

Circulatieplannen

Met een circulatieplan past een stad of gemeente de verkeersstromen in een bepaald gebied aan om bijvoorbeeld het verkeer veiliger te maken, de verkeersdruk te verminderen of sluipverkeer te voorkomen.



STAD KORTRIJK

Steeds meer steden en gemeenten analyseren de verkeersstromen op hun grondgebied en passen gerichte circulatiemaatregelen toe. “Een circulatieplan wil verkeer vooral weer op de juiste plek krijgen en weghouden waar het niet thuishoort”, zegt Roel Vanderbeuren, mobiliteitsadviseur bij The New Drive, kwaliteitsadviseur Departement Mobiliteit & Openbare Werken.

‘Krachtige tool om verkeersdruk te reduceren’

interview

Wanneer kan het voor een gemeente interessant zijn om aan de slag te gaan met circulatieplannen?

“Eigenlijk zo goed als altijd. Heel veel steden en gemeenten worstelen met het toenemende autoverkeer dat een druk legt op de woonbuurten. Een circulatieplan kan een heel krachtige tool zijn om die druk te reduceren. Lokale besturen aarzelen vaak om te sleutelen aan de verkeerscirculatie omdat dit meteen het beeld oproept van grote autovrije gebieden en grootscheepse lussenplannen. Maar dat hoeft niet zo te zijn. Ook kleinere ingrepen in de circulatie van bepaalde verkeersstromen kunnen ongewenste effecten doelgericht aanpakken.”

Wat kan een gemeente bereiken met een circulatieplan?

“Het rechtstreekse effect van een circulatieplan is dat sluipverkeer en doorgaand verkeer uit de woonomgeving van bewoners wordt gehouden. Dat leidt uiteindelijk tot een hogere leefbaarheid, veiliger verkeer én een vlottere bereikbaarheid. Dat laatste klinkt misschien contradictorisch, maar door verkeer weg te houden van plekken waar het niet moet zijn, creëer je ruimte voor fietsers, bussen én ook auto's die er wél een bestemming hebben.”

Een vaak gehoorde kritiek op circulatieplannen is dat ze het probleem verschuiven.

“Dat wordt inderdaad gezegd. Circulatieplannen zouden tot meer autoverkeer op andere plekken leiden en ervoor zorgen dat er meer kilometers moeten worden afgelegd, wat dan weer een negatief effect zou hebben op de luchtkwaliteit en het klimaat. Maar onderzoek en ervaring leert dat dat niet klopt. Het klopt wel dat een deel van het verkeer verschuift en dat je als gemeente dus moet opletten voor bottlenecks op een andere plek. Maar door autoverkeer te ontmoedigen en tegelijk alternatieven te stimuleren, leiden circulatieplannen ook gewoon tot minder autoverkeer. En dus ook tot minder uitstoot.”

Welke maatregelen kunnen deel uitmaken van een circulatieplan?

“Een circulatieplan doet onmiddellijk denken aan knips en lussenplannen. Een knip of verkeersfilter is vaak een goede ingreep om direct in te grijpen op doorgaand of sluipverkeer. Maar ook met de invoering van eenrichtingsverkeer kan je het verkeer de goede richting uitsturen. Het loont ook om te bekijken welke delen van straten en pleinen in de stad of gemeente effectief autovrij of -luw kunnen worden. Zo ontstaat er onmiddellijk ruimte



THE NEW DRIVE

Roel Vanderbeuren, mobiliteitsadviseur The New Drive: “Ook kleinere ingrepen in de circulatie van bepaalde verkeersstromen kunnen ongewenste effecten doelgericht aanpakken.”

voor fietsers en voetgangers, verblijfsruimte, extra horecaterrassen, ...”

Zijn circulatieplannen ook interessant voor kleinere gemeenten en kleine gebieden?

