

## 2.2.4 Conclusie met betrekking tot de parkeervraag

### Parkeervraag trainings- en jeugdelden

Zowel bij trainingen op weekdays als bij jeugdwedstrijden in weekends is er enkel een verhoogde parkeervraag vast te stellen op het parkeerveld aan KFC Nijlen waarop de Goorstraat uitkomt.

De maximale parkeervraag die veroorzaakt wordt door de jeugd- en trainingsvelden bedraagt nooit meer dan 80 parkeerplaatsen.

### Parkeervraag wedstrijdveld A-ploeg

De grootste parkeervraag in het studiegebied wordt veroorzaakt door voetbalwedstrijden van de A-ploeg van KFC Nijlen. Bij de match tegen KFC Zwarte leeuw werd een parkeervraag van ca. 122 plaatsen vastgesteld. Afhankelijk van de tegenstander kan deze parkeervraag nog hoger of lager liggen op andere wedstrijddagen.



## 3.1 Parkeren

### 3.1.1 Parkeeraanbod

In het masterplan worden 100 à 120 parkeerplaatsen voorzien aan de voetbalcluster. Volgens het masterplan moet dit volstaan om alle normale activiteiten op te vangen. Op andere momenten kan de pendelparking van de NMBS functioneren als overloopparking.



Tabel 2: ligging parking met in- en uitrit via de Graanweg aan de noordzijde van de voetbalcluster

### 3.1.2 Parkeerbalans

Bij trainingen of bij jeugdmatchen blijft de maximale parkeervraag onder de 80 parkeerplaatsen. De voorzieningen in het masterplan zijn dus voldoende om deze parkeervraag op te vangen.

Bij 2-wekelijkse matches van de A-ploeg werd een maximale parkeervraag van 122 parkeerplaatsen vastgesteld. In dergelijke situaties volstaat de parking aan de voetbalcluster niet. De pendelparking van de NMBS zal in deze situaties als overloopparking moeten functioneren. Dit zou geen problemen mogen opleveren gezien de parkeervraag van pendelaars complementair is aan die van voetbalsupporters in het weekend.

### 3.1.3 Conclusies

Bij normale situaties zoals trainingen of jeugdmatchen is de parkeerbalans in evenwicht. Er is zelfs nog een restcapaciteit indien de parkeervraag in de toekomst nog zou toenemen.

Matches van de A-ploeg brengen tweewekelijks een verhoogde parkeervraag met zich mee. In dergelijke situaties is de pendelparking nodig als overloopparking.

## 3.2 Ontsluiting

### 3.2.1 Verkeersgeneratie en rerouting

#### 3.2.1.1 Nieuw verkeer ten gevolge van ontwikkelingen (woningen)

Het masterplan voorziet in ca. 150 woningen. Gelet op de gemiddelde gezinsgrootte in Nijlen<sup>1</sup> levert dit zo'n 367 inwoners op in de woonontwikkeling.

Op basis van de van de verplaatsingsgegevens uit OVG 4.4<sup>2</sup>, levert dit 257 bewegingen weg van de woonontwikkeling op per dag. Het aantal bewegingen naar de woonontwikkeling toe bedraagt tevens 257.

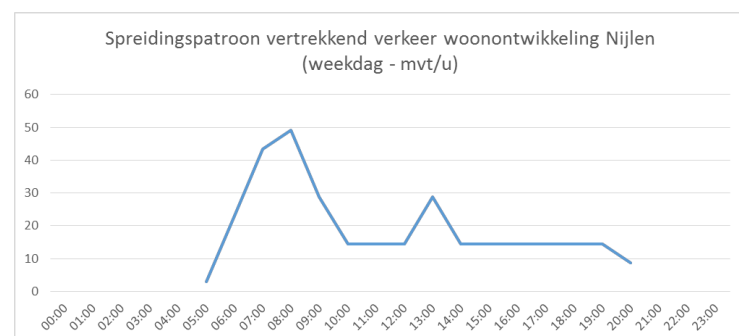
Naast de bewoners van de ontwikkeling wordt er ook verkeer gegenereerd door bezoekers. Uitgaande van 0,3 bezoekers<sup>3</sup> per woning per dag levert dit 45 bezoekers op per dag. Indien ook hier uitgegaan wordt van 70% autogebruik kevert dit 31 wagens op de die woonontwikkeling inrijden en evenveel die de woonontwikkeling uitrijden per dag.

<sup>1</sup> Gemiddelde gezinsgrootte: 2,45 personen – feitenfiche Nijlen *Detailhandel Vlaanderen*

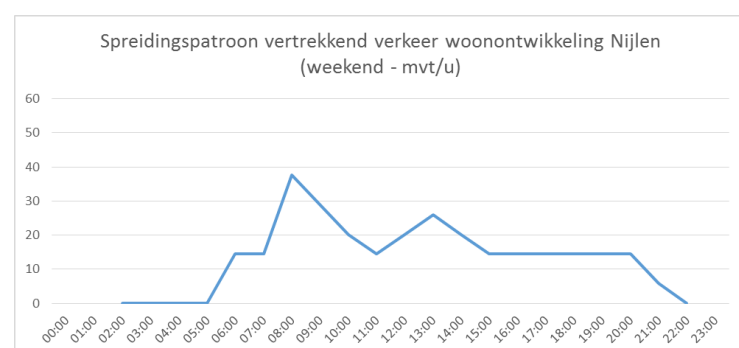
<sup>2</sup> Onderzoek verplaatsingsgedrag versie 4.4 – uitgaande van 0,7 autoverplaatsingen als bestuurder en 2 woninggerelateerde verplaatsingen

<sup>3</sup> Gemiddeld aantal bezoekers per wooneenheid op basis van cijfers van CROW en OVG

Gezien de ontsluitingsstructuur van de woonontwikkeling een éénrichtingsweg is zal het kruispunt Graanweg x Molenstraat maatgevend zijn om na te gaan of dit verkeer vlot afgewikkeld kan worden. Om deze evaluatie te maken dient een aanname gedaan te worden voor de spreiding van de voertuigbewegingen over de dag heen. Hiervoor werd onderstaand spreidingspatroon toegepast op de verkeersgeneratie van de woonontwikkeling.



Figuur 19: spreidingspatroon woonontwikkeling weekdag



Figuur 20: spreidingspatroon woonontwikkeling weekend



### 3.2.1.2 Verkeer voetbalcluster

Het verkeer veroorzaakt door de voetbalcluster zal gelijkaardig blijven aan het bestaande verkeer door de voetbalcluster. De dynamiek en verkeersgeneratie eigen aan de voetbalcluster zit volledig vervat in de tellingen van de Goorstraat op de toerit van de voetbalparking.

Het verkeer veroorzaakt door de voetbalcluster zal evenwel een andere aanrijroute nemen dan in de huidige situatie. Afhankelijk van het gekozen ontsluitingsscenario zoals beschreven in hoofdstuk 1.3.2. zal het voetbalverkeer zich anders gaan rerouten. De verschillende ontsluitingsscenario's worden in het hierop volgende hoofdstuk getoetst.

## 3.2.2 Verwachte impact op de verkeersstromen

### 3.2.2.1 Verkeersafwikkelingsniveau's

In dit hoofdstuk wordt telkens het afwikkelingsniveau van het kruispunt beoordeeld met een score van A tot F. Volgend onderscheid kan gemaakt worden tussen deze afwikkelingsniveau's:

#### Afwikkelingsniveau A

Free flow. Het verkeer kan vrij doorstromen. Snelheden liggen vaak hoger dan de van kracht zijnde snelheidsbegrenzing. De gemiddelde afstand tussen 2 voertuigen bedraagt 27 wagenlengtes. Hoog rijcomfort voor bestuurders.

#### Afwikkelingsniveau B

Benaderd free flow. Van kracht zijnde snelheidsbegrenzingen worden vrij nauwkeurig nageleefd. Er is nog steeds een hoog rijcomfort voor bestuurders.

#### Afwikkelingsniveau C

Stabiele verkeersafwikkeling. De bewegingsvrijheid van voertuigen is beperkter. Het dwarsen of wisselen van rijbanen vraagt aandacht van de bestuurder. Voor ervaren chauffeurs is er nog steeds een goed rijcomfort. De beschikbare wegcapaciteit wordt intensief gebruikt maar de maximale wegcapaciteit wordt niet overschreden.

#### Afwikkelingsniveau D

Benadering van de maximale wegcapaciteit. De verkeerstoename gaat gepaard met een daling van de gemiddelde snelheid. Er is slechts beperkte ruimte tussen de verschillende wagens en de bewegingsvrijheid is beperkt. Kleine ongevallen kunnen voor vertragingen zorgen.

#### Afwikkelingsniveau E

Onstabiele verkeersstroom op maximale capaciteit. De doorstroming van voertuigen is onregelmatig en er kunnen sterke snelheidsverschillen optreden. Er zijn nagenoeg geen vrije ruimtes tussen de opeenvolgende voertuigen. De maximaal toegelaten snelheid wordt vrijwel nooit gehaald.

#### Afwikkelingsniveau F

De vraag is sterker dan het aanbod. Slechte doorstroming van voertuigen. Voertuigen bewegen in file mee met het voertuig voor hen met regelmatige onderbrekingen. Reistijd kan moeilijk of niet ingeschat worden. Gaat meestal gepaard met filevorming.

### 3.2.2.2 Toetsing ontsluitingsscenario 1

In ontsluitingsscenario 1 wordt het voetbalverkeer via de Goorstraat en Loze bareel naar de Graanweg geleid. De Graanweg kent éénrichtingsverkeer richting kritisch kruispunt 'Graanweg x Molenstraat'.

Om het kritisch kruispunt Graanweg x Molenstraat te evalueren werd rekening gehouden met de voetbalpiekstroom van 185 voertuigen per uur op de drukste woensdag en 428 voertuigen op de drukste zaterdag. Dit verkeer werd gespreid volgens de resultaten van de verkeerstellingen in de Goorstraat. Hierbij werd tevens het verkeer van de woonontwikkeling toegevoegd.

De figuur op de volgende pagina visualiseert de belangrijkste verkeersstromen.

Dit leverde volgende evaluatie op:

#### Woensdag drukste moment 18u-19u

Wachtrijlengte Graanweg: 0,22 wagens (95percentiel)

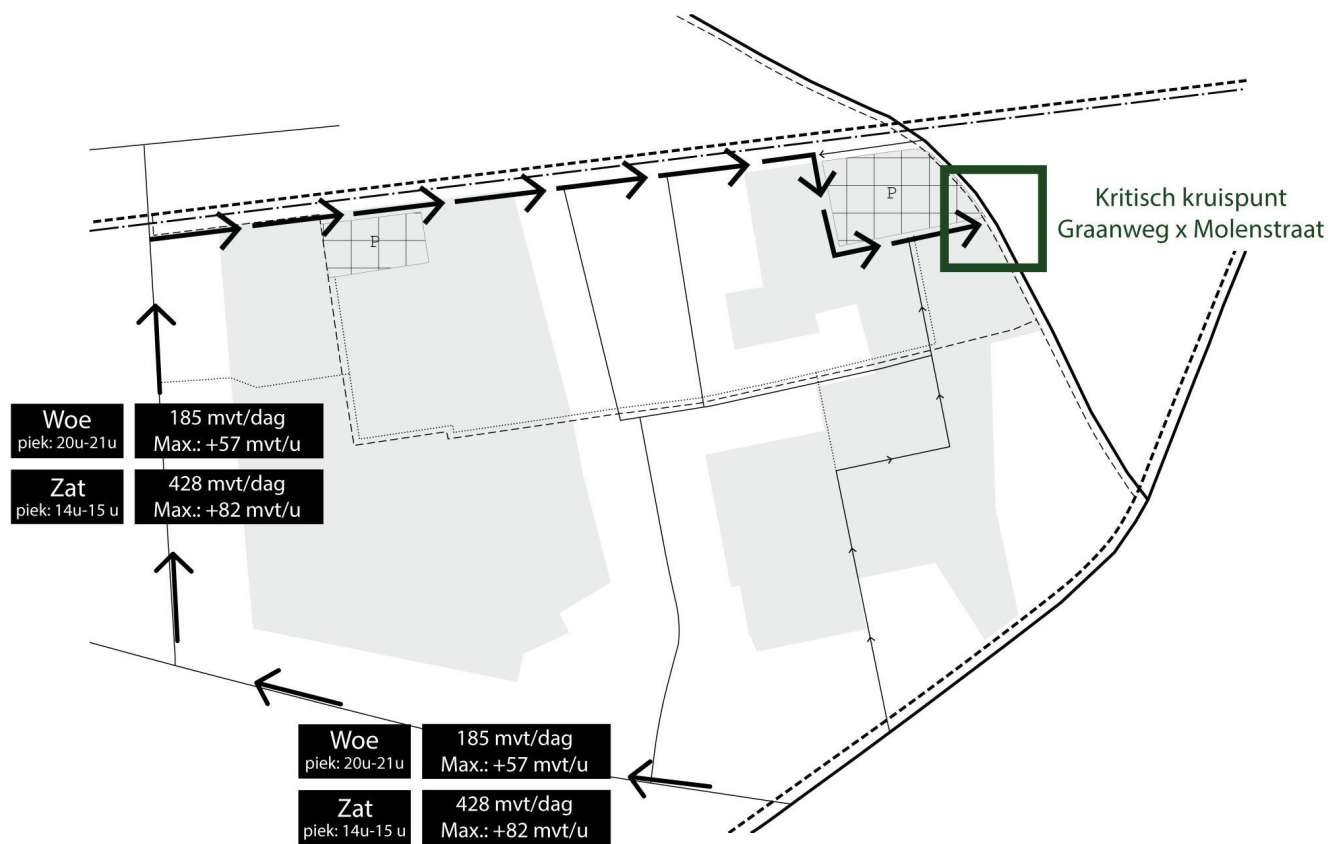
Verwacht afwikkelingsniveau voor alle bewegingen niveau A

#### Zaterdag drukste moment 9u-10u

Wachtrijlengte Graanweg: 0,42 wagens

Approach LOS voor alle bewegingen niveau A

Hierbij dient tevens opgemerkt te worden dat dit scenario voor bijkomend verkeer zorgt in de woonstraten Goorstraat en Loze Bareel waar op dit moment nagenoeg geen voetbalverkeer aanwezig is.



**schema . SCENARIO 1**  
enkele rijrichting west-oost

27/32 | P1.0151 – Mobiliteitsonderzoek Masterplan Woon-Bal Nijlen

### 3.2.2.3 Toetsing ontsluitingsscenario 2

Ontsluitingsscenario 2 is om functionele redenen geen gewenst scenario. Aanrijdend verkeer moet in deze situatie eerst langs de overloopparking passeren om vervolgens richting hoofdparking te rijden. Indien de hoofdparking volzet is zorgt dit voor een grote omrijfactor om opnieuw op de overloopparking te geraken. Deze omrijfactor kan tevens aanleiding geven tot ongewenst parkeergedrag in de omliggende woonwijken.

### 3.2.2.4 Toetsing ontsluitingsscenario 3

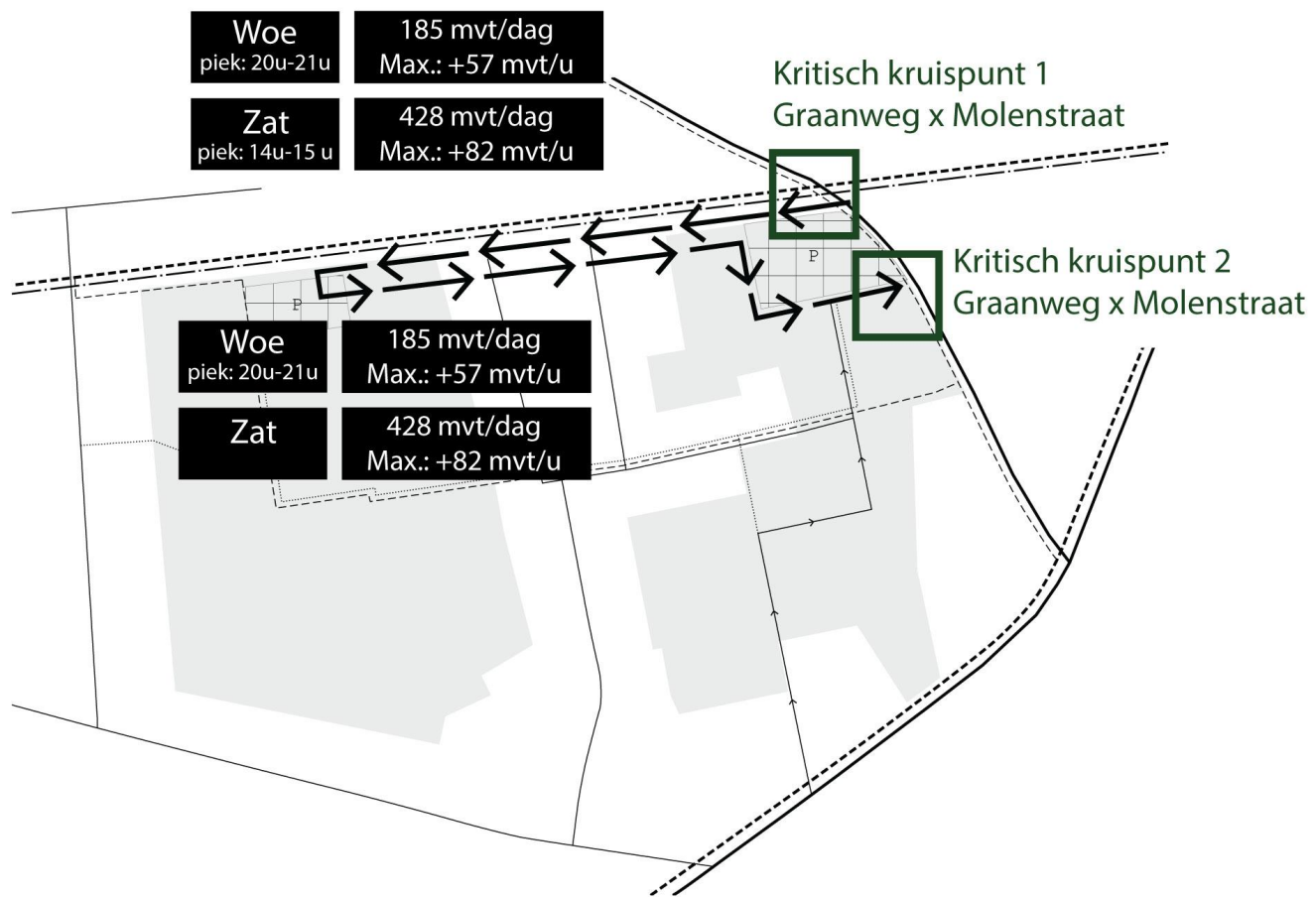
In ontsluitingsscenario 3 is er tweerichtingsverkeer mogelijk op de Graanweg. Dit zorgt ervoor dat het voetbalverkeer volledig via de Graanweg aan- en afrijdt.

Door het aan en afrijden via de Graanweg ontstaan 2 kritische kruispunten tussen de Graanweg en de Molenstraat. Een voor inrijdend verkeer en een voor uitrijdend verkeer. Om deze te evalueren werd opnieuw rekening gehouden met de voetbalpiekstroom van 185 voertuigen per uur op de drukste woensdag en 428 voertuigen op de drukste zaterdag. Dit verkeer werd gespreid volgens de resultaten van de verkeerstellingen in de Goorstraat. Hierbij werd tevens het verkeer van de woonontwikkeling toegevoegd aan het zuidelijke kritisch kruispunt.

De figuur op de volgende pagina visualiseert de belangrijkste verkeersstromen.

Dit leverde volgende evaluatie op:

<p><b>Kritisch kruispunt: Graanweg Molenstraat (noord)</b></p> <p><u>Woensdag</u></p> <p>Wachtrij linksafslagbeweging Graanweg: 0,32 wagens (95percentiel)</p> <p>Approach LOS voor alle bewegingen niveau A</p> <p><u>Zaterdag</u></p> <p>Wachtrij linksafslagbeweging Graanweg: 0,38 wagens (95percentiel)</p> <p>Approach LOS voor alle bewegingen niveau A</p> <p><b>Kritisch kruispunt: Graanweg Molenstraat (zuid)</b></p> <p><u>Woensdag</u></p> <p>Wachtrijlengte Graanweg: 0,22 wagens (95percentiel)</p> <p>Approach LOS voor alle bewegingen niveau A</p> <p><u>Zaterdag</u></p> <p>Wachtrijlengte Graanweg: 0,42 wagens (95percentiel)</p> <p>Approach LOS voor alle bewegingen niveau A</p>
--



schema. **SCENARIO 3**  
dubbele rijrichting



## 4.1 Parkeercapaciteit

Bij normale situaties zoals trainingen of jeugdmatchen is de parkeerbalans in evenwicht. Er is zelfs nog een overschot voor mocht de parkeervraag in de toekomst nog toenemen.

Matchen van de A-ploeg brengen tweewekelijks een verhoogde parkeervraag met zich mee. In dergelijke situaties is de pendelparking nodig als overloopparking. Er dienen omkaderende maatregelen genomen te worden om te voorkomen dat de voetbalsupporters elders dan op de pendelparking zullen parkeren.

## 4.2 Gewenste ontsluiting

Zowel scenario 1 als scenario 3 kunnen probleemloos afgewikkeld worden. Scenario 1 zorgt echter voor een sterke toename van verkeer in een aantal woonstraten. Bij scenario 3 wordt dit verkeer geconcentreerd op de (deels) nieuw aan te leggen Graanweg.

Voorwaarde bij scenario 3 is dat de weg voldoende breed aangelegd wordt. Het op- en afhalen van jeugdspelers zorgt immers voor veel kruisende wagens. Een rijloper van minimaal 4,5 meter breedte en langs beide zijden obstakelvrije zones van minstens 2,5 meter is hiervoor aanbevolen. Aanvullend dient er ook een parkeerverbod ingesteld te worden op de Graanweg.

Indien de hiervoor genoemde voorwaarden voor scenario 3 kunnen worden gerealiseerd, geniet dit scenario de voorkeur.

## 4.3 Omkaderende maatregelen

### Parkeerverbod

Er dient ook een parkeerverbod ingesteld te worden op de Graanweg, enerzijds om te vermijden dat de effectieve breedte voor kruisend verkeer beperkt wordt en anderzijds om te vermijden dat supporters langs de Graanweg zouden parkeren in plaats van op de pendelparking.

### Afdwingen gewenste circulatie

Momenteel rijdt het voetbalverkeer richting voetbalvelden via de N13 en de Goorstraat. Indien er geen ondersteunende maatregelen genomen worden zullen veel mensen deze gewoonte wellicht blijven behouden en in de toekomst via de Goorstraat en de Voetbalstraat richting Graanweg rijden. Dit terwijl de gewenste circulatie via de Molenstraat en de Graanweg loopt.

Om de gewenste circulatie via de Graanweg en de Molenstraat af te dwingen dienen ondersteunende maatregelen onderzocht te worden in overleg met de omwonenden. Dit kan bijvoorbeeld onder de vorm van sterke communicatie of met meer harde sturende maatregelen zoals bijvoorbeeld een knip in het midden van de Voetbalstraat.

### Afdwingen gewenst parkeergedrag

Indien de parking van de voetbalcluster volzet is dient de pendelparking als overloopparking gebruikt te worden. Om ongewenst parkeergedrag in de omliggende straten te vermijden dient in de eerste plaats ingezet te worden op het sensibiliseren van voetbalsupporters en ouders van spelertjes. Op die manier kan de noodzaak aan sturende maatregelen misschien vermeden worden.

Indien er toch ongewenst parkeergedrag zou ontstaan dienen in overleg met de omwonenden sturende maatregelen uitgewerkt te worden. Een strikte handhaving is in dat geval noodzakelijk, in het bijzonder tijdens voetbalmatchen van de A-ploeg.

De verhuis van het A-veld en eventuele sturende parkeermaatregelen kunnen tevens een momentum creëren om de modal split van de voetbalsupporters te gaan verduurzamen.



  
**NIJLEN**  
1001 facetten

| **maat** |  
ontwerpers

