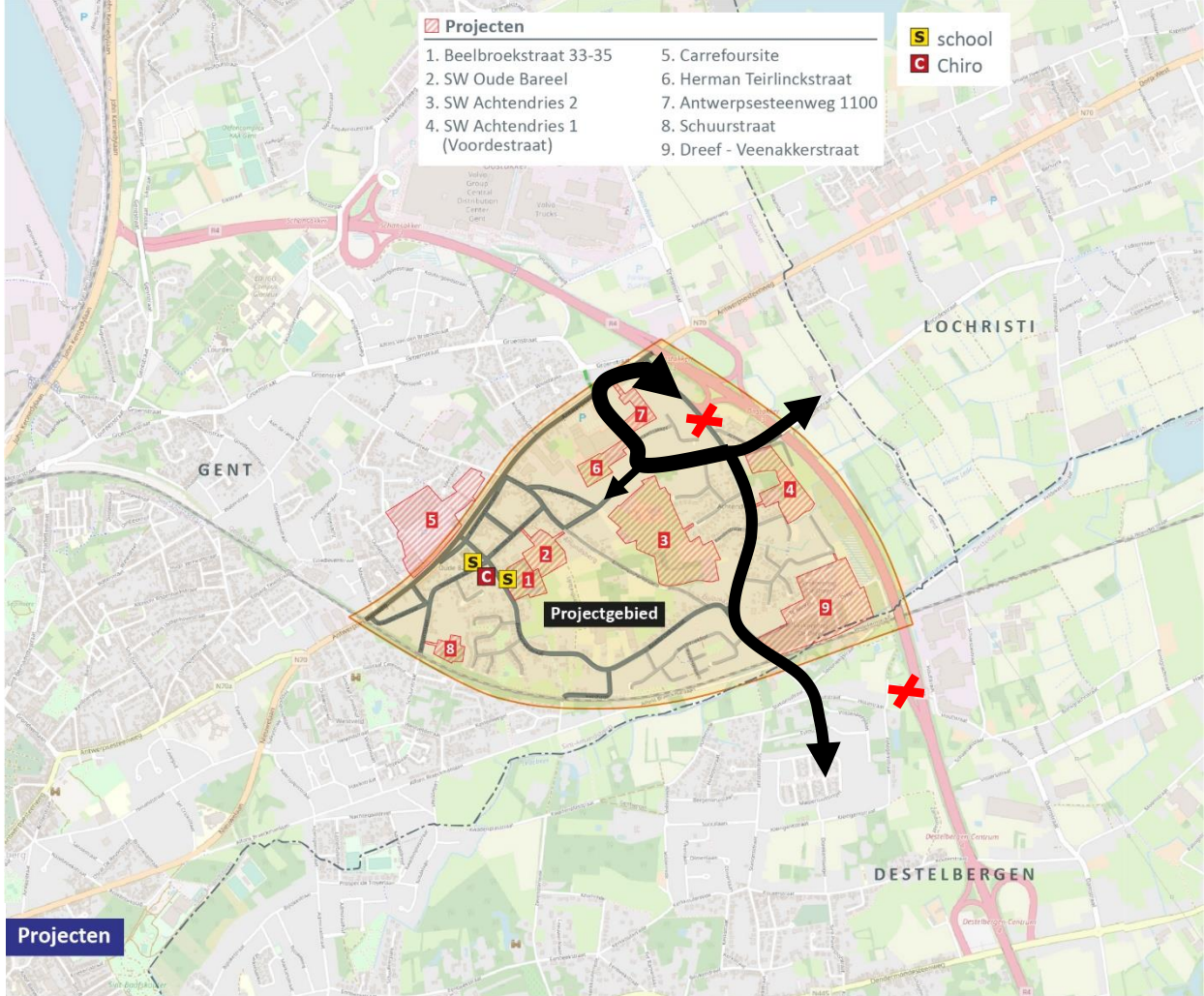
Behoud huidige
verkeersorganisatie



Circulatie-alternatief 2

Parkeerscenario 3

Knip Orchideestraat

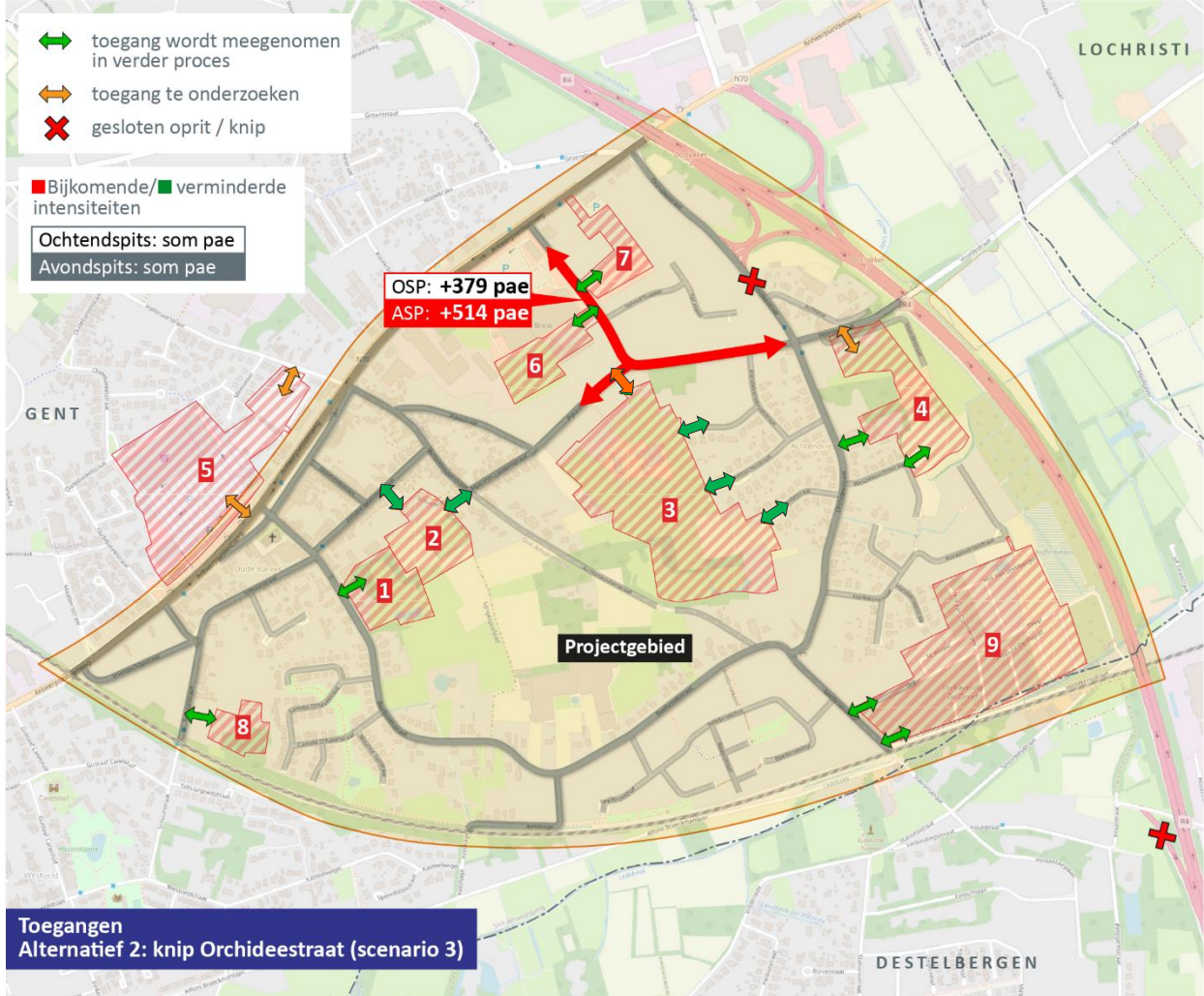


Circulatie-alternatief 2

Parkeerscenario 3

Knip Orchideestraat

Worst case: alle verkeer rijdt om via
Pijkestraat - Teirlinckstraat

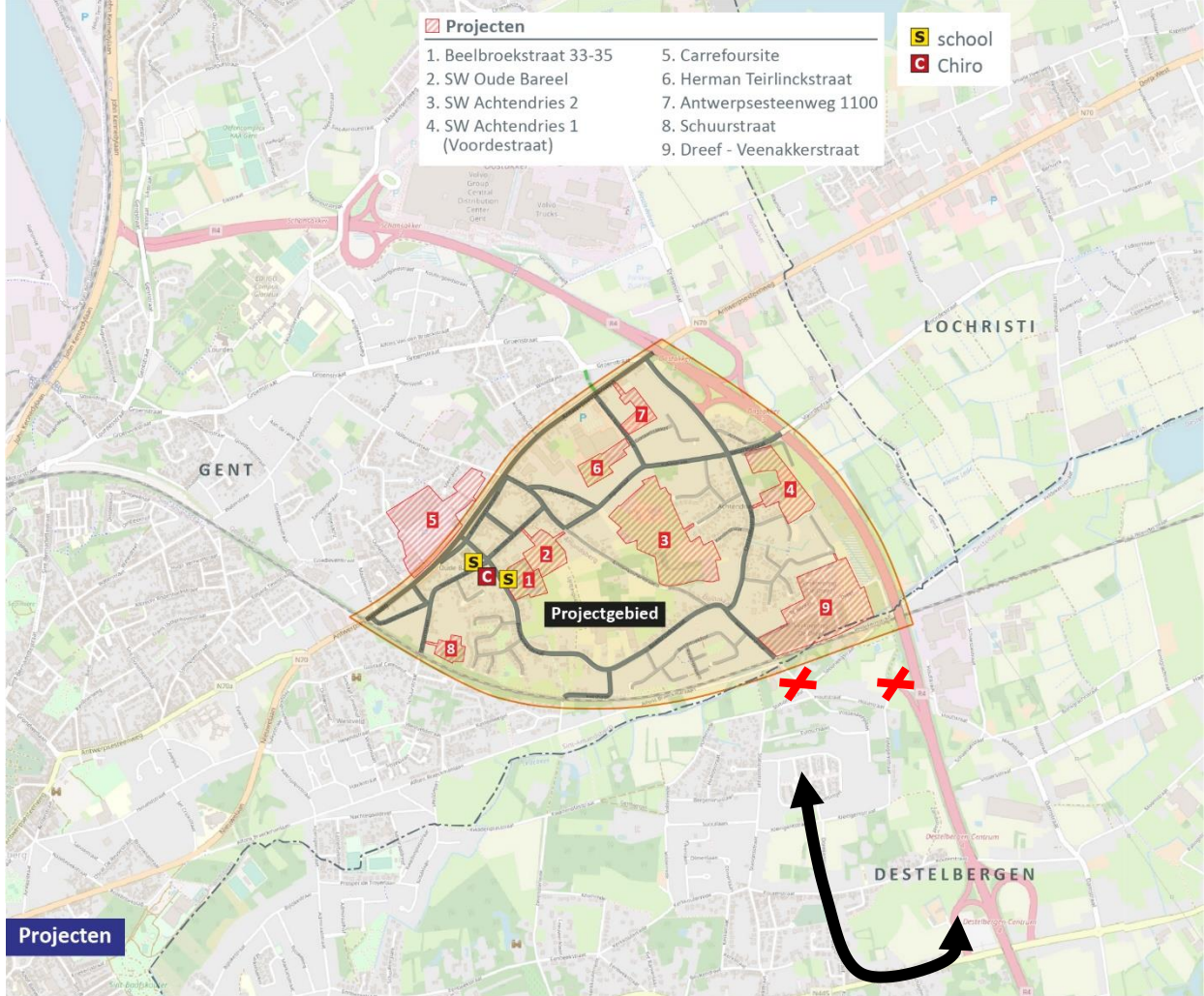


Circulatie-alternatief 3

Parkeerscenario 3

Knip Stationsstraat

Er rijdt 75% minder verkeer in de Beelbroekstraat tussen Orchideestraat en overweg.



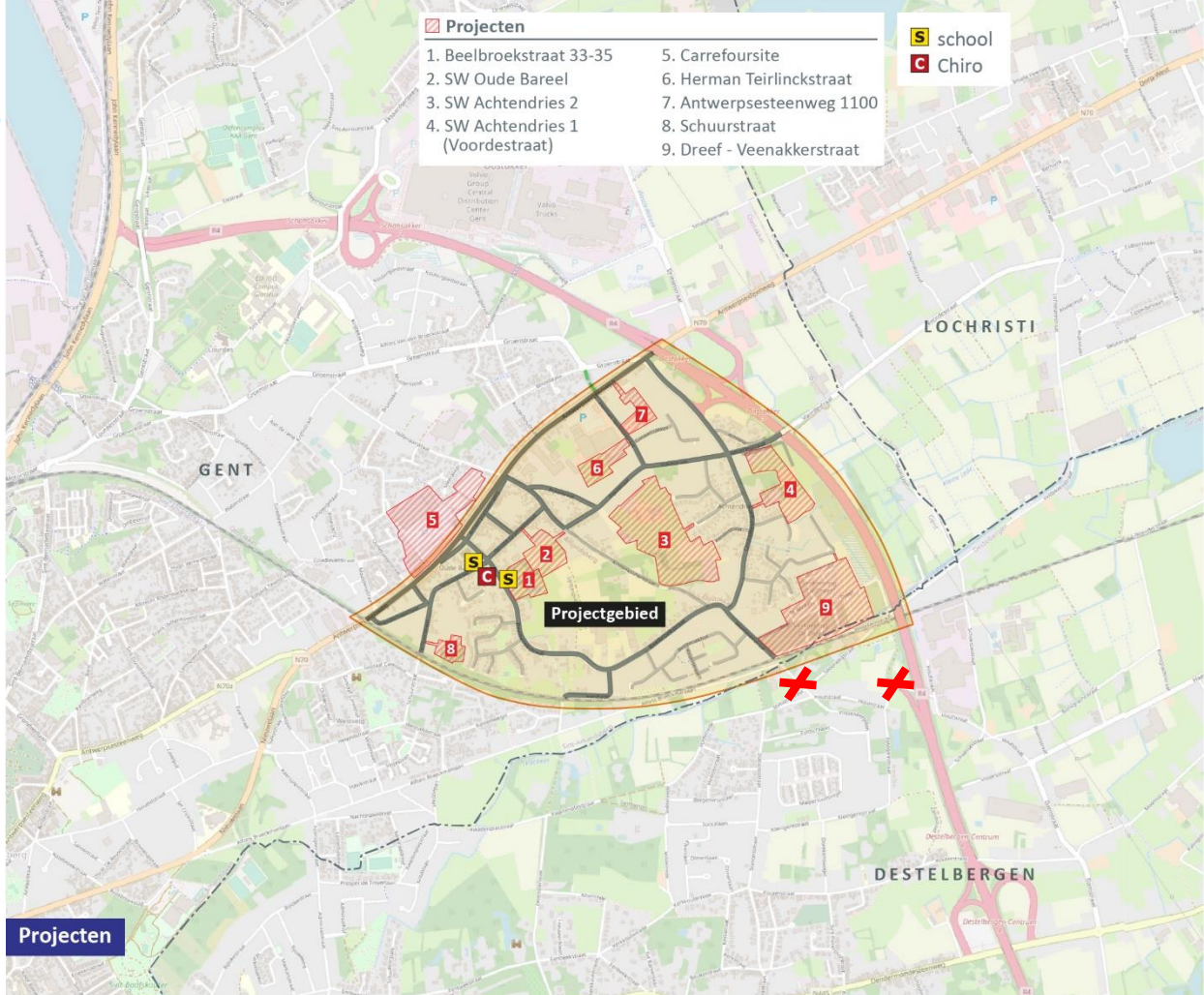
Circulatie-alternatief 3

Parkeerscenario 3

Knip Stationsstraat

De keuze van de locatie van de knip aan de Stationsstraat is ook bepalend voor vb. het al dan niet voorzien van een knip aan Ketshage en heeft ook impact op de intensiteiten op de A. Braeckmanlaan.

Hierna volgend wordt uitgegaan van een knip in de Stationsstraat ten zuiden van de A. Braeckmanlaan.



Circulatie-alternatief 3

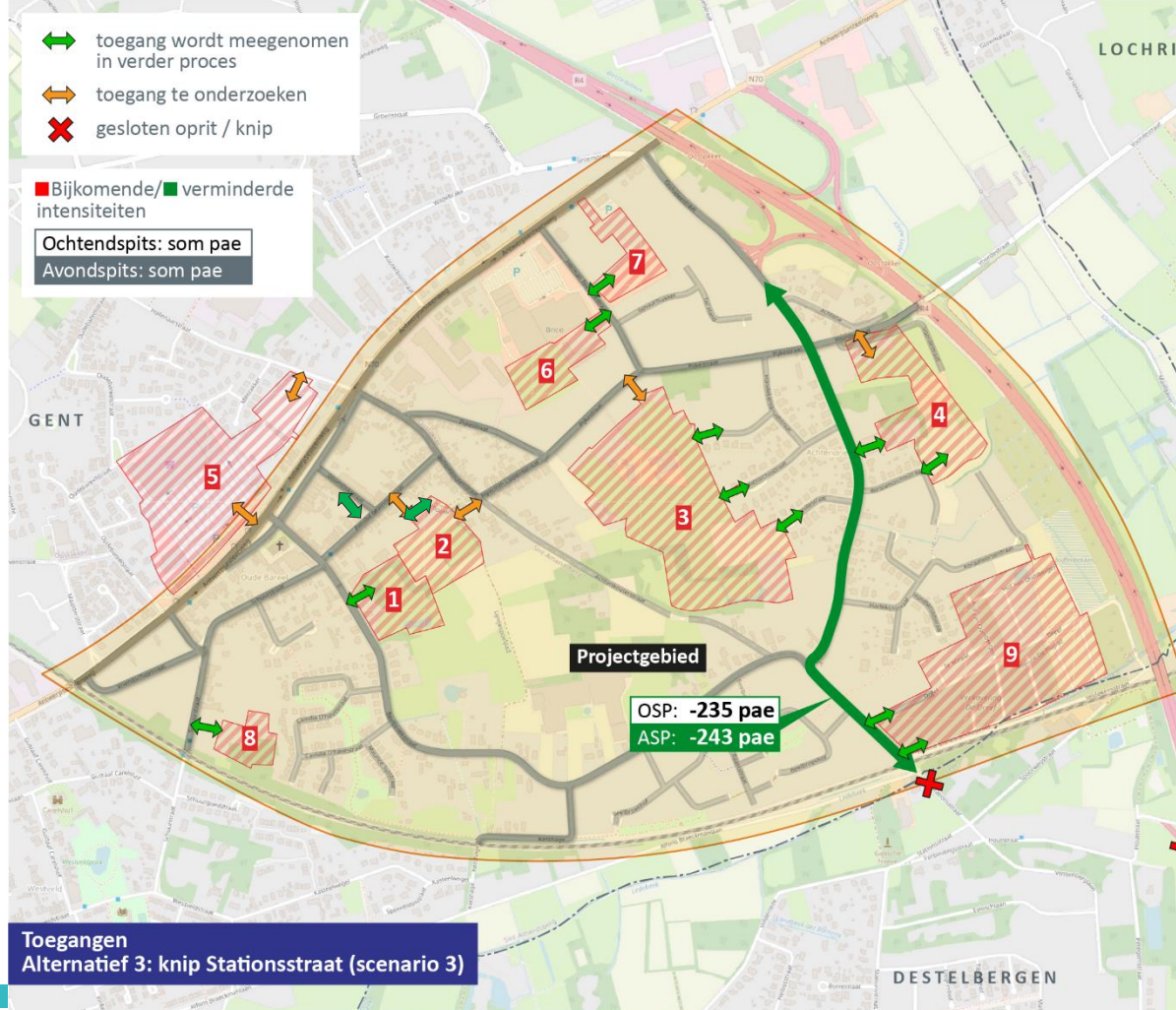
Parkeerscenario 3

Knip Stationsstraat

Er rijdt 75% minder verkeer in de Beelbroekstraat tussen Orchideeestraat en overweg.

OSP = uitrijdend pae

ASP = inrijdend pae



Circulatie-alternatief 4

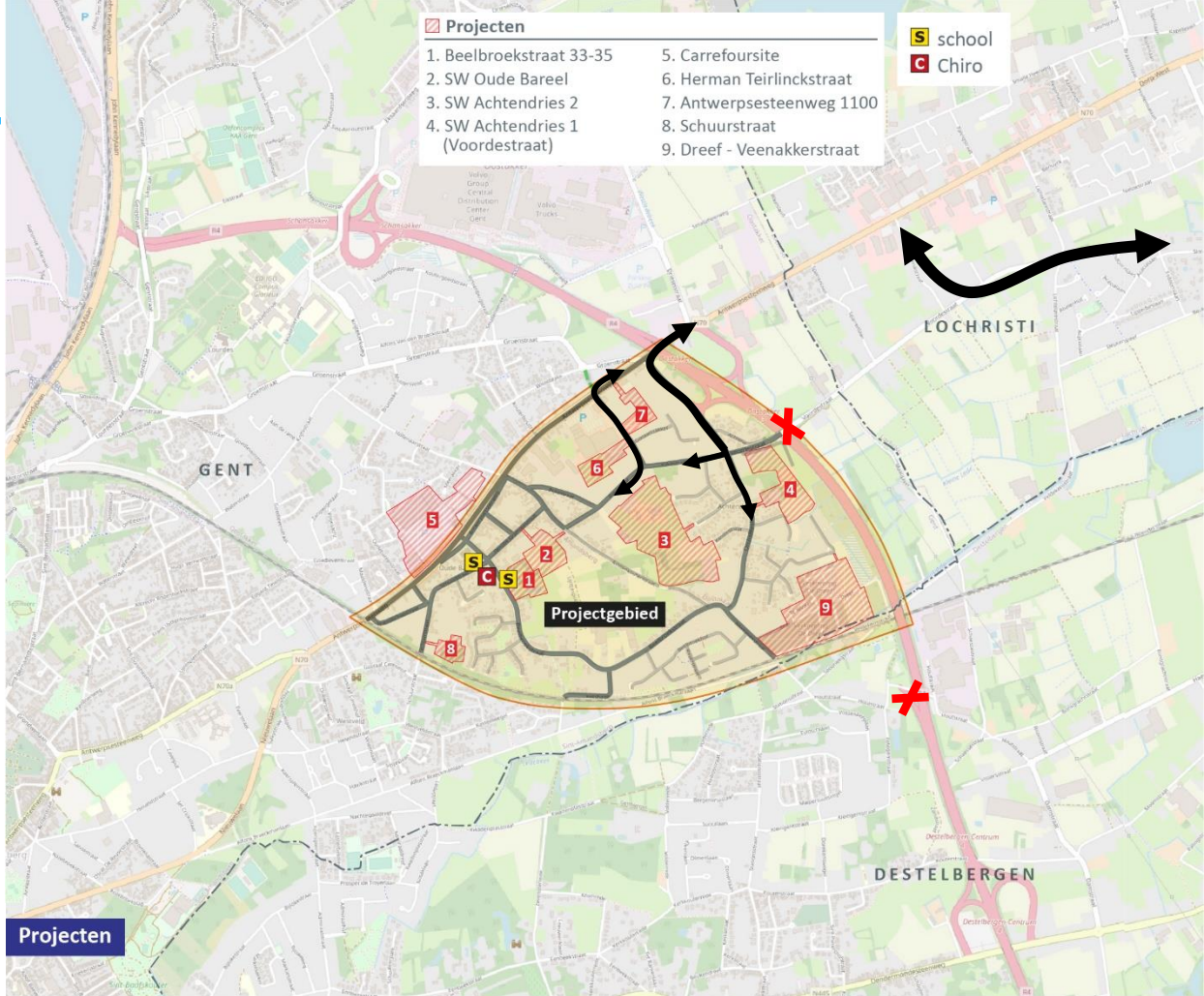
Parkeerscenario 3

Knip Voordebrug

70% van het verkeer van en naar Lochristi zal niet meer door de Oude Bareel rijden (via N70)

20% van het verkeer zal omrijden via de Orchideestraat

10% zal omrijden via de Pijkestraat



Projecten

Circulatie-alternatief 4

Parkeerscenario 3

Knip Voordebrug

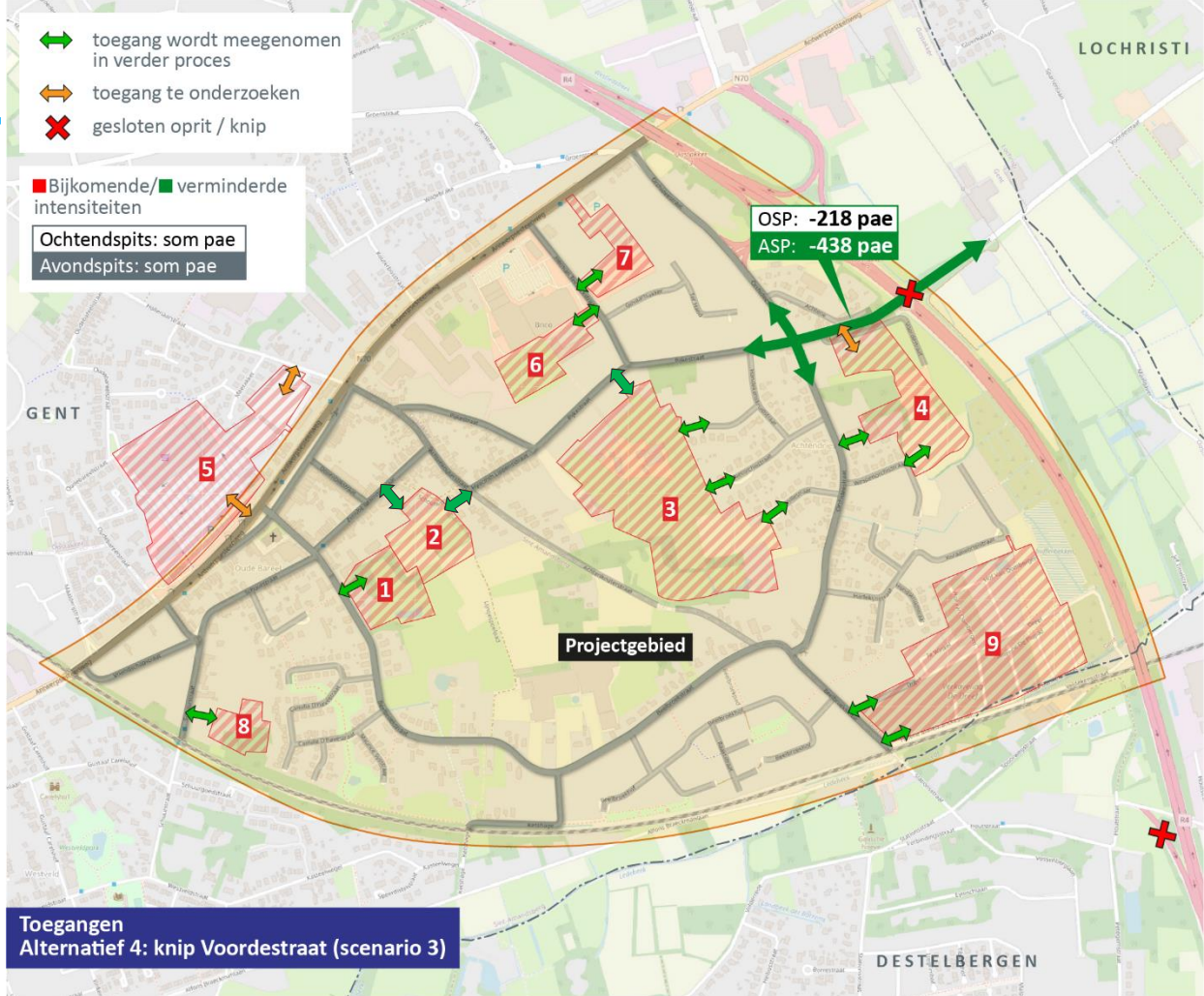
70% van het verkeer van en naar Lochristi zal niet meer door de Oude Bareel rijden (via N70)

20% van het verkeer zal omrijden via de Orchideestraat

10% zal omrijden via de Pijkestraat

OSP = uitrijdend pae

ASP = inrijdend pae



Circulatie-alternatief 5

Parkeerscenario 3

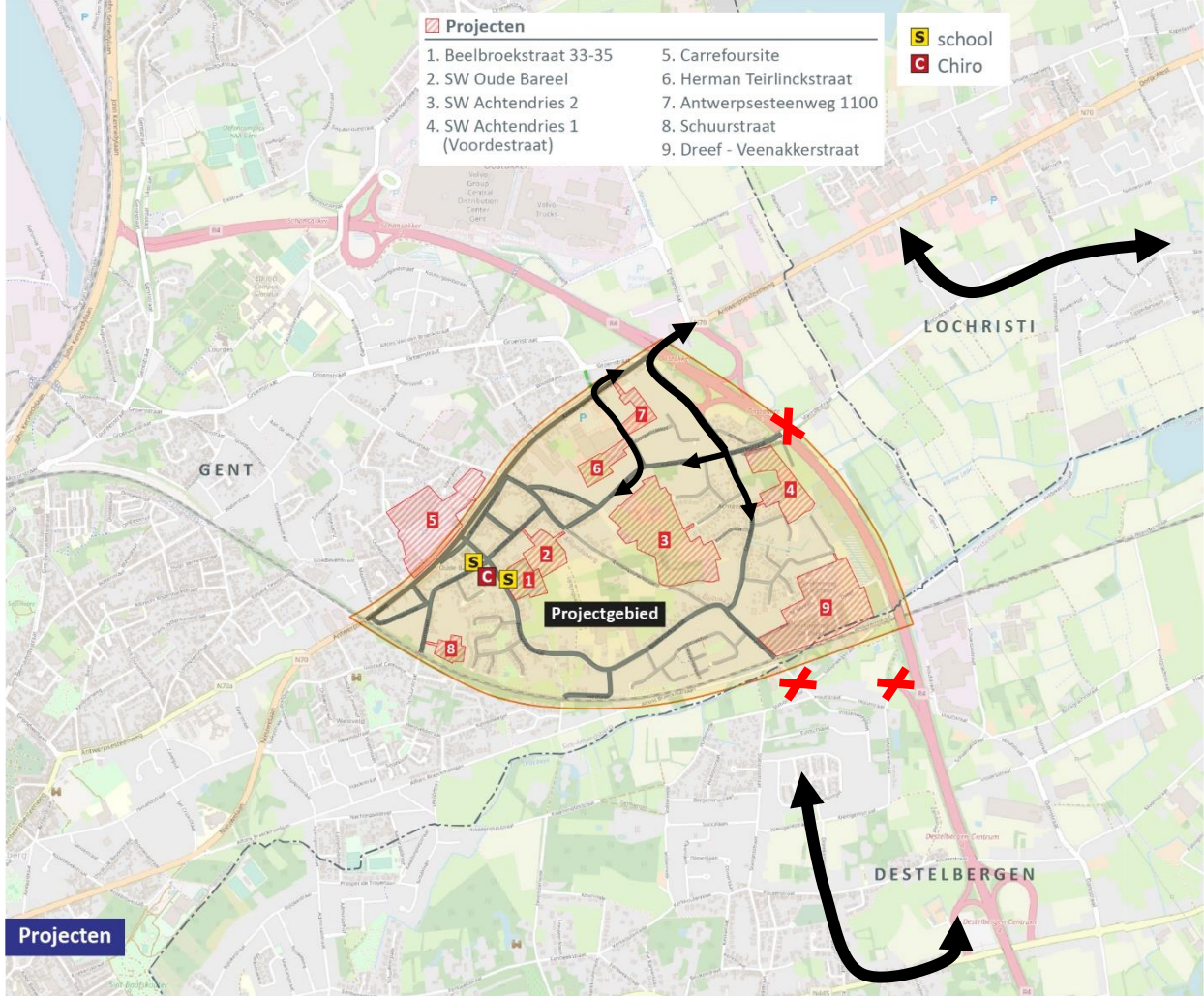
Knip Stationsstraat* + Voordebrug

Stationsstraat: Er rijdt 75% minder verkeer in de Beelbroekstraat tussen Orchideestraat en overweg.