“Absoluut. Een circulatieplan wordt klassiek gezien als een lussenplan waarbij de stad of gemeente is onderverdeeld in gebieden en waarbij je enkel van het ene naar het andere gebied kan via een ringweg rond de stad of gemeente. Daardoor trekken kleinere gemeenten zonder een ringweg onmiddellijk de conclusie dat een circulatieplan niet voor hen is weggelegd. Maar ook in kleinere gemeenten heb je straten die je een meer verbindende of ontsluitende functie wilt geven en straten waar je vooral de woon- en verblijfsfunctie wilt garanderen. Door beperkte circulatiewijzigingen kan je ook daar het doorgaand verkeer weren. In meer landelijke gebieden kan het de moeite lonen om het concept van zogeheten ‘stille kamers’ te onderzoeken. Daarbij is het idee dat landbouw- en meer natuurlijke gebieden die we associëren met rust en stilte ook effectief verkeersarmer worden door sluipverkeer te weren en het richting het hogere wegennet te sturen.”

Doorgaand autoverkeer enkel op hoofdassen in wijk Turnova

In het oosten van het stadshart van Turnhout ligt het grote stadsvernieuwingsproject 'Turnova'. Een nieuwe centrumparking met 380 bezoekersplaatsen maakt daar deel van uit. Toen die parking in 2019 opende, werd een reeks circulatiemaatregelen van kracht die het risico op sluipverkeer in de omliggende woonbuurten wegnam. Centrumverkeer wordt beperkt tot een aantal hoofdstraten en buurten hebben een duidelijke interne ontsluiting waar geen doorgaand autoverkeer mogelijk is.



In sommige woonstraten is het autoverkeer met 90% verminderd. Bewoners die fietsen en wandelen, voelen zich nu veiliger.

Met de realisatie van het project Turnova werden 250 woongelegenheden, 12.000 m² aan winkel-, kantoor- en horecaruimte en de Stedelijke Kunstencampus gebouwd. Ondergronds werd de langverwachte oostelijke centrumparking aangelegd. Die telt 380 bezoekersplaatsen waarvan 210 plaatsen de twee bestaande openluchtparkings vervangen.

Toegang tot de parking

Een van de in- en uitritten van de parking ligt in de Baron Frans du Fourstraat. "Om te voorkomen dat wegrijdend verkeer uit de parking de achterliggende woonbuurten zou belasten, is een deel van de as Baron Frans du Fourstraat - Hovenierstraat autovrij gemaakt", zegt Hugo Meeus, coördinator ruimtelijke ordening en mobiliteit bij Stad Turnhout. "Deze as is een drukke schoolfietsroute, enkele buslijnen vanuit het centrum passeren er en als wijkontsluitingsstraat verwerkt ze ook een deel van het vrachtverkeer. Door uitgaand centrumverkeer op deze route onmogelijk te maken, werd de menging van fietsers, bussen en vrachtwagens een haalbaar compromis. Het is nu een fietsstraat met geschrinkt parkeren waardoor grote voertuigen achter de fietsers blijven." "Tegelijk voerden we circulatiemaatregelen in

die een antwoord bieden op de klachten over verkeersdrukke en -onveiligheid in de dikwijls smalle woonstraten en schoolomgevingen van het oostelijke stadshart. Ook een aantal drukke schoolfietsroutes werden autoluw gemaakt", zegt Wouter Verhaert, adviseur mobiliteit bij Stad Turnhout.

Positieve evaluatie

De plannen en de invoering van de circulatiemaatregelen riepen soms hevige emoties op. Met een uitgebreid participatietraject en uitvoerige communicatie nam de stad de ideeën en verzuchtingen van buurtbewoners en handelaars zoveel mogelijk mee. Uit een grondige evaluatie op basis van tellingen en bevragingen blijkt de eindbalans erg positief te zijn. Wouter Verhaert: "Het autoverkeer in de wijken is al naargelang de straat met 25 tot 90% verminderd, terwijl het fietsverkeer in de straten met 25 tot 200% toegenomen is. Bijna dubbel zoveel kinderen gaan zelfstandig naar school. Tien (woonerf)straatjes zijn door het weinige autoverkeer zelfs bespeelbaar zijn geworden."

