

Gemeentelijke verkeerscommissie, vergadering experten	28 mei 2025
Verslaggeving	Tom Verbeke - verkeer en mobiliteit
Type adviesorgaan	facultatief

Aanwezigheid

Aanwezig	Lucas Vandendriessche, schepen Lieven Pascal, directie ruimte Bart Verhasselt, diensthoofd openbare werken Tom Verbeke, dienst verkeer en mobiliteit Grace Van Eycken, beleidscel college Bart Leys, lokale politie Steven Geselle, lokale politie Noël Winckelmans Marnix Van Eegroo Monique Haelewyck Wilfried Acken, fractie (t.e.m. agendapunt 19) Guido De Greef, fietsersbond (t.e.m. agendapunt 19)
Verontschuldigd	Gregory Roelandt, fractie Wim Pilet, gemeentelijke ingenieur Kristof Clevers, fractie

Agenda

	Agendapunten met gunstig advies	
	Parkeerproblematiek. Koningin Astridlaan	Particuliere vraag
	Parkeerproblematiek. Steenovenstraat	Particuliere vraag
	Parkeerproblematiek. Nieuwstraat	Particuliere vraag
	Parkeerproblematiek. Molenstraat	Particuliere vraag
	Verkeersproblematiek. Breendonkiaan/Pieter Breugelstraat	Particuliere vraag
	Parkeerproblematiek. Groenendijkstraat	Particuliere vraag
	Verkeersproblematiek. Voorrang aan rechts regel	Particuliere vraag
	Parkeerproblematiek. Ganzenstraat	Particuliere vraag
	Parkeerproblematiek. Dorpsstraat	Lokale politie
	Parkeerproblematiek. Schoolomgeving Europaschool	Lokale politie
	Verkeersproblematiek. Kruispunt August Plovieplein/Fritz Vinckelaan	Dienst mobiliteit
	Verkeersproblematiek. Noord-Edestraat	Dienst mobiliteit
	Verkeersproblematiek. Polderstraat. Circulatieplan	Dienst mobiliteit
	Verkeersproblematiek. Wijk Dorp. Circulatieplan	Dienst mobiliteit

	Parkeerproblematiek. Centrumplein	Lokale politie
	Verkeersproblematiek. Kapelstraat	Dienst mobiliteit
	Parkeerproblematiek. Parking Schietbaanstraat	Particuliere vraag
	Agendapunten met gedeeltelijk gunstig advies	
	Parkeerproblematiek. Duinenstraat (winkel-wandelgedeelte)	Raad lokale economie
	Agendapunten met ongunstig advies	
	Parkeerproblematiek. Laad- en loszone Kapelstraat	Particuliere vraag
	Verkeersproblematiek. Spuikomlaan	Particuliere vraag
	Parkeerproblematiek. Polderstraat	Particuliere vraag
	Parkeerproblematiek. Nukkerstraat	Particuliere vraag

	Agendapunten met gunstig advies	
	Parkeerproblematiek. Koningin Asitridlaan. Vraag tot invoeren enkel laden- en lossen voor het hotel 'IBIS Styles' <u>Opmerking</u> Voor de ingang van het hotel 'IBIS Styles' in de Koningin Astridlaan bevindt zich een buiten de rijbaan aangelegde parkeerstrook met een lengte van +/- 12m. Deze strook is gelegen op het openbaar domein. <u>Experten</u> Akkoord voor het invoeren van twee parkeerplaatsen met beperkte parkeerduur. Gunstig advies: • voor het invoeren van beperkte parkeerduur maximaal 30 minuten, meer bepaald op de parkeerstrook gelegen voor de ingang van het IBIS hotel, langsheen de Koningin Astridlaan. deze maatregel aan te duiden door middel van het verkeersbord E9 met onderbord 30mim (zonder parkeerschijf)	Particuliere vraag
	Parkeerproblematiek. Steenovenstraat. Moeilijk in- en uitrijden in garage <u>Opmerking</u> De rijbaanbreedte bedraagt er 5,50m zonder goten. De Steenovenstraat betreft een éénrichtingsstraat met rijrichting verplicht naar de Nukkerstraat toe. De verkeerscommissie, vergadering experts, heeft in zitting van 24/05/2024 gunstig advies verleend voor het aanbrengen van twee witte dwarslijnen op 0,5m van het verlengde van de garagepoort van de woning gelegen Nieuwstraat 77. Dit in het kader van een gelijkaardige problematiek.	Particuliere vraag

	<u>Experten</u> De politie geeft mee dat de garageopening 2,45m breed is. Achterwaarts inparkeren in de garage is niet mogelijk omwille van de interne constructie van de woning. Het visueel verschil in aanleg van de bestratingsklinkers op het kruispunt Nieuwstraat/Steenovenstraat zal er waarschijnlijk voor zorgen dat bepaalde automobilisten ervoor kiezen om te dicht bij de garagepoort van betrokkene te parkeren. Een oplossing kan zijn om twee parkeervakken af te bakenen. Er is 9m tussen garagepoortopening en de grensscheiding tussen de verschillende afwerking in bestratingsklinkers. Volgende keuze kan dan gemaakt worden: • lang vak van 9m voor twee kleinere auto's • één vak van 6m voor één auto met op deze manier meer ruimte voor het indraaiend verkeer. Het kruispunt Nieuwstraat Steenovenstraat is immers geen rechte hoek maar iets scherper waardoor grotere voertuigen moeite kunnen hebben bij het indraaien. Er is eensgezindheid voor de tweede mogelijkheid van bovenstaande keuzes rekening houdende met de draaicirkel van grote voertuigen. Het plaatsen van een katafootpaaltje t.h.v. de garageopening zorgt voor fysieke beperkingen. <u>Gunstig advies:</u> • voor het afbakenen van één parkeervak met lengte van 6m af te bakenen vanaf 1 meter van de garageopening van de woning gelegen Nieuwstraat 70. deze reglementering aan te duiden door middel van witte belijning die het parkeervak afbakend. • het gedeelte tussen het parkeervak en de scheiding in de bestrating wordt opgevuld met witte arceringen.	
	Parkeerproblematiek. Nieuwstraat. Moeilijk in- en uitrijden garage. <u>Opmerking</u> De rijbaanbreedte bedraagt er +/- 3,40m exclusief goten. Er is een parkeerstrook van +/- 2m breed. De verkeerscommissie, vergadering experts, heeft in zitting van 24/05/2024 gunstig advies verleend voor het aanbrengen van twee witte dwarslijnen op 0,5m van het verlengde van de garagepoort van de woning gelegen Nieuwstraat 77. Bovenstaand adres is even verderop gelegen. Dit in het kader van een gelijkaardige problematiek. Extra informatie van aanvrager: Er wordt soms geparkeerd tussen de eigen garagepoort en de garagepoort van huisnummer 28. De afstand tussen beide poorten bedraagt +/- 4,5m. Dit is te weinig voor het parkeren van een auto.	Particuliere vraag