Voordebrug:

- 70% van het verkeer van en naar Lochristi zal niet meer door de Oude Bareel rijden (via N70)
- 20% van het verkeer zal omrijden via de Orchideestraat
- 10% zal omrijden via de Pijkestraat

* Zie ook slide 95



Circulatie-alternatief 5

Parkeerscenario 3

Knip Stationsstraat + Voordebrug

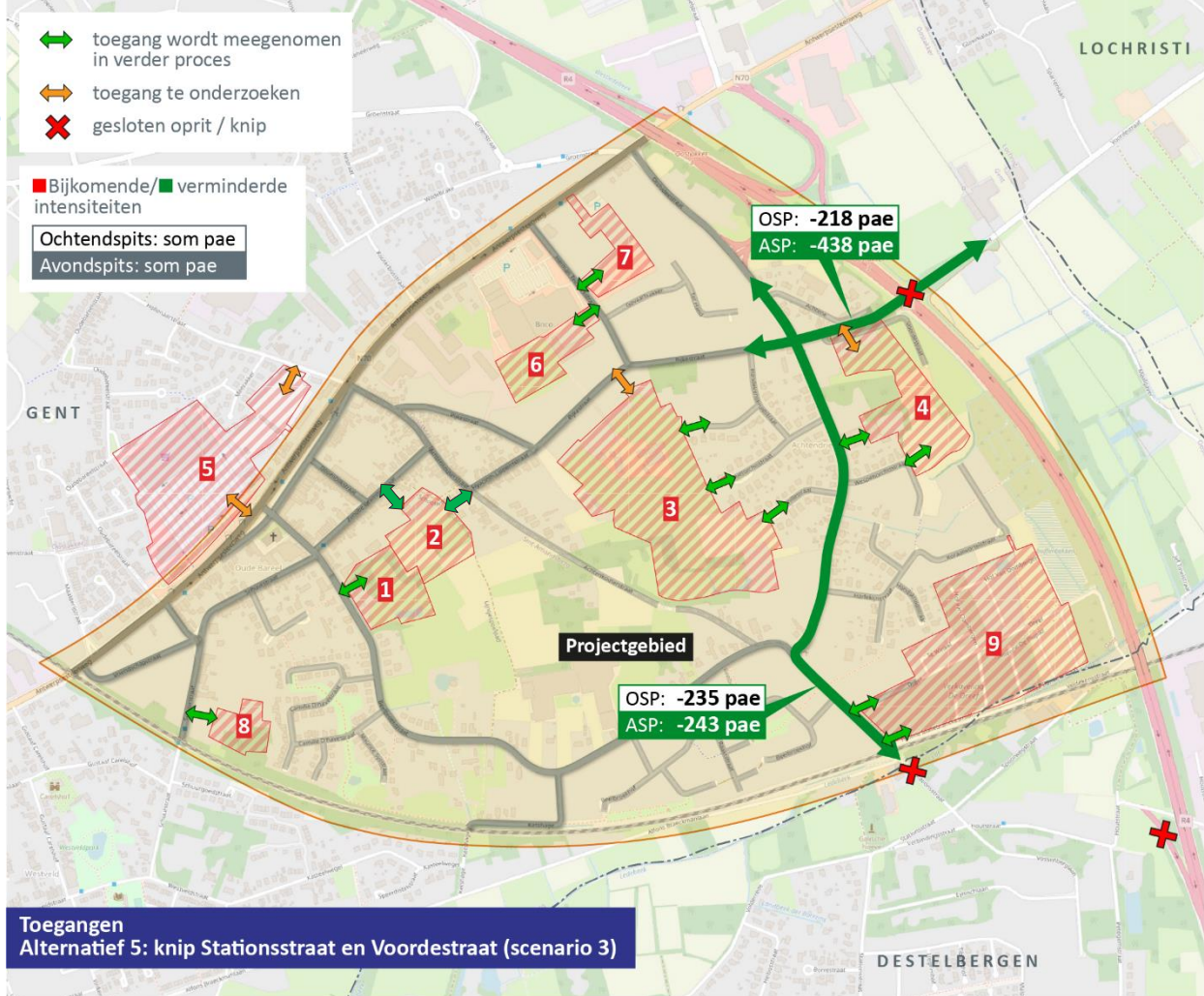
Stationsstraat: Er rijdt 75% minder verkeer in de Beelbroekstraat tussen Orchideestraat en overweg.

Voordebrug:

- 70% van het verkeer van en naar Lochristi zal niet meer door de Oude Bareel rijden (via N70)
- 20% van het verkeer zal omrijden via de Orchideestraat
- 10% zal omrijden via de Pijkestraat

OSP = uitrijdend pae

ASP = inrijdend pae



Toekomstige situatie

- Kencijfers en parkeerscenario's
- Verdeling van de verkeersstromen
- Afweging toegangen
- Circulatie-alternatieven
- **Toebedeling op het netwerk**
 - Toekomstige intensiteiten
 - Effecten (Verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling en verkeersleefbaarheid)
- Fasering

Normen in functie van evaluatie effecten

- **Verkeersveiligheid**

- **Fietspaden** nodig vanaf 200 pae per richting

- **Verkeersafwikkeling**

- $X < 80\%$: vlotte verkeersafwikkeling
- $80\% < X < 100\%$ aandachtspunt qua verkeersafwikkeling
- $100\% < X$ knelpunt qua verkeersafwikkeling

- **Verkeersleefbaarheid**

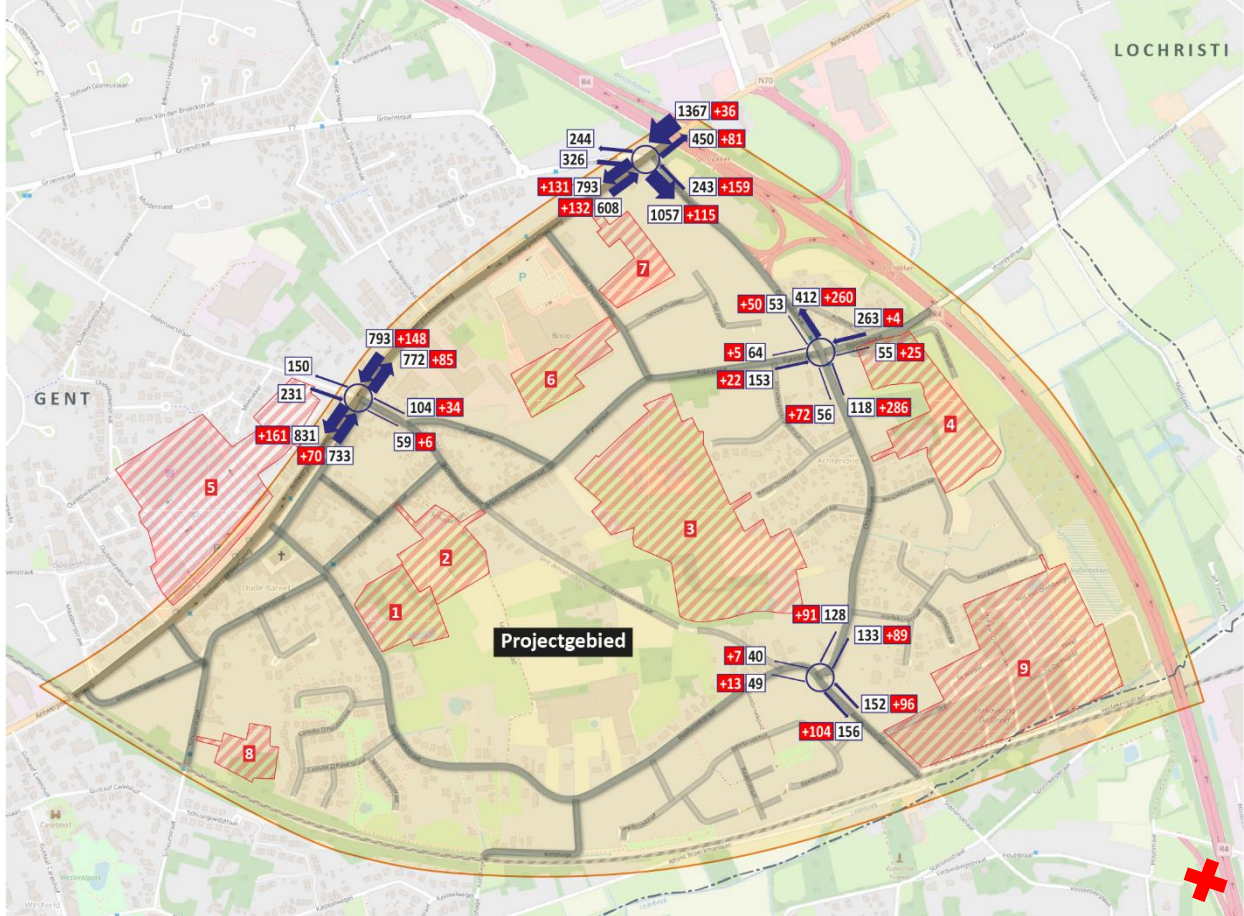
- **Wijkverzamelweg**: max 400 pae per richting >> as Orchideestraat – Beelbroekstraat (uitg. aansluiting R4 op N70)
- **Woonstraat**: max 250 pae voor beide richtingen samen >> overige straten binnen N70 – R4 - spoorlijn

Circulatie-alternatief 1

Parkeerscenario 3

OCHTENDSPITS

bijkomende pae door de ontwikkeling van de percelen

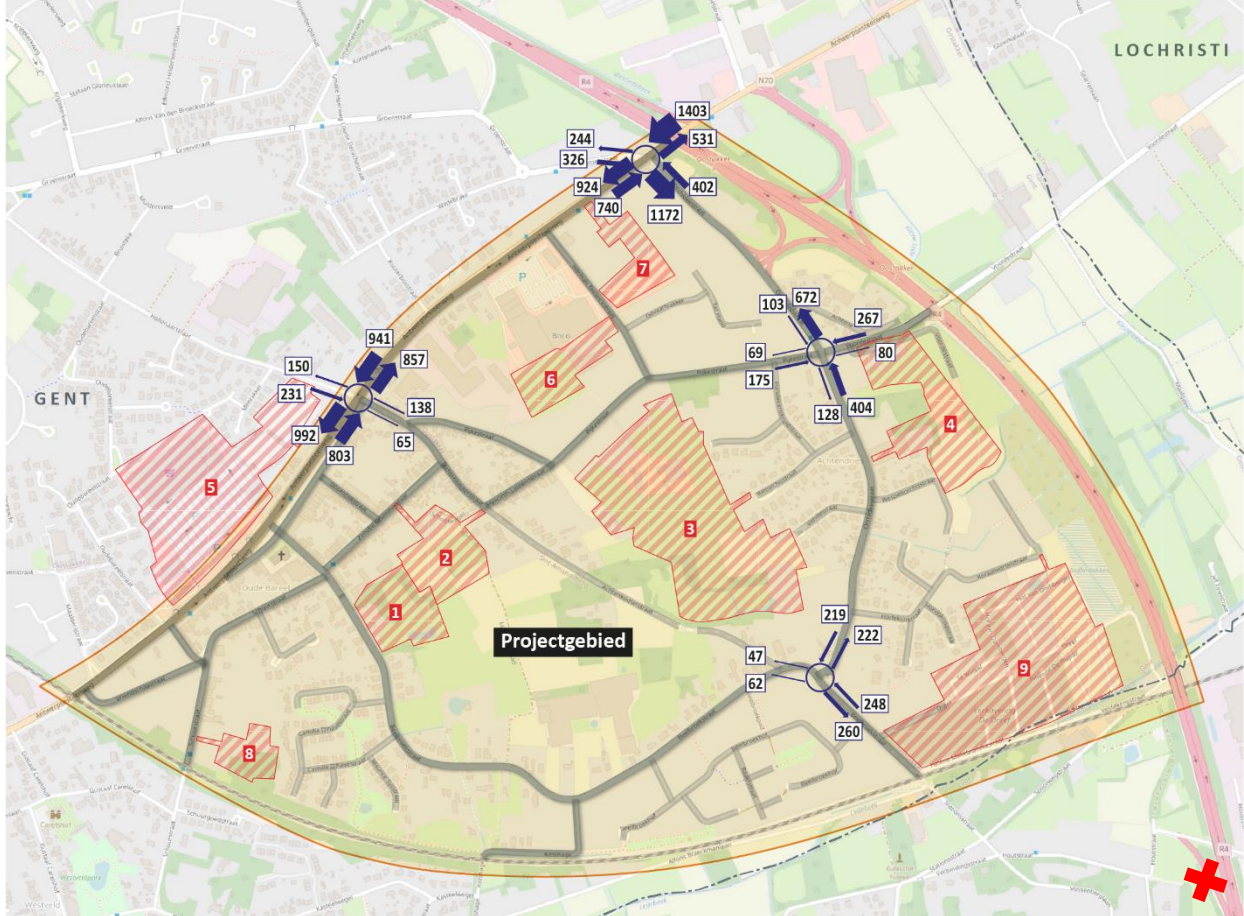


Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 1

Parkeerscenario 3

OCHTENDSPITS



 → Toekomstige intensiteiten

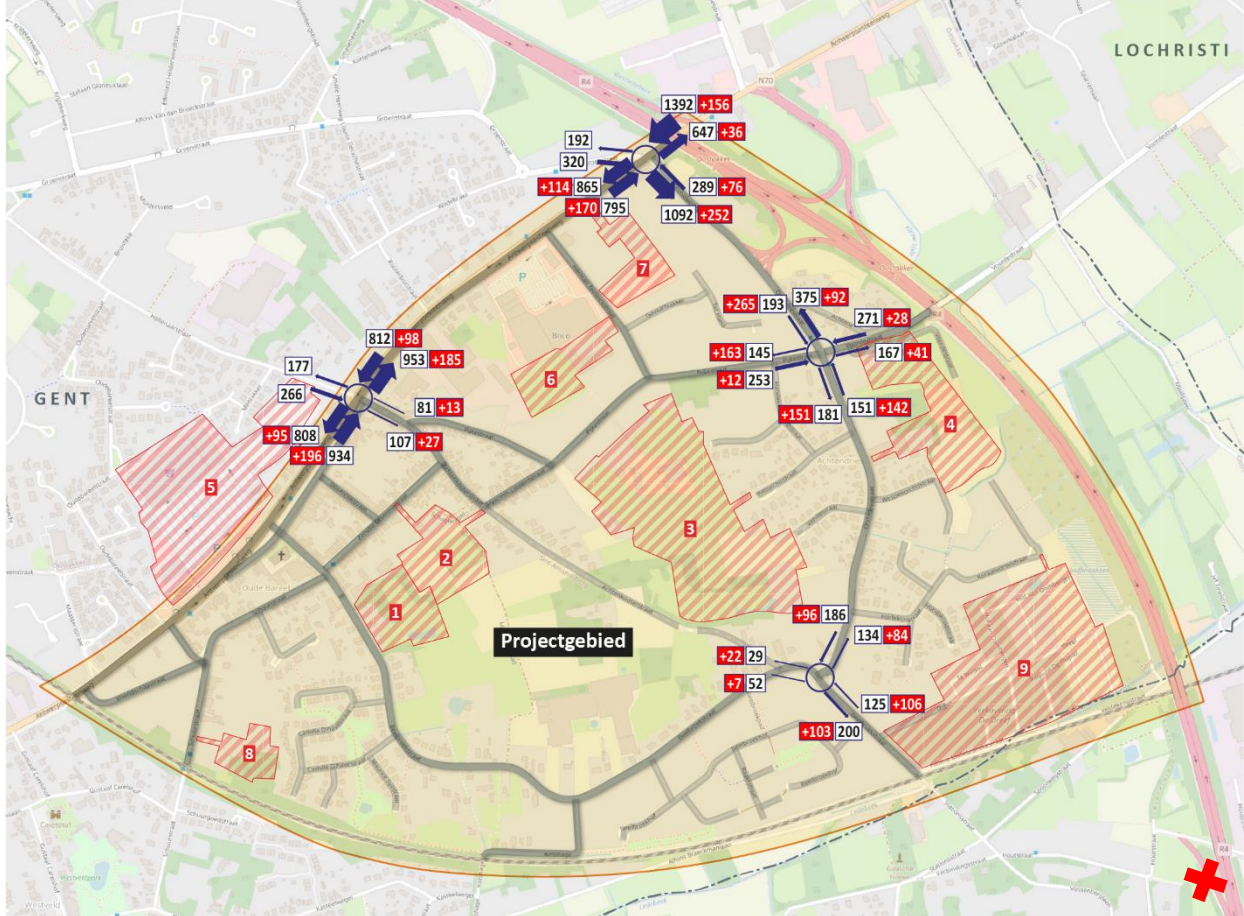
Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 1

Parkeerscenario 3

AVONDSPITS

bijkomende pae door de ontwikkeling van de percelen

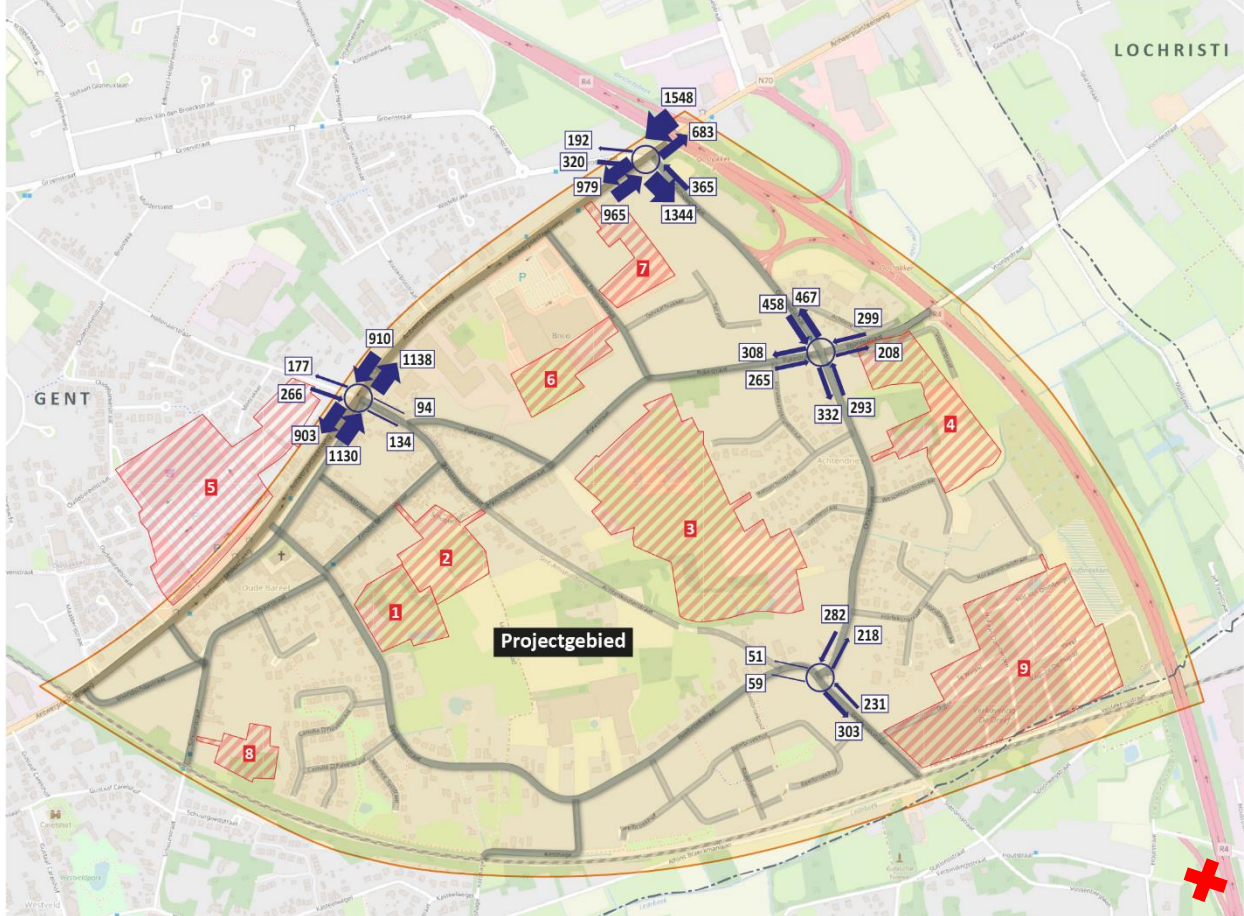


Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 1

Parkeerscenario 3

AVONDSPITS



→ Toekomstige intensiteiten

Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 1

Effecten - Verkeersveiligheid

Fietspaden nodig vanaf 200 pae.

Dit betekent fietspaden op:

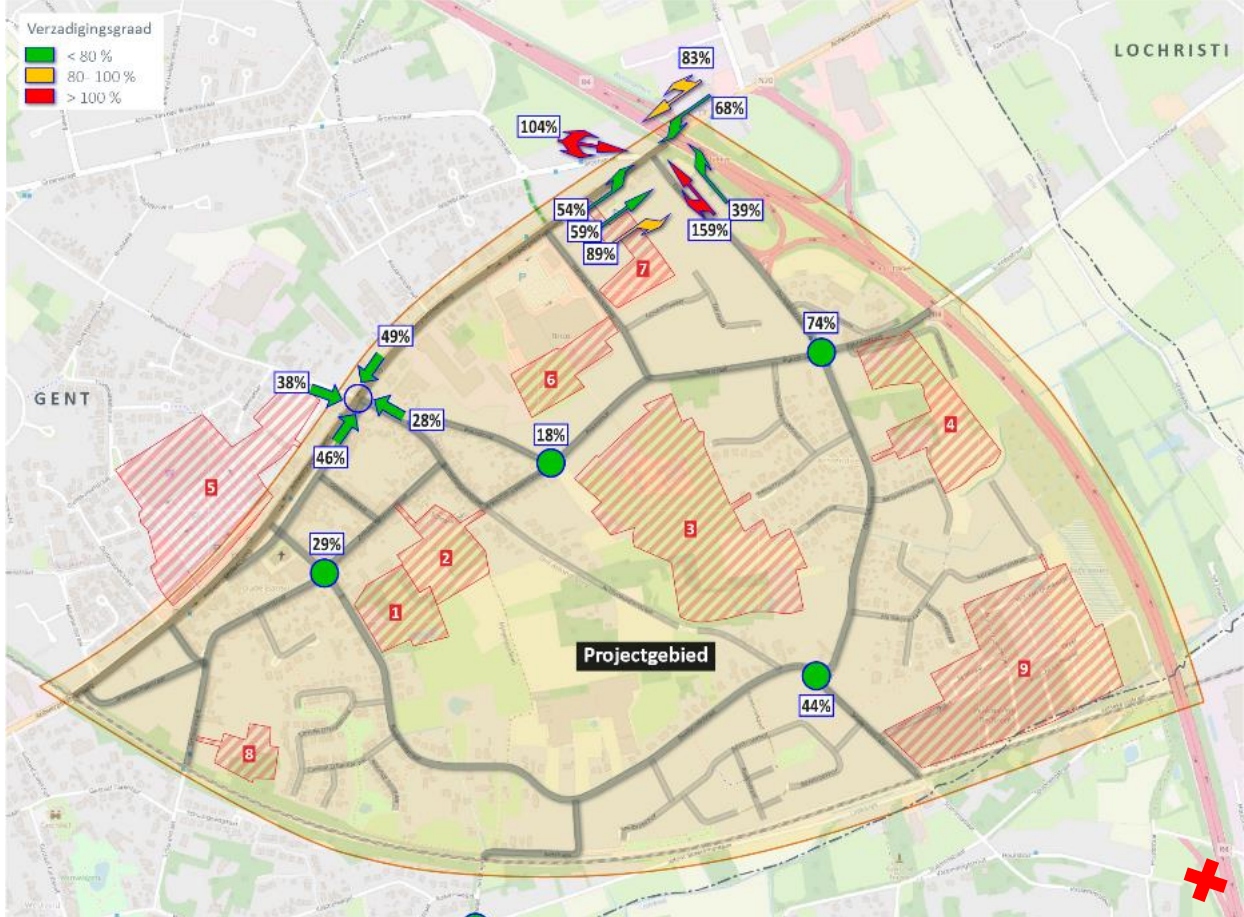
- N70
- Orchideestraat
- Beelbroekstraat tussen Orchideestraat en overweg
- Pijkestraat
- Voordestraat
- Achtenkouterstraat (deel nabij N70)