Meer info over Turnova:
www.turnhout.be/verkeersplan-turnova.

Wijkcirculatieplan rekening met hittarisico op waterov

De komende jaren wil Stad Kortrijk stapsgewijs voor elke wijk een toekomstplan opmaken. Het gebied rond de Doorniksewijk ten zuiden van het stadscentrum wordt als eerste aangepakt. "De uitdagingen gaan ruimer dan alleen verkeer. Ook de risico's op hitte en wateroverlast nemen we mee in onze analyse", zegt Axel Weydts, mobiliteitsschepen van Stad Kortrijk.

De omgeving van de Doorniksewijk is volop in verandering. De stationsomgeving wordt vernieuwd, er zijn plannen voor de opwaardering van het openbaar vervoer tot een hoogwaardige noord-zuidas en ook voor allerlei (private) ontwikkelingen langs die as. Daarom neemt de stad de weginfrastructuur en de verkeersafwikkeling in het gebied onder de loep.

Ruimtelijke dimensie

"We zijn het onderzoekstraject gestart vanuit de klassieke mobiliteitsuitdagingen zoals verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en sluipverkeer om een zekere houvast te hebben", zegt Lotte Demeestere, mobiliteitsexpert bij Stad Kortrijk. "De ruimtelijke dimensie is echter nooit veraf geweest. We legden analyses van de straatbreedtes samen met hitte-, water- en mobiliteitsproblemen in de



Enkele 3D-simulaties tonen het verschil tussen het huidige straatbeeld en dat van de heringerichte straat.

men houden e-eilanden en erlast

buurten. Zo stelden we vast dat we dankzij gerichte circulatiemaatregelen meerdere uitdagingen zouden kunnen aanpakken.” Er wordt vooral met kleine circulatielussen gewerkt. “Daardoor ontstaat er vrijgekomen ruimte die we op termijn zouden kunnen ontharden en vergroenen. Daarnaast is er voor enkele strategische stukken een knip voorzien om sluipverkeer tegen te gaan of om water te bufferen.”

De hele buurt van de Doorniksewijk werd actief betrokken in het proces. Schepen Axel Weydts: “We hebben werkgroepen met burgers samengesteld om de mobiliteitsuitdagingen helder te krijgen. Zo krijgen zij inzicht in de geplande projecten en konden ze feedback geven vanuit hun gebiedskennis. We organiseerden meerdere infomomenten en iedereen kon de verschillende opties voor de circulatie ook bekijken via ons digitaal platform Kortrijk Spreekt.”

Proefdraaien

Alle informatie en inzichten die de stad op die manier verzamelde, zullen nu leiden tot de proefoptie. “De proefoptie voor de circulatie willen we als geheel invoeren en testen met signalisatie, markeringen en tijdelijke invullingen van de vrijgekomen ruimte. Na één jaar proefdraaien willen we de proef samen met de buurt evalueren”, zegt Lotte Demeestere.

Meer info: <https://kortrijkspreekt.be>
(selecteer project 'Circulatieplan omgeving Doorniksewijk').



Wervik

Meer spreiding van autoverkeer in schoolomgevingen



Om de fietsers die tegen de rijrichting van de auto's in rijden extra te beveiligen, werden paaltjes geplaatst.

STAD WERVIK

In het centrum van Wervik liggen twee schoolomgevingen, van een lagere en een middelbare school. Beide buurten kregen vroeger bijzonder veel gemotoriseerd verkeer te verwerken, vooral van niet-bestemmingsverkeer en grotendeels vanuit Frankrijk. “Met gerichte circulatie-ingrepen willen we de verkeersdrukke in de directe schoolomgevingen beheersbaar houden”, zegt Daevy Debeuf, beleidsmedewerker Stadsontwikkeling & Mobiliteit bij Stad Wervik.