	<u>Experten</u> De politie geeft aan dat de afstand tussen de garagepoort van de aanvrager en de garagepoort van huisnummer 28 te klein is om er te kunnen parkeren (4,5m). Er toch parkeren zorgt ervoor dat betrokkene soms moeilijk kan in- en uitrijden van de eigen garage. De afstand tussen de voordeur van de aanvrager en het begin van de parkeerstrook op het kruispunt met de Steenovenstraat bedraagt 11m. Kan het verdelen van deze afstand in twee parkeervakken een oplossing zijn? Gunstig advies: • voor het afbakenen van twee parkeervakken met een lengte van telkens 5,5m voor de woningen gelegen: ○ zijgevel Steenovenstraat 28 ○ Nieuwstraat 63 deze reglementering aan te duiden door middel van witte dwarslijnen aan te brengen op de parkeerstrook.	
	Parkeerproblematiek. Molenstraat. Moeilijk in- en uitrijden garage <u>Opmerking</u> Betreft situatie ter hoogte van huisnummer 112. De rijbaanbreedte bedraagt +/- 6m exclusief goten. Er zijn geen bijkomende beperkende parkeermaatregelen van kracht in dit gedeelte van de Molenstraat. <u>Experten</u> Een proefrit werd uitgevoerd door de lokale politie. De breedte van de garageopening vormt geen probleem. Een parkeersimulatie met kegels werd uitgevoerd met breedte van 2m gerekend vanaf de stoeprand waarbij telkens een afstand van 2m werd gehouden van de garageopening. In deze situatie was het uitrijden quasi onmogelijk gelet op een geparkeerde bestelwagen aan de overzijde van de garageopening. De straatoverzijde biedt nu eenmaal het meest netto parkeeraanbod. Tussen de garageopening van huisnummer 112 en de witte garagepoort van huisnummer 120 is er een afstand van 7m. Tussen de garageopening van huisnummer 112 en huisnummer 110 is er ook 7m. Dit zijn twee netto parkeerplaatsen. Rekening houdend met de proefopstelling van de parkeersimulatie zou er dan eigenlijk niet meer kunnen geparkeerd worden. Gunstig advies: • voor het invoeren van parkeerverbod vanaf de OV-paal op de grensscheiding van het perceel met huisnummer 112 tot Dorpsstraat, dit aan de zijde van de even huisnummers. deze reglementering aan te duiden door middel van het verkeersbord E1 met onderbord Xa	Particuliere vraag

	Verkeersproblematiek. Breendonkiaan. Vraag tot aanbrengen van een zebrapad <u>Opmerking</u> Betreft kruispunt Breendonkiaan/Pieter Breugelstraat. Zijn hier voldoende voetgangersstromen om de inrichting van een zebrapad te rechtvaardigen? <u>Experten</u> Het inrichten van een zebrapad op de aangegeven locatie lijkt draagvlak te kennen onder de experts, dit gelet op de aanwezigheid van een relatief recente woonwijk en de schoolomgeving in de buurt. De politie vergt de aandacht onder de experts op de exacte locatie waar het zebrapad zou moeten komen, alsook het aantal zebrapaden. Dwars over de Breendonkiaan: Er dient rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van parkeerplaatsen en groenvoorzieningen. Een extra oversteekplaats, dwars over de Pieter Breugellaan lijkt in dit geval ook aangewezen. Gunstig advies: Voor het inrichten van twee zebrapaden met breedte van 3m: • dwars over de Pieter Breugelstraat, meer bepaald ter hoogte van huisnummer 34 • dwars over de Breendonkiaan, meer bepaald tussen de oprit van het perceel met huisnummer 38 en huisnummer 36  bredene Bredene is er voor jou Zebrapaden Breendonkiaan - Pieter Breugelstraat 1:354	Particuliere vraag
	Parkeerproblematiek. Groenendijkstraat. Vraag tot inrichten van parkeerplaatsen met beperkte parkeerduur	Particuliere vraag

	<u>Experten</u> Het inrichten van een aantal parkeerplaatsen met beperkte parkeerduur kan voor een betere organisatie zorgen rond de werking van het kinderdagverblijf. Om het parkeren ter hoogte van het kinderdagverblijf beter te ordenen kan het aangewezen zijn om de 18m tussen de eigen oprit en de garagepoort van huisnummer 147 onder te verdelen in 3 vakken. Enkel de eerste parkeerplaats beperkte parkeerduur in te voeren. Gevraagde uren beperkte parkeerduur: Van ma t.e.m. vr / van 7 tot 9u30 en van 15u30 tot 18u / max. 15 min. Er wordt algemeen gesteld dat het bepalen van de voorbehouden uren best niet op het half uur wordt ingesteld i.f.v. de leesbaarheid van de opgelegde maatregel. Gunstig advies: • voor het afbakenen van drie afgebakende parkeervakken met een lengte van 6m (totaal 18m), meer bepaald vanaf huisnummer 141 tot huisnummer 147 • voor het invoeren van beperkte parkeerduur op de parkeerplaats ter hoogte van huisnummer 141: ○ van ma t.e.m. vr, telkens van 7 tot 9u en van 15 tot 18u. Deze maatregel aan te duiden door middel van het verkeersbord E9 met conform onderbord.	
	Verkeersproblematiek. Voorstel tot (lokaal) afschaffen van de voorrang aan rechts regel <u>Opmerking</u> Het afschaffen van de voorrang aan rechts regel werd al in een aantal steden en gemeenten in Vlaanderen uitgevoerd. Meestal ging dit over landelijke verbindingswegen in het buitengebied. Veelal buiten de bebouwde kom gelegen wegen die het wegbeeld hebben van een prioritaire weg t.o.v. de aantakende zijstraten. Het snelheidsremmend effect van voorrang aan rechts is op dergelijke wegen toch bijna onbestaande. Is dit een maatregel die ook het overwegen waard is op bepaalde lokale wegen binnen de gemeente? Pro's: • Leesbaarder wegbeeld in straten zoals bijv. Fritz Vinckelaan, Vicognelaan, Polderstraat,... • Voorrangsregel ligt in lijn met de doorlopende fietspaden Contra's: • Potentieel snelheidsverhogend effect	Particuliere vraag

	- Hoge werklast voor het plaatsen van de verkeerstekens en bijhorende financiële kost voor de wegbeheerder (niet begroot). <u>Experten</u> De politie geeft aan dat een dergelijke maatregel de leesbaarheid kan verhogen op plaatsen waar er reeds een doorlopend fietspad. Er is onder de experts geen draagvlak voor het algemeen afschaffen van de voorrang aan rechts op gans het grondgebied. Deze maatregel zou niet onmiddellijk een snelheidsverhogend effect mogen hebben stelt de politie gelet op het huidige wegbeeld dat eerder in het voordeel van een voorrangsweg spreekt. (Referentie: Zilverlaan Oostende). De vertegenwoordiger van de fietsersbond geeft aan dat een dit een duidelijkere voorrangssituatie zou opleveren. Er is geen bezwaar vanuit de fietsersbond. Er moet een inventarisering van de wegen moet komen waar dit mogelijk zou zijn. De schepen geeft aan dat het advies wordt gegeven om dit mee te nemen in de oefening rond het verdiepen van het mobiliteitsplan. Het invoeren van een dergelijke maatregel levert een aanzienlijke kostprijs op (borden, belijning, werkuren) Gunstig advies: - om dit punt op te nemen in het verdiepen van het mobiliteitsplan.	
	Parkeerproblematiek. Ganzenstraat. Vraag tot aanbrengen gele onderbroken strepen <u>Opmerking</u> Betreft trage weg tussen Ganzenstraat en Eendenstraat. Er wordt vaak voor de uit- en toegang van de trage weg geparkeerd waardoor fietsers en voetgangers geen vrije doorgang meer hebben. Kunnen hier gele onderbroken strepen worden geschilderd? Ter hoogte van het andere uiteinde van dit pad in de Eendenstraat zijn er wel gele onderbroken strepen geschilderd. Ook ter hoogte van gelijkaardige situaties in de Eendenstraat en Ganzenstraat is dergelijk plaatselijk parkeerverbod van kracht. <u>Experten</u> Gunstig advies: voor het invoeren van parkeerverbod (in hoek) met telkens een totale lengte van 3m in de Ganzenstraat, meer bepaald ter hoogte van de trage wegverbinding naar de Eendenstraat.	Particuliere vraag