Circulatie-alternatief 1

Effecten – Verkeersafwikkeling

OCHTENDSPITS

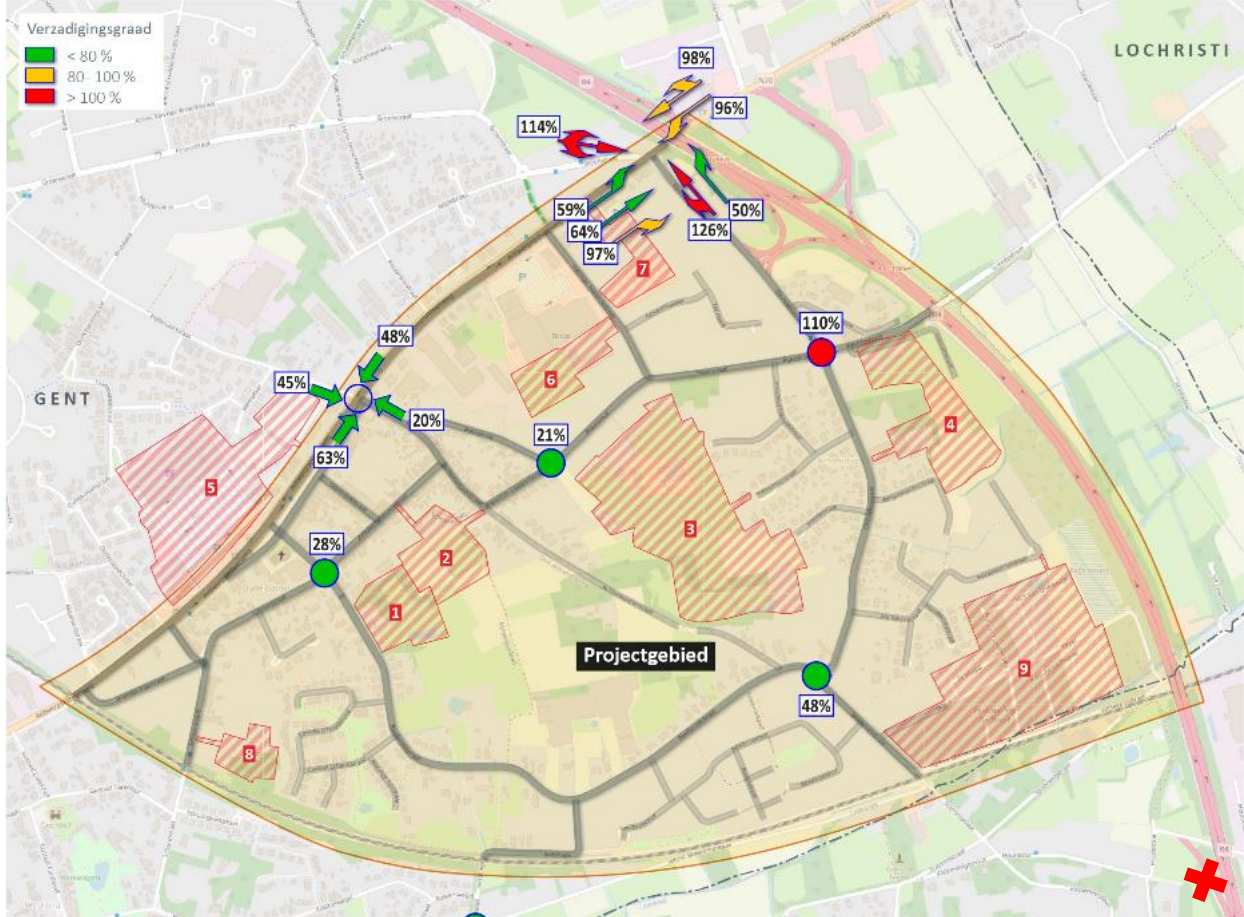


Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 1

Effecten – Verkeersafwikkeling

AVONDSPITS



Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 1

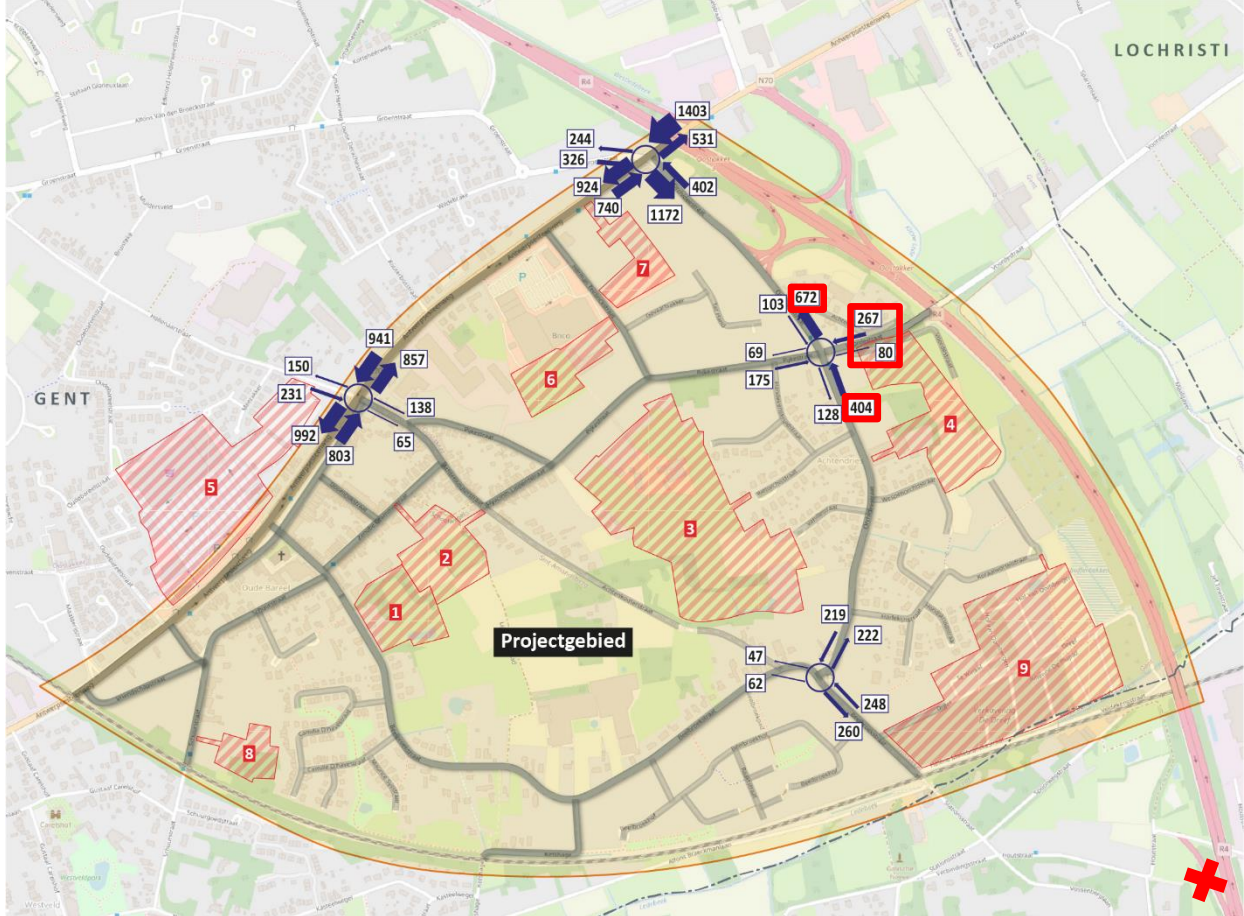
Effecten – Verkeersleefbaarheid

OCHTENDSPITS

Wijkverzamelweg: max. 400 pae per richting

Woonstraat: max. 250 pae voor beide richtingen samen

 → Toekomstige intensiteiten



Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 1

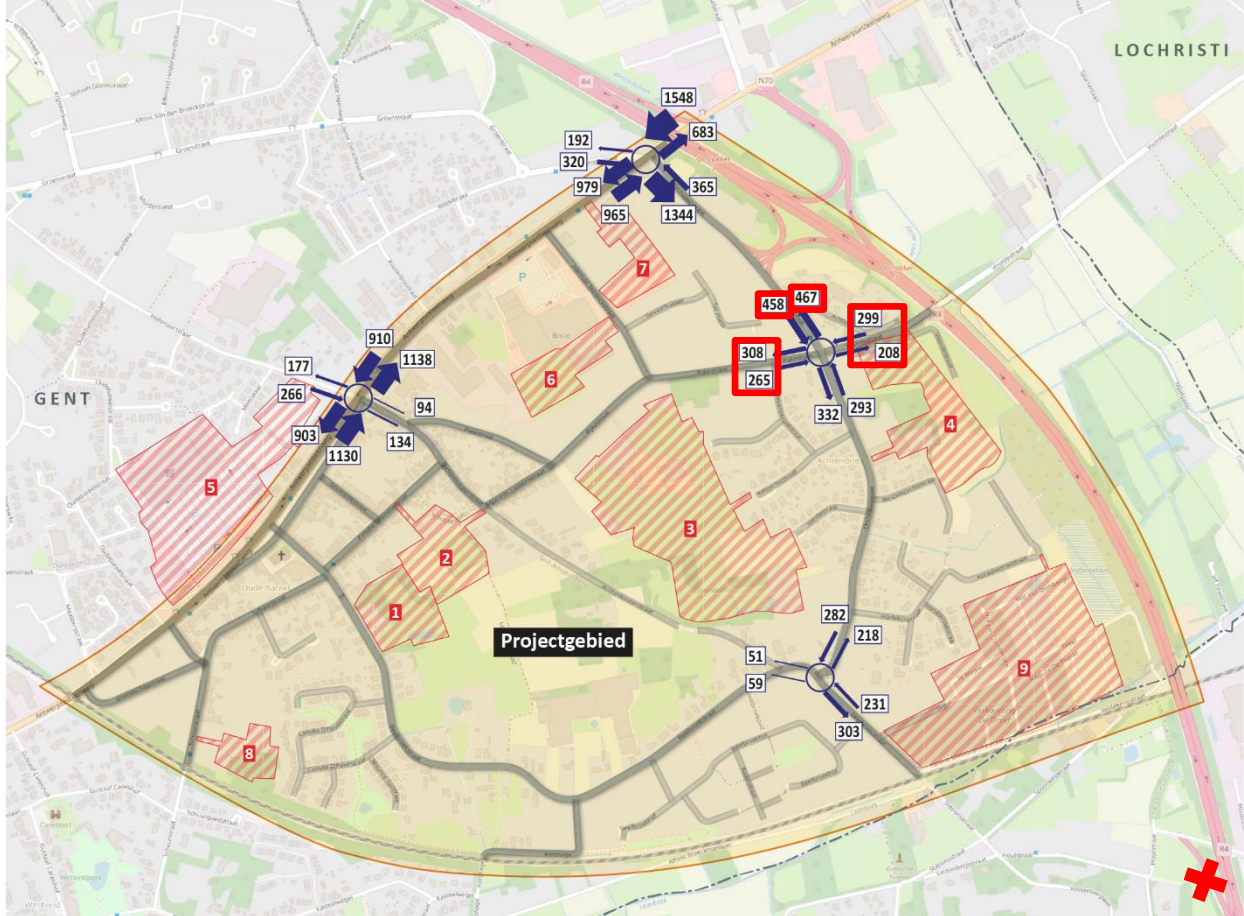
Effecten – Verkeersleefbaarheid

AVONDSPITS

Wijkverzamelweg: max. 400 pae per richting

Woonstraat: max. 250 pae voor beide richtingen samen

 → Toekomstige intensiteiten



Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 2

Parkeerscenario 3

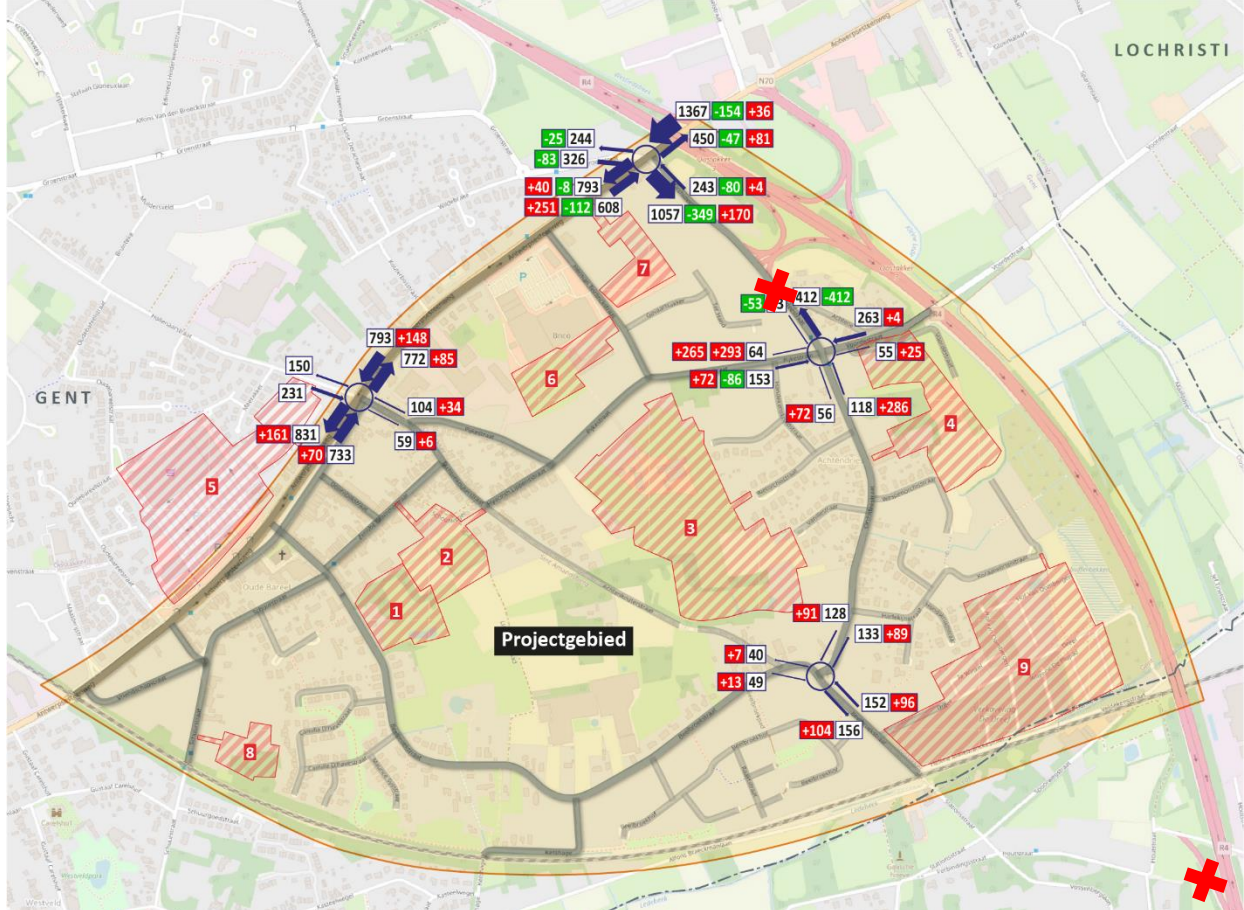
OCHTENDSPITS

Worst case: alle verkeer rijdt om via Pijkestraat - Teirlinckstraat

bijkomende pae door de ontwikkeling van de percelen

effect van het alternatief

 Huidige intensiteiten

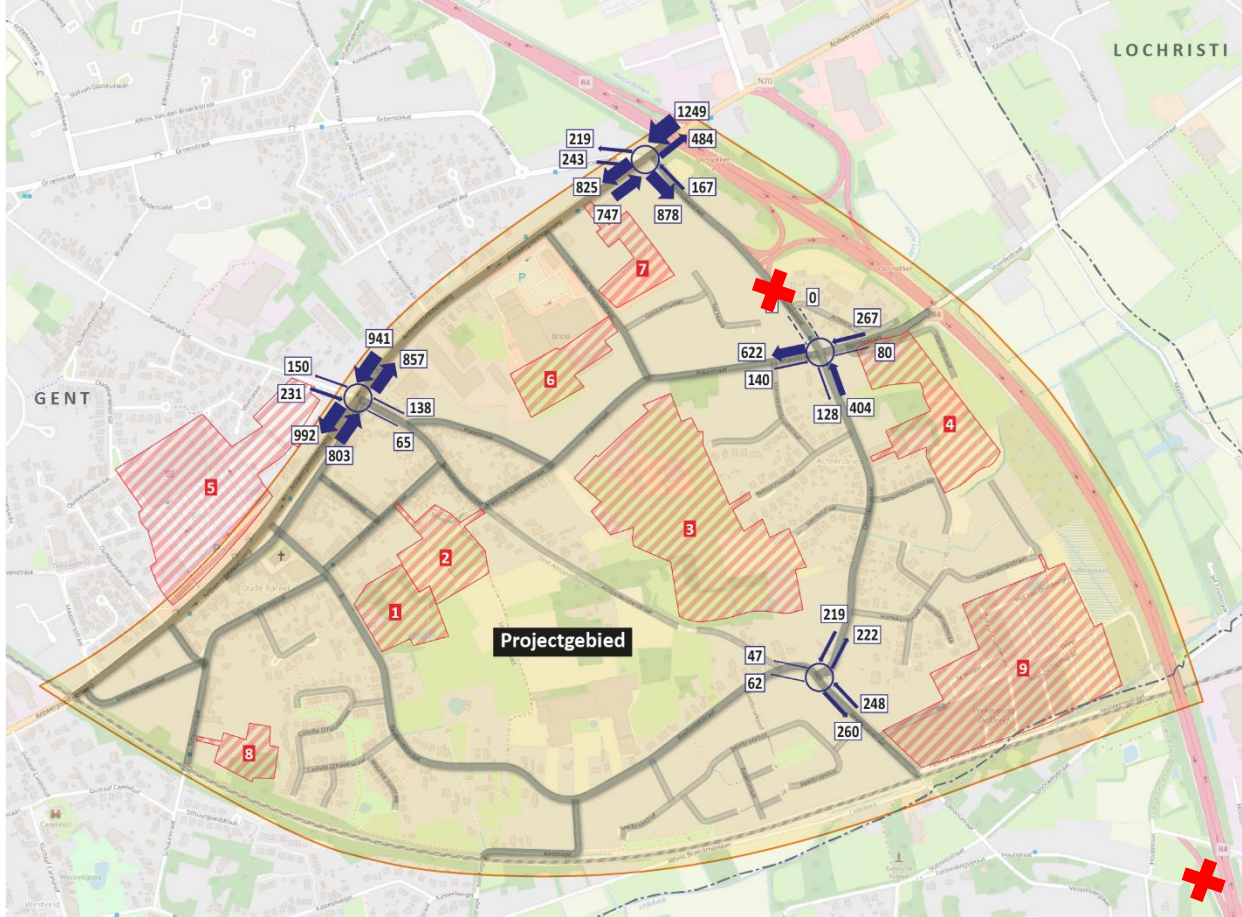


Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 2

Parkeerscenario 3

OCHTENDSPITS



Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 2

Parkeerscenario 3

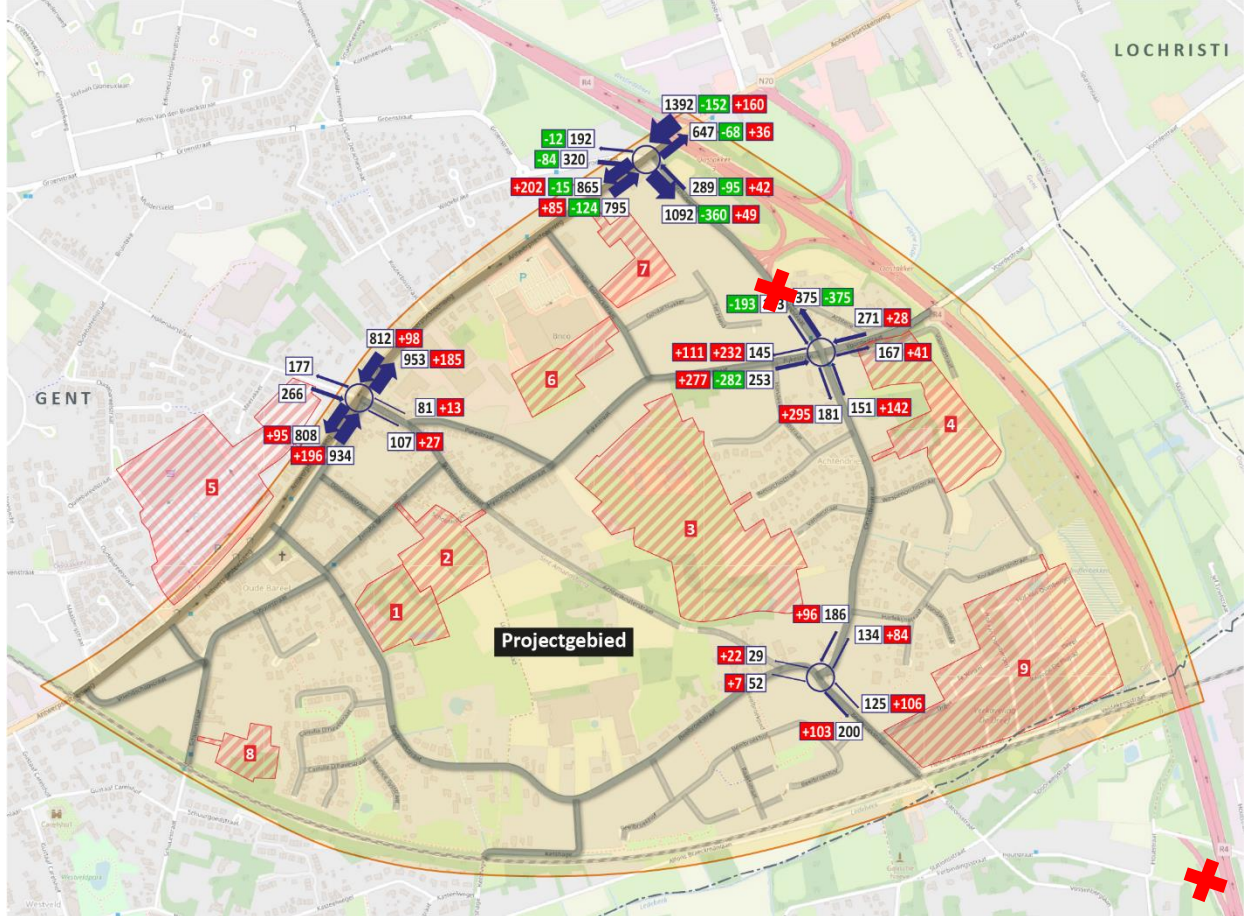
AVONDSPITS

Worst case: alle verkeer rijdt om via
Pijkestraat - Teirlinckstraat

bijkomende pae door de ontwikkeling van de
percelen

effect van het alternatief

 → Huidige intensiteiten

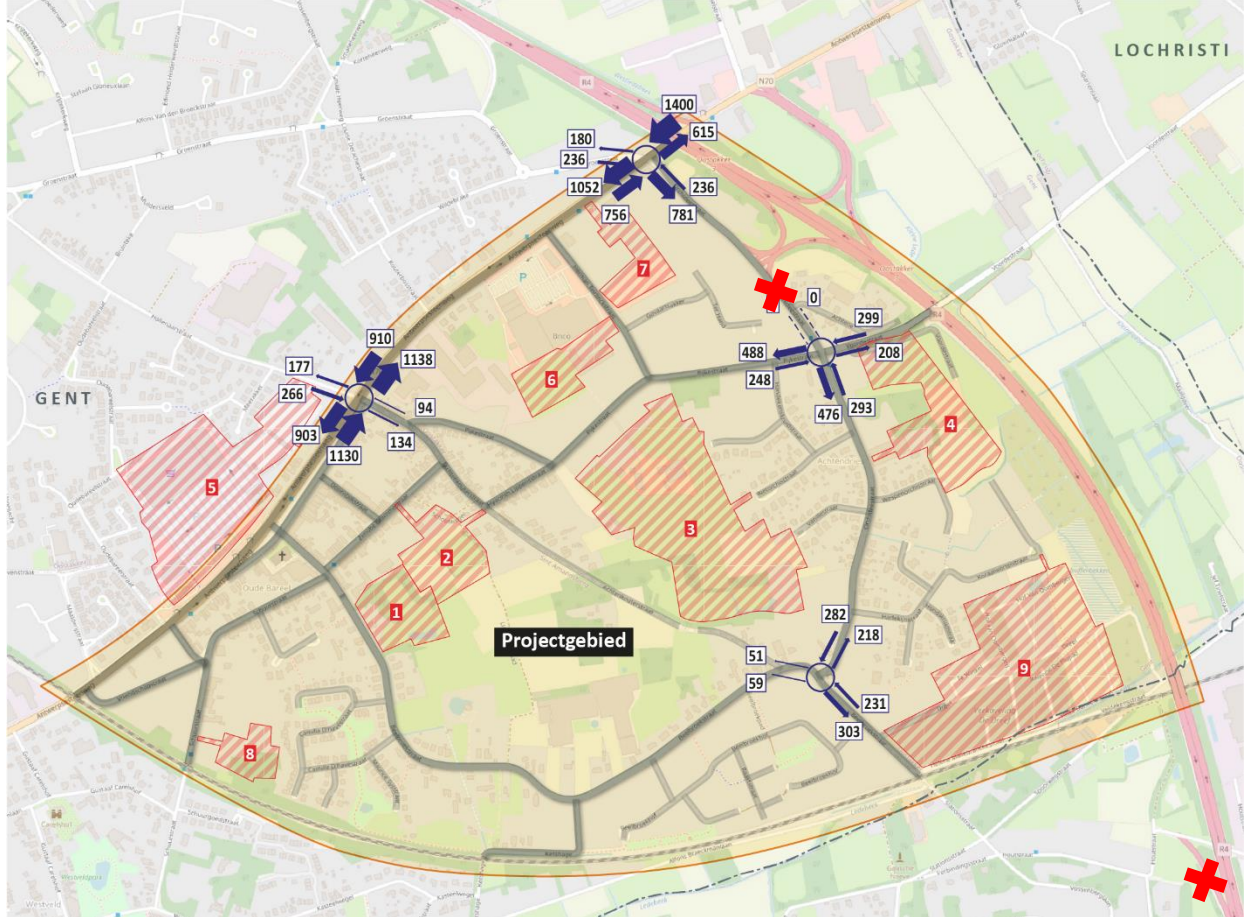


Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet
meegenomen

Circulatie-alternatief 2

Parkeerscenario 3

AVONDSPITS



 → Toekomstige intensiteiten

Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 2

Effecten - Verkeersveiligheid

Fietspaden nodig vanaf 200 pae.

Dit betekent fietspaden op:

- N70
- Orchideestraat
- Beelbroekstraat tussen Orchideestraat en overweg
- Pijkestraat
- Voordestraat
- Achtenkouterstraat (deel nabij N70)



Circulatie-alternatief 2

Effecten – Verkeersafwikkeling

OCHTENDSPITS

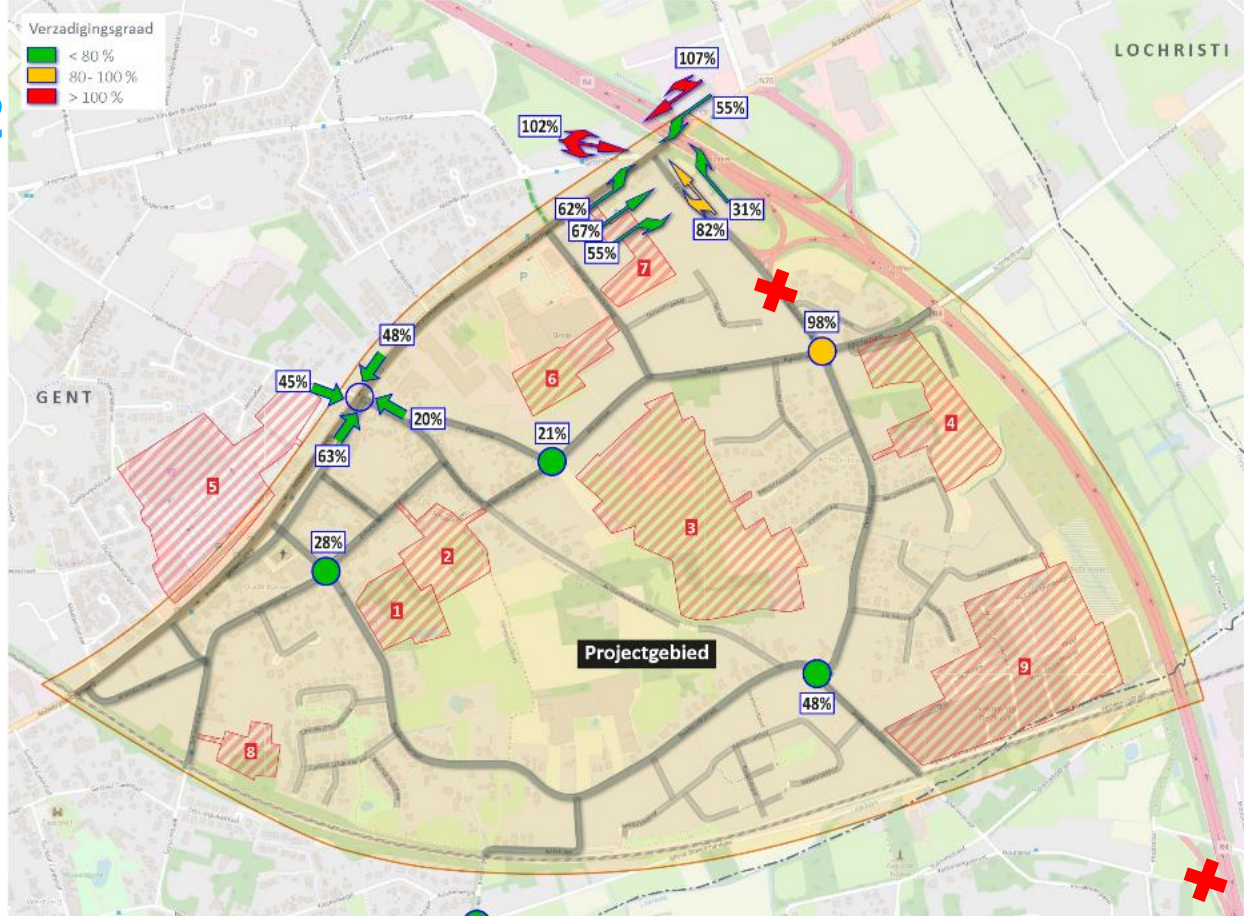


Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 2

Effecten – Verkeersafwikkeling

AVONDSPITS



Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 2

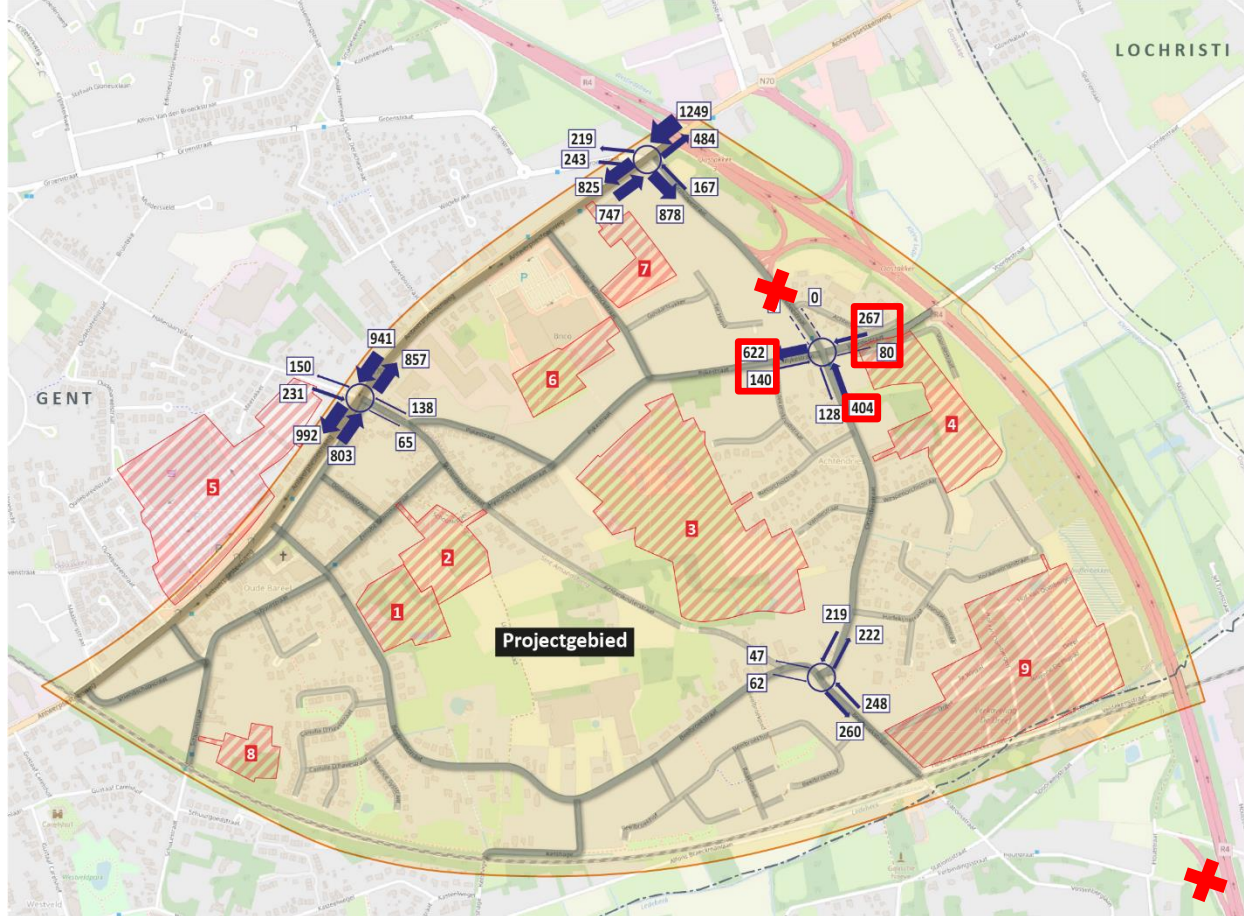
Effecten – Verkeersleefbaarheid

OCHTENDSPITS

Wijkverzamelweg: max. 400 pae per richting

Woonstraat: max. 250 pae voor beide richtingen samen

 → Toekomstige intensiteiten



Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 2

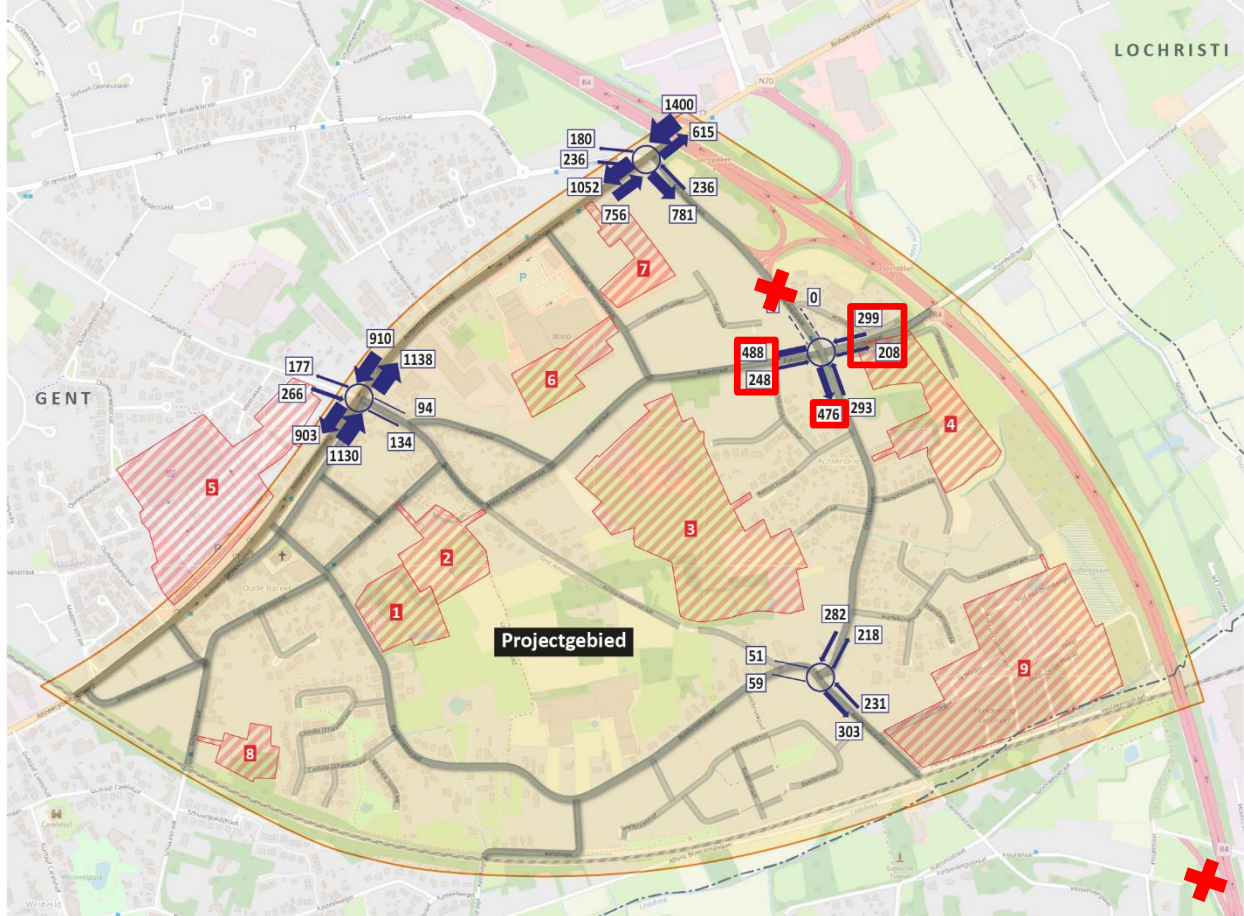
Effecten – Verkeersleefbaarheid

AVONDSPITS

Wijkverzamelweg: max. 400 pae per richting

Woonstraat: max. 250 pae voor beide richtingen samen

 → Toekomstige intensiteiten



Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 3

Parkeerscenario 3

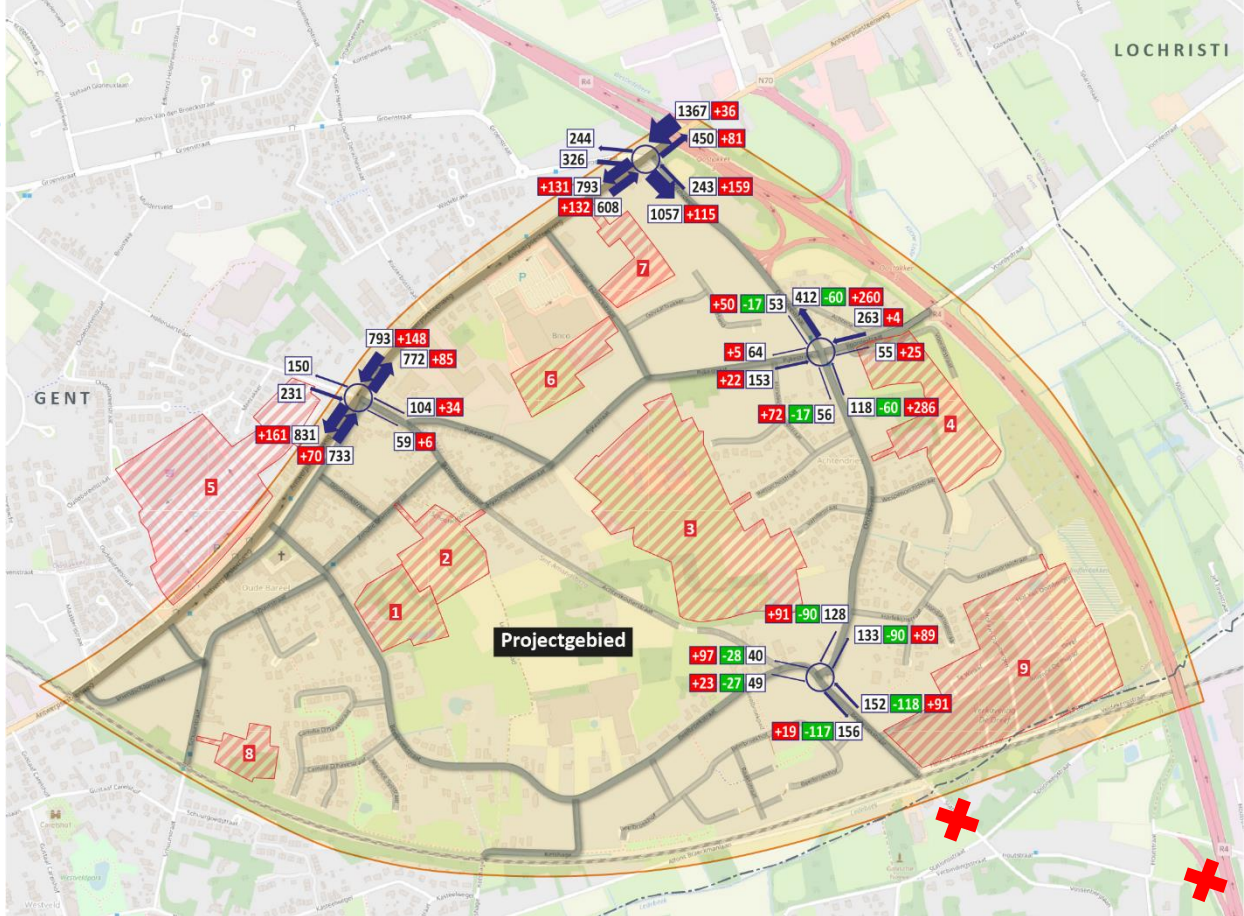
OCHTENDSPITS

Er rijdt 75% minder verkeer in de Beelbroekstraat tussen de Orchideestraat en de overweg.

bijkomende pae door de ontwikkeling van de percelen

effect van het alternatief

+96 **-86** **153** → *Huidige intensiteiten*

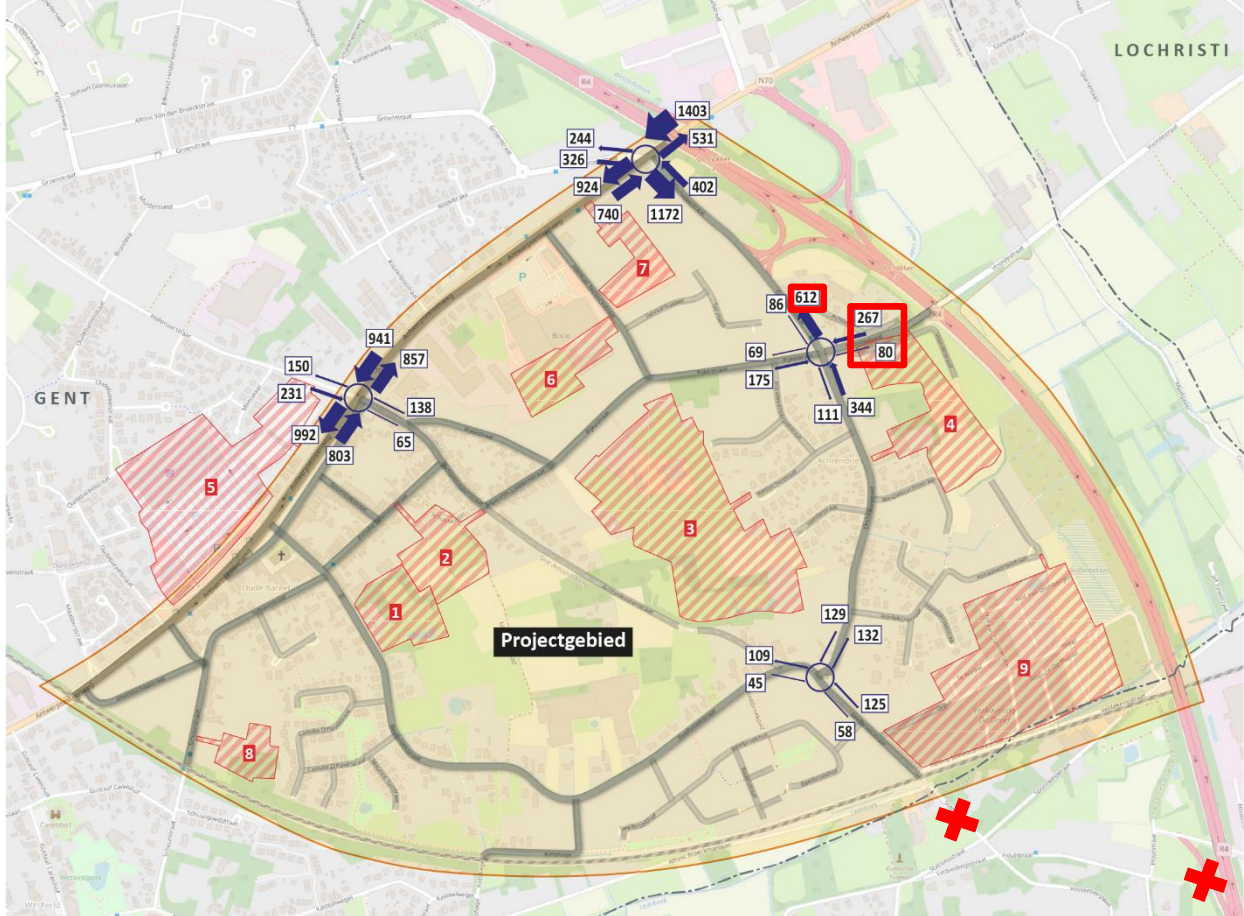


Afrif R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 3

Parkeerscenario 3

OCHTENDSPITS



 Toekomstige intensiteiten

Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 3

Parkeerscenario 3

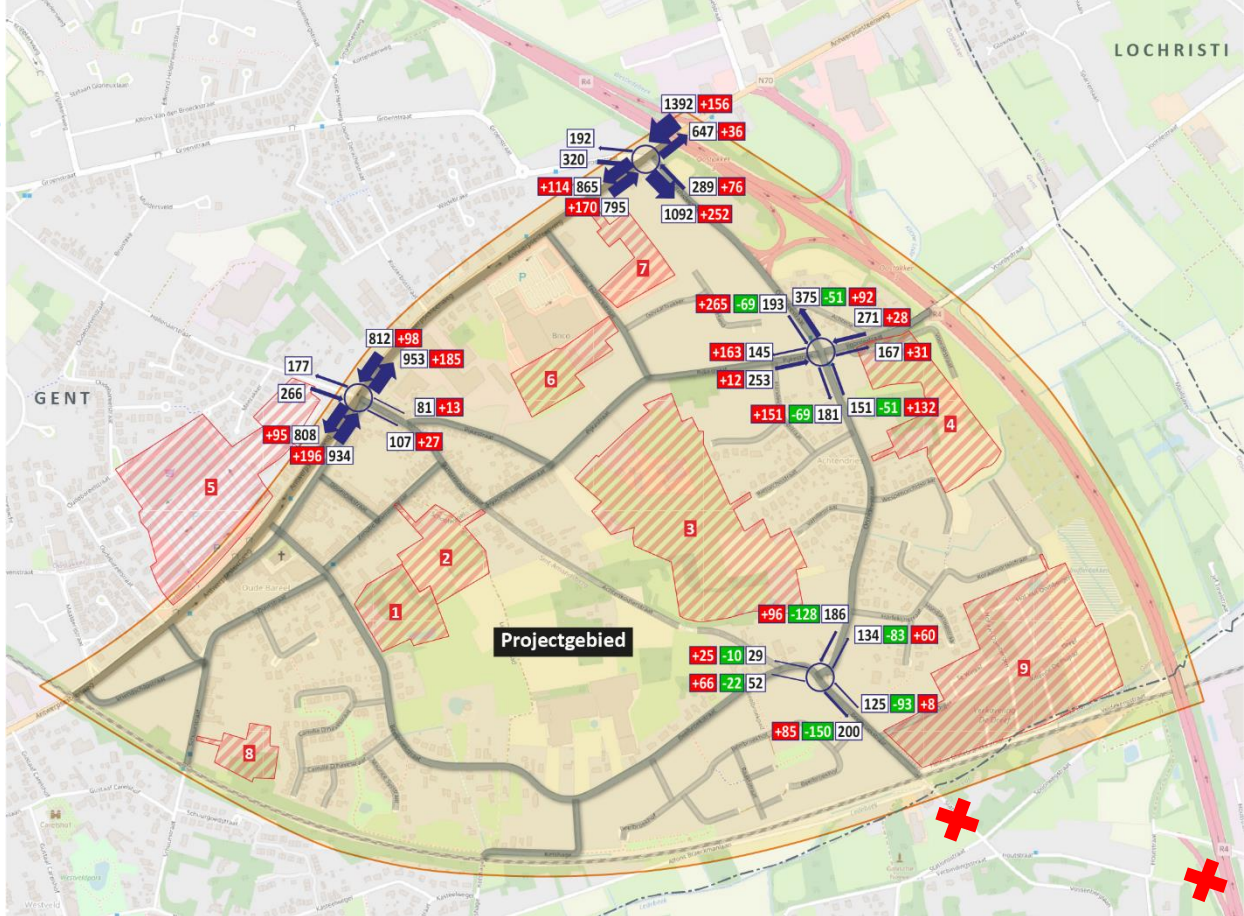
AVONDSPITS

Er rijdt 75% minder verkeer in de Beelbroekstraat tussen de Orchideestraat en de overweg.

bijkomende pae door de ontwikkeling van de percelen

effect van het alternatief

+96 **-86** **153** → *Huidige intensiteiten*

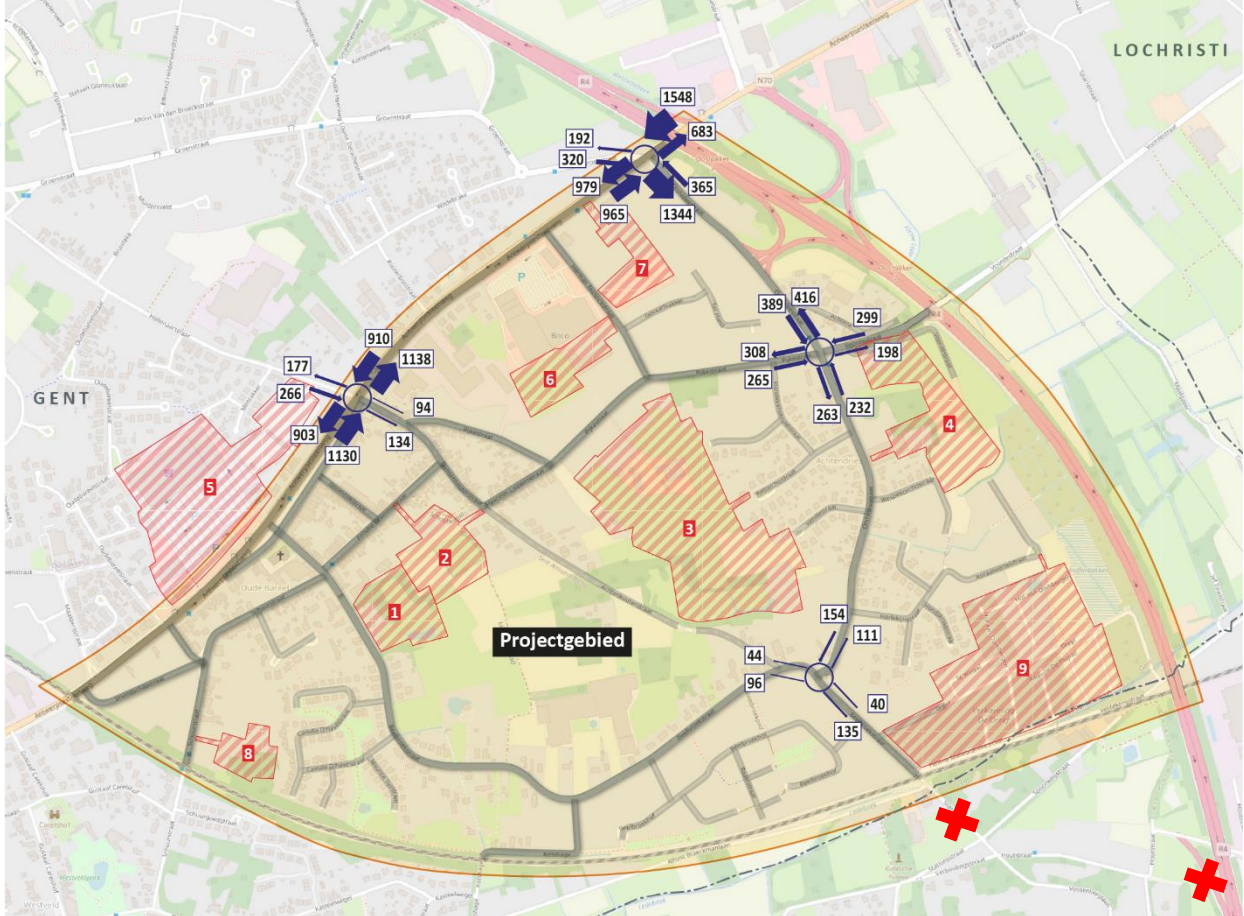


Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 3

Parkeerscenario 3

AVONDSPITS



 → Toekomstige intensiteiten

Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 3

Effecten - Verkeersveiligheid

Fietspaden aanbevolen vanaf 200 pae.

Dit betekent fietspaden op:

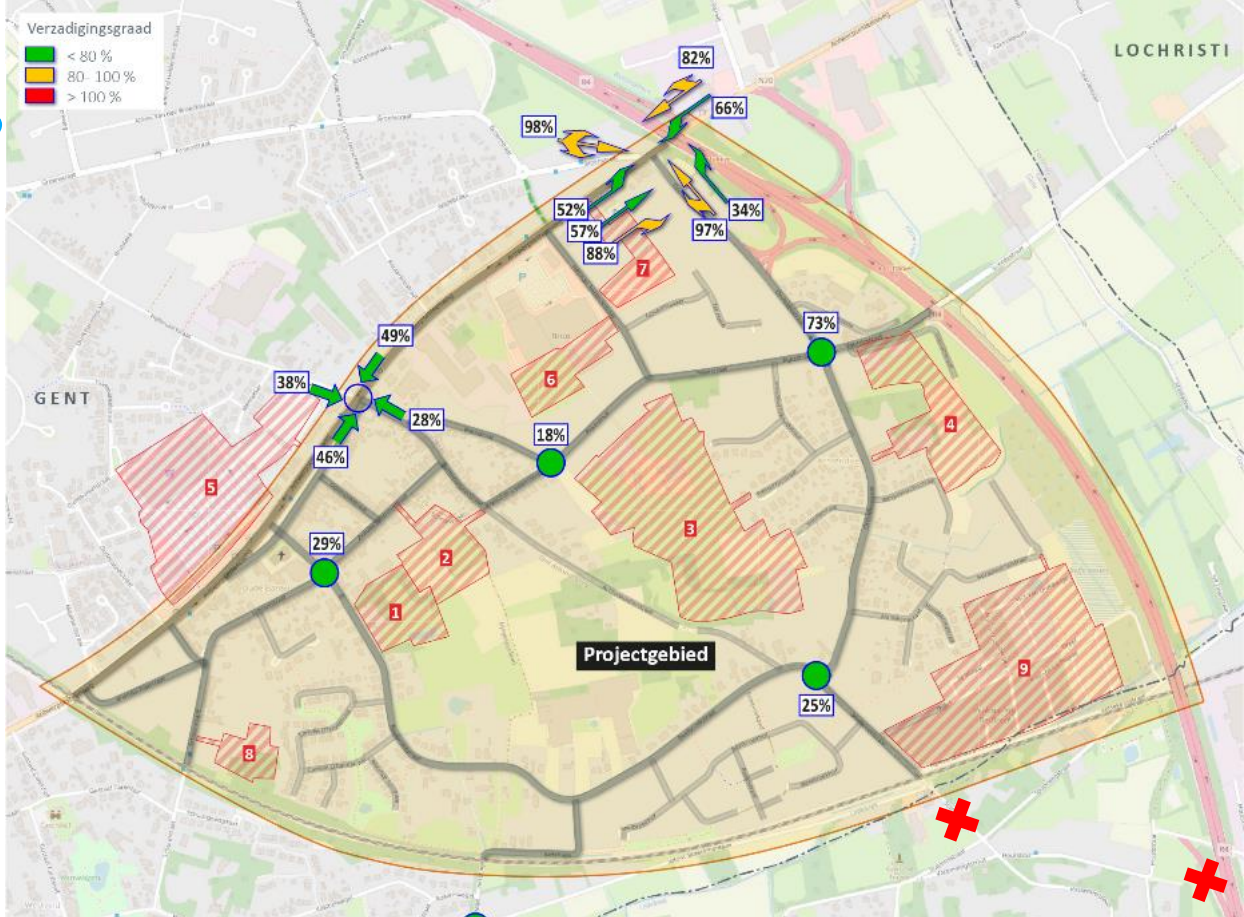
- N70
- Orchideestraat
- Pijkestraat
- Voordestraat
- Achtenkouterstraat (deel nabij N70)



Circulatie-alternatief 3

Effecten – Verkeersafwikkeling

OCHTENDSPITS

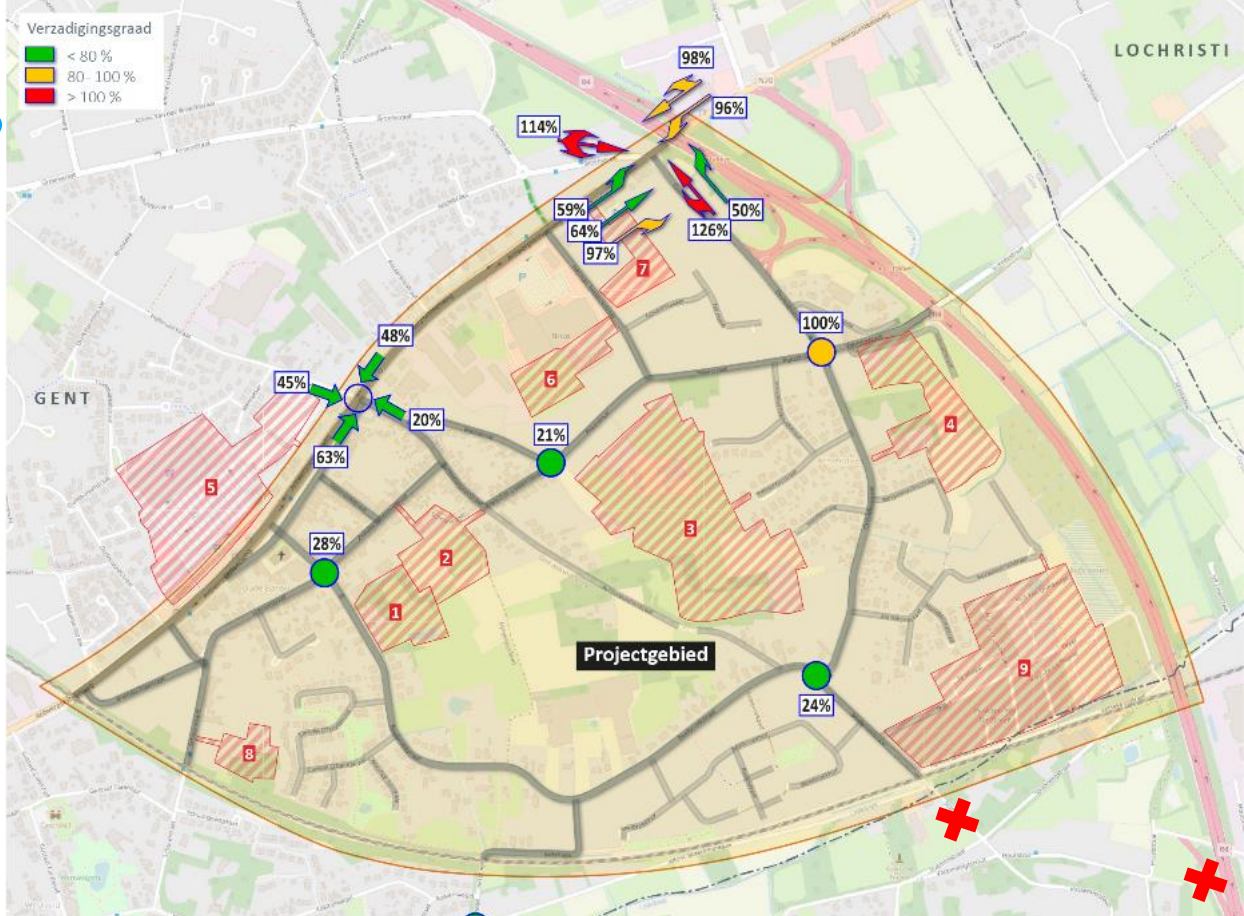


Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 3

Effecten – Verkeersafwikkeling

AVONDSPITS



Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 3

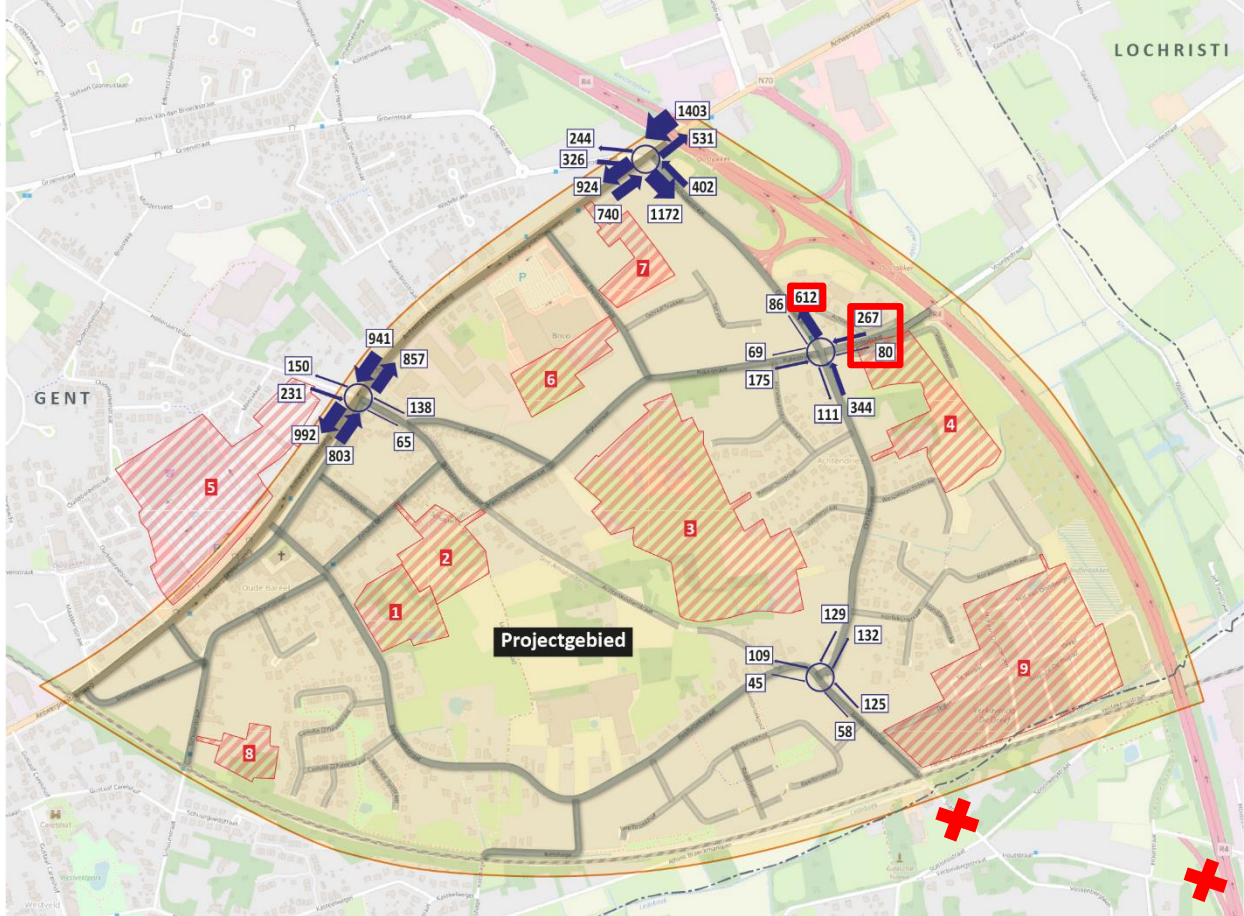
Effecten – Verkeersleefbaarheid

OCHTENDSPITS

Wijkverzamelweg: max. 400 pae per richting

Woonstraat: max. 250 pae voor beide richtingen samen

 → Toekomstige intensiteiten



Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 3

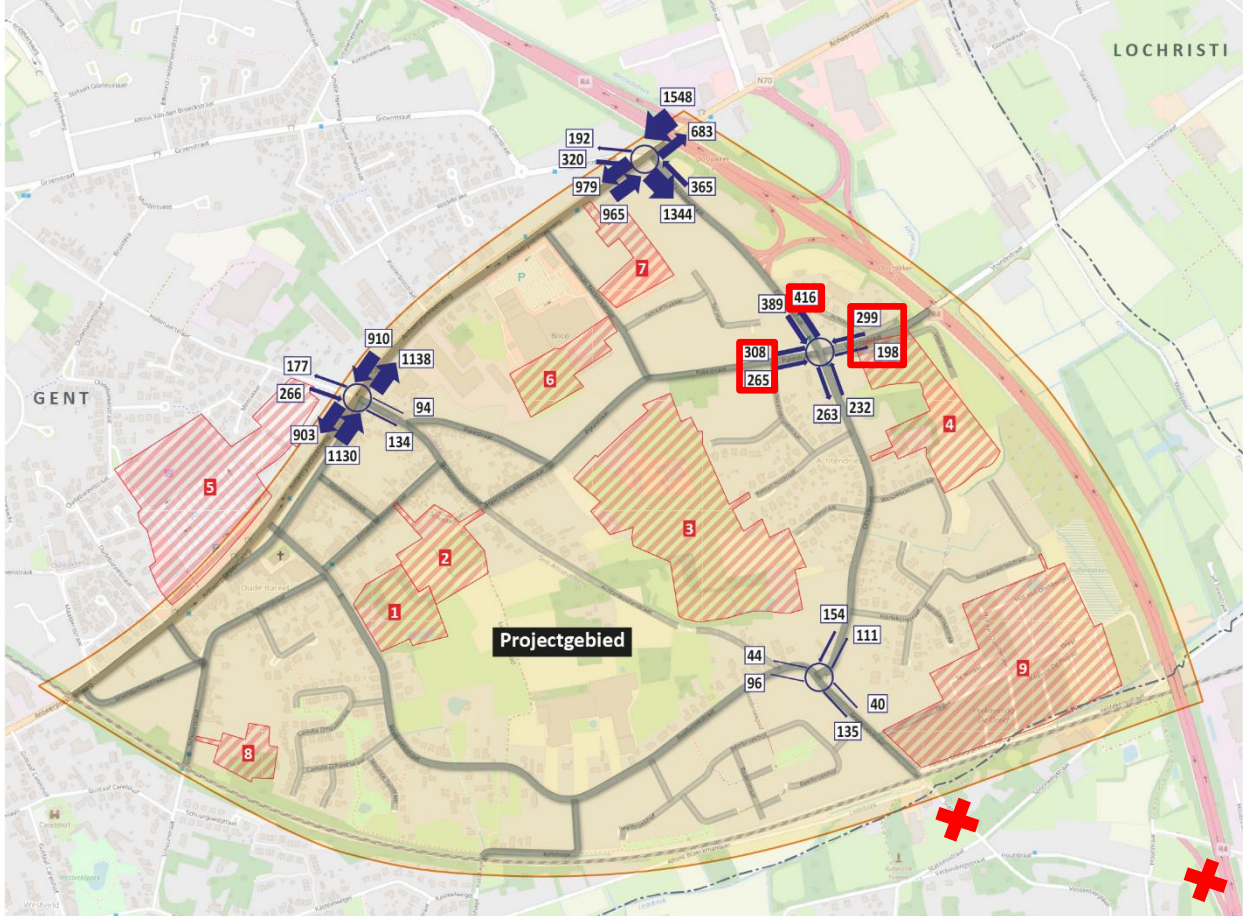
Effecten – Verkeersleefbaarheid

AVONDSPITS

Wijkverzamelweg: max. 400 pae per richting

Woonstraat: max. 250 pae voor beide richtingen samen

 → Toekomstige intensiteiten



Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 4

Parkeerscenario 3

OCHTENDSPITS

70% van het verkeer van en naar Lochristi zal niet meer door de Oude Bareel rijden (via N70)

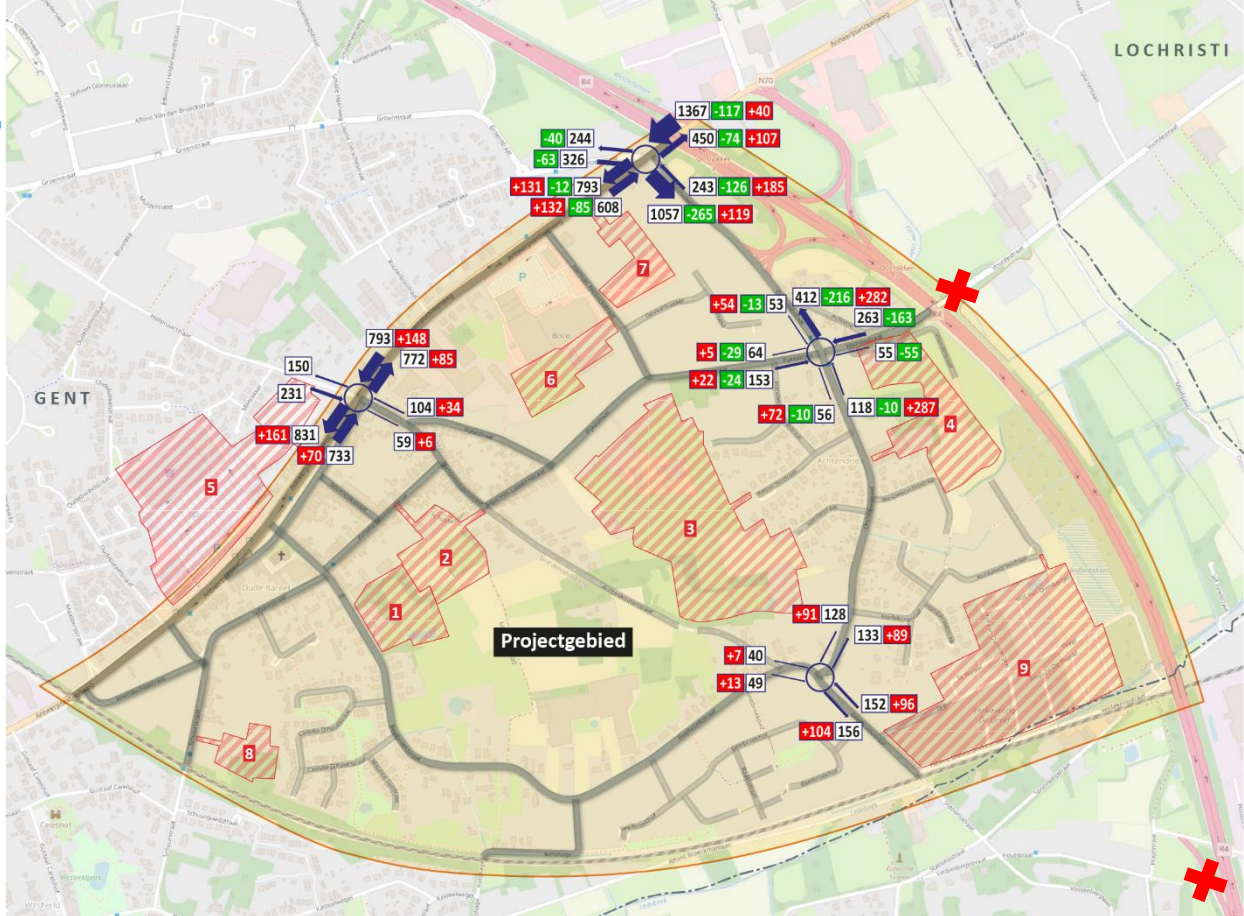
20% van het verkeer zal omrijden via de Orchideestraat

10% zal omrijden via de Pijkestraat

bijkomende pae door de ontwikkeling van de percelen

effect van het alternatief

 Huidige intensiteiten

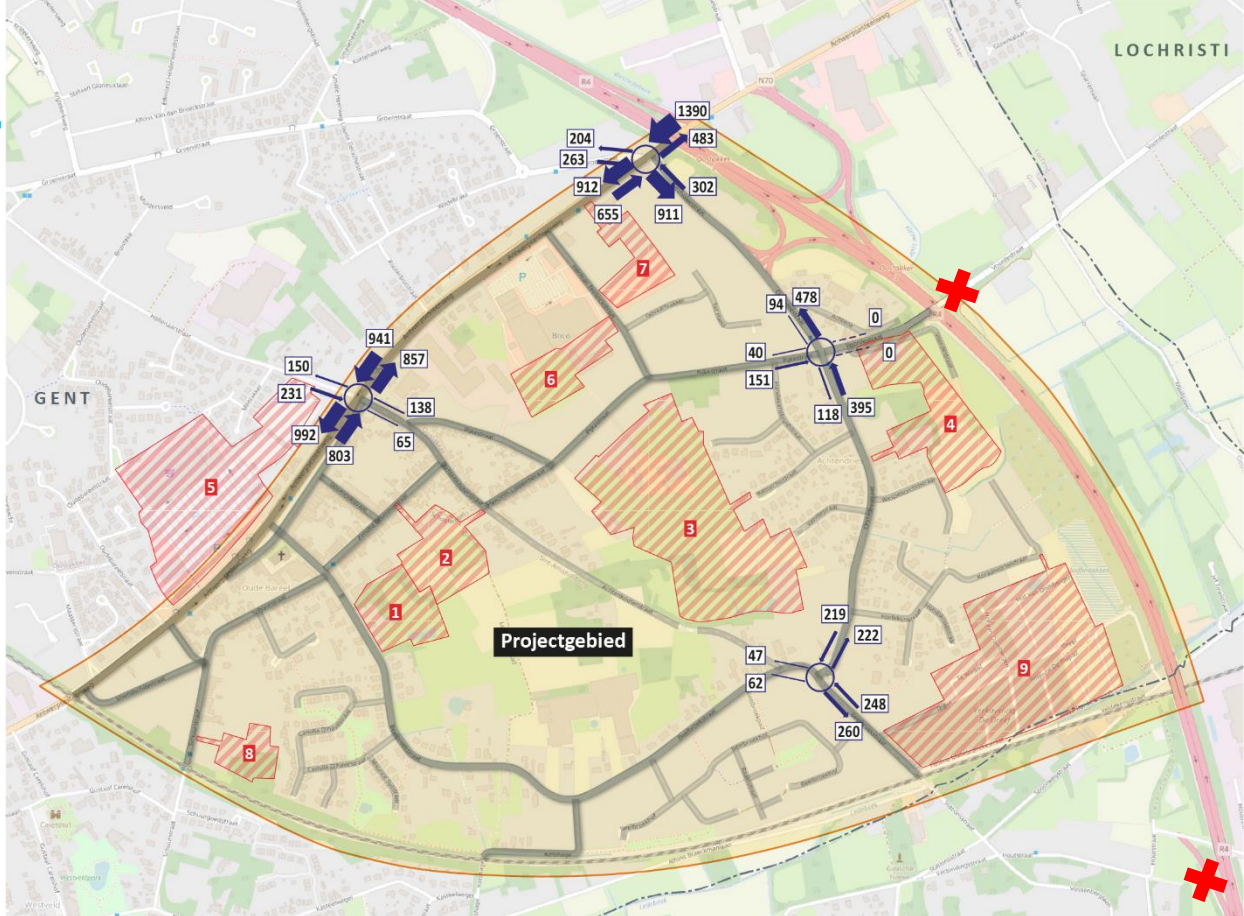


Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 4

Parkeerscenario 3

OCHTENDSPITS



Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 4

Parkeerscenario 3

AVONDSPITS

70% van het verkeer van en naar Lochristi zal niet meer door de Oude Bareel rijden (via N70)

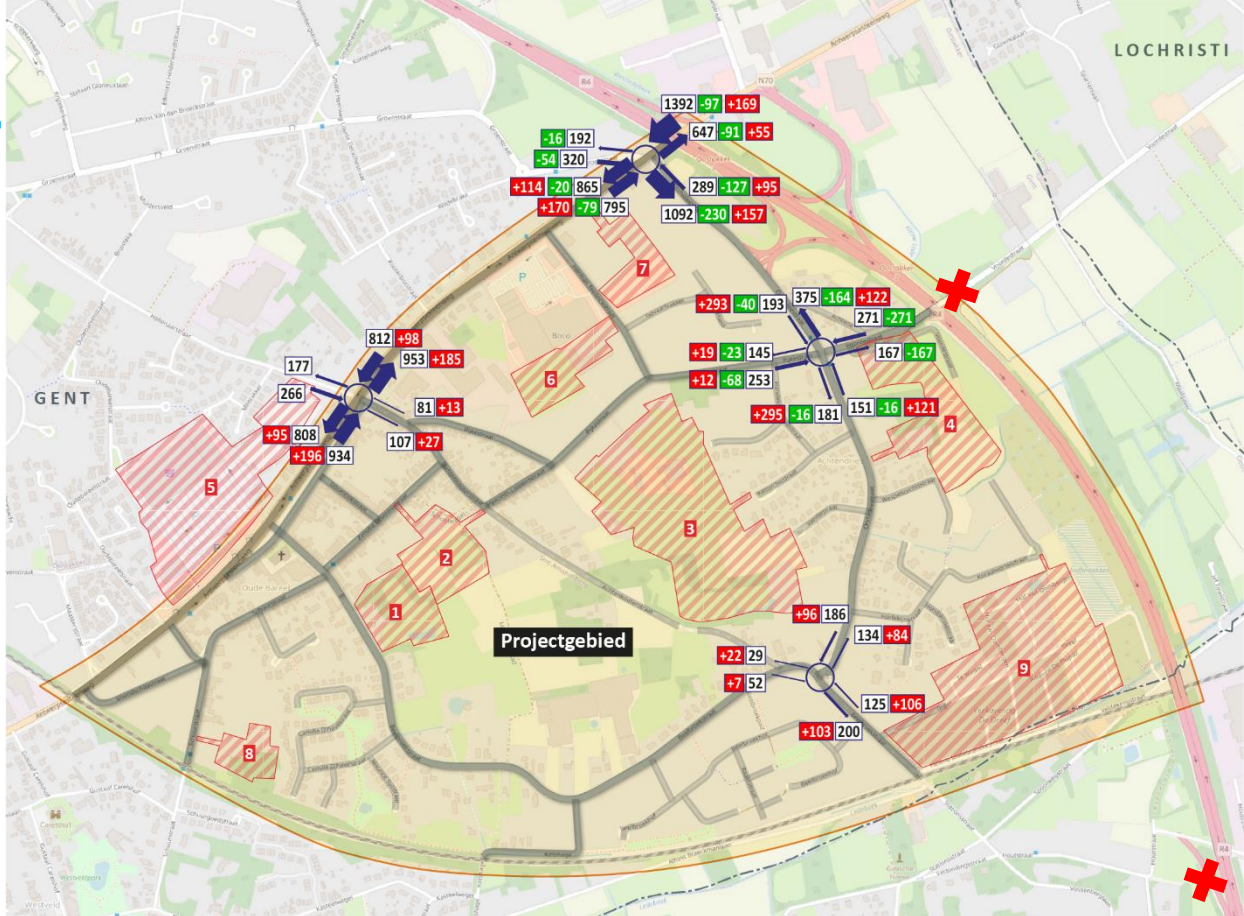
20% van het verkeer zal omrijden via de Orchideestraat

10% zal omrijden via de Pijkestraat

bijkomende pae door de ontwikkeling van de percelen

effect van het alternatief

 → *Huidige intensiteiten*

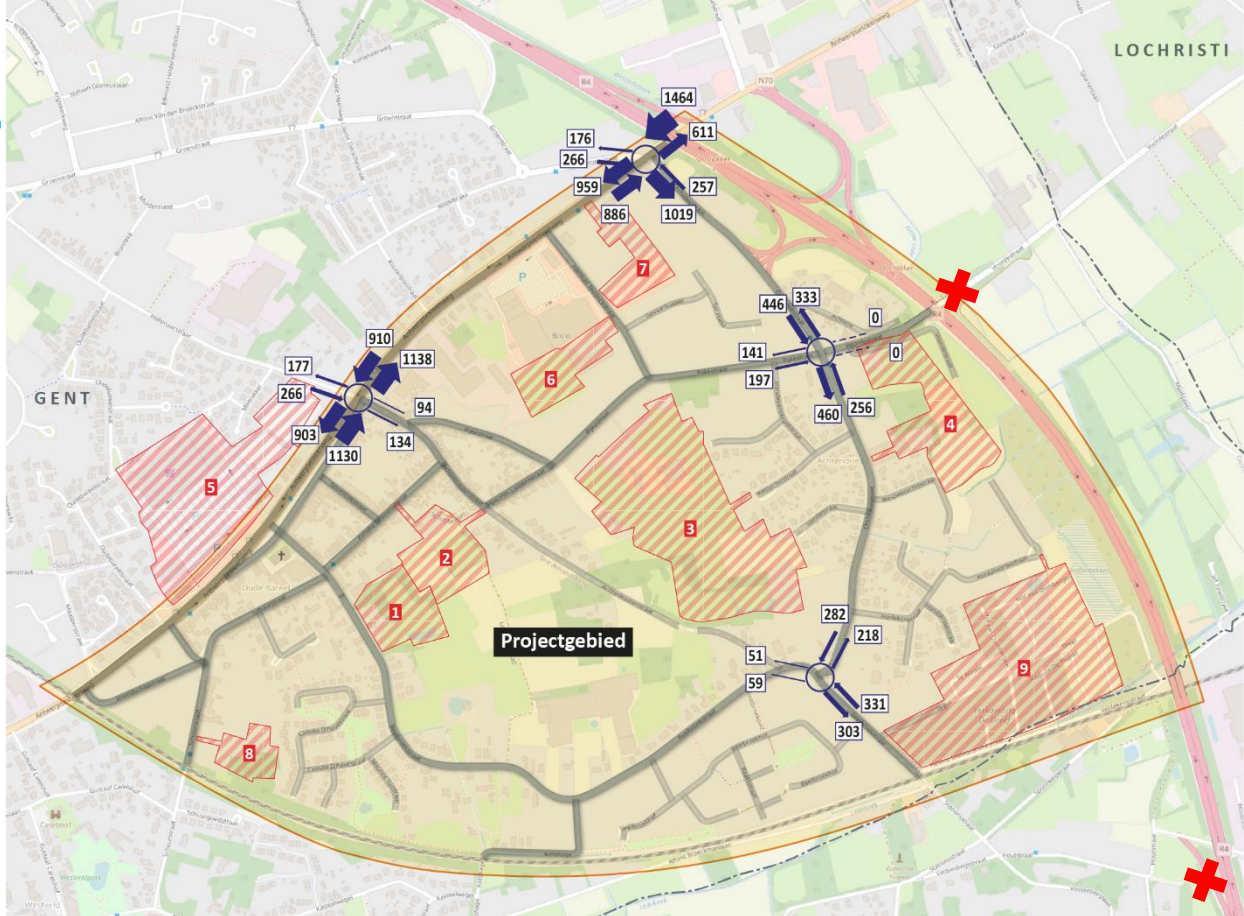


Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 4

Parkeerscenario 3

AVONDSPITS



 Toekomstige intensiteiten

Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 4

Effecten - Verkeersveiligheid

Fietspaden aanbevolen vanaf 200 pae.

Dit betekent fietspaden op:

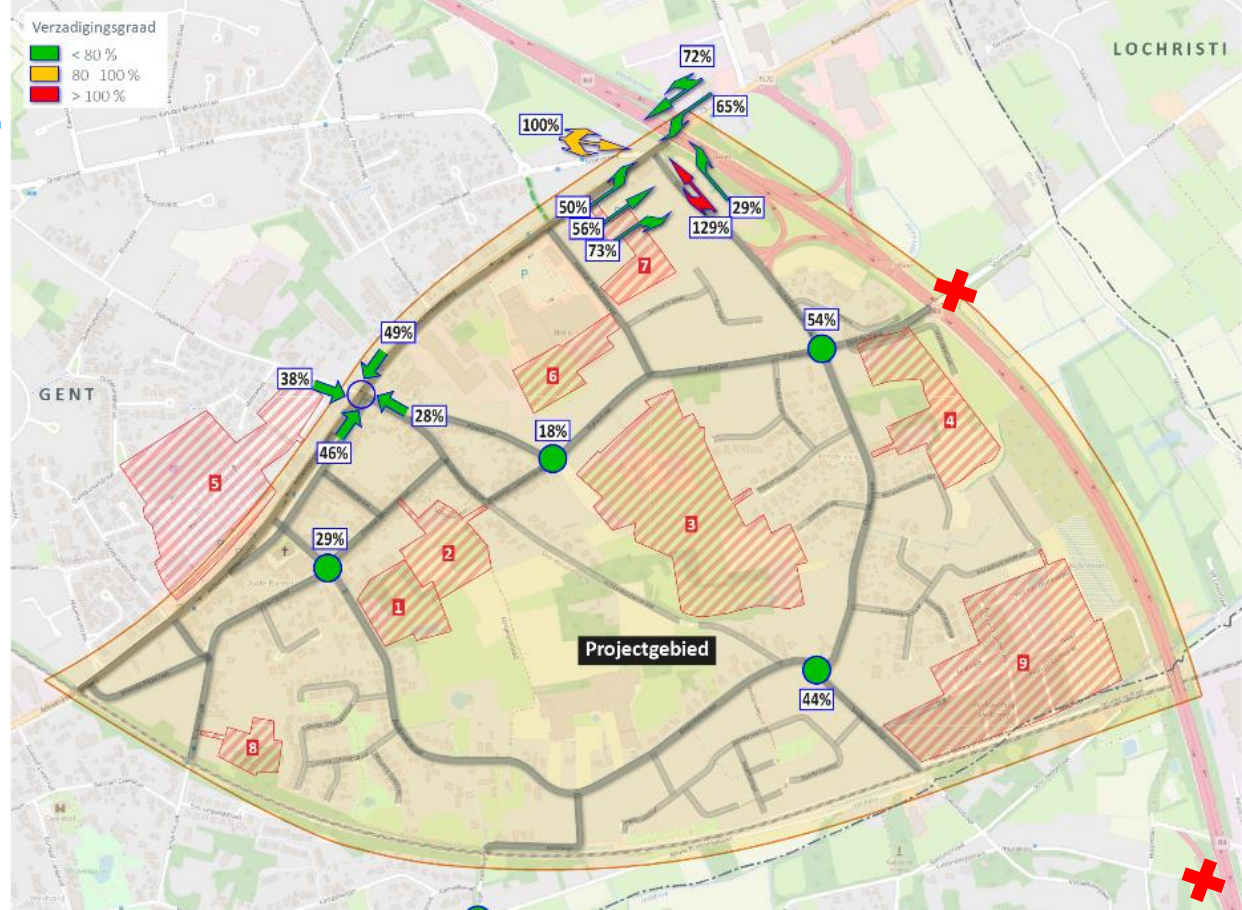
- N70
- Orchideestraat
- Beelbroekstraat tussen Orchideestraat en overweg
- Pijkestraat
- Achtenkouterstraat (deel nabij N70)



Circulatie-alternatief 4

Effecten – Verkeersafwikkeling

OCHTENDSPITS

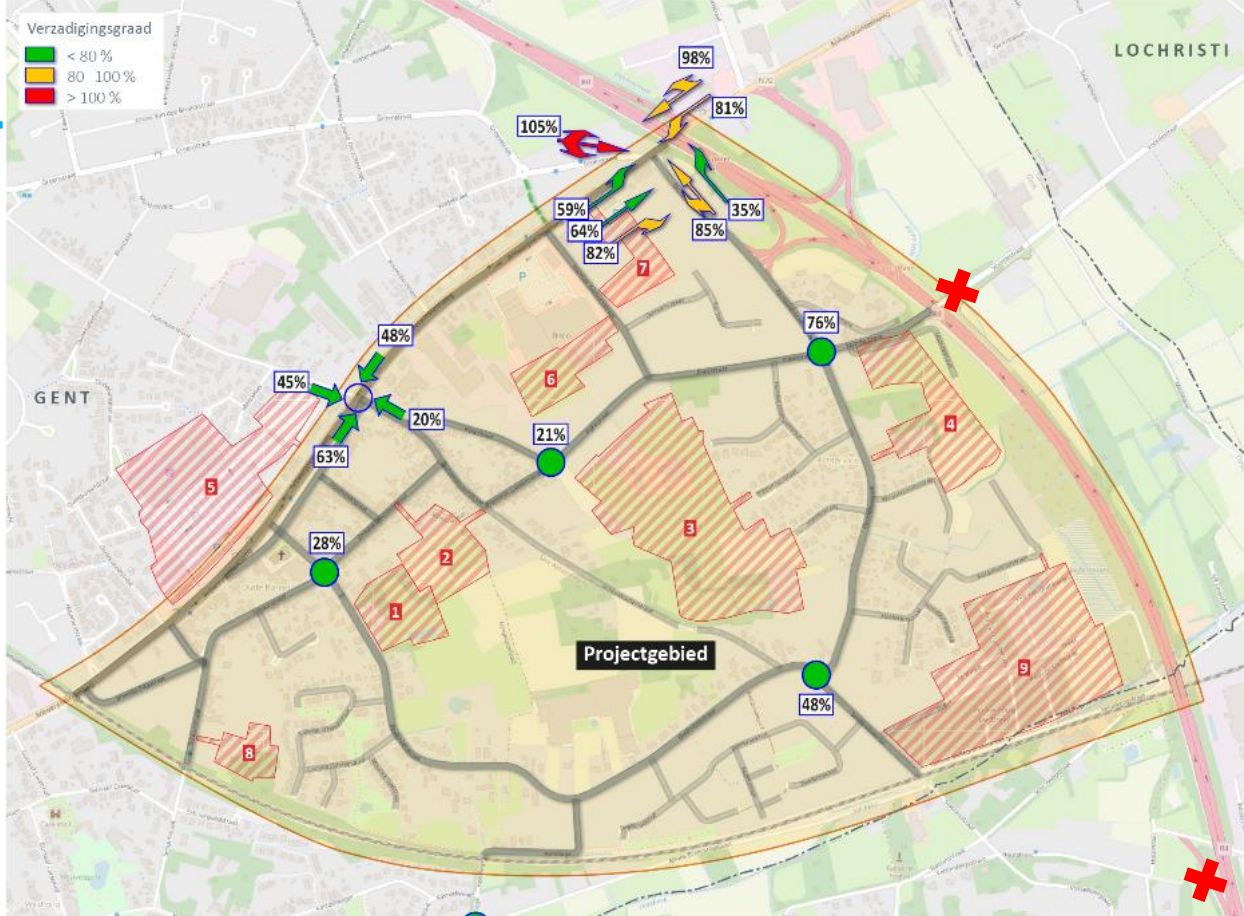


Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 4

Effecten – Verkeersafwikkeling

AVONDSPITS



Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 4

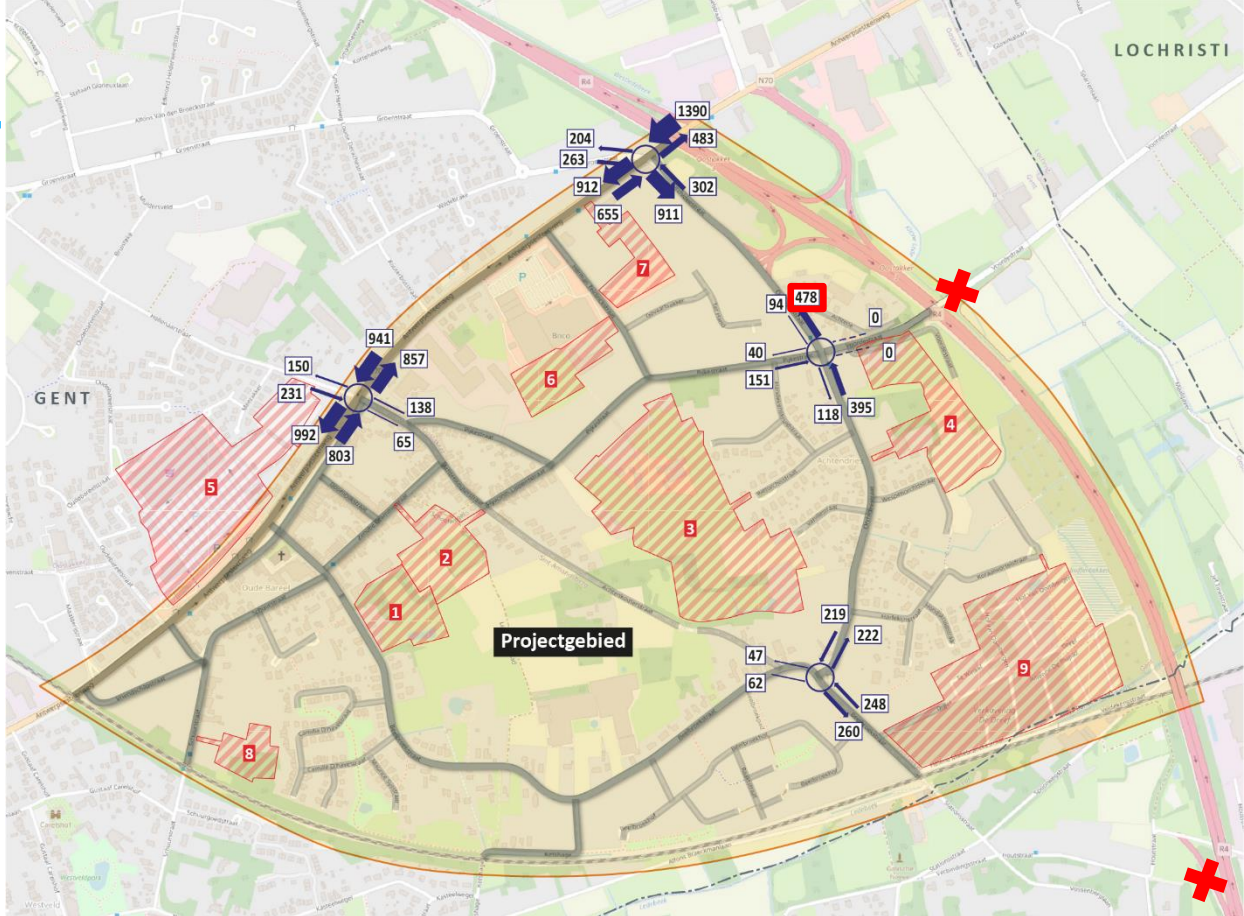
Effecten – Verkeersleefbaarheid

OCHTENDSPITS

Wijkverzamelweg: max. 400 pae per richting

Woonstraat: max. 250 pae voor beide richtingen samen

 → Toekomstige intensiteiten



Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 4

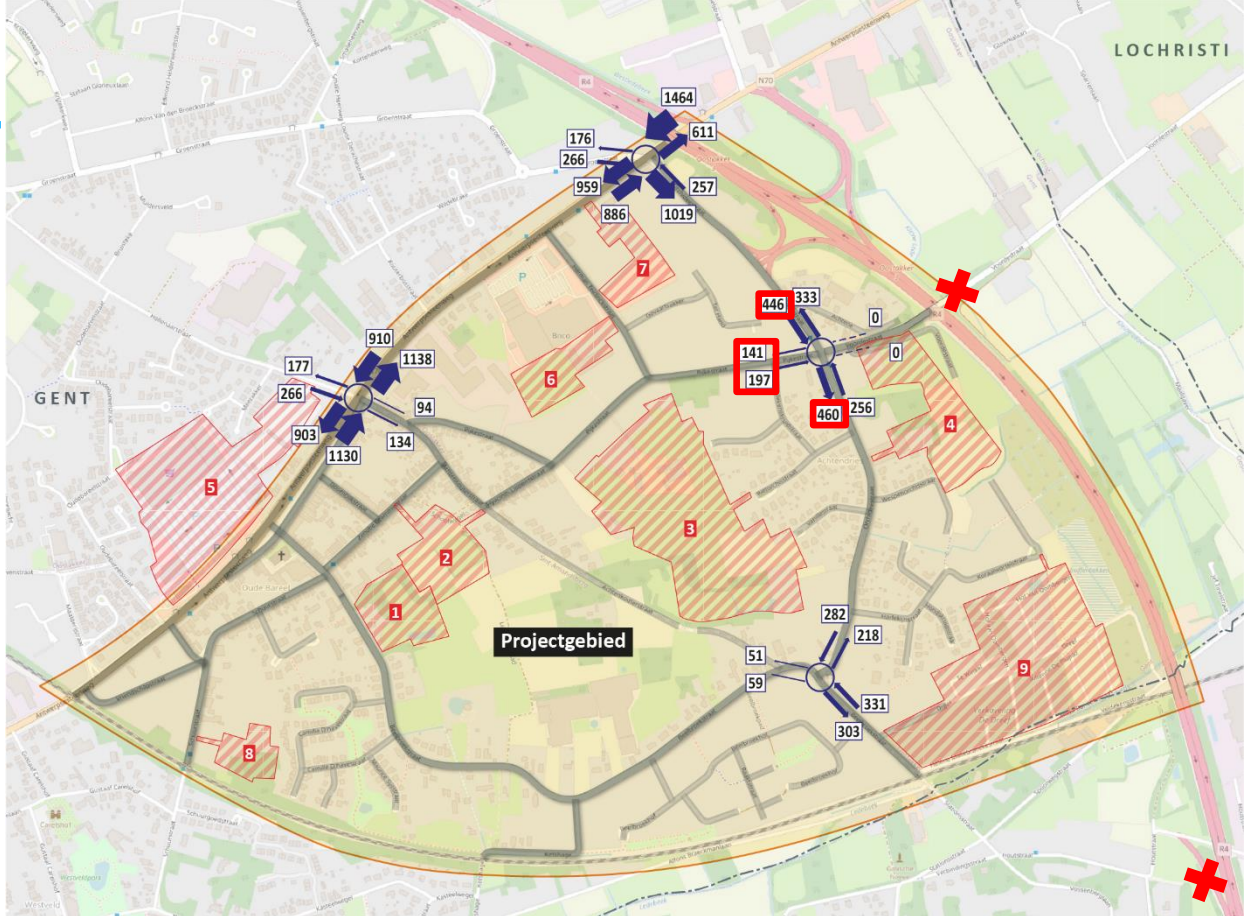
Effecten – Verkeersleefbaarheid

AVONDSPITS

Wijkverzamelweg: max. 400 pae per richting

Woonstraat: max. 250 pae voor beide richtingen samen

 → Toekomstige intensiteiten



Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 5

Parkeerscenario 3

OCHTENDSPITS

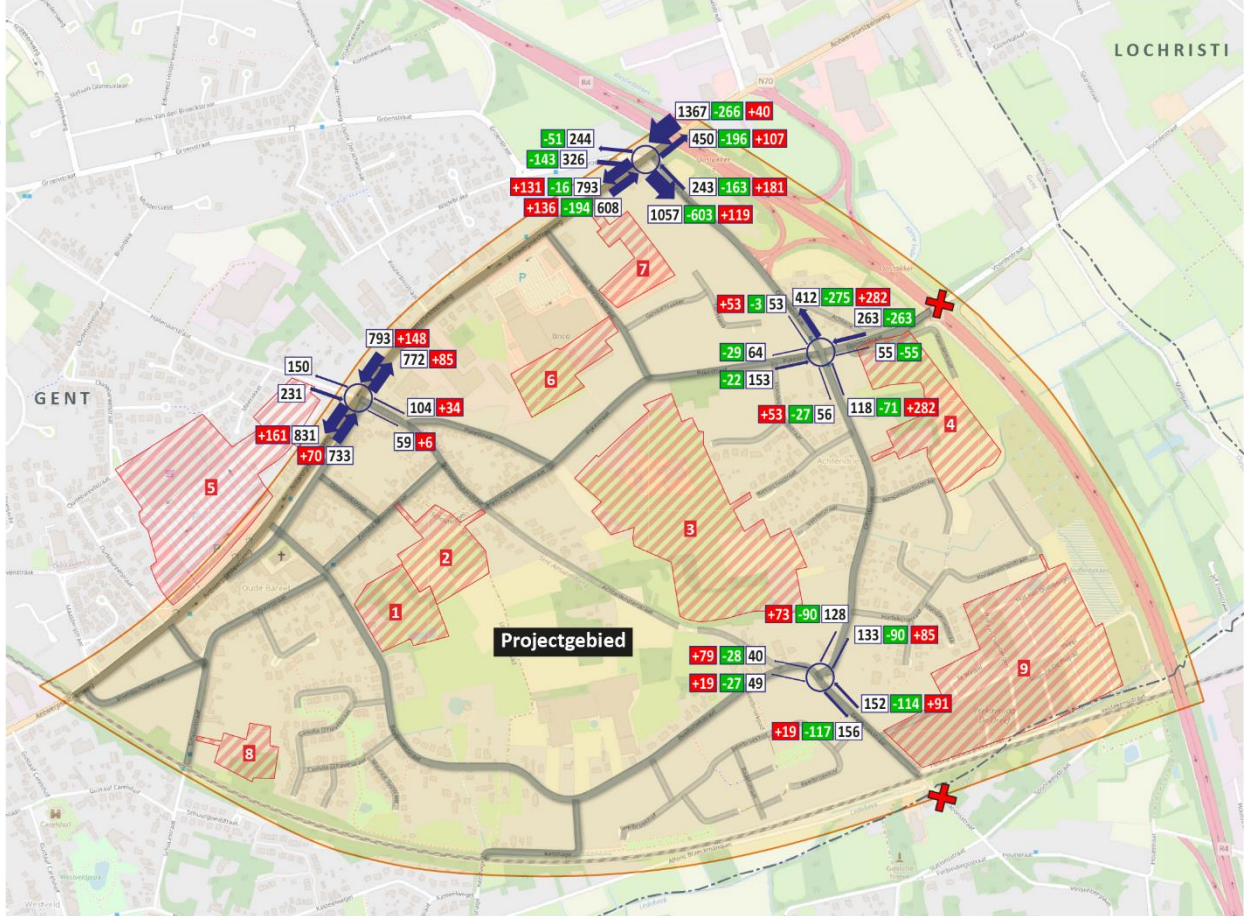
Stationsstraat: Er rijdt 75% minder verkeer in de Beelbroekstraat tussen Orchideestraat en overweg.

Voordebrug:

- 70% van het verkeer van en naar Lochristi zal niet meer door de Oude Bareel rijden (via N70)
- 20% van het verkeer zal omrijden via de Orchideestraat
- 10% zal omrijden via de Pijkestraat

bijkomende pae door de ontwikkeling van de percelen

effect van het alternatief

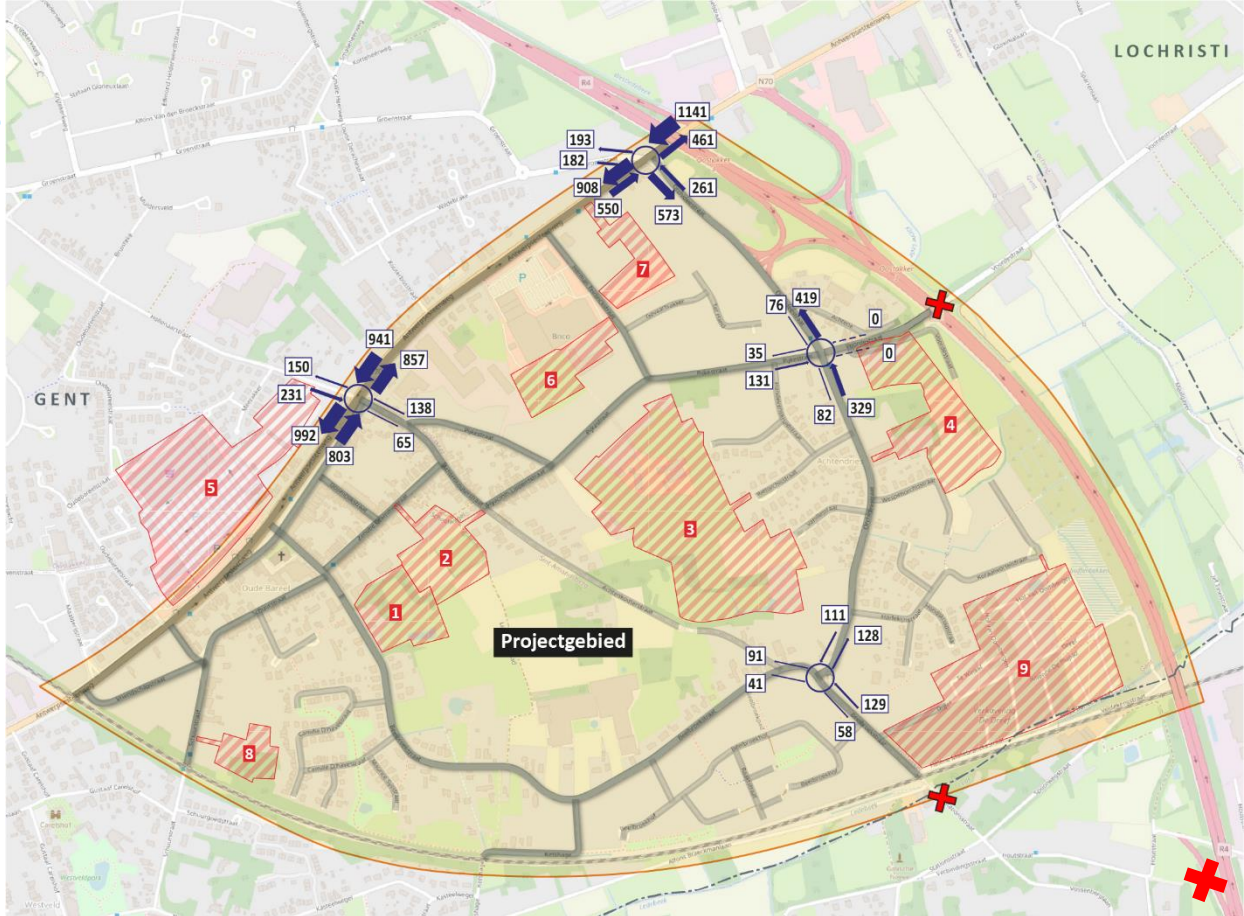


Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 5

Parkeerscenario 3

OCHTENDSPITS



 → Toekomstige intensiteiten

Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 5

Parkeerscenario 3

AVONDSPITS

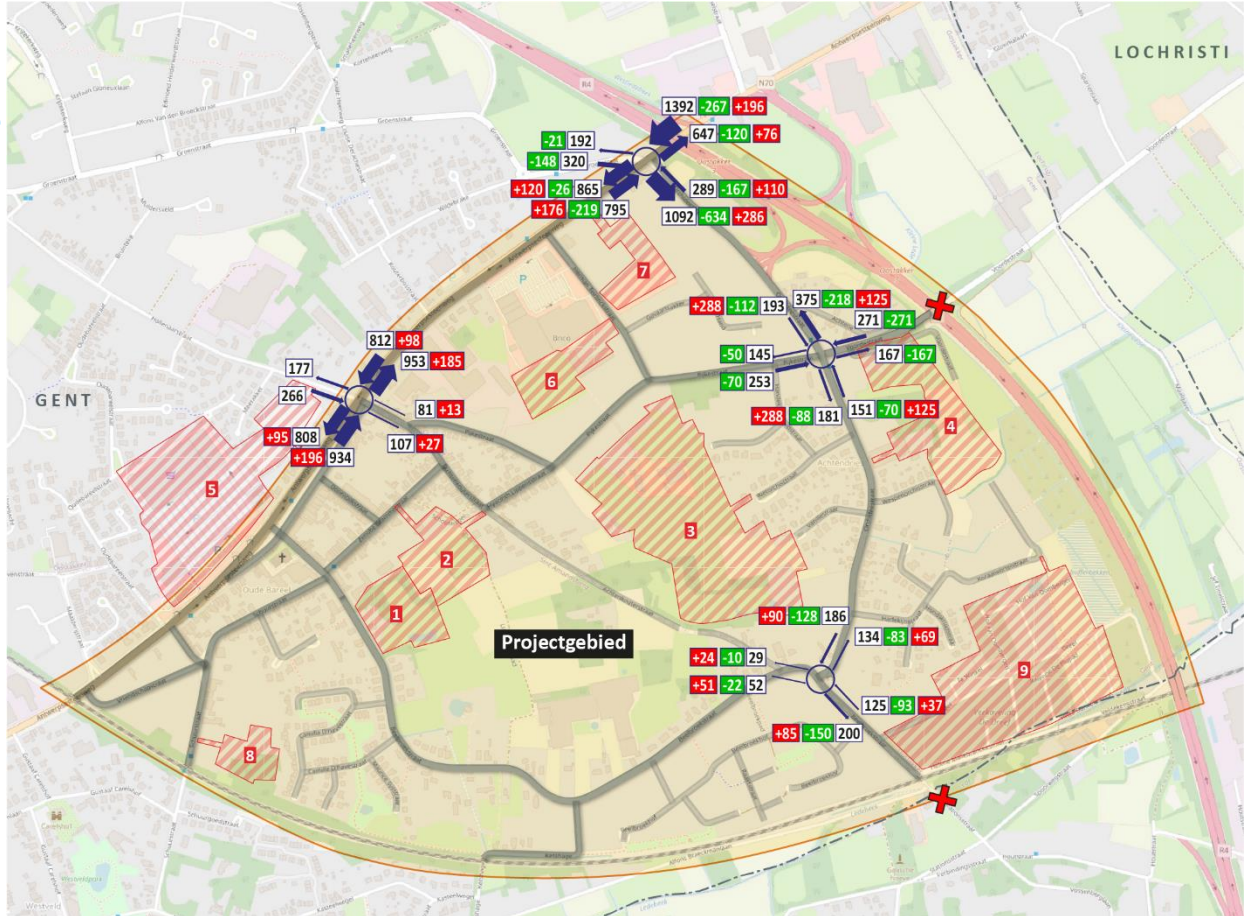
Stationsstraat: Er rijdt 75% minder verkeer in de Beelbroekstraat tussen Orchideestraat en overweg.

Voordebrug:

- 70% van het verkeer van en naar Lochristi zal niet meer door de Oude Bareel rijden (via N70)
- 20% van het verkeer zal omrijden via de Orchideestraat
- 10% zal omrijden via de Pijkestraat

bijkomende pae door de ontwikkeling van de percelen

effect van het alternatief

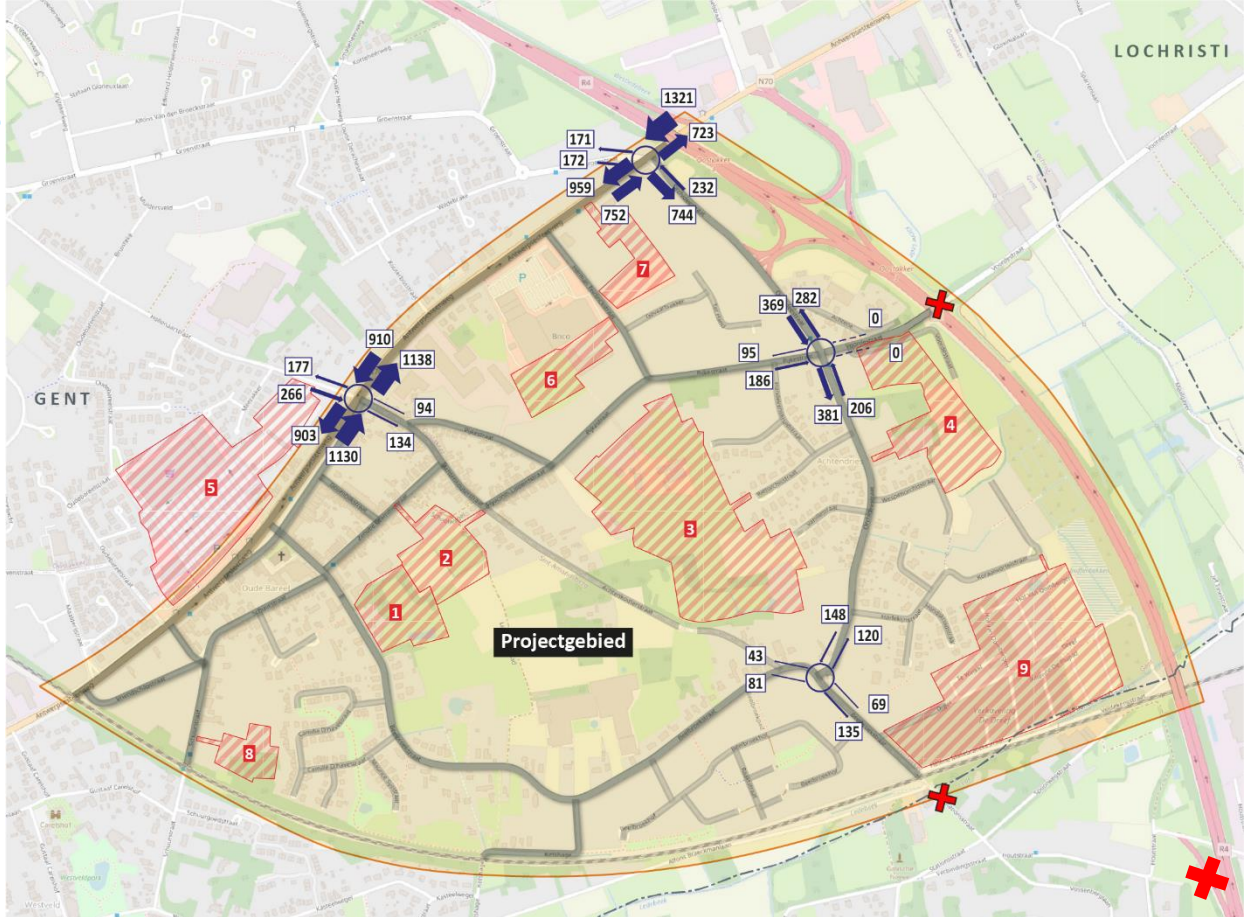


Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 5

Parkeerscenario 3

AVONDSPITS



Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

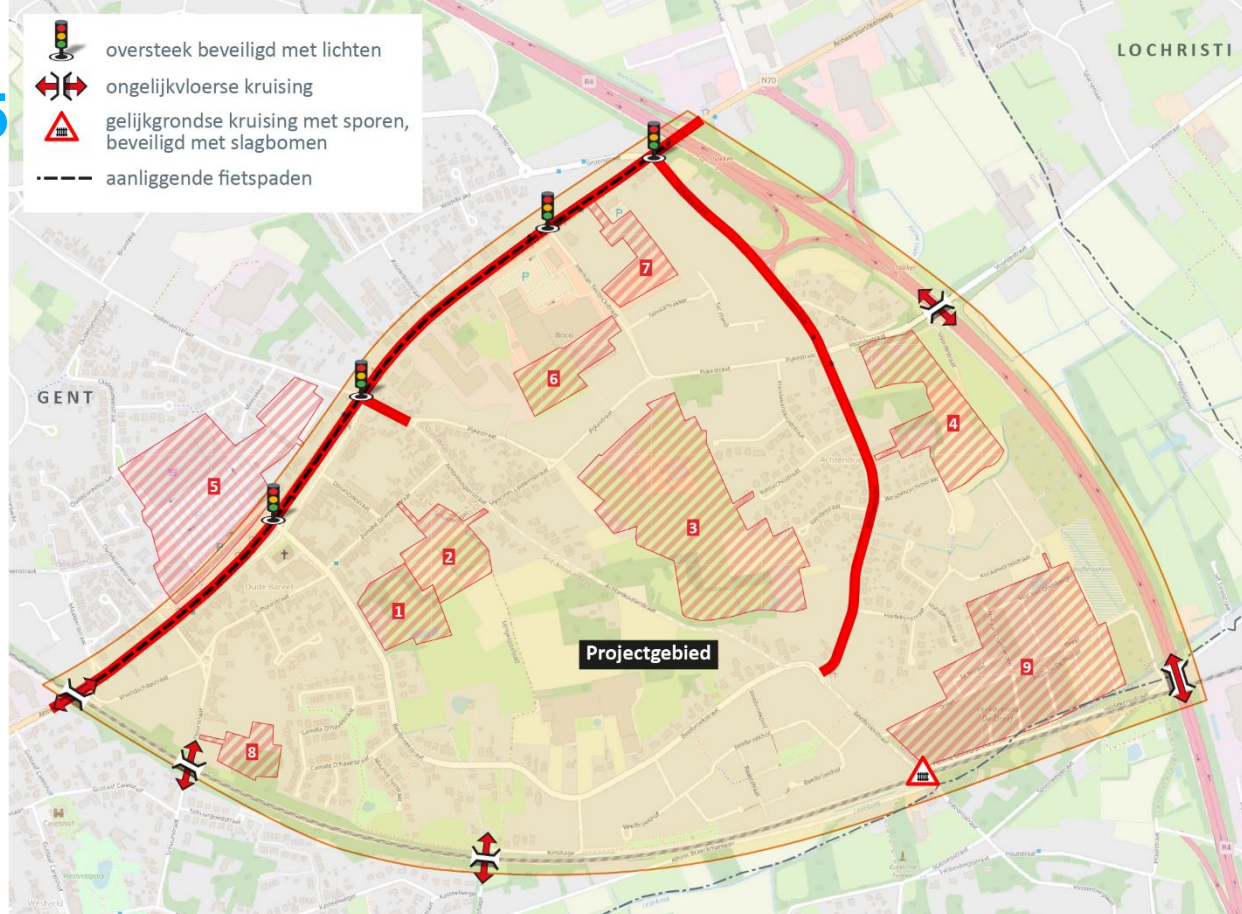
Circulatie-alternatief 5

Effecten - Verkeersveiligheid

Fietspaden aanbevolen vanaf 200 pae.

Dit betekent fietspaden op:

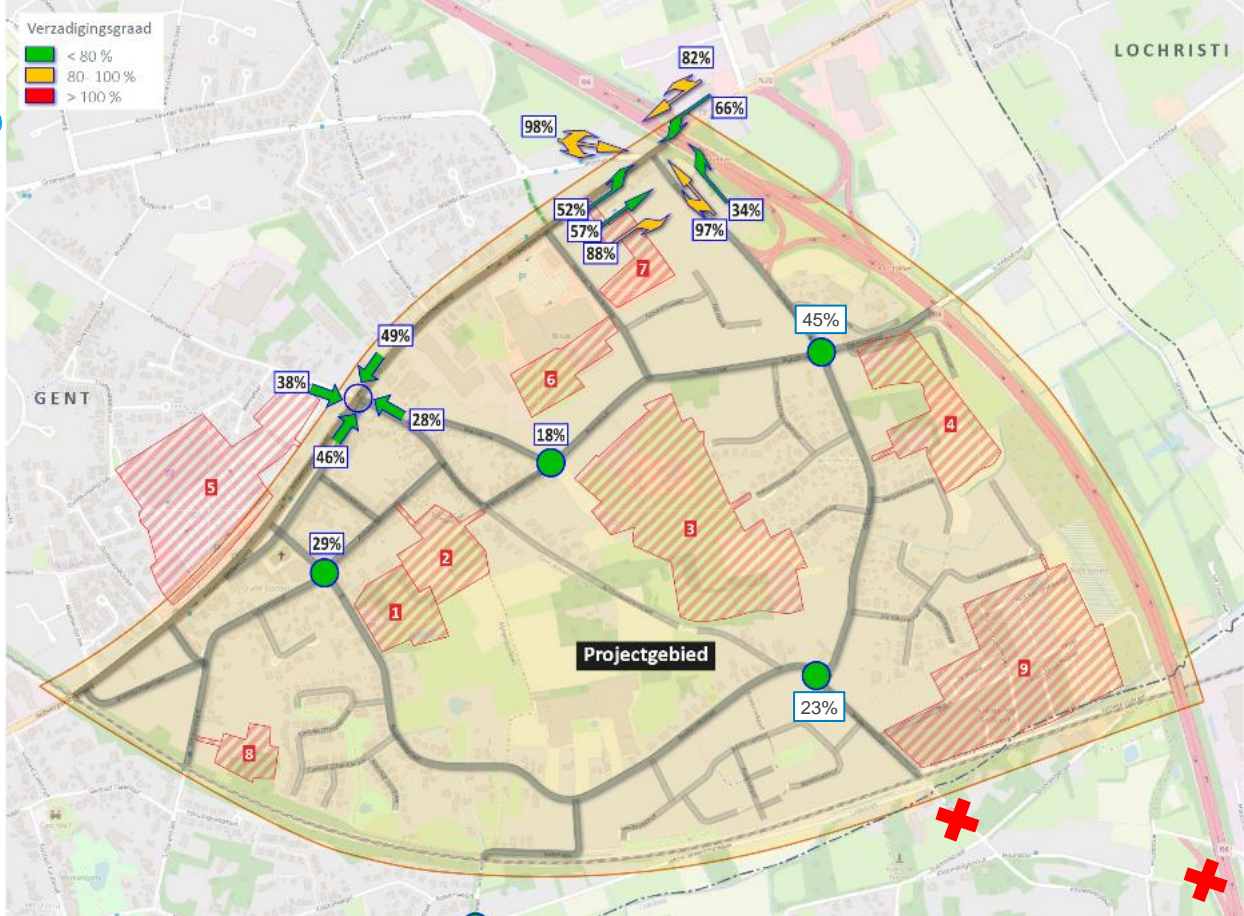
- N70
- Orchideestraat
- Pijkestraat
- Achtenkouterstraat (deel nabij N70)



Circulatie-alternatief 5

Effecten – Verkeersafwikkeling

OCHTENDSPITS

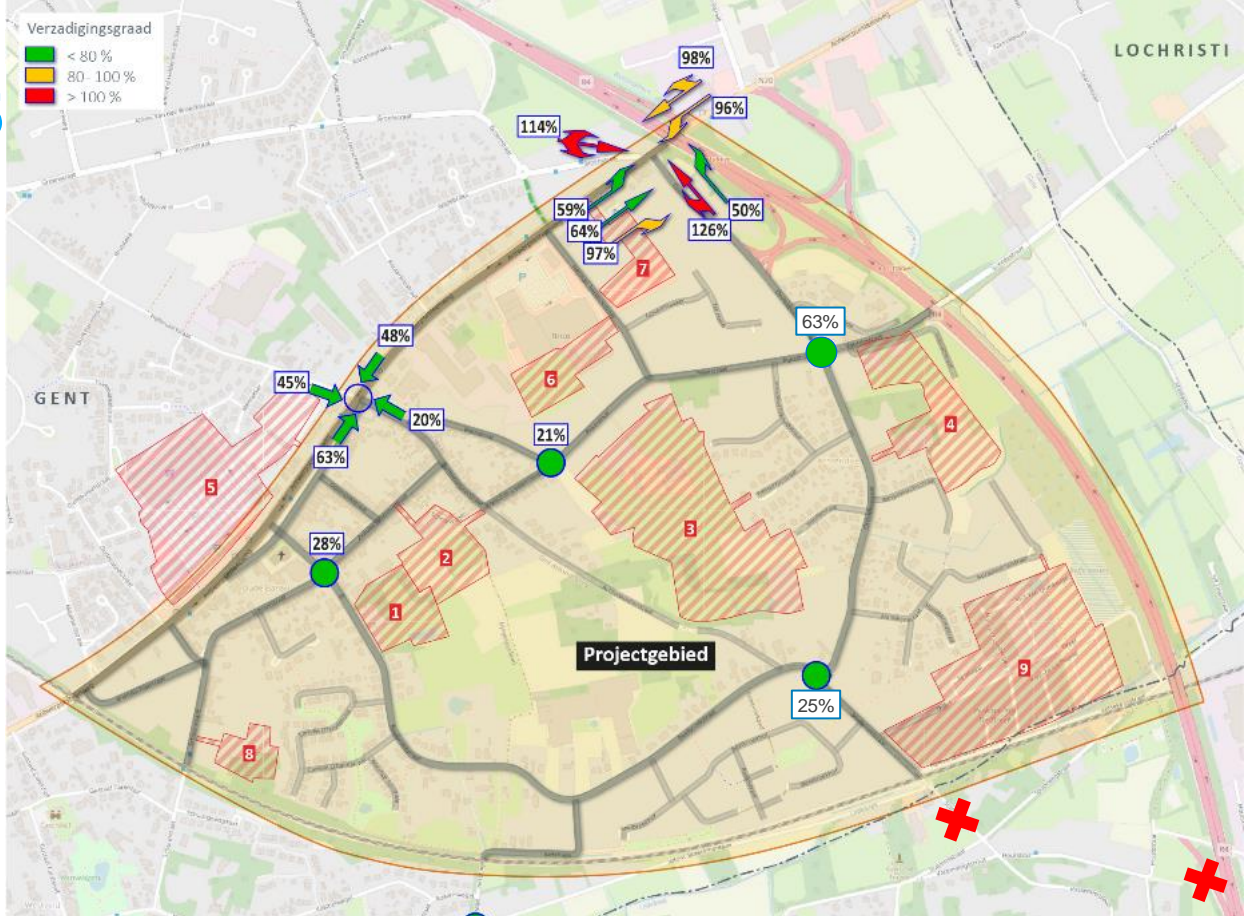


Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 5

Effecten – Verkeersafwikkeling

AVONDSPITS



Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 5

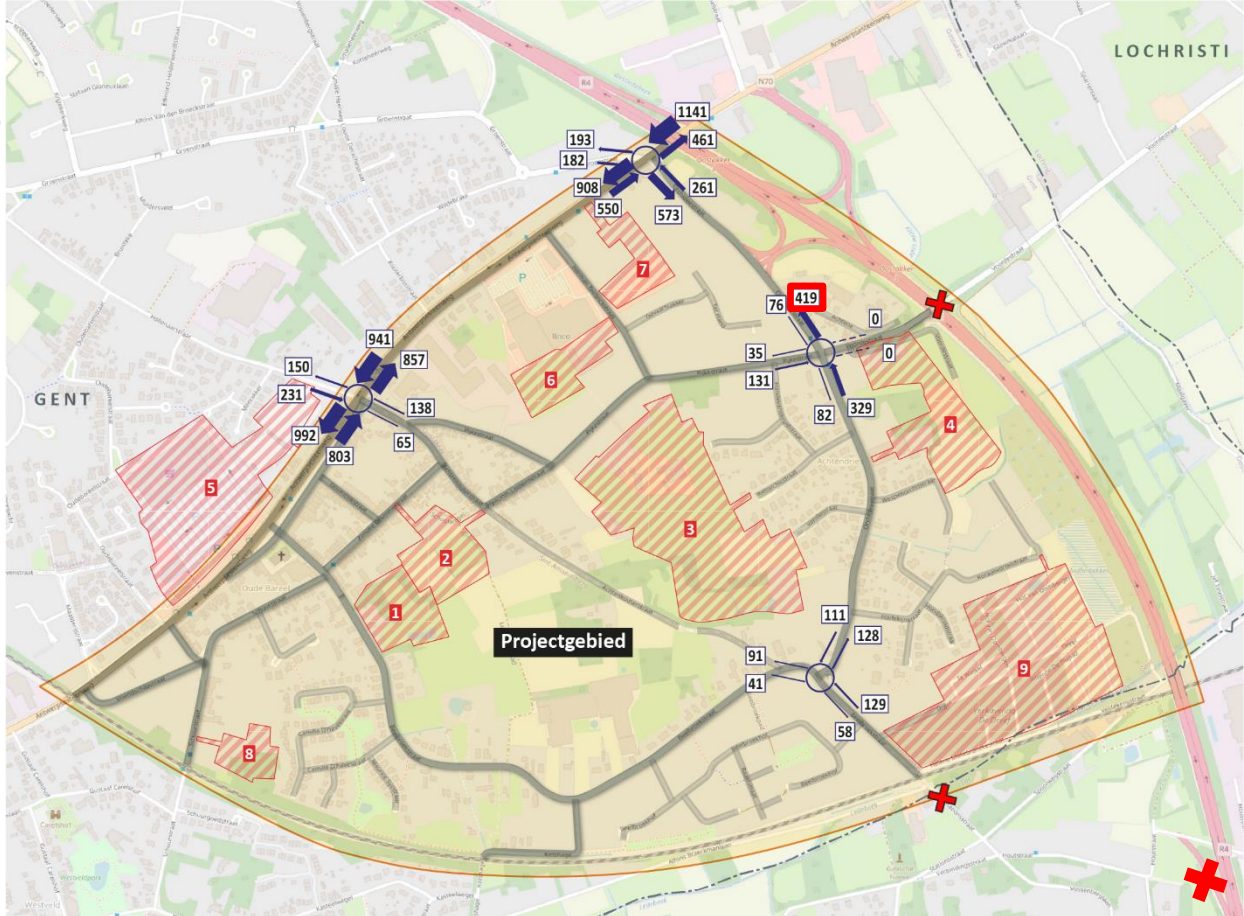
Effecten – Verkeersleefbaarheid

OCHTENDSPITS

Wijkverzamelweg: max. 400 pae per richting

Woonstraat: max. 250 pae voor beide richtingen samen

 → Toekomstige intensiteiten



Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 5

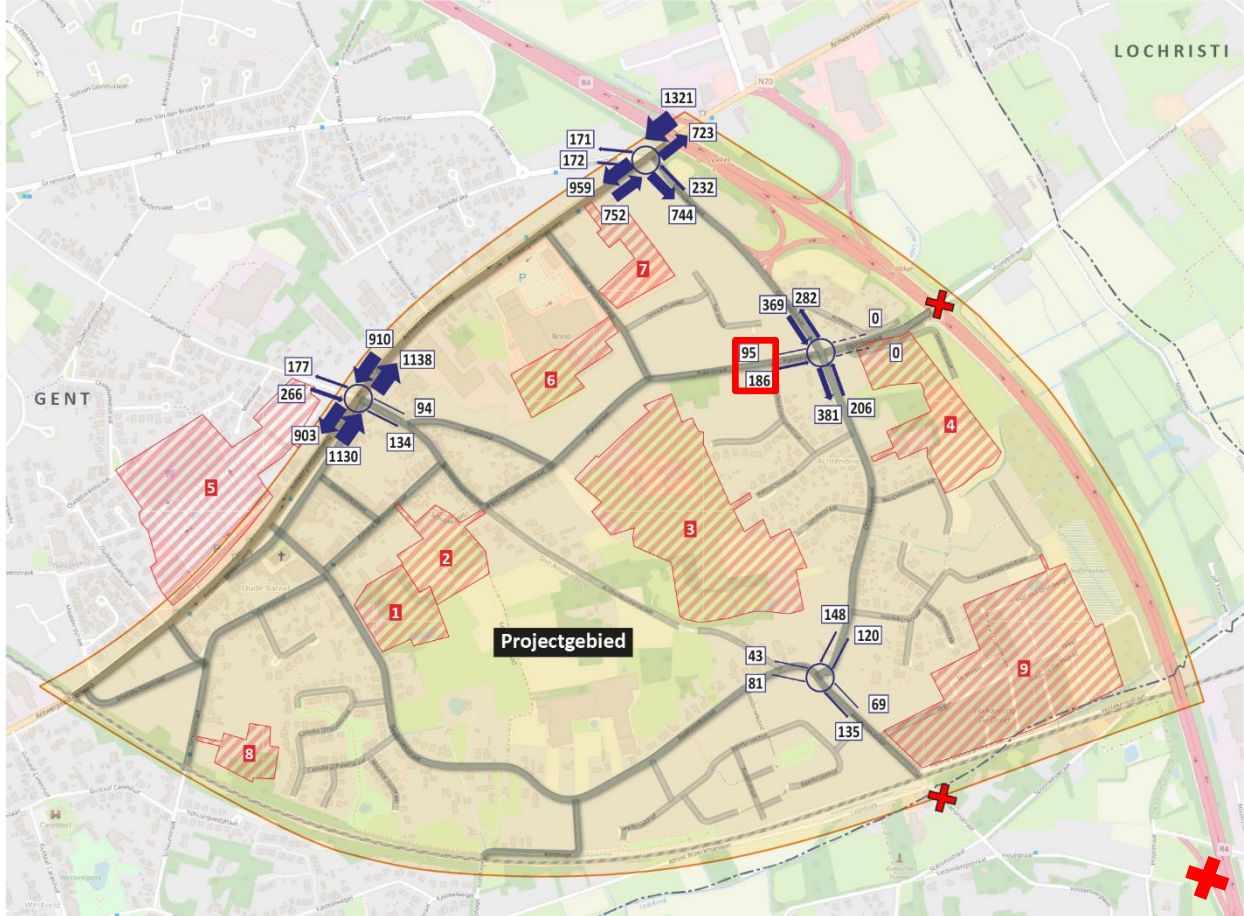
Effecten – Verkeersleefbaarheid

AVONDSPITS

Wijkverzamelweg: max. 400 pae per richting

Woonstraat: max. 250 pae voor beide richtingen samen

 → Toekomstige intensiteiten



Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Conclusies

- Percelen 1, 2, 5, 6, 7 en 8 kunnen worden ontwikkeld zonder noodzakelijke flankerende maatregelen
- **Zonder flankerende maatregelen zijn ontwikkelingsmogelijkheden beperkt** voor percelen die ontsluiten via Orchideestraat (percelen 3, 4 en 9)
- Mits **flankerende maatregelen** kunnen percelen 3, 4 en 9 worden ontwikkeld met aanvaardbare impact

Conclusies

- Noodzakelijke flankerende maatregelen voor de ontwikkeling van percelen 3, 4 en 9
 - Orchideestraat categoriseren en vormgeven als **wijkverzamelweg** (reeds in huidige situatie)
 - De **Orchideestraat ten noorden van de Pijkestraat uitrusten met fietspaden** (reeds in huidige situatie)
 - **Knip brug Voordestraat** noodzakelijk, ondersteund door bijkomende maatregelen
 - En/of knip Stationsstraat* (ten Z. van A. Braeckmanlaan)
 - En/of kleinschalige circulatie- / enkelrichtingslussen
 - Optimaliseren kruispunt N70 x aansluiting R4 (Orchideestraat)
- Ondersteunende maatregelen
 - **Idealiter fiets- en voetpaden** voorzien in de as **Orchideestraat - Beelbroekstraat**, bij knip Stationsstraat kan dit in lengte worden beperkt
 - Een lagere **parkeernorm** kan de impact verder beperken

Flankerende maatregelen

Combinatie flankerende maatregelen

- Knip brug Voordestraat
- Knip Stationsstraat*
- Lagere parkeernorm
 - Parkeerscenario 1 >> 1 wagen per wooneenheid
 - Parkeerscenario 2 >> 1,3 wagen(s) per wooneenheid

* Zie ook slide 95

Circulatie-alternatief 5

Parkeerscenario 1

AVONDSPITS

Stationsstraat: Er rijdt 75% minder verkeer in de Beelbroekstraat tussen Orchideestraat en overweg.

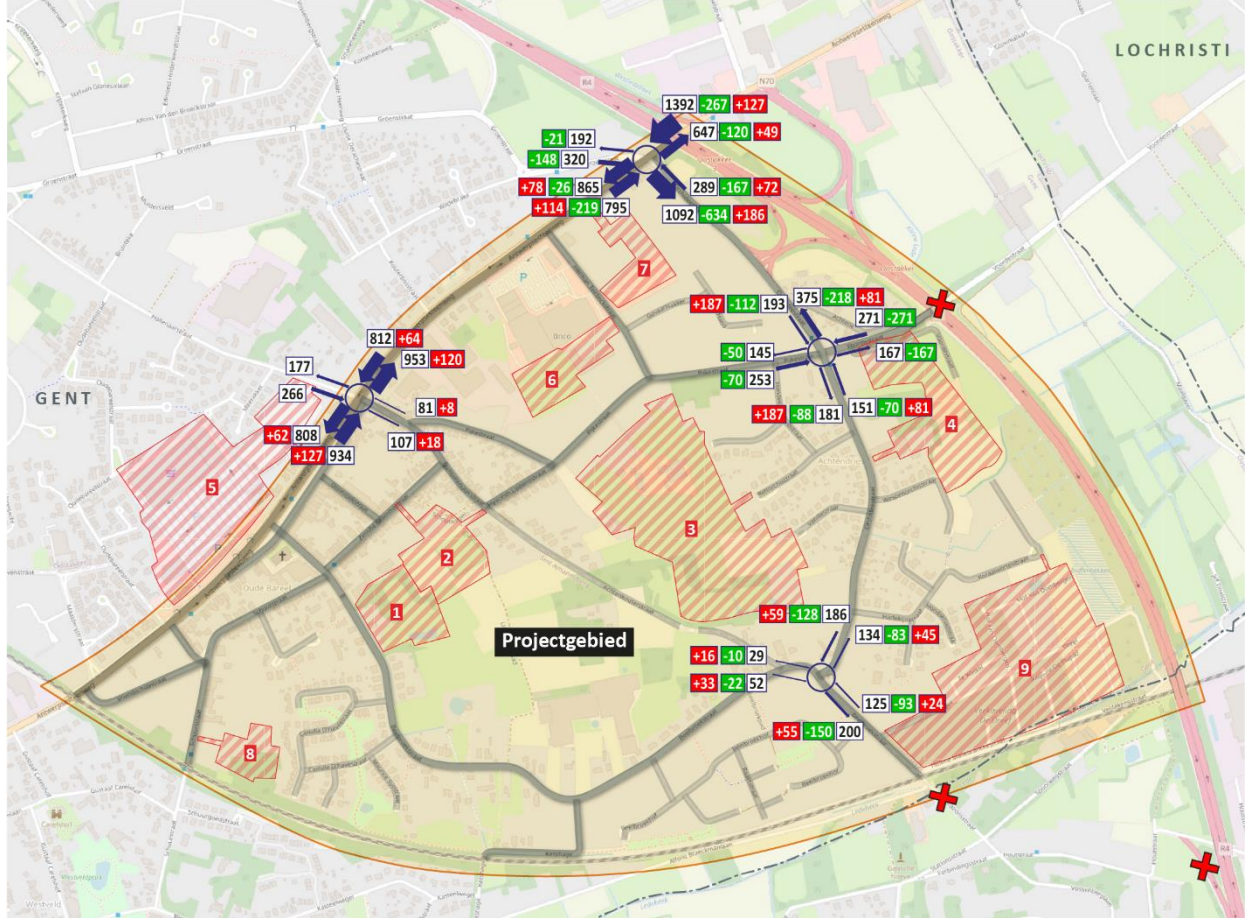
Voordebrug:

- 70% van het verkeer van en naar Lochristi zal niet meer door de Oude Bareel rijden (via N70)
- 20% van het verkeer zal omrijden via de Orchideestraat
- 10% zal omrijden via de Pijkestraat

bijkomende pae door de ontwikkeling van de percelen

effect van het alternatief

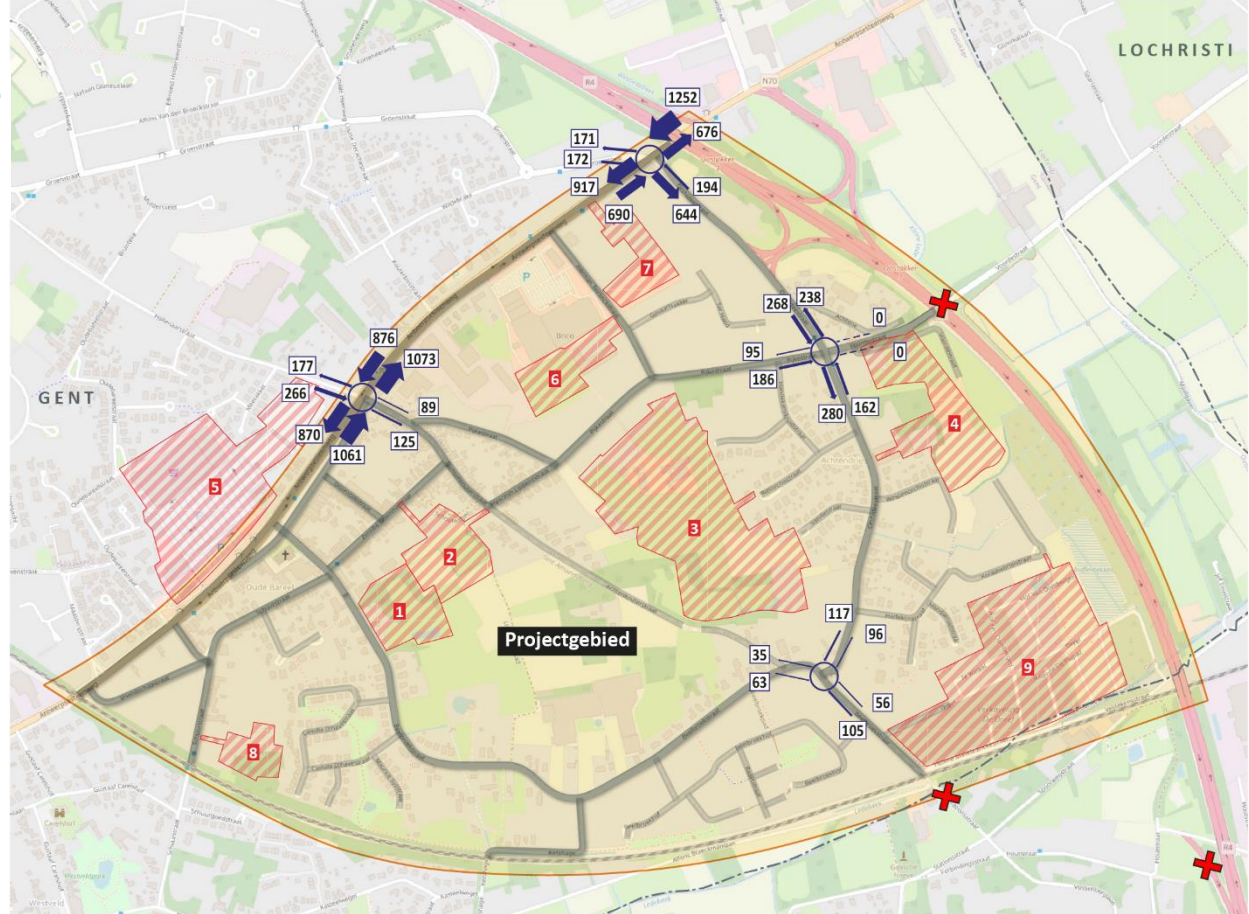
+96 **-86** **153** → *Huidige intensiteiten*



Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 5 Parkeerscenario 1

AVONDSPITS



 → Toekomstige intensiteiten

Afrif R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 5

Parkeerscenario 2

AVONDSPITS

Stationsstraat: Er rijdt 75% minder verkeer in de Beelbroekstraat tussen Orchideestraat en overweg.

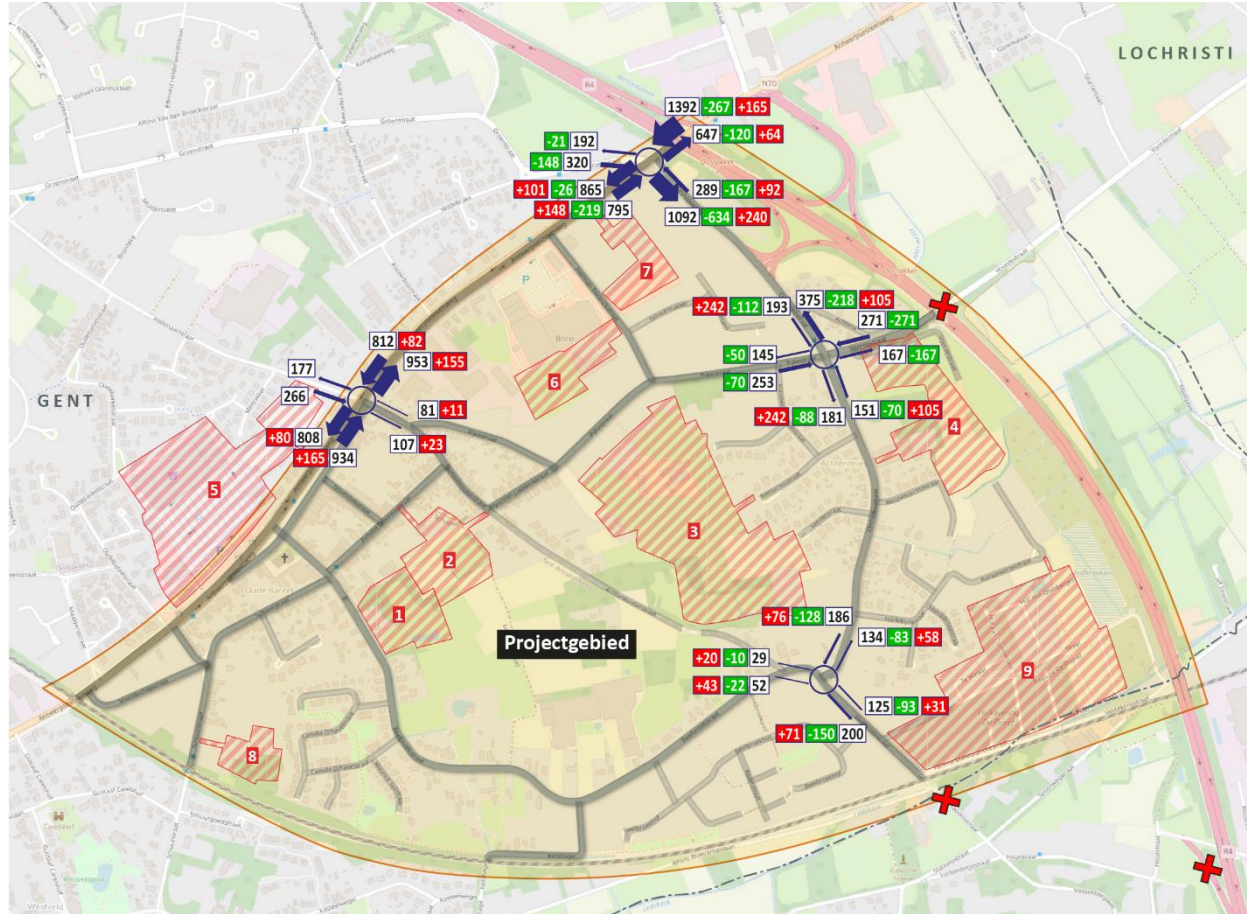
Voordebrug:

- 70% van het verkeer van en naar Lochristi zal niet meer door de Oude Bareel rijden (via N70)
- 20% van het verkeer zal omrijden via de Orchideestraat
- 10% zal omrijden via de Pijkestraat

bijkomende pae door de ontwikkeling van de percelen

effect van het alternatief

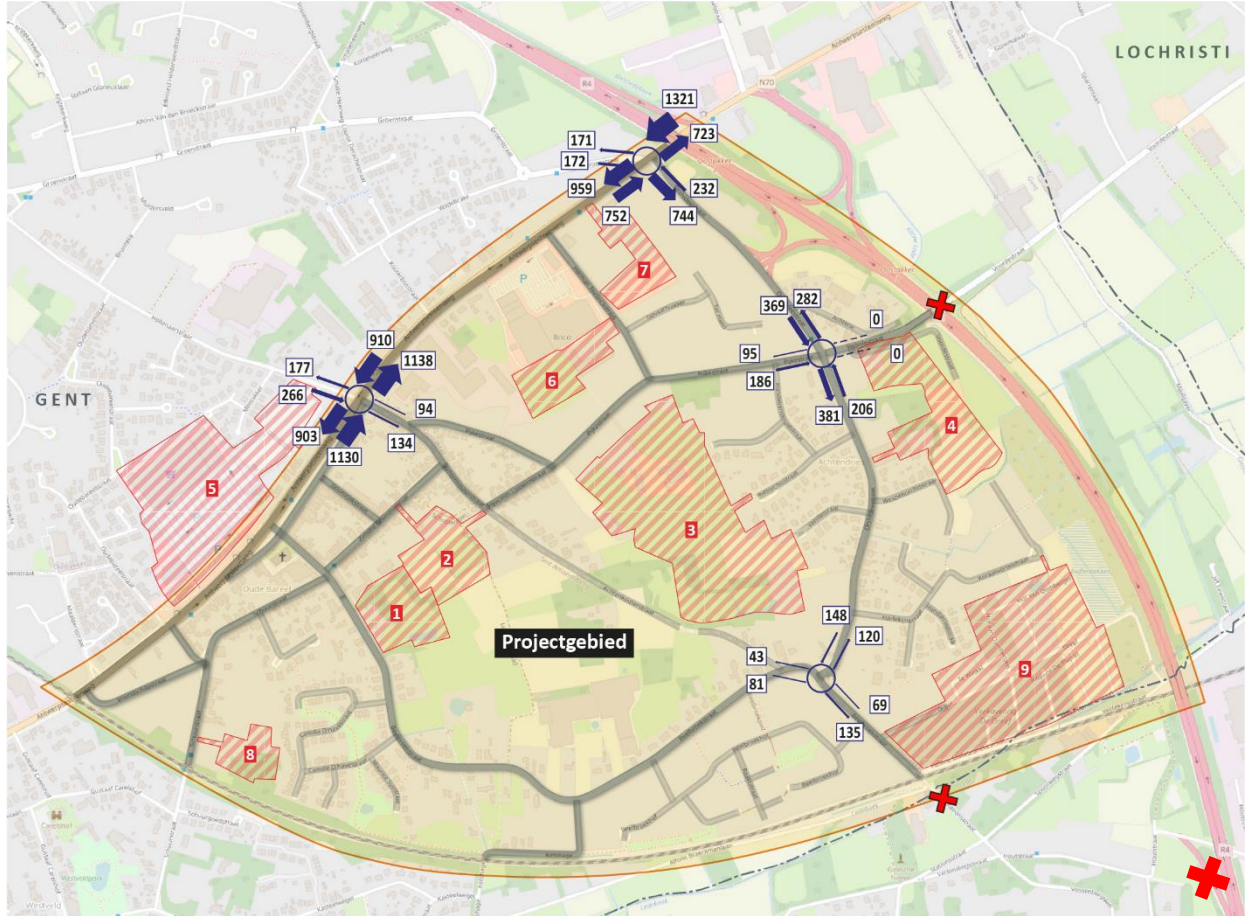
+96 **-86** **153** → *Huidige intensiteiten*



Afrit R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Circulatie-alternatief 5 Parkeerscenario 2

AVONDSPITS



 → Toekomstige intensiteiten

Afrif R4 Destelbergen kwantitatief niet meegenomen

Deel 3

Toekomstige situatie

- Kencijfers en parkeerscenario's
- Verdeling van de verkeersstromen
- Afweging toegangen
- Circulatie-alternatieven
- Toebedeling op het netwerk
- **Fasering**

Uitgangspunten fasering

Parkeerscenario's ontwikkelingen:

- Scenario 1 houdt rekening met 1 wagen per wooneenheid
 - Scenario 2 houdt rekening met 1,3 wagen(s) per wooneenheid
 - Scenario 3 houdt rekening met 1,3+0,5 wagen(s) per wooneenheid
-
- **Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid**
 - **Fietspaden** nodig vanaf 200 pae per richting.
 - **Wijkverzamelweg**: max 400 pae per richting

Business as usual

Fasering Orchideestraat

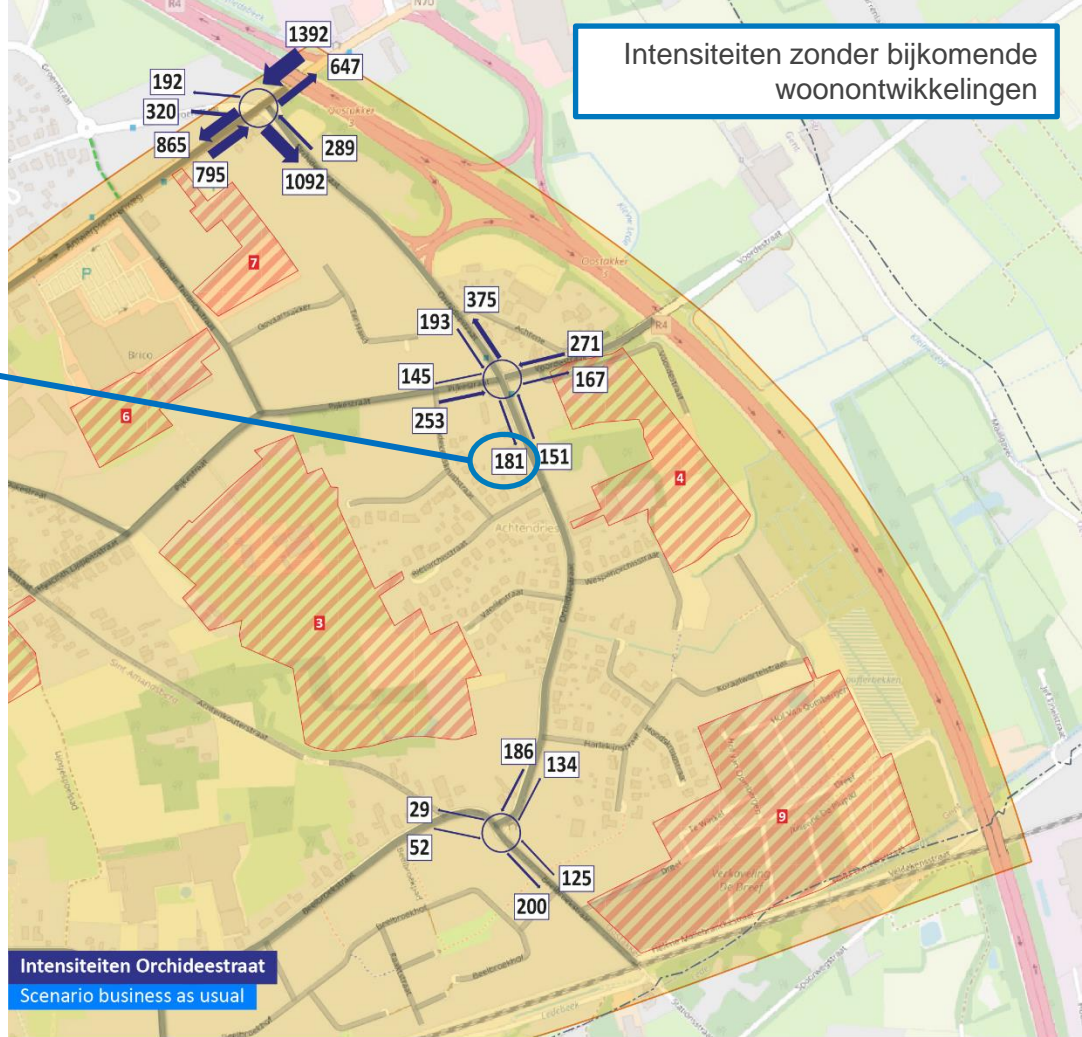
Bestaande toestand **zonder** fietspaden:
19 extra (inrijdende) wagens in APS mogelijk.

→ Voor **parkeerscenario 3** betekent dit dat er voor de percelen 3, 4 en 9 ongeveer **47 bijkomende wooneenheden** mogelijk zijn zonder dat er infrastructurele ingrepen nodig zijn.

→ Voor **parkeerscenario 2** betekent dit dat er voor de percelen 3, 4 en 9 ongeveer **52 bijkomende wooneenheden** mogelijk zijn zonder dat er infrastructurele ingrepen nodig zijn.

→ Voor **parkeerscenario 1** betekent dit dat er voor de percelen 3, 4 en 9 ongeveer **68 bijkomende wooneenheden** mogelijk zijn zonder dat er infrastructurele ingrepen nodig zijn.

(Voor percelen 3, 4 en 9 wordt uitgegaan van een totaal van 843 te ontwikkelen woningen)



Business as usual

Fasering Orchideestraat

Bestaande toestand **MET** fietspaden:

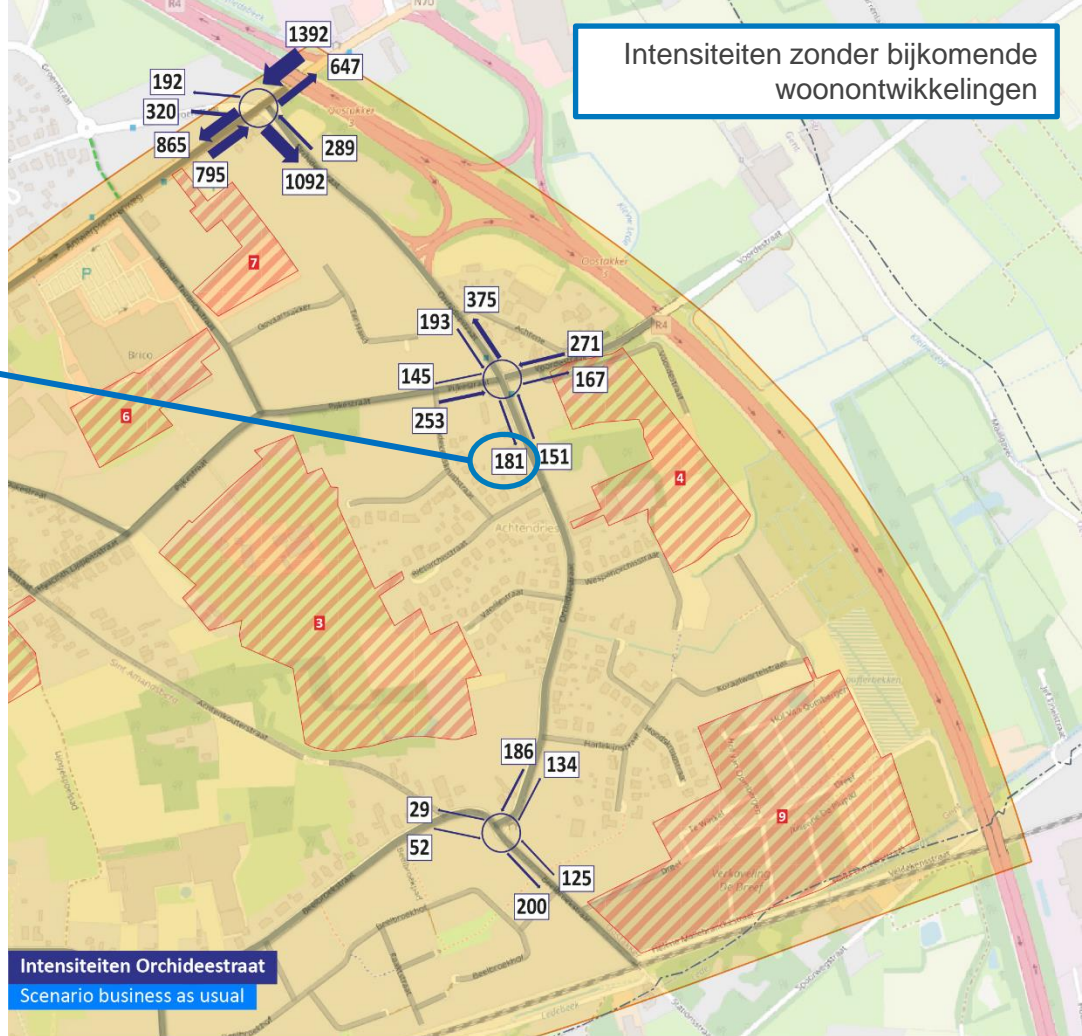
219 extra (inrijdende) wagens in APS mogelijk.

→ Voor **parkeerscenario 3** betekent dit dat er voor de percelen 3, 4 en 9 ongeveer **547 bijkomende wooneenheden** mogelijk zijn als er fietspaden langsheen de Orchideestraat worden gerealiseerd.

→ Voor **parkeerscenario 2** betekent dit dat er voor de percelen 3, 4 en 9 ongeveer **602 bijkomende wooneenheden** mogelijk zijn als er fietspaden langsheen de Orchideestraat worden gerealiseerd.

→ Voor **parkeerscenario 1** betekent dit dat er voor de percelen 3, 4 en 9 ongeveer **788 bijkomende wooneenheden** mogelijk zijn als er fietspaden langsheen de Orchideestraat worden gerealiseerd.

(Voor percelen 3, 4 en 9 wordt uitgegaan van een totaal van 843 te ontwikkelen woningen)



Knip Stationsstraat

Fasering Orchideestraat

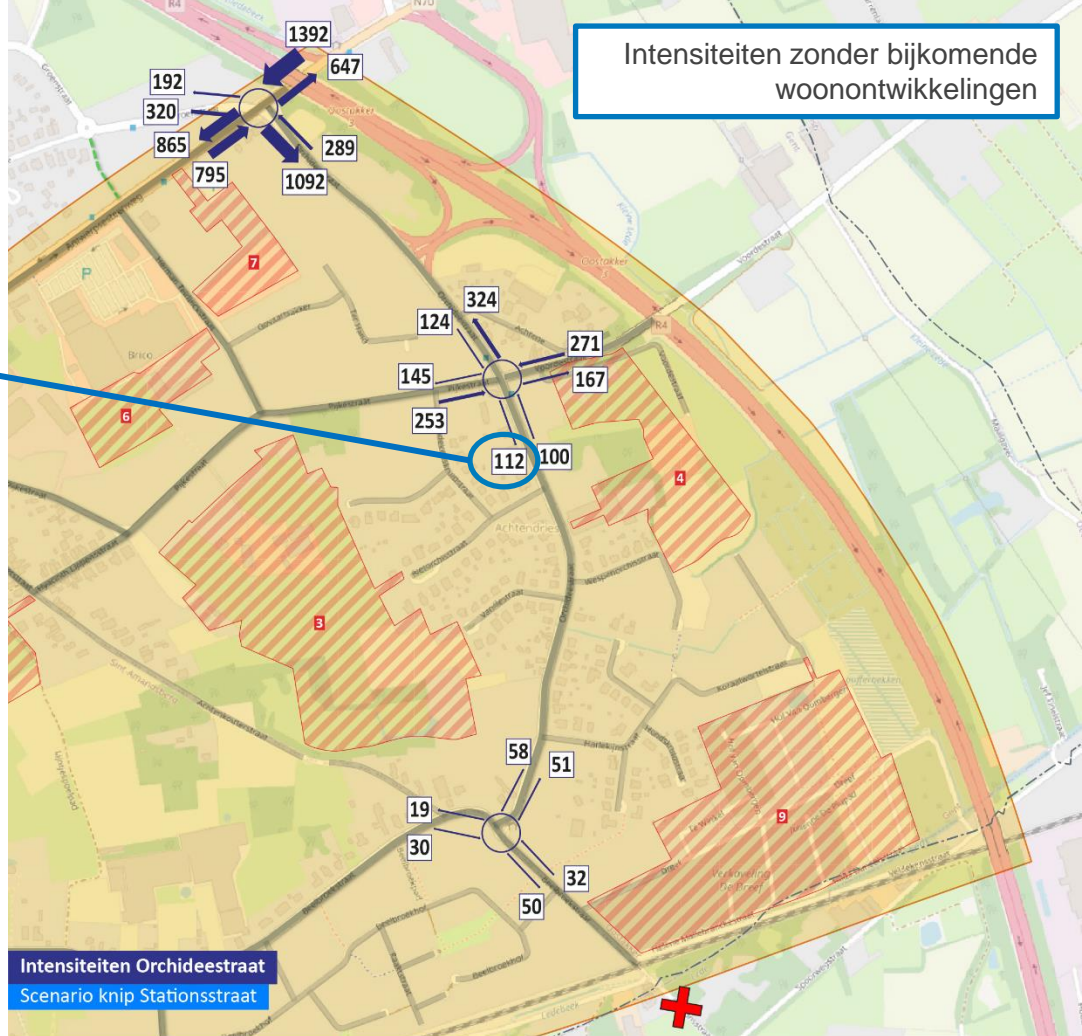
Bestaande toestand **zonder** fietspaden:
88 extra (inrijdende) wagens in APS mogelijk.

→ Voor **parkeerscenario 3** betekent dit dat er voor de percelen 3, 4 en 9 ongeveer **220 bijkomende wooneenheden** mogelijk zijn indien de Stationsstraat wordt geknipt.

→ Voor **parkeerscenario 2** betekent dit dat er voor de percelen 3, 4 en 9 ongeveer **242 bijkomende wooneenheden** mogelijk zijn indien de Stationsstraat wordt geknipt.

→ Voor **parkeerscenario 1** betekent dit dat er voor de percelen 3, 4 en 9 ongeveer **316 bijkomende wooneenheden** mogelijk zijn indien de Stationsstraat wordt geknipt.

(Voor percelen 3, 4 en 9 wordt uitgegaan van een totaal van 843 te ontwikkelen woningen)



Knip Stationsstraat

Fasering Orchideestraat

Bestaande toestand **MET** fietspaden:

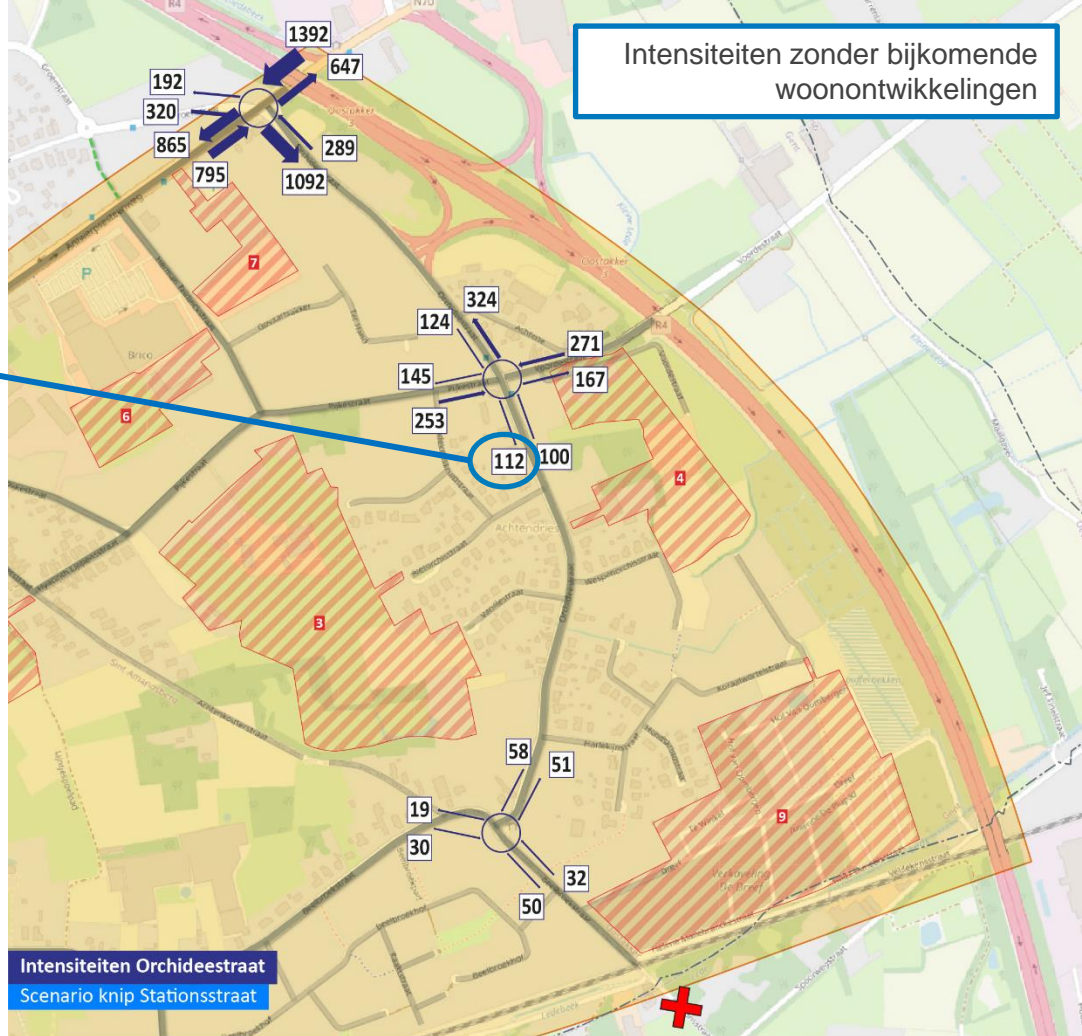
288 extra (inrijdende) wagens in APS mogelijk.

→ Voor **parkeerscenario 3** betekent dit dat er voor de percelen 3, 4 en 9 ongeveer **720 bijkomende wooneenheden** mogelijk zijn indien de Stationsstraat wordt geknipt en als er fietspaden langsheen de Orchideestraat worden gerealiseerd.

→ Voor **parkeerscenario 2** betekent dit dat er voor de percelen 3, 4 en 9 ongeveer **792 bijkomende wooneenheden** mogelijk zijn indien de Stationsstraat wordt geknipt en als er fietspaden langsheen de Orchideestraat worden gerealiseerd.

→ Voor **parkeerscenario 1** betekent dit dat er voor de percelen 3, 4 en 9 ongeveer **1036 bijkomende wooneenheden** mogelijk zijn indien de Stationsstraat wordt geknipt en als er fietspaden langsheen de Orchideestraat worden gerealiseerd.

(Voor percelen 3, 4 en 9 wordt uitgegaan van een totaal van 843 te ontwikkelen woningen)



Knip Voordebrug

Fasering Orchideestraat

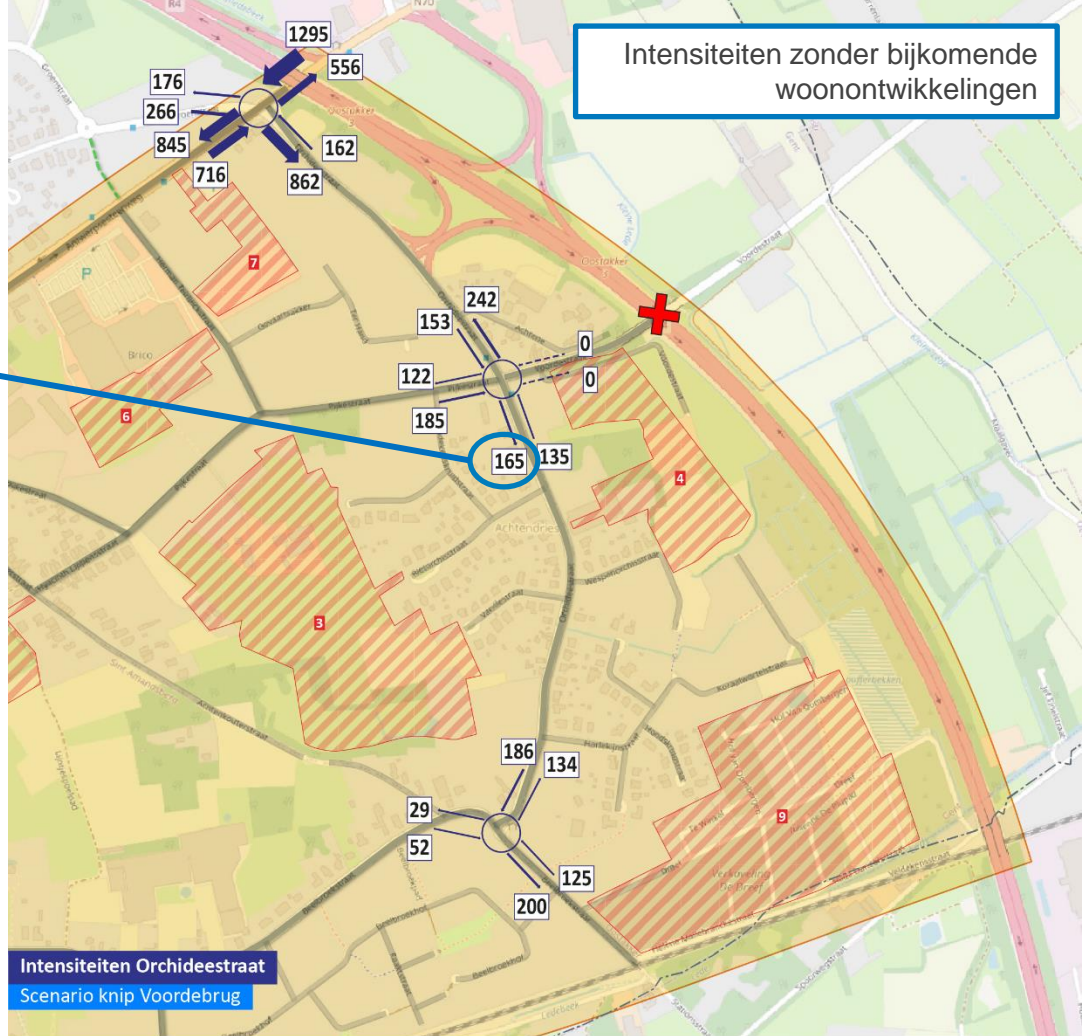
Bestaande toestand **zonder** fietspaden:
35 extra (inrijdende) wagens in APS mogelijk.

→ Voor **parkeerscenario 3** betekent dit dat er voor de percelen 3, 4 en 9 ongeveer **87 bijkomende wooneenheden** mogelijk zijn indien de Voordebrug wordt geknipt.

→ Voor **parkeerscenario 2** betekent dit dat er voor de percelen 3, 4 en 9 ongeveer **96 bijkomende wooneenheden** mogelijk zijn indien de Voordebrug wordt geknipt.

→ Voor **parkeerscenario 1** betekent dit dat er voor de percelen 3, 4 en 9 ongeveer **126 bijkomende wooneenheden** mogelijk zijn indien de Voordebrug wordt geknipt.

(Voor percelen 3, 4 en 9 wordt uitgegaan van een totaal van 843 te ontwikkelen woningen)



Knip Voordebrug

Fasering Orchideestraat

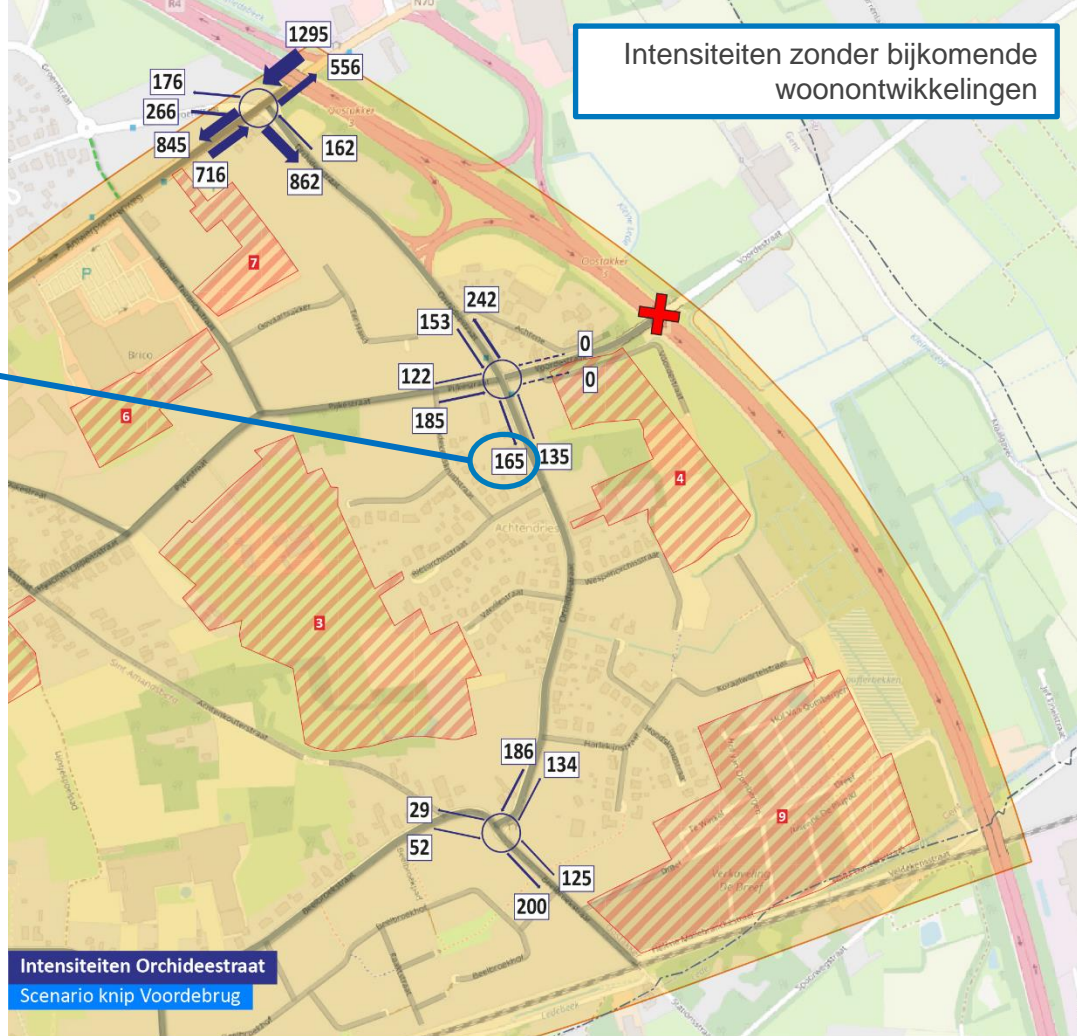
Bestaande toestand **MET** fietspaden:
235 extra (inrijdende) wagens in APS mogelijk.

→ Voor **parkeerscenario 3** betekent dit dat er voor de percelen 3, 4 en 9 ongeveer **587 bijkomende wooneenheden** mogelijk zijn indien de Voordebrug wordt geknipt en als er fietspaden langsheen de Orchideestraat worden gerealiseerd.

→ Voor **parkeerscenario 2** betekent dit dat er voor de percelen 3, 4 en 9 ongeveer **646 bijkomende wooneenheden** mogelijk zijn indien de Voordebrug wordt geknipt en als er fietspaden langsheen de Orchideestraat worden gerealiseerd.

→ Voor **parkeerscenario 1** betekent dit dat er voor de percelen 3, 4 en 9 ongeveer **846 bijkomende wooneenheden** mogelijk zijn indien de Voordebrug wordt geknipt en als er fietspaden langsheen de Orchideestraat worden gerealiseerd.

(Voor percelen 3, 4 en 9 wordt uitgegaan van een totaal van 843 te ontwikkelen woningen)



Knip Voordebrug + knip Stationsstraat*

Fasering Orchideestraat

Bestaande toestand **zonder** fietspaden:
107 extra (inrijdende) wagens in APS mogelijk.

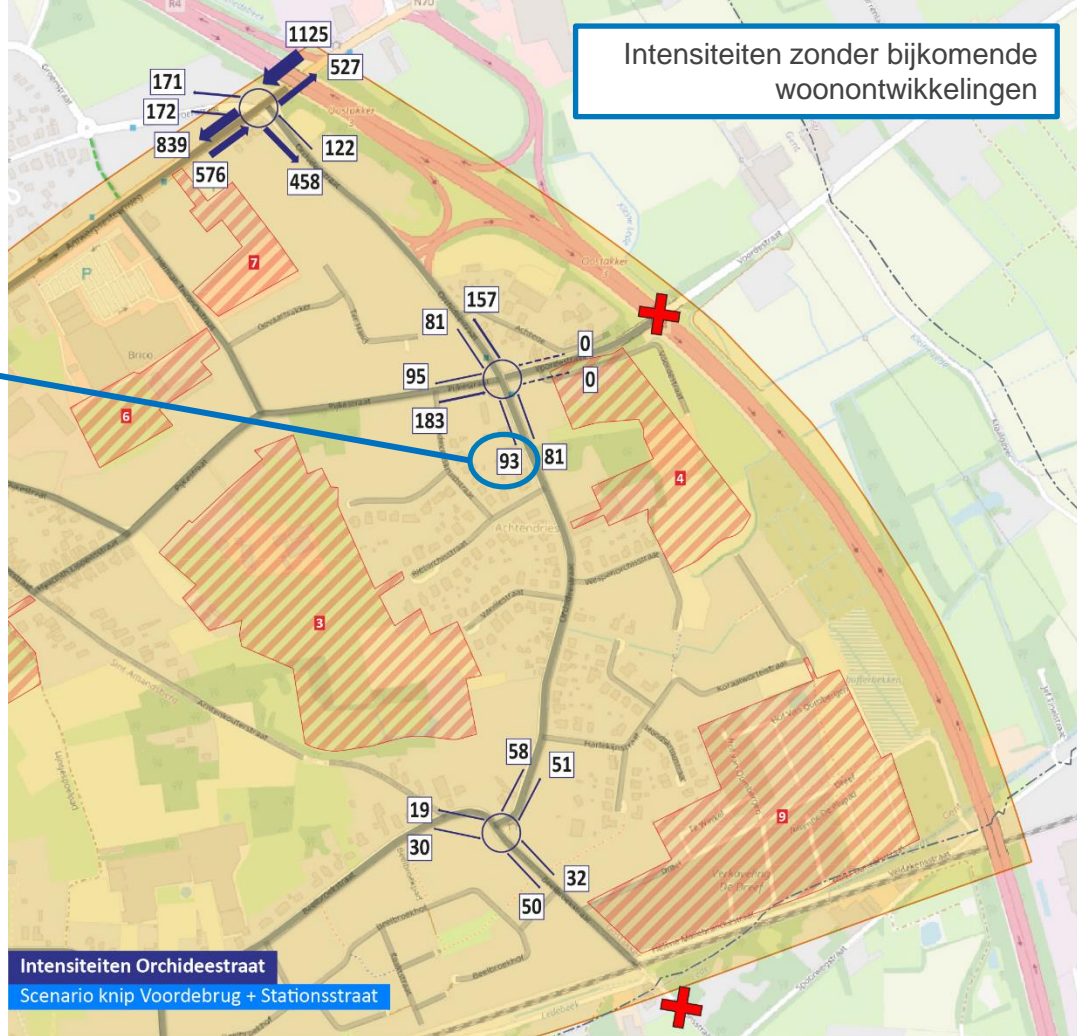
→ Voor **parkeerscenario 3** betekent dit dat er voor de percelen 3, 4 en 9 ongeveer **267 bijkomende wooneenheden** mogelijk zijn indien de Voordebrug én de Stationsstraat worden geknipt.

→ Voor **parkeerscenario 2** betekent dit dat er voor de percelen 3, 4 en 9 ongeveer **294 bijkomende wooneenheden** mogelijk zijn indien de Voordebrug én de Stationsstraat worden geknipt.

→ Voor **parkeerscenario 1** betekent dit dat er voor de percelen 3, 4 en 9 ongeveer **385 bijkomende wooneenheden** mogelijk zijn indien de Voordebrug én de Stationsstraat worden geknipt.

(Voor percelen 3, 4 en 9 wordt uitgegaan van een totaal van 843 te ontwikkelen woningen)

* Zie ook slide 95



Knip Voordebrug + knip Stationsstraat

Fasering Orchideestraat

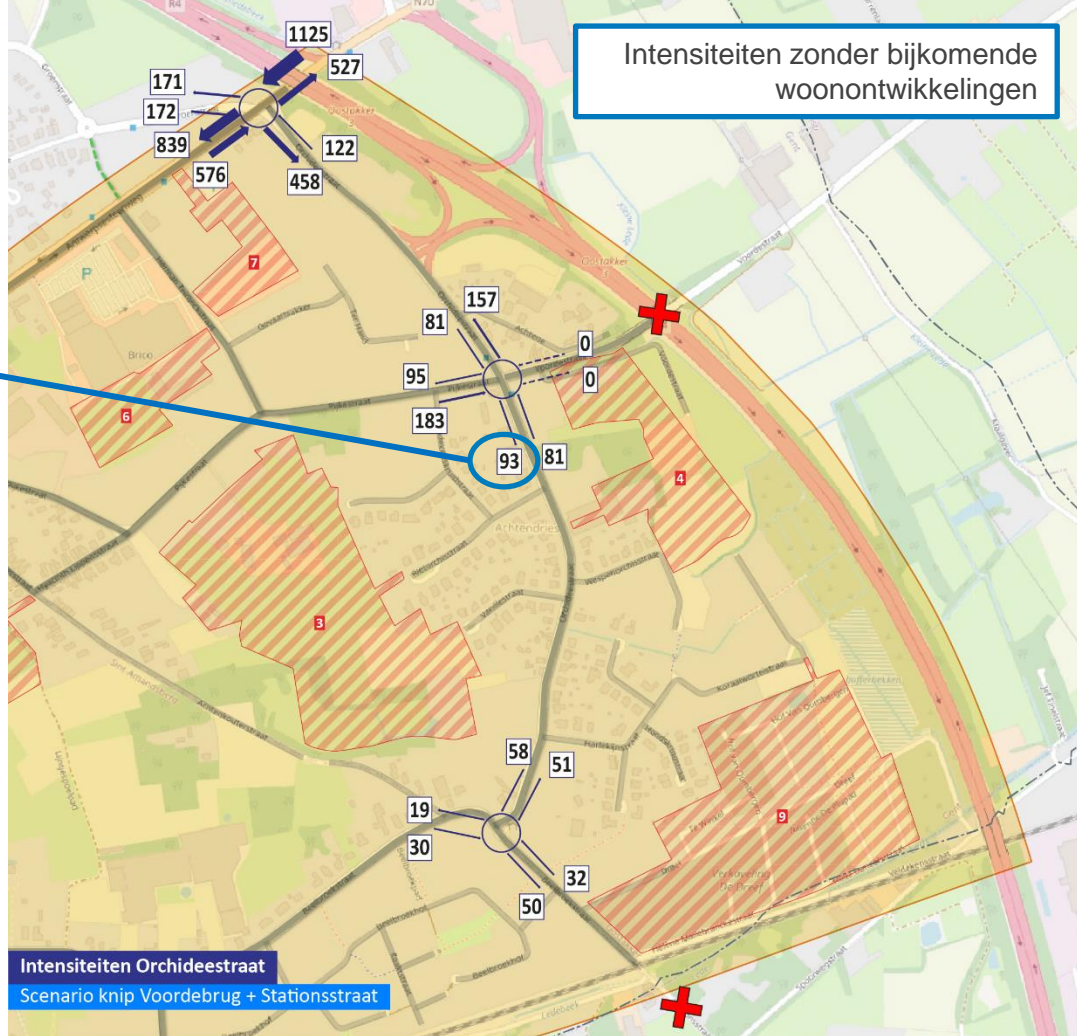
Bestaande toestand **MET** fietspaden:
307 extra (inrijdende) wagens in APS mogelijk.

→ Voor **parkeerscenario 3** betekent dit dat er voor de percelen 3, 4 en 9 ongeveer **767 bijkomende wooneenheden** mogelijk zijn indien de Voordebrug én de Stationsstraat worden geknipt en als er fietspaden langsheen de Orchideestraat worden gerealiseerd.

→ Voor **parkeerscenario 2** betekent dit dat er voor de percelen 3, 4 en 9 ongeveer **844 bijkomende wooneenheden** mogelijk zijn indien de Voordebrug én de Stationsstraat worden geknipt en als er fietspaden langsheen de Orchideestraat worden gerealiseerd.

→ Voor **parkeerscenario 1** betekent dit dat er voor de percelen 3, 4 en 9 ongeveer **1105 bijkomende wooneenheden** mogelijk zijn indien de Voordebrug én de Stationsstraat worden geknipt en als er fietspaden langsheen de Orchideestraat worden gerealiseerd.

(Voor percelen 3, 4 en 9 wordt uitgegaan van een totaal van 843 te ontwikkelen woningen)



Aantal woonontwikkelingen	Te nemen maatregelen (basis: parkeernorm van 1 wagen per wooneenheid)
68	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeernorm: 1 wagen per wooneenheid
126	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeernorm: 1 wagen per wooneenheid <ul style="list-style-type: none"> • Knip Voordebrug
316	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeernorm: 1 wagen per wooneenheid <ul style="list-style-type: none"> • Knip Stationsstraat
385	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeernorm: 1 wagen per wooneenheid • Knip Stationsstraat én Voordebrug
788	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeernorm: 1 wagen per wooneenheid <ul style="list-style-type: none"> • Fietspaden in Orchideestraat
846	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeernorm: 1 wagen per wooneenheid <ul style="list-style-type: none"> • Knip Voordebrug • Fietspaden in Orchideestraat
1036	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeernorm: 1 wagen per wooneenheid <ul style="list-style-type: none"> • Knip Stationsstraat • Fietspaden in Orchideestraat
1105	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeernorm: 1 wagen per wooneenheid • Knip Stationsstraat én Voordebrug <ul style="list-style-type: none"> • Fietspaden in Orchideestraat

Aantal woonontwikkelingen	Te nemen maatregelen (basis: parkeernorm van 1,3 wagen(s) per wooneenheid)
52	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeernorm: 1,3 wagen(s) per wooneenheid
96	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeernorm: 1,3 wagen(s) per wooneenheid <ul style="list-style-type: none"> • Knip Voordebrug
242	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeernorm: 1,3 wagen(s) per wooneenheid <ul style="list-style-type: none"> • Knip Stationsstraat
294	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeernorm: 1,3 wagen(s) per wooneenheid <ul style="list-style-type: none"> • Knip Stationsstraat én Voordebrug
602	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeernorm: 1,3 wagen(s) per wooneenheid <ul style="list-style-type: none"> • Fietspaden in Orchideestraat
646	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeernorm: 1,3 wagen(s) per wooneenheid <ul style="list-style-type: none"> • Knip Voordebrug • Fietspaden in Orchideestraat
792	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeernorm: 1,3 wagen(s) per wooneenheid <ul style="list-style-type: none"> • Knip Stationsstraat • Fietspaden in Orchideestraat
844	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeernorm: 1,3 wagen(s) per wooneenheid <ul style="list-style-type: none"> • Knip Stationsstraat én Voordebrug • Fietspaden in Orchideestraat

Aantal woonontwikkelingen	Te nemen maatregelen (basis: parkeernorm van 1,3 + 0,5 wagen(s) per wooneenheid)
47	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1,3+0,5 wagen(s) per wooneenheid
87	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1,3+0,5 wagen(s) per wooneenheid <ul style="list-style-type: none"> Knip Voordebrug
220	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1,3+0,5 wagen(s) per wooneenheid <ul style="list-style-type: none"> Knip Stationsstraat
267	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1,3+0,5 wagen(s) per wooneenheid <ul style="list-style-type: none"> Knip Stationsstraat én Voordebrug
547	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1,3+0,5 wagen(s) per wooneenheid <ul style="list-style-type: none"> Fietspaden in Orchideestraat
587	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1,3+0,5 wagen(s) per wooneenheid <ul style="list-style-type: none"> Knip Voordebrug Fietspaden in Orchideestraat
720	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1,3+0,5 wagen(s) per wooneenheid <ul style="list-style-type: none"> Knip Stationsstraat Fietspaden in Orchideestraat
767	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1,3+0,5 wagen(s) per wooneenheid <ul style="list-style-type: none"> Knip Stationsstraat én Voordebrug Fietspaden in Orchideestraat

Aantal woonontwikkelingen	Te nemen maatregelen	Aantal woonontwikkelingen	Te nemen maatregelen
47	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1,3+0,5 wagen(s) per wooneenheid 	547	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1,3+0,5 wagen(s) per wooneenheid Fietspaden in Orchideestraat
52	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1,3 wagen(s) per wooneenheid 	602	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1,3 wagen(s) per wooneenheid Fietspaden in Orchideestraat
68	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1 wagen per wooneenheid 	788	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1 wagen per wooneenheid Fietspaden in Orchideestraat
87	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1,3+0,5 wagen(s) per wooneenheid Knip Voordebrug 	587	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1,3+0,5 wagen(s) per wooneenheid Knip Voordebrug Fietspaden in Orchideestraat
96	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1,3 wagen(s) per wooneenheid Knip Voordebrug 	646	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1,3 wagen(s) per wooneenheid Knip Voordebrug Fietspaden in Orchideestraat
126	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1 wagen per wooneenheid Knip Voordebrug 	846	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1 wagen per wooneenheid Knip Voordebrug Fietspaden in Orchideestraat
220	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1,3+0,5 wagen(s) per wooneenheid Knip Stationsstraat 	720	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1,3+0,5 wagen(s) per wooneenheid Knip Stationsstraat Fietspaden in Orchideestraat
242	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1,3 wagen(s) per wooneenheid Knip Stationsstraat 	792	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1,3 wagen(s) per wooneenheid Knip Stationsstraat Fietspaden in Orchideestraat
316	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1 wagen per wooneenheid Knip Stationsstraat 	1036	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1 wagen per wooneenheid Knip Stationsstraat Fietspaden in Orchideestraat
267	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1,3+0,5 wagen(s) per wooneenheid Knip Stationsstraat én Voordebrug 	767	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1,3+0,5 wagen(s) per wooneenheid Knip Stationsstraat én Voordebrug Fietspaden in Orchideestraat
294	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1,3 wagen(s) per wooneenheid Knip Stationsstraat én Voordebrug 	844	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1,3 wagen(s) per wooneenheid Knip Stationsstraat én Voordebrug Fietspaden in Orchideestraat
385	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1 wagen per wooneenheid Knip Stationsstraat én Voordebrug 	1105	<ul style="list-style-type: none"> Parkeernorm: 1 wagen per wooneenheid Knip Stationsstraat én Voordebrug Fietspaden in Orchideestraat

Mobiliteitsstudie woonontwikkelingen Oude Bareel

29 oktober 2020

TRACTEBEL



Document goedkeurers	Gelezen en goedgekeurd	Gelezen en goedgekeurd
	Naam	Naam