De stad voerde de circulatiemaatregelen in april 2021 in. In het centrum van Wervik werden enkele straten eenrichtingsverkeer. Om de fietsers die tegen de rijrichting van de auto's in rijden extra te beveiligen, werden paaltjes geplaatst. Bovendien kwam er een fietszone om de fietsers voorrang te geven. De zone 30 in het centrum, die als proef startte in september 2018, werd definitief vastgelegd. Daevy Debeuf: “We hopen de veiligheid in de schoolomgevingen te vergroten en ook kinderen en ouders te stimuleren om met de fiets naar school te komen. Na evaluatie van de fietszone is de mogelijkheid voorzien om ze nog uit te breiden.”

Digitaal platform

Het plan werd in samenspraak met een externe deskundige uitgewerkt op basis van data en metingen en rekening houdend met gekende frustraties in en rond de schoolomgevingen. Bij de lancering zette Wervik het digitaal platform www.wervik.be/verkeersveilig op met uitleg over de circulatiewijzigingen en een meldpunt waar bewoners hun ervaringen met de stad kunnen delen. “Er is een uitgebreide informatiecampagne geweest, maar geen participatietraject”, zegt Daevy Debeuf. “Aangezien het een prioritaire ambitie is van het bestuur om de verkeersveiligheid in het centrum aan te pakken en het STOP-principe maximaal door te voeren, is over deze hoofdprincipes niet in debat gegaan. Bovendien hebben we nergens in straten geknipt

of de toegankelijkheid beperkt. Er zijn alleen rijrichtingen veranderd in bepaalde straten.”

Graag meer fietsers

De eerste bevindingen zijn positief. “De verkeersdrukke in de schoolomgevingen is afgenomen. Door de circulatiewijzigingen krijgen andere centrumstraten wel wat extra verkeer te verwerken. We bekijken nog wat we daaraan kunnen doen. Algemeen blijft de verkeersintensiteit van gemotoriseerd verkeer gelijk, maar er is nu een betere spreiding. De fietszones zijn op zich een positief signaal, al zouden we ook graag meer mensen op de fiets krijgen. Een pijnpuntje blijft dat er onvoldoende capaciteit is om dit goed te handhaven.”

Meer info: www.wervik.be/verkeersveilig.



STAD WERVIK

Zeven tips voor een succesvol circulatieplan

1 Pas een circulatieplan in een breder mobiliteitsbeleid in

Het reduceren van het (doorgaand) autoverkeer gaat best gepaard met extra maatregelen voor bijvoorbeeld fietsers of het openbaar vervoer. Ook aanpassingen in het parkeer- of snelheidsbeleid binnen de gemeente kunnen meespelen in de keuze van circulatiemaatregelen.

2 Maak de voordelen meteen zichtbaar

Zorg ervoor dat de vrijgekomen ruimte ook effectief wordt ingevuld ten voordele van bewoners, fietsers en voetgangers, horeca-uitbaters en handelaars. Nieuwe stukjes autovrij gebied kunnen een andere inrichting krijgen, terwijl nieuwe eenrichtingsstraten mogelijk ruimte creëren voor bredere voetpaden en terrassen.

3 Heb aandacht voor data

Nog voor het vastleggen van de doelstellingen van het circulatieplan is het belangrijk om een goed zicht te hebben op de reële problemen. Tellingen, ongevallencijfers en ander cijfermateriaal kunnen het plan onderbouwen. Dat zal niet automatisch alle weerstand wegnemen,

maar het zorgt er wel voor dat je de vaak ideologische discussies kan overstijgen.

4 Geef openbaar en gedeeld vervoer een plek

Het openbaar vervoer (OV) is minder flexibel dan het gemotoriseerde privéverkeer doordat het opgebouwd is in een netwerk, met vaste routes en haltes. Wijzigingen in de verkeerscirculatie kunnen grote gevolgen hebben, zoals haltes/attractiepolen die niet meer bediend worden per bus of tram, of de OV-reistijd die aanzienlijk toeneemt. Betrek daarom de OV-maatschappij best al vanaf het begin. Bij een nieuw circulatieplan zijn er vaak kansen om bus en tram doorgang te geven op plaatsen waar het andere gemotoriseerde verkeer geen doorgang krijgt. Ook de circulatie van deelvoertuigen, meestal met vaste standplaatsen, verdient de nodige aandacht.