	deze maatregel aan te duiden door middel van het aanbrengen van gele onderbroken strepen op de trottoirrand.	
	Parkeerproblematiek. Dorpsstraat. Moeilijk in- en uitrijden garagecomplex. <u>Opmerking</u> De verkeerscommissie, vergadering experts, heeft in zitting van 28/11/2024 gunstig advies verleend voor het uitbreiden van de gele onderbroken strepen in de Dorpsstraat zoals hieronder aangegeven:  Deze reglementering werd goedgekeurd door de gemeenteraad in zitting van 27/01/2025. Tussen deze reglementering en de in- en uitrit is er een afstand van +/- 12m. Is het wenselijk dat deze reglementering wordt uitgebreid? <u>Zie ook agendapunt circulatieplan Dorp</u> <u>Experten</u> Er wordt verwezen naar agendapunt, circulatieplan Dorp. De problematiek rond de beperkte zichtbaarheid bij het uitrijden van de garagetoegang wordt erkend. Het verlengen van het reeds bestaande parkeerverbod, aangebracht met gele onderbroken strepen, kan een oplossing zijn. Moet dan niet gekozen worden voor bebording i.p.v. de gele strepen? <u>Gunstig advies:</u> • voor het invoeren van parkeerverbod in de Dorpsstraat vanaf de grensscheiding 20/20A, aan de zijde van de even huisnummers deze maatregel aan te duiden door middel van het verkeersbord E1 met onderbord Xa • voor het verwijderen van de bestaande gele markeringen aan de overzijde van huisnummers 21+27.	Lokale politie

	Dit staat de uitwerking van het circulatieplan niet in de weg.	
	Parkeerproblematiek. Schoolomgeving Europaschool. <u>Argumentatie</u> In de Europastraat is de reglementering erf van toepassing. Dit betekent dat er enkel mag geparkeerd worden op de aangeduide parkeervakken. De weginrichting is echter zo voorzien dat er ook buiten de parkeervakken plaatsen zijn waar er fysiek een auto inpast. Heel vaak wordt er tijdens de voor en na schooltijd geparkeerd op dergelijke plaatsen. Zorgt dit gebruik voor extra verkeersonveiligheid aan de schoolpoort? Dient dit gebruik te worden vermeden door harde ingrepen op het openbaar domein zoals bijv. het plaatsen van katafootpalen? Zijn er alternatieven?  <u>Experten</u> De schepen heeft geen voorkeur aan het plaatsen van katafootpaaltjes. Is het inrichten van de Europastraat als schoolstraat een optie? Dit kan niet zegt politie omwille van ontsluiting woonwijk. Het aanplanten van een haag zou het wegbeeld van woonerf niet ten goede komen. Een fysieke afscheiding of obstakel zou het parkeren kunnen verhinderen en het wegbeeld van woonerf niet in het gedrang brengen.	Lokale politie

	Gunstig advies: voor het plaatsen van fysieke hindernissen (bloembakken, betonelementen,...) in de Europastraat, meer bepaald het gedeelte ingericht als erf, om het foutparkeren er te verhinderen, dit na adviesvraag aan de brandweer	
	Verkeersproblematiek. Kruispunt August Plovieplein/Fritz Vinckelaan. Optimaliseren fietsveiligheid. Toegankelijk maken bushaltes <u>Kennisname ontwerp gedeeltelijke herinrichting kruispunt</u> <u>Kader / probleemstelling:</u> Beide bushaltes ter hoogte van het August Plovieplein dienen te worden aangepast i.h.k.v. het Masterplan toegankelijkheid. Er heerst op dit kruispunt eveneens een moeilijk leesbare verkeerssituatie voor de fietsers: 1. Het fietspad in de Fritz Vinckelaan, rijrichting kanaal, loopt ter hoogte van het kruispunt met het August Plovieplein niet door. Dit in tegenstelling met het fietspad in het overig deel van de Fritz Vinckelaan. De continuïteit van het wegbeeld voor de fietser in de Fritz Vinckelaan is hier zoek. 2. Fietzers in de Fritz Vinckelaan, rijrichting kanaal, moeten bij het rechtsaf slaan op het August Plovieplein een onnatuurlijke beweging te maken om de verhoogde boorsteen t.h.v. de aanzet van het dubbelrichtingsfietspad te ontwijken (zie rode pijl). Sommige fietsers ontwijken dit door even het gemengd verkeer in te rijden (zie gele pijl).	Dienst mobiliteit



3. Fietzers worden bij hun oversteekbeweging tussen het August Plovieplein en de Fritz Vinckelaan (rijrichting Bredene Dorp) niet voldoende geleid



Voorgestelde inrichtingsprincipes:

- Fietspad en parkeerstrook in het August Plovieplein wisselen van plaats
- Oversteekplaats voor fietsers voorzien ter hoogte van de bestaande verkeersgeleider mits uitbreiden van de verkeersgeleider
- Voorsorteringsstrook wordt korter maar zorgt vermoedelijk voor weinig tot geen extra nadeel voor het autoverkeer
- Fietspad Fritz Vinckelaan doortrekken over het kruispunt met het August Plovieplein.



4. T.h.v. huisnummer 61 hebben fietsers op het moment dat ze in het gemengd verkeer komen te weinig rugdekking ten opzichte van het achterop komend verkeer.

Dit werd opgelost door de fietsers hier uit de voorrang te nemen.

De rijbaanbreedte op dit punt bedraagt +/- 6,5m.

Voorgesteld inrichtingsprincipe:

- Voorzien van rugdekking voor de fietsers richting kanaal.
- Dit kan door het aanpassen van het rijbaanverloop.
- De rijbaanbreedte wordt hierdoor plaatselijk versmald tot 5,40m.

Bushaltes:

Beide bushaltes t.h.v. het August Plovieplein zijn nog niet aangepast i.h.k.v. het Masterplan toegankelijkheid.

Hierbij wordt idealiter een verhoogd perron voorzien van 20m voor een gelede bus, minimaal wordt een lengte van 9m gevraagd.

De haltevoorzieningen voor stadslijn 4 langsheen de Fritz Vinckelaan t.h.v. het August Plovieplein zijn als volgt gesitueerd:

- Rijrichting Bredene Dorp t.h.v. grensscheiding huisnummers 68/70



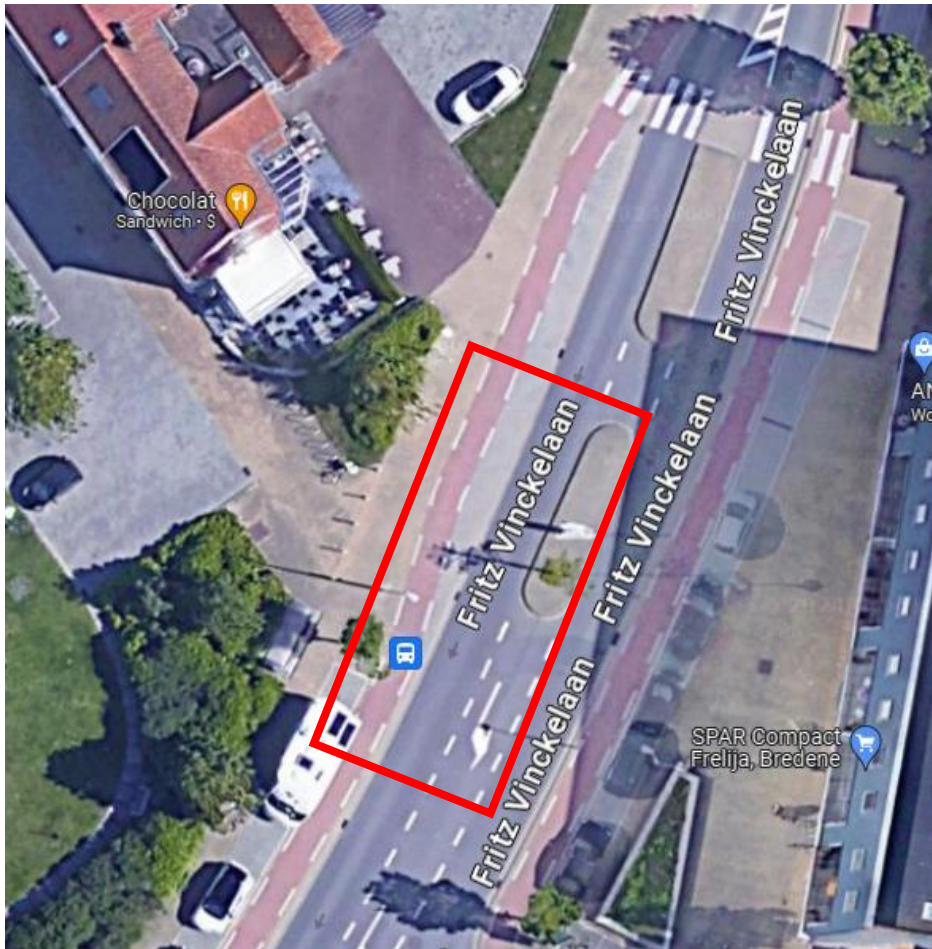
De beschikbare ruimte voor het aanleggen van een verhoogd perron bedraagt hier minimaal 11m. Het verhoogd perron wordt idealiter op deze locatie voorzien, zal vermoedelijk geen verlies aan parkeerplaatsen opleveren en de bestaande verhoogde verkeersgeleider zorgt ervoor dat de bus niet kan worden ingehaald tijdens het halteren.

Rekening dient gehouden te worden met de garagetoegangen van huisnummer 68.

Opletten met de afstand waarop het omgebogen fietspad opnieuw aansluit met het bestaande fietspad t.h.v. de aansluiting met de Louis Vander Schaeghestraat.

Een bestaande boom bevindt zich in de zone waar de aanpassingen zouden kunnen uitgevoerd worden.

- Rijrichting Bredene Sas



De beschikbare ruimte is hier groter dan de tegenovergelegen halte waarbij een verhoogd perron met lengte van 20m vermoedelijk geen probleem zal zijn.

Er dient rekening gehouden te worden met de in- en uitrit naar de parking van de bakker gelegen langsheen de Fritz Vinckelaan.

Een bestaande OV-paal en boom bevinden zich in de zone waar de aanpassingen zouden kunnen uitgevoerd worden. Ook hier zorgt de aanwezigheid van de bestaande verhoogde verkeersgeleider ervoor dat de bus niet kan worden ingehaald tijdens het halteren.

Het (voor)ontwerp wordt als afzonderlijk document voorgelegd aan de leden van de verkeerscommissie

Experten

Gunstig advies:

- voor het uitvoeren van bovenvermelde aanpassingswerken volgens het goedgekeurd plan.

Verkeersproblematiek. Noord-Edestraat. Verbetering fietsveiligheid

Dienst mobiliteit

Argumentatie

De Noord-Edestraat, gedeelte tussen de sociale woonwijk en de Sluizenstraat, is voorzien van een aantal uitwijkstroken bestaande uit kiezel. Dit om het kruisend verkeer te vergemakkelijken.

Ons bestuur mocht een aantal klachten ontvangen omtrent de staat van deze uitwijkzones.

Aan het college van burgemeester en schepenen werd onlangs een voorstel gericht om deze uitwijkstroken te asfalteren. Het college staat niet volledig achter dit voorstel en vraagt een nieuw voorstel rekening houdende met (meer) fietsveiligheid.

Opmerking

FEITEN:

- **INSCHALING VAN DE WEG**
 - Lokale weg met landelijk karakter
 - Binnen de bebouwde kom
 - Snelheidsregime max. 50 km/u
 - Verkeersdrempel t.h.v. het milieu- en recyclagepark -> 30 km/u
 - Verbod voor voertuigen met een M.T.M. $\geq 3.5t$. tussen huisnummer 97 en de ingang van het milieu- en recyclagepark. Vrachtverkeer voor het park rijdt aan en af via de Sluizenstraat.
- **RIJBAANBREEDTE**
 - Op de plaatsen waar geen uitwijkstroken aanwezig zijn bedraagt de rijbaanbreedte tussen de 3.2m en de 3.8m (steekproefsgewijs gemeten via Street Smart)
 - Voor gewestwegen is de richtlijn voor tweerichtingsverkeer 6.1m (50km/u). Op lokale wegen is het vaak echter aangewezen om een smaller wegprofiel te voorzien. Maar 3.2-3.8m is steeds te smal voor tweerichtingsverkeer, personenwagens hebben immers een breedte van +/- 1.80m (excl. spiegels). Vandaar de aanwezigheid van de uitwijkstroken.
 - De richtlijn voor éénrichtingsverkeer is 3,05m (50km/u)
- **FIETSERS**
 - De Noord-Edestraat is opgenomen in zowel het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (BFF) als in een aantal fietsknooppuntenroutes waaronder het Groen Lint.
 - Er werd relatief recentelijk nog openbare verlichting aangebracht om deze verbinding o.a. fietsvriendelijker te maken.
- **GESCHAT VERKEERSGEBRUIK**
 - Dit gedeelte van de Noord-Edestraat wordt gebruikt als:
 - Ontsluitingsweg van en naar de N9 voor de achtergelegen woonwijk(en) (aannemelijke inschatting)
 - Bestemmingsverkeer voor het milieu- en recyclagepark
 - Alternatieve fietsverbinding van en naar het vrijliggend fietspad langs de Sluizenstraat. Dit is seizoensgebonden, tellingen van enkele jaren terug tijdens de wintermaanden toonden een duidelijke overhand voor het gemotoriseerd verkeer.
 - Er mag aangenomen worden dat de combinatie van bovenvermeld gebruik in combinatie met de beperkte rijbaanbreedte verkeersconflicten oplevert. Regelmatig frustraties.
 - Er mag ook aangenomen worden dat fietsers er niet steeds de ruimte krijgen waar ze recht op hebben. Er is immers nauwelijks

	uitwijkruimte voor fietsers. De aangelegde uitwijkstroken zijn, zeker in de wintermaanden, moeilijk befietsbaar. OPTIES: 1. Terug invoeren van beperkt éénrichtingsverkeer (fietsers en bromfietsers in beide richtingen toegelaten). ○ Er mag worden aangenomen dat deze maatregel tijdens de piekmomenten meer verkeer zal genereren langsheen de Fritz Vinckelaan, het kruispunt Dorpsstraat/Duinenstraat/Sluizenstraat en de Sluizenstraat zelf. ○ Het vrachtverkeer voor het milieu- en recyclagepark (geschat op 35 ritten per week) zal door de wijk moeten om aan of af te rijden, afhankelijk van de rijrichting. Nu gebeurt dit via de Sluizenstraat. ○ Kan een snelheidsverhogend effect teweegbrengen ○ Neemt de noodzaak tot rijbaanverbreding weg ○ Fietsers zullen meer veiligheid ervaren door het verminderen van de verkeersintensiteit en de afwezigheid van tegenliggers ○ Verzet vanuit de woonwijk(en) ○ Rijrichting? ○ verplichte rijrichting naar de Sluizenstraat heeft als voordeel dat de ontsluiting naar de N9, 's morgens, kan blijven plaatsvinden langsheen de Noord-Edestraat. Dit ontlast het kruispunt Dorpsstraat/Duinenstraat/Sluizenstraat tijdens de drukke ochtenduren. De verkeersdruk op het kruispunt Sluizenstraat/Noord-Edestraat blijft behouden. ○ verplichte rijrichting naar de woonwijk heeft als voordeel dat de voorrang aan rechts situatie op het kruispunt Sluizenstraat/Noord-Edestraat ontlast wordt. 's Avonds wat minder verkeersdruk op de Sluizenstraat. 2. Invoeren van een knip tussen de ingang en de uitgang van het milieu- en recyclagepark. Valt dergelijke ingreep te overwegen? De insteek van de verantwoordelijke van het milieu- en recyclagepark zal hierin belangrijk zijn. <u>Experten</u> De schepen geeft aan dat knip moeilijker gedragen kan worden onder de inwoners dan het invoeren van éénrichtingsverkeer. Tijdens de coronamaanden werd een tijdelijke verkeerssituatie met eenrichtingsverkeer ingevoerd t.b.v. de werking van het recyclagepark. De rijrichting was verplicht naar de Sluizenstraat. De praktijk wees uit dat de vrachtwagens voor het recyclagepark met regelmaat het eenrichtingsverkeer negeerden en bleven aanrijden via de Sluizenstraat. De politie geeft aan dat mits invoeren van definitief éénrichtingsverkeer er sluipverkeer mogelijk blijft in één rijrichting. Bovendien wordt er politieel ongunstig advies gegeven voor het invoeren van éénrichtingsverkeer omdat het zwaar verkeer dan via de wijk moet worden omgeleid. Het diensthoofd openbaar domein en patrimonium van de gemeente stelt voor om dit op te lossen door het invoeren van tweerichtingsverkeer in het gedeelte	
--	---	--

	van de Noord-Edestraat naar de Sluizenstraat en éénrichtingsverkeer in het gedeelte naar de wijk. Een oplossing kan zijn om een ‘harde’ knip te realiseren tussen de in- en uitgang van het recyclagepark <u>mits aanpassing van het intern circulatieplan van het recyclagepark</u> waarbij in- en uitrijden aan beide zijden mogelijk is. Hierbij zou dan tweemaal een stuk tweerichtingsstraat kunnen worden gerealiseerd in de Noord-Edestraat. Is een herinrichting van de interne circulatie van het recyclagepark wel haalbaar op korte termijn? Indien dit niet het geval is kan een ‘harde’ knip gerealiseerd worden net voor de ingang van het recyclagepark waarbij de bestaande in- en uitgang blijft behouden en alle bestemmingsverkeer richting recyclagepark via de Sluizenstraat dient aan te rijden. De directeur ruimte geeft aan dat in het geval van deze knip er tweerichtingsverkeer blijft naar de Sluizenstraat toe en dit eerder een beperkte verbetering oplevert voor de fietsers. Gunstig advies: <u>OP PROEF</u> • Indien een aanpassing van de interne circulatie van het recyclagepark tot de mogelijkheden behoort: • gunstig advies voor het invoeren van een ‘harde’ knip in de Noord-Edestraat, meer bepaald tussen de in- en uitgang van het recyclagepark met enkel nog doorgang voor fietsers, bromfietsen en speedpedelecs. Deze maatregel aan te duiden door middel van het verkeersbord F45b. • voor het verbreden van de rijbaan over gans de lengte: • tussen het recyclagepark en de Sluizenstraat aan de zuidzijde • tussen het recyclagepark en de woonwijk aan de noordzijde. • Indien een aanpassing van de interne circulatie van het recyclagepark <u>niet</u> tot de mogelijkheden behoort: • gunstig advies voor het invoeren van ‘harde’ knip in de Noord-Edestraat, meer bepaald ter hoogte van de toegang tot het recyclagepark met enkel nog doorgang voor fietsers, bromfietsen en speedpedelecs: ○ tweerichtingsverkeer toegelaten in het gedeelte tussen de Sluizenstraat en het recyclagepark. ○ het straatgedeelte tussen de wijk en het recyclagepark wordt een doodlopende straat, uitgezonderd voor actieve weggebruikers. Deze maatregel aan te duiden door middel van het verkeersbord F45b. • voor het verbreden van de rijbaan over gans de lengte tussen het recyclagepark en de Sluizenstraat aan de zuidzijde. Dit voorstel wordt als apart dossier voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen.	
	Circulatieplan Polderstraat (gedeelte ingericht als fietsstraat) <u>Argumentatie</u> FEITEN: • INSCHALING VAN DE WEG ○ Lokale weg met landelijk karakter ○ Binnen de bebouwde kom	Dienst mobiliteit

	○ Snelheidsregime max. 30 km/u - fietsstraat • RIJBAANBREEDTE ○ Gemiddeld +/- 4m ○ Voor gewestwegen is de richtlijn voor tweerichtingsverkeer 5.6m (30km/u). Op lokale wegen is het vaak echter aangewezen om een smaller wegprofiel te voorzien. Maar +/- 4m is te smal voor tweerichtingsverkeer, personenwagens hebben immers een breedte van +/- 1.80m (excl. spiegels). Vandaar de noodzaak aan uitwijkstroken. ○ De richtlijn voor éénrichtingsverkeer is 2,80m (30km/u) • FIETSERS ○ Dit gedeelte van de Polderstraat is een fietsverbinding tussen enerzijds het fietspad langsheen de Polderstraat en het fietspad langsheen de Vloedstraat/Zandstraat. ○ Door de inrichting als fietsstraat wordt mogelijks extra fietsverkeer aangetrokken (gunstig advies van de verkeerscommissie experts d.d. 22/06/2022). ○ Uit metingen van enkele jaren terug gedurende de maand juni bleek dat er een 700-tal autobewegingen per etmaal werden geregistreerd en een 500-tal fietsers/bromfietsers. • GESCHAT VERKEERSGEBRUIK ○ Dit gedeelte van de Polderstraat heeft een sterk landelijk karakter maar wordt vermoedelijk vaak gebruikt om omliggende wijken te ontsluiten of te verbinden. Dit gedeelte van de Polderstraat kent weinig bestemmingsverkeer gelet op de geringe bebouwing. De bioboer trekt wel wat bestemmingsverkeer aan. Een plaatselijke verbreding van de rijbaan kan een oplossing vormen ter bevordering van het kruisend verkeer. Het college van burgemeester en schepenen is geen voorstander van een plaatselijke verbreding van de rijbaan. Een verbreding van de fietsstraat kan mogelijks de druk op de fietser opvoeren en de werking van de fietsstraat compromitteren. Is een plaatselijke verbreding van de Polderstraat aangewezen? Kan een wijziging van de verkeerscirculatie een oplossing bieden waardoor een verbreding kan vermeden worden? <u>Experten</u> Het kruisend autoverkeer in combinatie met de reglementering fietsstraat en het smalle wegprofiel zorgen ervoor dat de berm op bepaalde plaatsen wordt stuk gereden. Hieraan kan een oplossing gegeven worden om de rijbaan plaatselijk te verbreden maar dergelijke ingrepen staan haaks op het gebruik als fietsstraat. De mogelijkheden om hieraan een oplossing te geven zijn ofwel het invoeren van (beperkt) éénrichtingsverkeer ofwel het invoeren van een knip. De fietsersbond vraagt zich af of het openstellen van de Ebbestraat niet net meer verkeer zal aantrekken in de fietsstraat. Kan éénrichtingsverkeer ingevoerd worden tussen de Ibislaan en de Ebbestraat? Het gedeelte van de Polderstraat tussen de Ebbestraat en de Keerweg blijft tweerichtingsverkeer. Er wordt gesteld of het een oplossing kan zijn om een knip in te voeren ter hoogte van de middenberm Ebbestraat in combinatie met het invoeren van (beperkt) éénrichtingsverkeer in de Polderstraat tussen de Sloepenstraat en de Ebbestraat.	
--	---	--

	Dit idee wordt gedragen door de experts. Gunstig advies: OP PROEF • invoeren van een knip in de Polderstraat t.h.v. middenberm van de Ebbestraat. Uitvoering met plooiakens of bloembakken, nog te bepalen • invoeren van beperkt éénrichtingsverkeer in de Polderstraat, tussen de Sloepenstraat en de Ebbestraat. Verplichte rijrichting naar de Ebbestraat • opheffen van de verboden rijrichting in de Ebbestraat (rijrichting Polderstraat-Duinenstraat). Dit voorstel wordt als apart dossier voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen.	
	Verkeersproblematiek. Voorstel Circulatieplan Dorp <u>Argumentatie</u> Het is de wens om de leefbaarheid in Bredene Dorp te verhogen. In afwachting van de verdere uitwerking van het Masterplan Dorp is het de wens om enkele ‘quickwins’ te verwezenlijken door het invoeren van een circulatieplan. Dit kan in eerste instantie op proef worden ingevoerd. Het is de bedoeling dat de parkeercapaciteit gelijk blijft en dat er maar beperkte ingrepen op het openbaar domein nodig zijn. Hieronder enkele aspecten die moeten in acht genomen worden: • De parkeerdruk in de Molenstraat, in combinatie met het tweerichtingsverkeer, zorgt soms tot moeilijkheden voor het kruisend verkeer. • De parkeersituatie ter hoogte van de schoolpoort van VBS Dorpslinde zorgt gedurende het begin en einde schooltijd vaak voor een verkeerscongestie omwille van tweerichtingsverkeer in combinatie met de auto’s die er stilstaan of parkeren voor de schoolpoort. • Bepaalde inwoners van de Guido Gezellestraat zijn niet meer tevreden met het beurtelings parkeren in hun straat. De verkeerscommissie, vergadering experts, d.d. 28/11/2024 hebben betrokken agendapunt uitgesteld gelet op het feit dat deze parkeerproblematiek niet als een geïsoleerd probleem kan worden aangepakt. Een sluitende oplossing kan mogelijks liggen in een aanpassing van de verkeerscirculatie voor de omliggende straten met aangepast parkeerregime in de Guido Gezellestraat. Kan een aangepaste verkeerscirculatie voor de wijk Dorp in combinatie met het plaatselijk aanpassen van de parkeersituatie een oplossing zijn voor bovenstaande punten? <u>Circulatie:</u> Hieronder een voorstel tot met aangepaste verkeerscirculatie in de wijk Dorp.	Dienst mobiliteit



Parkeren:

In volgende straten is de reglementering beurtelings parkeren van toepassing:

- Guido Gezellestraat
- Dorpsstraat (tussen Fritz Vinckelaan en Sluizenstraat).

Er werd een telling uitgevoerd om in kaart te brengen aan welke straatzijde het grootste netto-aanbod aan parkeerplaatsen is. Hierbij werd rekening gehouden met 6m lengte voor één auto en werd een marge van 1m gerekend ter hoogte van in- en uitritten en garagepoorten.

- Guido Gezellestraat:
 - Oneven huisnummers: 14 plaatsen
 - Even huisnummers: 23 plaatsen
- Dorpsstraat:
 - Oneven huisnummers: 15 plaatsen
 - Even huisnummers: 18 plaatsen.

Experten

De eerste versie van het circulatieplan (waarvan voorbeeld in dit verslag) werd voorgesteld.

De experts hadden geen opmerkingen over het gedeelte van de Dorpsstraat tussen de Fritz Vinckelaan en de Sluizenstraat.

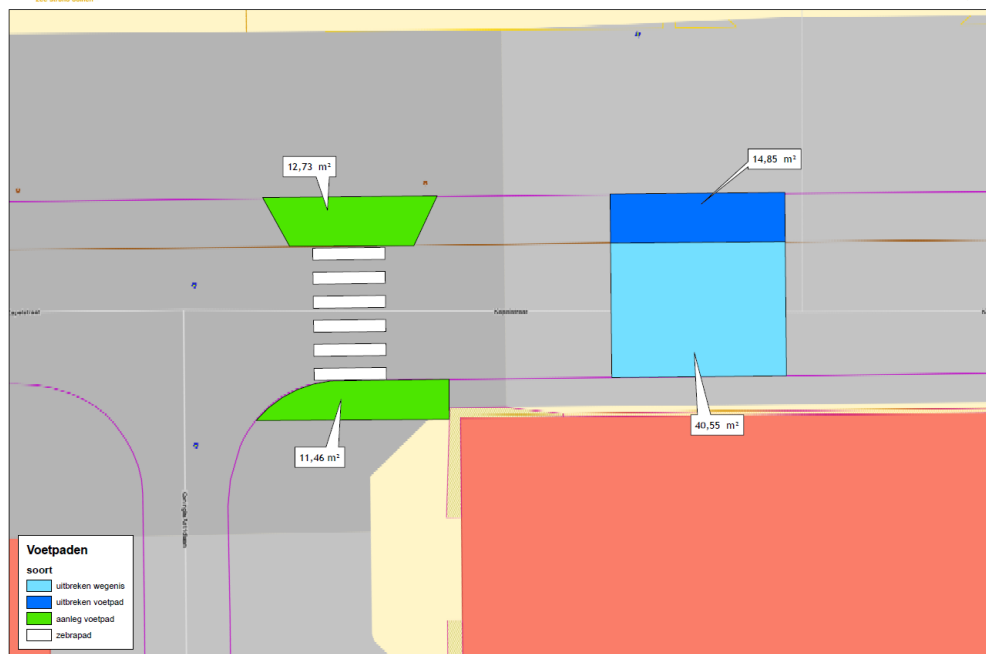
De politie geeft aan dat de plannen met parkeervakken maar een aanzet zijn en nog verder in detail dienen bekeken te worden.

Er wordt gewezen op het huidige beurtelings parkeren in de Dorpsstraat en Guido Gezellestraat met haar ongemakken.

Er wordt gewezen op de verhoging van het parkeeraanbod mits afschaffen van beurtelings parkeren.

	De vragen stellen dat dit initieel als proefproject moet worden opgestart. Vanuit de dienst openbare werken en patrimonium wordt gepleit om het tweerichtingsverkeer te behouden in de Dorpsstraat omwille van het behoud van het dorpskarakter. Een proefrit moet worden georganiseerd om lus rond het sportparkje te kunnen maken. • <u>Noot:</u> de proefrit werd uitgevoerd door de lokale politie enkel dagen na de vergadering van de experts met ongunstig advies wegens de beperkte breedte van de rijbaan in de Kerkstraat. Kan er ter hoogte van de bakker een keerbeweging worden gefaciliteerd? Gunstig advies: OP PROEF • invoeren van het circulatieplan op proef zoals opgenomen in dit verslag, mits wijziging: tweerichtingsverkeer toelaten in de Dorpsstraat tot aan de Kerkstraat (t.h.v. de bakkerij). In eerste instantie enkel met wettelijke verkeersborden C1 aan te duiden. Dit voorstel kan niet worden gecombineerd met de rioleringswerken in de wijk.	
	Parkeerproblematiek. Centrumplein. Vraag tot invoeren enkel parkeerverbod voor het commissariaat <u>Experten</u> De parkeerproblematiek zit hem in het dagelijks lossen van ladingen voor het politiekantoor. Moet dit gefaciliteerd worden? Kan er een oplossing worden gezocht om het parkeren net voor de ingang van de bib te ontraden? De directeur ruimte wenst geen extra arcering hiervoor aan te brengen. Kan een voorstel uitgewerkt worden om een bochtstraal aan te leggen? Gunstig advies: • voor het invoeren van enkel parkeerverbod aan de zijde van het nieuwe politiekantoor kantoor Deze maatregel aan te duiden door middel van het verkeersbord E1 met onderbord Xa • verplaatsen van beide katafootpalen tot het verlengde van de gootelementen om foutparkeren voor de bibliotheek te verhinderen.	Lokale politie
	Kennisname. Kapelstraat. Voorstel tot verplaatsen van het bestaande zebrapad ter hoogte van het IBIS hotel <u>Argumentatie</u> • De experts van de gemeentelijke verkeerscommissie hebben in zitting d.d. 24/05/2024 negatief advies gegeven op de vraag tot het verplaatsen van het zebrapad t.h.v. het IBIS hotel naar de locatie ter hoogte van de brandweg. • Omdat de boordsteen van het trottoir aan de zijde van het hotel een behoorlijk niveauverschil zit werd door onze ingenieur onderzocht of de trottoirrand kan verlaagd worden met oog op de toegankelijkheid van dit bestaande zebrapad.	Dienst mobiliteit

- Na onderzoek blijkt dat een geleidelijke hellingsgraad van het trottoir niet kan worden verwezenlijkt omwille van de te beperkte breedte van het trottoir op deze plaats.
- Momenteel is dit zebrapad dus niet toegankelijk voor mensen met een beperking. Het verplaatsen van dit zebrapad dringt zich op.
- Op vraag van de gemeentelijke ingenieur heeft de dienst, in samenwerking met de lokale politie, overleg gepleegd inzake een nieuwe locatie. Volgende locatie wordt naar voor geschoven:
 - Hoek Kapelstraat/Koningin Astridlaan (doorsteek).
- Hierbij wordt voorgesteld om de bestaande voetgangersbescherming aan de zijde het dubbelrichtingsfietspad navenant te verplaatsen zodat ook op de nieuwe locatie er een dekking bestaat voor de voetgangers.
- Het verplaatsen van het zebrapad levert geen verlies aan parkeerplaatsen op.
- Om tijd te winnen inzake het aanstellen van een aannemer om de werken uit te voeren heeft het college van burgemeester en schepenen in zitting van 05/05/2025 zijn principieel akkoord gegeven aan de nieuwe locatie en beslist om dit punt ter kennisname voor te leggen aan de verkeerscommissie.



Experten

Geen opmerkingen.

Gunstig advies:

Voor uitvoering zoals voorgesteld.

Parkeerproblematiek. Parking Schietbaanstraat. Vraag tot uitbreiden voorbehouden parkeerplaatsen voor vrachtwagens.

Opmerking

Beide huidige voorbehouden parkeerplaatsen zijn nu gelegen tegenover de in- en uitrit van de tegenoverliggende parking. Hierdoor is er extra manoeuvreerruimte voor de vrachtwagens.

Particuliere vraag

	Een bijkomende, derde, parkeerplaats zou haaks op de rijbaan komen te liggen die een breedte heeft van +/-5m. Is dit voldoende. Er geldt binnen de bebouwde kom in Bredene een zonaal parkeerverbod voor voertuigen met een M.T.M. van +5t. Uitgezonderd langsheen de Koninklijke Baan en betrokken parking langsheen de Schietbaanstraat, beiden gelegen buiten de bebouwde kom, zijn er geen plaatsen binnen Bredene waar parkeren voor dergelijke voertuigen is toegestaan. Zal een uitbreiding voor een extra aanzuigeffect zorgen? Is dit wenselijk? <u>Experten</u> Zal het inrichten van een extra parkeerplaats voor vrachtwagens niet zorgen voor een aanzuigeffect? De schepen betwijfelt of we vrachtwagen parkeren als wegbeheerder moeten faciliteren. De lokale politie wijst op de lage parkeerdruk door gewone auto's op het overig deel van de openbare parking. De mindervalidenplaats zou volgens de politie quasi nooit gebruikt worden. De dienst openbare werken en patrimonium wijst op de komst van de afvalstraat op die locatie die +/- 12m zal zijn. Gunstig advies: • voor het inrichten van één extra vrachtwagenparkeerplaats naast de twee bestaande parkeerplaatsen voor vrachtwagens. De uitvoering is afhankelijk van de uiteindelijke locatie en uitvoering van de afvalstraat.	
--	--	--

	Agendapunten met gedeeltelijk gunstig advies	
	Parkeerproblematiek. Duinenstraat (winkel-wandelgedeelte). Vraag tot afbakenen van parkeervakken <u>Argumentatie</u> Tijdens de Raad lokale economie d.d. 23/10/2024 werd onder de aanwezigen gepleit om wegmarkeringen (parkeervakken) aan te brengen waar het kort parkeren van toepassing is. <u>Opmerking</u> In de Duinenstraat, gedeelte tussen Kapelstraat/Driftweg en Golfstraat geldt er tijdens de maanden september t.e.m. juni een reglementering kort parkeren (30min) aan de zijde van de oneven huisnummers. Tijdens de maanden juli en augustus wordt dit straatgedeelte als voetgangerszone ingericht en is het parkeren er algemeen verboden. Druist het aanbrengen van wegmarkering kort parkeren niet in tegen de visie over de functie van dit gedeelte van de Duinenstraat? En zou dit net niet extra autoverkeer kunnen trekken naar de Duinenstraat, waar horeca dan weer geen voorstander van is? Parkeervakken aanbrengen in een gedeelte dat een aantal maanden per jaar parkeervrij is kan verwarrend zijn. Het aantal mogelijks te creëren parkeerplaatsen zal sowieso zeer beperkt zijn. Bijkomende opmerking: Dient er niet opnieuw parkeerverbod te worden ingevoerd in de Prins Karellaan aan de zijde van de even huisnummers? Deze reglementering was er tot voor enkele jaren terug van toepassing. De signalisatie blijkt nu niet meer aanwezig te zijn en is niet opgenomen in het aanvullend reglement op de politie van het wegverkeer voor de Prins Karellaan. <u>Experten</u> De politie wijst op onverenigbaarheid van afgebakende vakken met de voetgangerszone. Het moet een beleidskeuze worden om het winkel-wandel gedeelte van de Duinenstraat een bestemming te geven. Hierbij zou een volledige herinrichting noodzakelijk waarbij het minder uitnodigend zou moeten zijn om er met de auto in te rijden. De directeur ruimte geeft aan dat dit weggedeelte opgenomen is in de studie 'impuls zeedijk'. Over de bijkomende opmerking zijn de experts het eens dat het verdwenen parkeerverbod aan de zijde van de even huisnummers in de Prins Karellaan opnieuw moet worden ingevoerd.	Raad lokale economie

	Gunstig advies: - Voor het invoeren van het parkeerverbod, meer bepaald in de Prins Karellaan tussen Peter Benoitlaan en Duinenstraat aan de zijde even huisnummers. Deze maatregel aan te duiden door middel van het verkeersbord E1 met onderbord Xa. Ongunstig advies: - voor het afbakenen van parkeervakken in de Duinenstraat, meer bepaald het gedeelte tussen de Driftweg/Kapelstraat en de Golfstraat, dit wegens de onverenigbaarheid met de voetgangerszone.	
	Agendapunten met ongunstig advies	
	Parkeerproblematiek. Vraag tot voorbehouden parkeerplaatsen voor taxi's ter hoogte van het MEC Staf Versluys en de laad- en loszone langsheen de Kapelstraat <u>Opmerking</u> De laad- en loszone langsheen de Kapelstraat t.h.v. de Albert Hein is voorzien van volgende reglementering: - E3 bord 'parkeren altijd verboden, stilstaan verboden van 11 tot 6u'. De vraag om een bijkomende voorbehouden parkeerplaats op deze strook specifiek voor taxi's (E9 bord 'taxi') is niet conform de wegcode. Is het de wens om de beperkende uren waarop het stilstaan is verboden te supprimeren ten gunste van taxi's? Dan mag elk voertuig er steeds stilstaan. Kan er een voorbehouden parkeerplaats voor taxi's worden voorzien op de tegenovergelegen parking shopping Duinen? Tegenover het MEC, meer bepaald op de parkeerstrook langsheen de Kapelstraat, is er reeds een voorbehouden parkeerplaats (6m) voor taxi's aanwezig. Deze parkeerplaats aangeduid door middel van het verkeersbord E9a met onderborden 'taxi' en '6m'. Dient deze te worden uitgebreid? <u>Experten</u> De schepen duidt aan dat taxiparkeerplaatsen bezoldigd zijn. Dit voorstel wordt wel niet gedragen door de taxibedrijven. Grootste problematiek bestaat voor het gebruik van de laad- en loszone in de Kapelstraat t.h.v. de grootwarenhuizen. Op de parkeerstroken is volgende beperkende parkeermaatregel van toepassing: - Parkeren altijd verboden - Stilstaan verboden tussen 11 en 6u Een uitzondering hierop enkel voor taxi's is niet mogelijk. Er is vanuit de taxibedrijven geen vraag voor een voorbehouden parkeerplaats voor taxi's op de parking tegenover de laad- en loszone.	Particuliere vraag

	Ongunstig advies: • voor het aanpassen van de bestaande parkeerreglementering op de laad- en loszone gelegen langsheen de Kapelstraat t.h.v. de grootwarenhuizen. Een uitzonderingsmaatregel voor taxi's op bovenstaande reglementering is niet conform de wegcode. De huidige reglementering blijft behouden.	
	Verkeersproblematiek. Spuikomlaan, residentie Optimist. Vraag tot aanbrengen van een zebrapad. <u>Opmerking</u> Behalve in schoolomgevingen en plaatsen waar in het bijzonder veel voetgangersstromen zijn worden zebrapaden in principe niet toegepast binnen een zone 30. De zone werd eigenlijk op deze manier ingericht zodat voetgangers er op een veilige manier gebruik maken van de gehele publieke ruimte. In principe zouden voetgangers dus overal moeten kunnen oversteken zonder hierbij in de voorrang te zitten. De aanwezigheid van de bocht en overliggende parkeerplaatsen bemoeilijkt een eventuele locatie voor de aanleg van een zebrapad. <u>Experten</u> Politioneel wordt de vraag tot het inrichten van een extra zebrapad in de Spuikomlaan niet gedragen gelet op de beperkte zichtbaarheid in de bocht. Conform het vademecum voetgangersvoorzieningen worden er geen zebrapaden ingericht in een zone 30, behalve op plaatsen waar bijzonder veel voetgangersbewegingen te verwachten zijn. Er zijn onvoldoende te verwachten voetgangersbewegingen. Een zebrapad moet aansluiten op een ander voetpad. Gelet op de haakse parkeerplaatsen aan de overzijde van de meergezinswoning gelegen Spuikomlaan 2 is dit niet het geval. De aanleg van een zebrapad zou bovendien een verlies opleveren aan parkeerplaatsen. Ongunstig advies: • voor het inrichten van een oversteekplaats voor voetgangers, dwars over de rijbaan in de Spuikomlaan, meer bepaald ter hoogte van de meergezinswoning Spuikomlaan 2.	Particuliere vraag
	Parkeerproblematiek. Polderstraat. Beperkt zicht op aankomend verkeer bij uitrijden garage <u>Opmerking</u> Het in- en uitrijden van de garage ter hoogte van huisnummer 181 vormt hier blijkbaar geen probleem. Er is reeds een aanzet tot parkeerstrook aangebracht ter hoogte van huisnummer 171. Dit omwille van een eerdere klacht over het parkeren voor de oprit van de woning.	Particuliere vraag

	De verkeerscommissie, vergadering experts hebben hiervoor in zitting van 04/11/2014 gunstig advies gegeven. Deze aanpassing werd goedgekeurd door de gemeenteraad d.d. 18/12/2014. <u>Experten</u> Op het moment van het plaatsbezoek door de lokale politie stond de auto van de buur (huisnummer 179) keurig op voldoende (lees +1m) afstand geparkeerd van de garagepoort. Zelfs in dergelijke situatie is er weinig zicht op het aankomend verkeer uit de richting van de Fritz Vinckelaan. De politie vraagt zich af of het achteruitschuiven van de geparkeerde auto's op de parkeerstrook de zichtbaarheid dermate zou vergroten. Dit zou er tevens voor zorgen dat er geen parkeermogelijkheid meer is voor huisnummer 179. Het aanbrengen van dergelijke markeringen kan een oplossing bieden bij het moeilijk in- en uitrijden maar dit is initieel niet de problematiek. Ongunstig advies: • voor het aanbrengen van twee witte dwarslijnen noch het afbakenen van een afgebakend parkeervak. Het aanbrengen van wegmarkeringen verhoogt niet dermate de zichtbaarheid op het verkeer.	
	Parkeerproblematiek. Nukkerstraat. Vraag tot indelen van de parkeerstrook in vakken. <u>Opmerking</u> De aanwezigheid van garagepoorten en reeds aanwezige parkeervakken met een beperkende parkeermaatregel zorgt er mogelijk voor dat het afbakenen van parkeervakken een nettoverlies aan bruikbare parkeerruimte oplevert. <u>Experten</u> Ongunstig advies: • voor het indelen van de parkeerstroken in de Nukkerstraat in parkeervakken gelet op het te verwachten netto verlies aan parkeerplaatsen die dit met zich meebrengt.	Particuliere vraag