5 Denk goed na over fasering

Circulatiemaatregelen op wijkniveau kunnen vaak wijk per wijk worden aangepakt en uitgevoerd. Een circulatieplan voor de dorpskern of het stadscentrum wordt vaak best in één beweging uitgevoerd.

6 Zorg voor een gedragen plan

Ingrijpen op mobiliteit veroorzaakt altijd tegenwind. Gemeenten zijn daarom soms terughoudend om een brede inspraak in te richten. Maar als bewoners en ondernemers niet worden betrokken, werk je protest in de hand. Ga al in een vroeg stadium in gesprek over de doelstellingen van het plan. Wat wil je samen bereiken? De uiteindelijke verkeersmaatregelen zijn daar slechts een uitwerking van.

7 Evalueer en stuur bij

Hoe goed het plan ook wordt uitgedokterd, voorbereid en uitgevoerd, ondervinding is het beste bewijs. De eerste uren en dagen is het vooral belangrijk om oog te hebben voor de veiligheid. Zijn er ergens gevaarlijke en ongevalgevoelige punten ontstaan? Stuur die bij voorkeur onmiddellijk bij. Andere potentiële aandachtspunten en effecten worden best grondiger gemonitord en geëvalueerd vooraleer halsoverkop wijzigingen door te voeren op basis van eerste reacties of buikgevoel.



Ontwerpwijzer Hoppinpunten voor steden en gemeenten gepubliceerd

Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) lanceert met de Ontwerpwijzer Hoppinpunten een handig werkinstrument voor steden en gemeenten. Lokale besturen die eerder al de knoop doorhakten over de locatie en de inschaling van hun Hoppinpunt(en), krijgen nu concrete handvatten voor het ontwerp ervan. Op 22 en

24 februari zijn er online workshops over de ontwerpwijzer.

De ontwerpwijzer is raadpleegbaar op <https://wegenenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/hoppinpunten>. Je vindt er ook een link om in te schrijven voor de online workshops.

Samen maken we de mobiliteitsswitch

De shift naar basisbereikbaarheid is voor veel Vlamingen belangrijk. Om iedereen vooraf goed te informeren is er stapsgewijze communicatie nodig, van de Vlaamse overheid én de lokale besturen. Daarom stelde Departement MOW een two-pager op, de eerste stap in de publiekscampagne.

Lees meer op <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/publiekscampagne-two-pagers> en verspreid de redactionele bijdrage in de lokale infomagazines.



Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 visueel samengevat

De Vlaamse Regering heeft op vrijdag 9 juli 2021 de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 definitief goedgekeurd. Die geeft aan waar we de komende 20 jaar naartoe willen: met slim geregeld verkeer en vervoer naar duurzaam verbonden mensen en bedrijven. Dit zowel op Vlaams niveau als op niveau van de vervoerregio's en de lokale besturen. Om je in een oogwenk zicht te bieden op de belangrijkste accenten van de Mobiliteitsvisie, hebben we die nu visueel samengevat.

Meer weten? Bezoek <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/duurzame-mobiliteit/vlaamse-mobiliteitsvisie-2040>.

Agenda

Deze data zijn afhankelijk van de coronamaatregelen. Check online voor de laatste stand van zaken.

februari

- 11 Evaluatie en monitoring van mobiliteitsprojecten
- 14 Gladheidsbestrijding in de praktijk
- 17 Datagerichte verkeershandhaving
- 22, 24 Webinar Ontwerpwijzer Hoppinpunten

maart

- 8, 22, 28 Infomoment inrichtingsprincipes lokale wegen
- 10 Webinar 'Hoppinpunten in meerjarenbegroting'
- 15 Vlaams Congres Verkeersveiligheid (online)
- 24 Aanpak verkeersonveilige situaties (AVOS)
- 29 Kwaliteitstoets van ontwerpplannen voor alle weggebruikers

Zie ook de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden.