

Wilgendaalstraat

Evaluatie proefopstelling

03/12/2025

Inhoudstafel

1	PROBLEEMSTELLING	3
1.1	AANLEIDING	3
1.2	SITUERING	3
1.3	BESTAANDE TELLINGEN	3
1.4	VERKEERSONGEVALLEN	5
2	DOELSTELLING	6
3	BELEIDSOPTIES	6
3.1	BELEIDSOPTIE 1: NIETS DOEN	6
3.2	BELEIDSOPTIE 2: AANVULLENDE SIGNALISATIE	6
3.3	BELEIDSOPTIE 3: AFSLUITEN MIDDENBERM	7
3.4	BEOORDELING BELEIDSOPTIES	7
4	CONSULTATIE	8
5	BELEIDSKUZE	8
6	UITWERKING PROEFOPSTELLING	8
7	EVALUATIEMETHODE	8
7.1	INDICATOR VERKEERSINTENSITEITEN	9
7.1.1	<i>Succesfactor 1: Er vinden geen structurele wachtrijen van 5 of meer wagens plaats aan het einde van de Wilgendaalstraat tijdens de spits</i>	9
7.1.2	<i>Succesfactor 2: Er is een waarneembare daling minstens 25% van het verkeer in de Wilgendaalstraat</i>	9
7.2	INDICATOR VERKEERSVEILIGHEID	9
7.2.1	<i>Risicofactor 1: Er vinden veel gevaarlijke keerbewegingen plaats op de Ridder Walter van Havrelaan</i>	9
8	VERLOOP PROEFOPSTELLING	9
9	EVALUATIE PROEFOPSTELLING	10
9.1	INDICATOR VERKEERSINTENSITEITEN	10
9.1.1	<i>Succesfactor 1: Er vinden geen structurele wachtrijen van 5 of meer wagens plaats aan het einde van de Wilgendaalstraat tijdens de spits</i>	10
9.1.2	<i>Succesfactor 2: Er is een waarneembare daling minstens 25% van het verkeer in de Wilgendaalstraat</i>	10
9.2	INDICATOR VERKEERSVEILIGHEID	18
9.2.1	<i>Risicofactor 1: Er vinden veel gevaarlijke keerbewegingen plaats op de Ridder Walter van Havrelaan</i>	18
9.3	CONCLUSIE	21

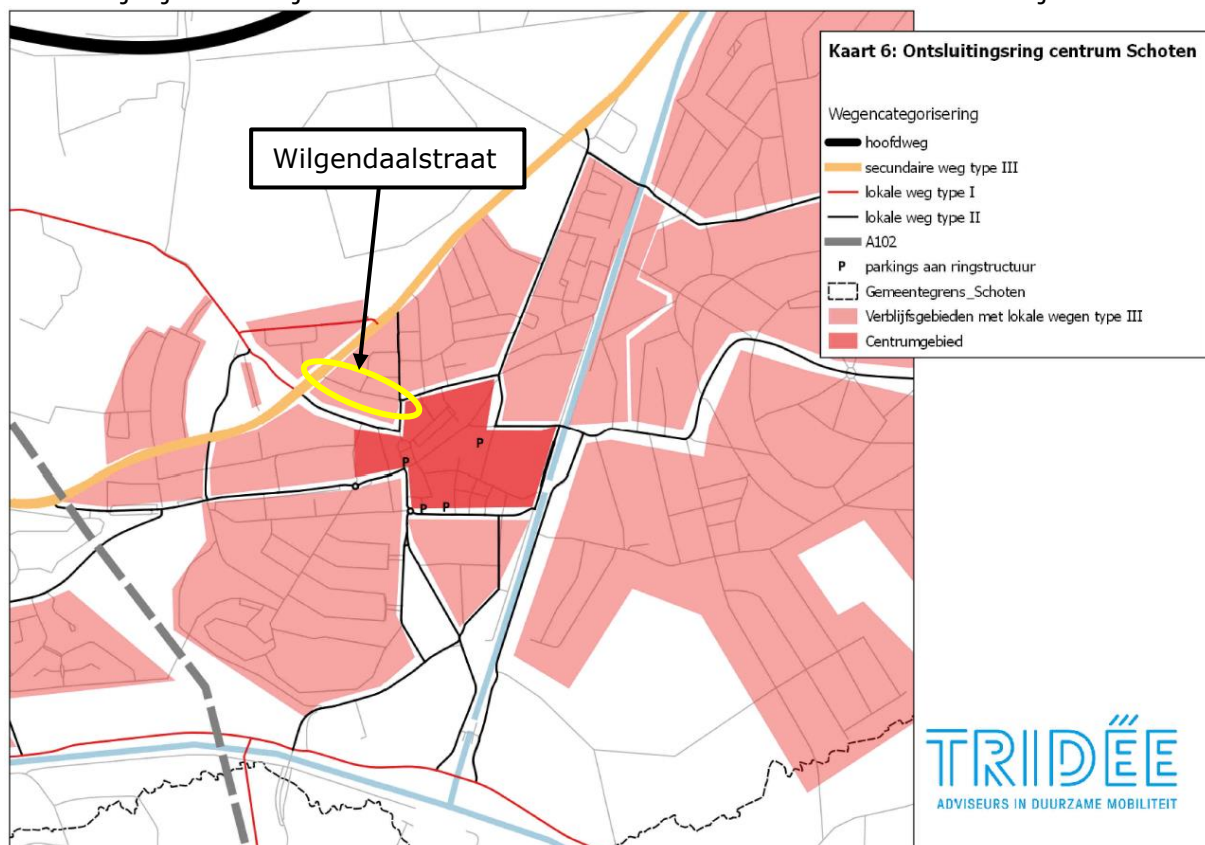
1 Probleemstelling

1.1 Aanleiding

Doorgaand verkeer blijft zijn weg vinden door de Wilgendaalstraat, ondanks de opening van de Vordensteinstraat voor het verkeer dat richting Merksem en de Horstebaan rijdt. Omdat dit doorgaande verkeer vooral linksaf slaat op de Ridder Walter Van Havrelaan en deze linksaf beweging bij drukte moeizaam verloopt, vindt er tijdens de spitsperiodes regelmatig filevorming plaats in de Wilgendaalstraat. Bovendien blijkt uit een analyse van de vervoerregio in maart 2024 dat maar liefst 60% van het verkeer op het einde van de Wilgendaalstraat doorrijdt naar de E19. Dit heeft niet alleen nefaste gevolgen voor de (verkeers-)leefbaarheid in de straat, maar gaat ook tegen het principe van de ringstructuur in zoals deze in het gemeentelijk mobiliteitsplan (2018) en de visie van de Centrumvernieuwing werd vastgelegd.

1.2 Situering

De Wilgendaalstraat loopt parallel met de ontsluitingsring uit het gemeentelijk mobiliteitsplan. Vooral haar ligging in het verlengde van de Rodeborgstraat draagt waarschijnlijk vaak bij tot de keuze voor deze straat om het centrum uit te rijden.



Figuur 1: Ontsluitingsring centrum Schoten (bron: Gemeentelijk mobiliteitsplan Schoten (2018))

1.3 Bestaande tellingen

Onderstaande bestaande tellingen, zowel de straattelling als de kruispunttelling, vonden plaats tijdens de proefperiode van de proefopstelling in de Vordensteinstraat tussen februari en mei 2024, nog voordat de huidige toestand in voege ging. Ze zijn met andere



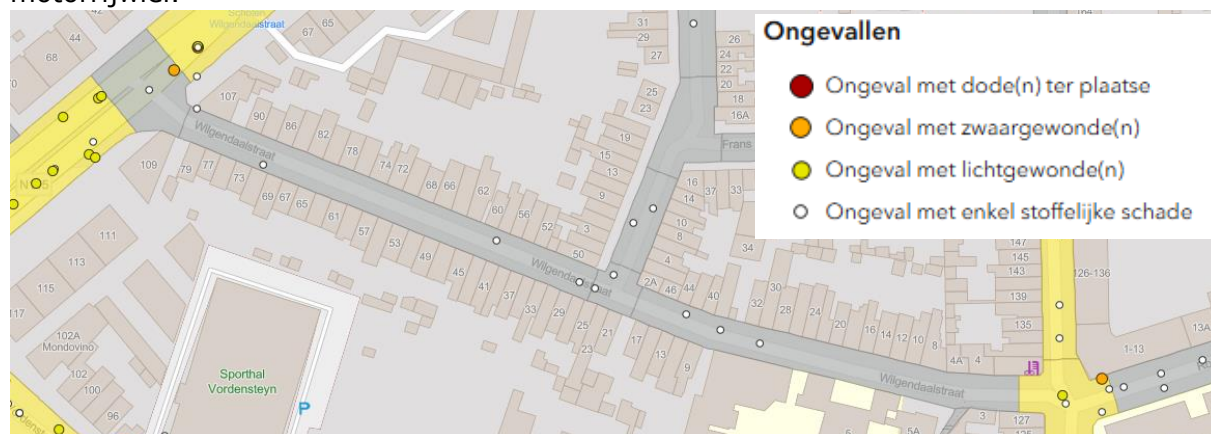
Wilgendaalstraat nulmeting							
ma	di	wo	do	vr	za	zo	
3	1	5	7	16	23	12	0:00
3	1	3	1	9	10	21	1:00
1	1	2	1	7	6	5	2:00
4	2	1	0	8	10	4	3:00
3	4	2	6	3	4	2	4:00
23	28	20	27	9	6	6	5:00
40	46	32	38	14	15	8	6:00
108	107	100	102	10	21	9	7:00
167	205	193	188	22	49	26	8:00
62	103	89	71	57	95	49	9:00
	80	95	88	68	103	63	10:00
	81	129	113	67	135	95	11:00
	97	138	110	76	111	94	12:00
	104	87	93	81	116	90	13:00
	97	94	106	68	131	86	14:00
	146	107	130	56	87	76	15:00
	119	110	106	77	99	65	16:00
123	136	112	127	93	85	84	17:00
93	99	92	95	80	80	35	18:00
109	68	71	80	76	46	48	19:00
47	55	42	51	52	31	32	20:00
36	43	33	36	29	29	27	21:00
27	28	22	31	25	18	8	22:00
5	10	11	23	24	13	9	23:00
854	1661	1590	1630	1027	1323	954	Totaal
							Δ%

Wilgendaalstraat testfase 1							
ma	di	wo	do	vr	za	zo	
6	5	4	6	9	26	29	
2	3	3	2	3	14	17	
3	2	2	1	4	9	5	
4	1	3	3	2	5	7	
11	15	11	16	12	8	11	
49	57	68	64	52	18	13	
85	94	101	80	97	22	19	
180	199	173	164	145	36	30	
268	212	216	231	226	87	81	
130	154	131	105	153	148	169	
135	120	119	135	139	182	159	
117	139	153	121	138	166	194	
141	171	208	146	160	174	211	
134	130	171	158	155	198	237	
122	110	116	131	179	151	197	
201	184	156	162	189	129	214	
157	172	154	152	162	144	191	
143	199	155	191	176	130	222	
106	153	147	173	180	146	142	
123	104	113	127	115	94	103	
80	76	63	90	96	90	95	
54	38	57	63	66	48	66	
36	37	36	34	38	58	30	
16	10	15	26	36	37	14	
2303	2385	2375	2381	2532	2120	2456	Totaal
+170%	+44%	+49%	+46%	+147%	+60%	+157%	Δ%

Figuur 3: Straattelling Wilgendaalstraat najaar 2023 en voorjaar 2024

1.4 Verkeersongevallen

In de Wilgendaalstraat zelf worden relatief weinig ongevallen geregistreerd en blijft het bij stoffelijke schade. Op de kruispunten met de Gelmelenstraat en de Ridder Walter Van Havrelaan vonden sinds 2018 wel enkele letselongevallen plaats. Op het kruispunt met de Ridder Walter Van Havrelaan vonden in die periode 5 letselongevallen plaats, waarbij telkens de bestuurders van een (brom-)fiets of elektrische step gewond raakten na aanrijding met een personenwagen. Op het kruispunt met de Gelmelenstraat werden 2 letselongevallen geregistreerd. Het ene ongeval betrof een aanrijding tussen een personenwagen en een fietser. Het andere een bestelwagen en een niet gespecificeerd motorrijwiel.



Figuur 4: Verkeersongevallen in de Wilgendaalstraat 2018 tot juni 2025 (bron: Dashboard verkeersongevallen Provincie Antwerpen)

2 Doelstelling

Voordat de beleidsoplossingen voor het voorliggend probleem gezocht worden, is het belangrijk dat de doelstellingen die de dienst voor deze oplossingen voor ogen heeft, vastgelegd worden. Bij de opmaak van deze doelstellingen worden ook de doelstellingen uit het gemeentelijk mobiliteitsplan in rekening gebracht. Voor elk van de vijf strategische doelstellingen wordt bepaald welke operationele doelstellingen specifiek in rekening gebracht moeten worden in de beleidsoplossing voor dit probleem. In dit geval werden er voor slechts drie van de vijf domeinen operationele doelstellingen weerhouden:

- **Bereikbaarheid:**
 - Een heldere en leesbare ontsluitingsstructuur (weginrichting en bewegwijzering)
- **Veiligheid:**
 - Het terugdringen van het aantal ongevallen:
 - Een leesbaar verkeerssysteem
- **Leefbaarheid:**
 - Het verbeteren van de verblijfskwaliteit in de dichtbebouwde wijken en in de woonparkgebieden:
 - Het verminderen van de verkeersintensiteit van gemotoriseerd verkeer

Aan de hand van de geselecteerde operationele doelstellingen uit het mobiliteitsplan, kunnen dan meer specifieke doelstellingen opgesteld worden die betrekking hebben op het projectgebied:

- Het doorgaand verkeer in het centrum maakt maximaal gebruik van de ontsluitingsring zoals vastgesteld in het gemeentelijk mobiliteitsplan.
- Er vindt geen filevorming plaats in de Wilgendaalstraat.

3 Beleidsopties

3.1 Beleidsoptie 1: Niets doen

De eerste beleidsoptie houdt het behoud van de huidige situatie in. In dit scenario zal een belangrijk aandeel van het verkeer dat vanuit het centrum richting de Horstebaan of Merksem rijdt blijven kiezen voor de Wilgendaalstraat. Voor velen blijft de Wilgendaalstraat aanvoelen als de kortste route en ook verschillende navigatietoepassingen zoals Waze en Google Maps blijven de Wilgendaalstraat als kortste route aangeven. In eerste instantie zal er dus niets veranderen in de straat. Op termijn kan het probleem echter groter worden. We zien jaar na jaar nog steeds op de meeste plaatsen een algemene toename van het gemotoriseerd verkeer. Daarnaast kunnen ook andere factoren de intensiteiten in de straat in de toekomst verder beïnvloeden, zoals bijvoorbeeld het autoluw(er) maken van de Paalstraat.

3.2 Beleidsoptie 2: Aanvullende signalisatie

In beleidsoptie 2 wordt aanvullende signalisatie geplaatst in de vorm van wegwijzers om weggebruikers te verleiden om de ringstructuur te gebruiken en te ontmoedigen om nodeloos de Wilgendaalstraat in te rijden. Deze aanvullende wegwijzers kunnen mogelijk een deel van het verkeer overtuigen om van de alternatieve route door de Vordensteinstraat gebruik te maken. Dit zal vooral gericht zijn op mensen die plaatselijk minder bekend zijn met de verkeerssituatie en dus ook actiever gebruik maken van wegwijzers om hun route te bepalen. Bestuurders die zich vooral laten leiden door

navigatietoepassingen of die de lokale situatie goed kennen, zullen wellicht de Wilgendaalstraat blijven gebruiken, omdat deze nog steeds als kortste route zal worden aangegeven. Het effect op de intensiteiten in de Wilgendaalstraat zal dus eerder beperkt zijn en dus ook weinig veranderen aan eventuele overlast door verkeerslawaaï of trillingen ter hoogte van de verkeersplateau's. Zo'n kleine verandering van de intensiteiten zou echter wel al een aanzienlijk effect kunnen hebben op de filevorming op het einde van de straat. Het effect van deze maatregelen is echter moeilijk te voorspellen.

3.3 Beleids optie 3: Afsluiten middenberm

In deze beleids optie wordt naast het plaatsen van de aanvullende signalisatie die de gewenste ringstructuur ondersteunt, ook een afsluiting voorzien op de middenberm van de Ridder Walter van Havrelaan ter hoogte van de Wilgendaalstraat. Door de doorgang op deze middenberm af te sluiten, wordt het verkeer dat de Wilgendaalstraat uitrijdt gedwongen om rechtsaf te slaan. Hierdoor zal de Vordensteinstraat het aantrekkelijkere alternatief worden voor de route richting de Horstebaan en Merksem. De huidige stroom links afslaand verkeer zal dus grotendeels verplaatsen richting de Vordensteinstraat. Hierdoor wordt de in het gemeentelijk mobiliteitsplan vastgelegde ringstructuur effectief afgedwongen. Navigatietoepassingen zullen de Wilgendaalstraat niet langer aangeven als snelste route en ook het verkeer dat lokaal gekend is zal in dit geval de Vordensteinstraat verkiezen.

Bewoners van de Wilgendaalstraat zelf die voor het kruispunt met de Filip Bourletstraat geparkeerd staan, kunnen indien gewenst ook gebruik maken van de Vordensteinstraat als alternatief voor de oude linksaf beweging. Wie voorbij dit kruispunt parkeert, zal richting de Horstebaan een kleine omweg moeten maken via de Kopstraat en zal waarschijnlijk verder op de Ridder Walter van Havrelaan keren om richting het zuiden te rijden.

Voor hulpdiensten blijft de Vordensteinstraat open als alternatief, waar zij bovendien de scherpe verkeersdrempels in de Wilgendaalstraat kunnen vermijden.

3.4 Beoordeling beleids opties

De beleids opties worden tegen elkaar afgewogen op basis van de mate waarin verwacht wordt dat ze voldoen aan de vooropgestelde doelstellingen. Deze beoordeling gebeurt aan de hand van een multicriteria-analyse waarbij de beleidsdoelstellingen als toetsingscriteria gelden.

<i>Toetsingscriteria</i>	Optie 1: niets doen	Optie 2: Aanvullende signalisatie	Optie 3: Afsluiten middenberm
1. Het doorgaand verkeer in het centrum maakt maximaal gebruik van de ontsluitingsring zoals vastgesteld in het gemeentelijk mobiliteitsplan	0	0	++
2. Er vindt geen filevorming plaats in de Wilgendaalstraat	-	+	++

4 Consultatie

De situatie werd op verschillende momenten en met verschillende partijen besproken. In de eerste plaats gebeurde dit al in 2024 op het mobiliteitsoverleg tijdens de evaluatie van de proefopstelling in de Vordensteinstraat, waar het idee om de middenberm af te sluiten voor het eerst ter sprake kwam. In de nasleep van deze evaluatie zaten de dienst en de schepenen van mobiliteit op verschillende momenten samen met een vertegenwoordiging uit de Wilgendaalstraat. Hier werd dit voorstel voor het eerst ook aan hen aangereikt. Hoewel het bij de bewoners snel duidelijk werd dat er aan deze maatregel ook nadelen voor hun eigen routekeuze verbonden zijn, was er onder de vertegenwoordiging wel een algemeen consensus te vinden dat deze beleidsoptie een erg effectieve maatregel zou zijn en dus wel het proberen waard is.

In juni 2025 werd deze beleidsoptie ten slotte voorgelegd als een mogelijke piste op de raadscommissie mobiliteit en openbare werken. Ook op de raadscommissie werden de gekende argumenten voor en tegen de maatregel aangehaald, maar was de algemene verwachting dat de voordelen van de maatregel tegen de nadelen zouden opwegen.

5 Beleidskeuze

Op 31 juli 2025 besliste het college van burgemeester en schepenen om bij wijze van proefopstelling de middenberm van de Ridder Walter van Havrelaan ter hoogte van de Wilgendaalstraat af te sluiten voor het links afslaand gemotoriseerd verkeer voor een periode van minstens 6 maanden met ingang in de week van 18 augustus 2025.

6 Uitwerking proefopstelling

De middenberm zal tijdens de proefperiode afgesloten worden met wegneembare obstakels. Indien nodig kan dan redelijk snel geschakeld worden. Zodat hulpdiensten in geval van nood toch doorgang kunnen vinden, kan gekozen worden voor plooibakens.

Om de buurt aan de nieuwe situatie te laten wennen in een rustigere periode en geen wijzigingen in een schoolomgeving aan te brengen tijdens het schooljaar, wordt de proefopstelling gestart in de week van 18 augustus. Zo kan ook de impact van de maatregel al voor een deel in kaart gebracht worden voor de drukte van de start van het schooljaar.

7 Evaluatiemethode

De maatregelen in de proefopstelling zullen beoordeeld worden aan de hand van de volgende concrete indicatoren, die bepaald werden op basis van de vooropgestelde doelstellingen:

- Verkeersintensiteiten
- Verkeersveiligheid

Om de omvang en de aard te bepalen van de toe te passen evaluatietechnieken, worden voor iedere indicator de succes- en risicofactoren bepaald aan de hand van de te verwachten effecten van de proefopstelling. Voor iedere factor wordt ook de evaluatiemethode bepaald.

7.1 Indicator Verkeersintensiteiten

7.1.1 Succesfactor 1: Er vinden geen structurele wachtrijen van 5 of meer wagens plaats aan het einde van de Wilgendaalstraat tijdens de spits

Een belangrijk doel van het afsluiten van de middenberm, is om de afwikkeling van het verkeer aan het einde van de Wilgendaalstraat te vereenvoudigen en er zo voor te zorgen dat de systematische filevorming tijdens de spits hier verdwijnt. Deze filevorming zorgt voor een belangrijk aandeel van de overlast voor omwonenden op het einde van de straat en zorgt er ook voor dat fietsers hier moeilijk de straat veilig kunnen uitfietsen op drukke momenten.

De evaluatie van deze succesfactor zal gebeuren aan de hand van fysieke observaties. Op regelmatige tijdstippen tijdens de spitsmomenten zal de dienst op locatie de wachtrijen observeren en registreren.

7.1.2 Succesfactor 2: Er is een waarneembare daling minstens 25% van het verkeer in de Wilgendaalstraat

De belangrijkste vorm van overlast voor bewoners in de Wilgendaalstraat wordt veroorzaakt door de hoeveelheid verkeer die door de straat rijdt. Een belangrijk doel van de maatregel is dus ook om de totale intensiteit van het verkeer in de straat te doen dalen. De evaluatie van deze succesfactor zal gebeuren aan de hand van automatische verkeerstellingen met behulp van Telraam en Trafficount radar-verkeerstellers. Daarnaast zullen er ook manuele kruispunttellingen uitgevoerd worden.

7.2 Indicator Verkeersveiligheid

7.2.1 Risicofactor 1: Er vinden veel gevaarlijke keerbewegingen plaats op de Ridder Walter van Havrelaan

Hoewel we vermoeden dat de meeste van de huidige linksaf bewegingen op het einde van de Wilgendaalstraat zich zullen verplaatsen naar de Vordensteinstraat, zal een deel van deze wagens nog steeds van de Wilgendaalstraat gebruik maken. Een deel ervan uit noodzaak, omdat zij vanuit het tweede deel van de straat komen, en een deel uit onwetendheid. In principe kunnen deze wagens steeds gebruik maken van een relatief kleine omweg via de Kopstraat om naar de Horstebaan te rijden en kunnen zij veilig keren ter hoogte van het kruispunt met de Kopstraat om richting Merksem te rijden. Maar het is ook mogelijk dat sommige bestuurders elders op de Ridder Walter van Havrelaan zullen keren, op plaatsen waar dit minder veilig kan gebeuren.

De evaluatie van deze risicofactor zal gebeuren aan de hand van fysieke observaties op de Ridder Walter Van Havrelaan, tussen de Kruispunten met de Wilgendaalstraat en de Kopstraat. Ook meldingen van bewoners en weggebruikers hierover zullen uiteraard in overweging genomen worden, maar vooral op basis van de eigen observaties van de dienst en eventueel de politie zal een inschatting gemaakt worden van de mogelijke veiligheidsrisico's op deze locatie.

8 Verloop proefopstelling

De proefopstelling is van start gegaan op 18 augustus 2025. De middenberm werd 's ochtends afgesloten door het plaatsen van plooi bakens. Bij de start van de proefperiode was er nog geen aanvullende signalisatie aanwezig om bestuurders die de Wilgendaalstraat inreden te waarschuwen voor de gewijzigde verkeerssituatie. Dit leidde initieel tot heel wat

verraste chauffeurs die bijgevolg keerden op de N115. Op 11 september werd daarom aanvullende signalisatie geplaatst ter hoogte van de kruispunten van de Gelmelenstraat met de Wilgendaalstraat en de Vordensteinstraat.

Naast meldingen over de vele keerbewegingen op de N115 waren er initieel voornamelijk klachten van de eigenaars of huurders van een achterliggende garagebox op de N115. Zij moesten door de gewijzigde verkeerssituatie een andere rijroute of toegang kiezen naar hun garagecomplex.

9 Evaluatie proefopstelling

9.1 Indicator verkeersintensiteiten

9.1.1 Succesfactor 1: Er vinden geen structurele wachtrijen van 5 of meer wagens plaats aan het einde van de Wilgendaalstraat tijdens de spits

Er werden uiteindelijk geen wachtrijmetingen aan het einde van de Wilgendaalstraat uitgevoerd. Zoals bij de beoordeling van de verkeerstellingen voor succesfactor 2 echter zal blijken, lijkt het ook weinig zinvol om deze wachtrijmetingen uit te voeren. De intensiteiten in de Wilgendaalstraat zijn zodanig afgenomen dat er alleen al op basis van deze tellingen geconcludeerd kan worden dat er geen structurele wachtrijen meer plaatsvinden.

9.1.2 Succesfactor 2: Er is een waarneembare daling minstens 25% van het verkeer in de Wilgendaalstraat

Doorsnedetellingen Trafficount

Om de situatie voor en na de ingreep te beoordelen, werden nieuwe tellingen in de Wilgendaalstraat uitgevoerd met Trafficount radartoestellen op dezelfde locatie als de bestaande tellingen uit het najaar van 2023 en het voorjaar van 2024. De nieuwe meting vond plaats tussen 30/09/2025 en 7/10/2025. De resultaten werden omgezet naar personenauto-equivalenten (pae). In onderstaande tabellen worden de meetresultaten met elkaar vergeleken.

Ten opzichte van beide voorgaande periodes werden sterke dalingen van de intensiteiten gemeten. Het verkeer is op alle dagen met meer dan 60% gedaald ten opzichte van de meting in het voorjaar van 2024 toen de Vordensteinstraat volledig afgesloten was. Ook ten opzichte van de situatie voor de afsluiting van de bogen onder de marktgebouwen en de maatregelen in de Vordensteinstraat is er een duidelijke daling van meer dan 40% tijdens normale weekdagen. Bovendien werd op geen enkel moment een intensiteit van meer dan 100 pae per uur gemeten, terwijl in het voorjaar van 2024 zelfs met regelmaat een intensiteit van meer dan 200 pae per uur werd gemeten.

Wilgendaalstraat voorjaar 2024								Wilgendaalstraat testfase 1						
ma	di	wo	do	vr	za	zo		ma	di	wo	do	vr	za	zo
6	5	4	6	9	26	29	0:00	5	2	2	4	5	15	16
2	3	3	2	3	14	17	1:00	1	0	1	1	3	13	12
3	2	2	1	4	9	5	2:00	1	0	1	0	0	6	6
4	1	3	3	2	5	7	3:00	0	1	0	1	0	2	2
11	15	11	16	12	8	11	4:00	1	1	1	0	3	1	0
49	57	68	64	52	18	13	5:00	11	15	12	16	11	5	7
85	94	101	80	97	22	19	6:00	11	9	13	15	8	11	7
180	199	173	164	145	36	30	7:00	45	42	39	52	44	10	19
268	212	216	231	226	87	81	8:00	98	76	64	75	88	34	16
130	154	131	105	153	148	169	9:00	52	39	35	40	42	50	38
135	120	119	135	139	182	159	10:00	50	44	41	49	47	64	43
117	139	153	121	138	166	194	11:00	47	54	67	58	58	58	64
141	171	208	146	160	174	211	12:00	55	57	70	61	59	60	88
134	130	171	158	155	198	237	13:00	58	56	62	49	61	67	78
122	110	116	131	179	151	197	14:00	49	43	61	47	53	55	79
201	184	156	162	189	129	214	15:00	61	80	57	67	80	40	66
157	172	154	152	162	144	191	16:00	73	82	54	61	63	49	51
143	199	155	191	176	130	222	17:00	80	71	80	76	67	58	48
106	153	147	173	180	146	142	18:00	70	60	46	54	70	61	38
123	104	113	127	115	94	103	19:00	70	62	45	49	50	38	44
80	76	63	90	96	90	95	20:00	25	39	39	21	45	29	29
54	38	57	63	66	48	66	21:00	25	20	23	32	27	27	14
36	37	36	34	38	58	30	22:00	10	23	10	18	27	34	12
16	10	15	26	36	37	14	23:00	6	6	19	10	25	26	8
2303	2385	2375	2381	2532	2120	2456	Totaal	904	882	842	856	936	813	785
Δ%								-61%	-63%	-65%	-64%	-63%	-62%	-68%

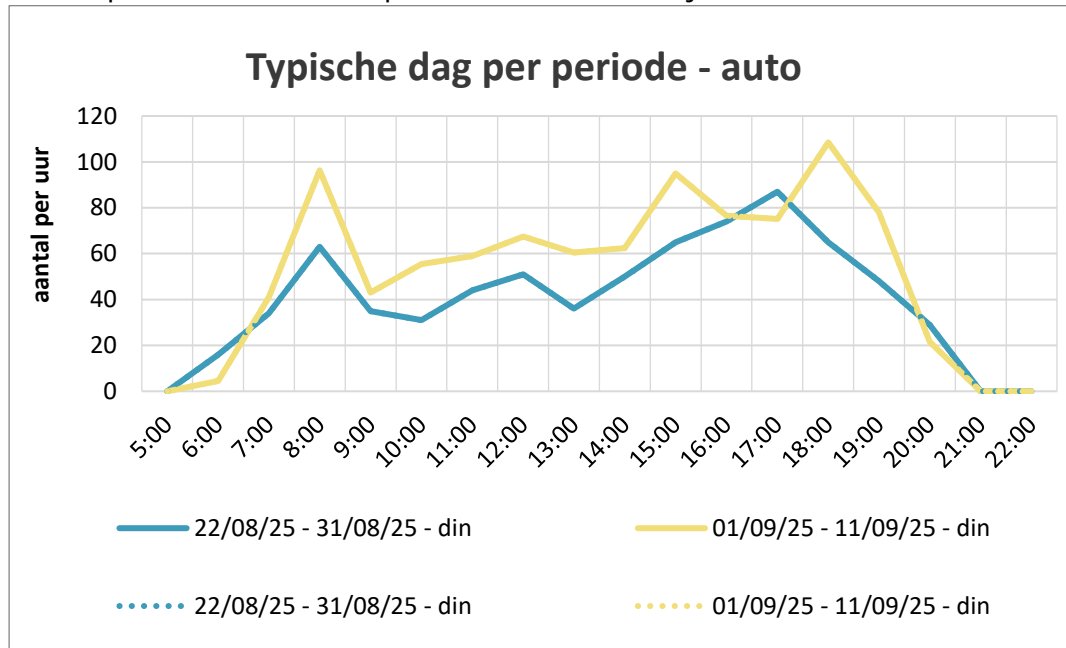
Figuur 5: Vergelijking verkeersintensiteiten Wilgendaalstraat per uur en per dag (pae) voorjaar 2024 en najaar 2025

Wilgendaalstraat najaar 2023								Wilgendaalstraat testfase 1						
ma	di	wo	do	vr	za	zo		ma	di	wo	do	vr	za	zo
3	1	5	7	16	23	12	0:00	5	2	2	4	5	15	16
3	1	3	1	9	10	21	1:00	1	0	1	1	3	13	12
1	1	2	1	7	6	5	2:00	1	0	1	0	0	6	6
4	2	1	0	8	10	4	3:00	0	1	0	1	0	2	2
3	4	2	6	3	4	2	4:00	1	1	1	0	3	1	0
23	28	20	27	9	6	6	5:00	11	15	12	16	11	5	7
40	46	32	38	14	15	8	6:00	11	9	13	15	8	11	7
108	107	100	102	10	21	9	7:00	45	42	39	52	44	10	19
167	205	193	188	22	49	26	8:00	98	76	64	75	88	34	16
62	103	89	71	57	95	49	9:00	52	39	35	40	42	50	38
	80	95	88	68	103	63	10:00	50	44	41	49	47	64	43
	81	129	113	67	135	95	11:00	47	54	67	58	58	58	64
	97	138	110	76	111	94	12:00	55	57	70	61	59	60	88
	104	87	93	81	116	90	13:00	58	56	62	49	61	67	78
	97	94	106	68	131	86	14:00	49	43	61	47	53	55	79
	146	107	130	56	87	76	15:00	61	80	57	67	80	40	66
	119	110	106	77	99	65	16:00	73	82	54	61	63	49	51
123	136	112	127	93	85	84	17:00	80	71	80	76	67	58	48
93	99	92	95	80	80	35	18:00	70	60	46	54	70	61	38
109	68	71	80	76	46	48	19:00	70	62	45	49	50	38	44
47	55	42	51	52	31	32	20:00	25	39	39	21	45	29	29
36	43	33	36	29	29	27	21:00	25	20	23	32	27	27	14
27	28	22	31	25	18	8	22:00	10	23	10	18	27	34	12
5	10	11	23	24	13	9	23:00	6	6	19	10	25	26	8
854	1661	1590	1630	1027	1323	954	Totaal	904	882	842	856	936	813	785
							Δ%	+6%	-47%	-47%	-47%	-9%	-39%	-18%

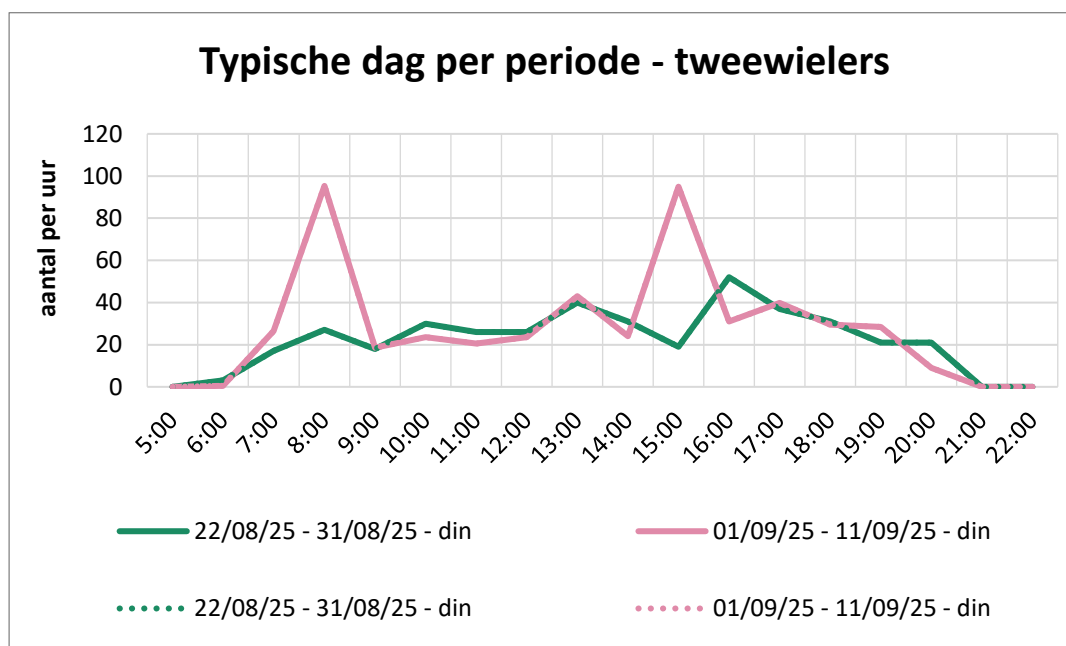
Figuur 6: Vergelijking verkeersintensiteiten Wilgendaalstraat per uur en per dag (pae) najaar 2023 en najaar 2025

Doorsnedetelling Telraam

In de Wilgendaalstraat werd het verkeer ook gemeten met een Telraam verkeersteller die achter een raam van het Sint-Cordula instituut geïnstalleerd werd. Hoewel het toestel slechts in de laatste week van augustus en de eerste week van september actief was, en de gewenningsperiode van de nieuwe opstelling dus nog volop liep, was ook hierop te merken dat de intensiteiten in de straat sterk gedaald zijn in vergelijking met de oude Trafficount metingen. Op onderstaande grafieken is het verschil in het verkeer tussen een typische dag uit het einde van augustus en het begin van september af te lezen. De schoolspits is in die tweede periode telkens duidelijk zichtbaar.



Figuur 7: Aantal auto's per uur in de Wilgendaalstraat volgens Telraam



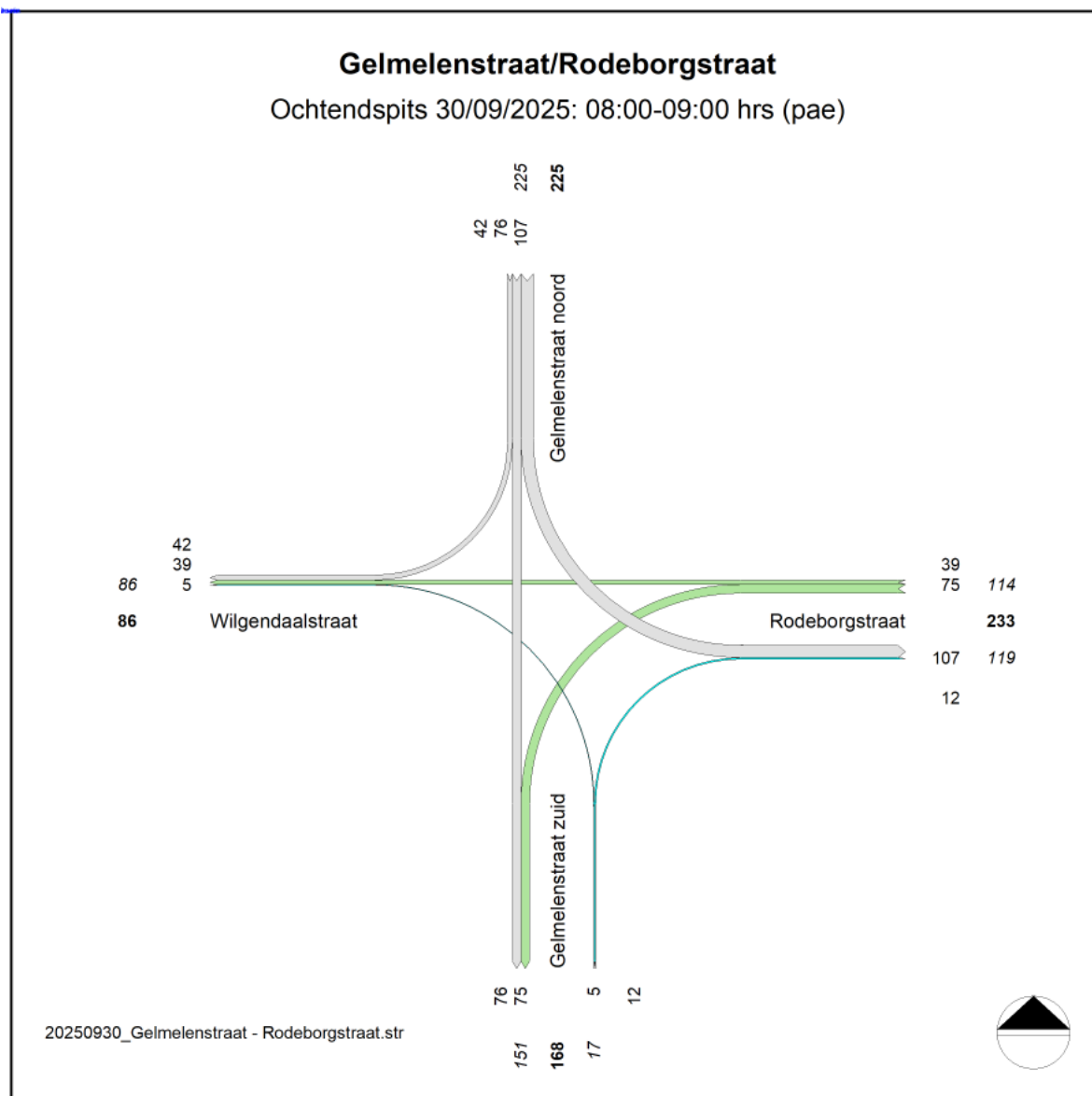
Figuur 8: Aantal tweewielers per uur in de Wilgendaalstraat volgens Telraam

Kruispunttellingen

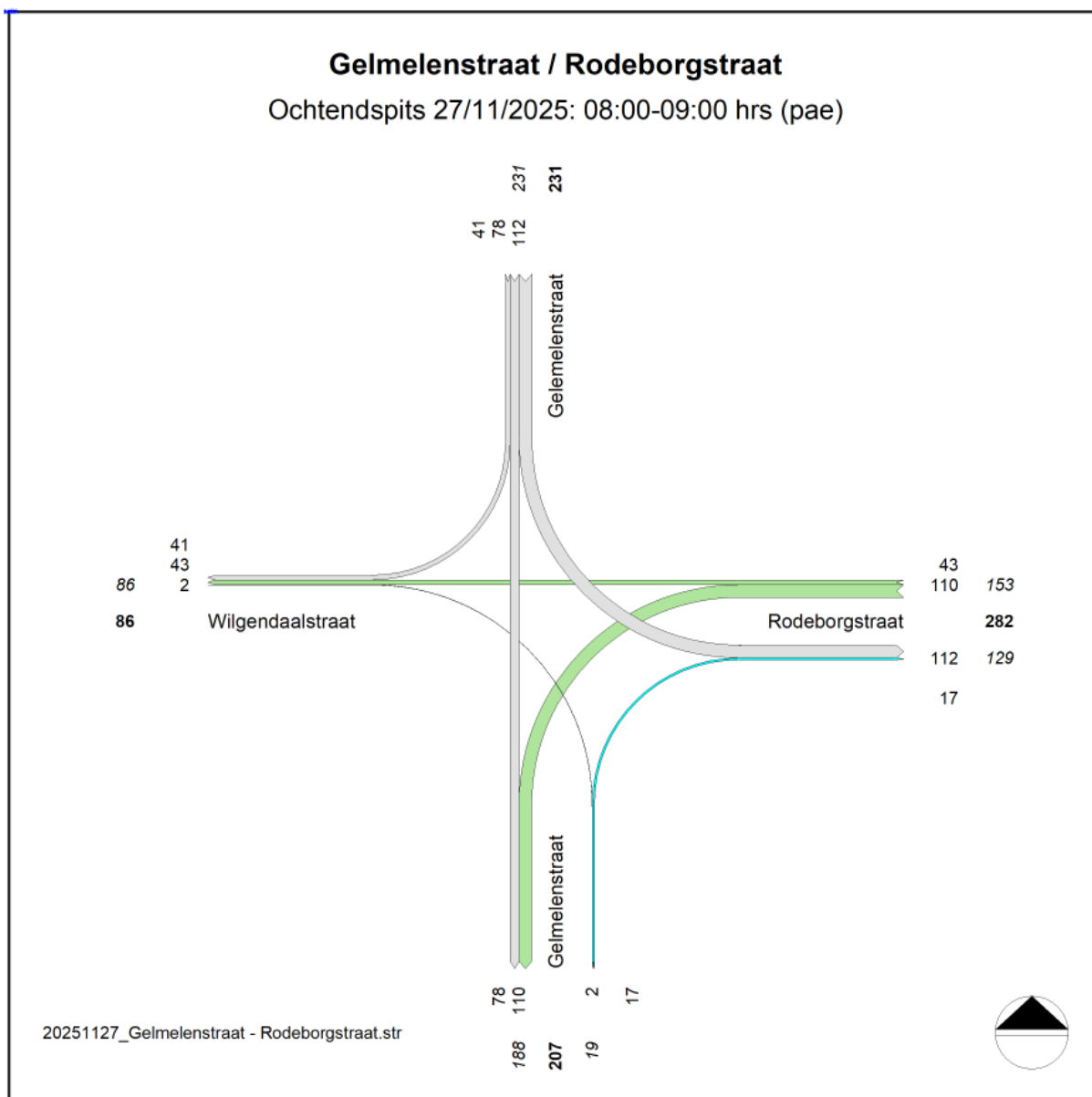
Ten slotte werd ook opnieuw een kruispunttelling in de ochtendspits uitgevoerd op het kruispunt met de Gelmelenstraat en de Rodeborgstraat op 30/09/2025. Ten opzichte van de telling in het voorjaar van 2024 is een duidelijke verschuiving van de verkeersstromen te zien. Van zowel de Rodeborgstraat (-67%) als het noorden van de Gelmelenstraat (-60%) rijden er aanzienlijk minder wagens richting Wilgendaalstraat. Deze stromen hebben zich duidelijk verplaatst naar het zuiden van de Gelmelenstraat, richting Vordensteinstraat. In totaal vonden er bij deze meting 50 voertuigbewegingen minder plaats op het kruispunt (-12%) ten opzichte van de meting in het voorjaar van 2025.

Ten opzichte van de kruispunttelling in 2023 zijn de verkeersstromen op iedere tak van het kruispunt aanzienlijk gedaald, behalve in de Rodeborgstraat. Daar is de intensiteit in de ochtendspits ongeveer gelijk gebleven. In het totaal werden bij deze meting 160 voertuigbewegingen minder geteld dan in 2023 (-31%). De verkeersintensiteit in de schoolomgeving is dus duidelijk afgenomen.

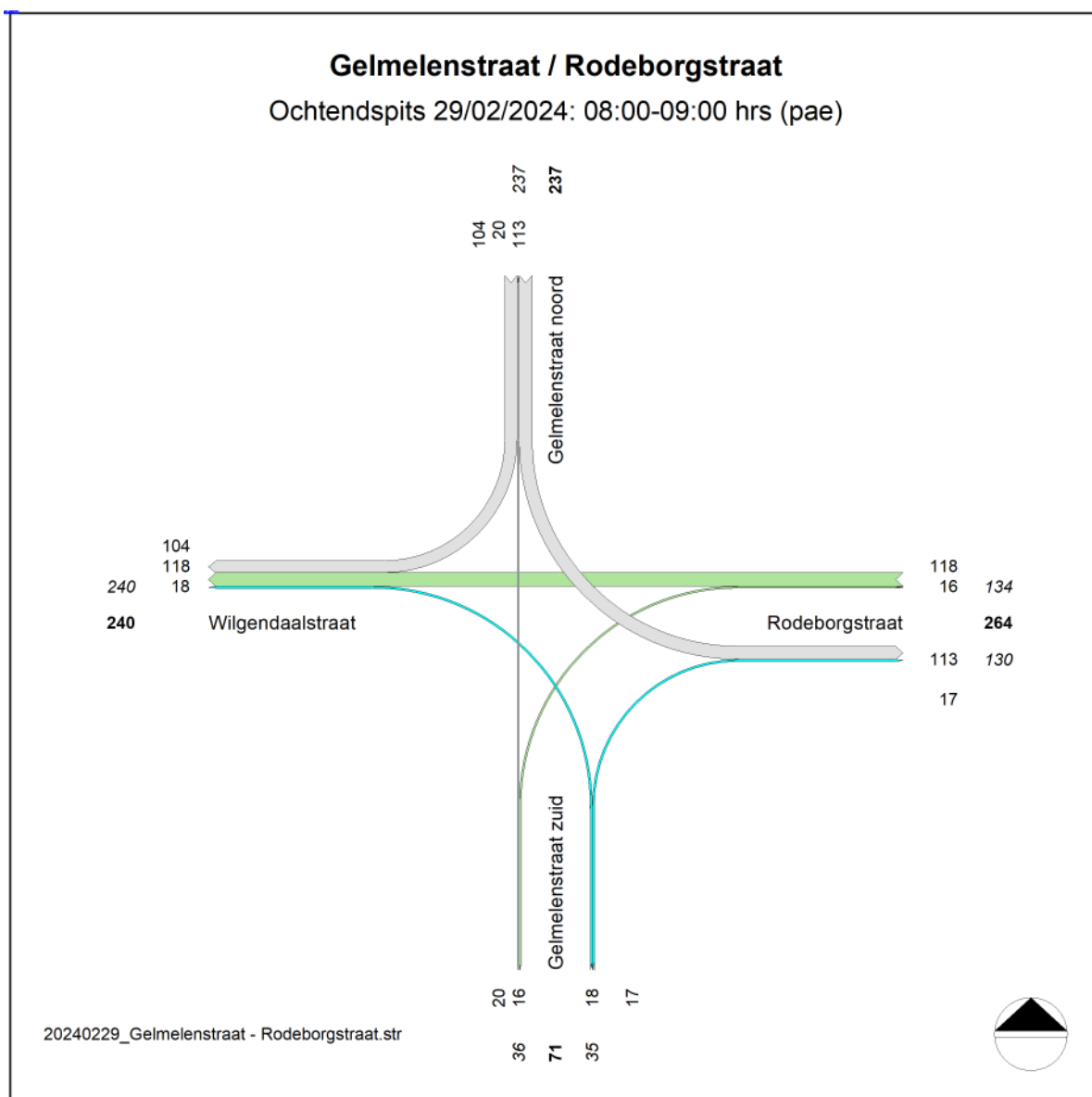
Op 27/11/2025 werd opnieuw een telling in de ochtendspits toe uitgevoerd. Dit keer vond de telling plaats in een periode waarin de Paalstraat afgesloten was voor het gemotoriseerd verkeer. Het effect is duidelijk merkbaar in de beweging van de Rodeborgstraat naar de Gelmelenstraat, deze nam met 35 voertuigen toe (+47%). Op de andere takken is geen duidelijk verschil merkbaar met de meting eind september.



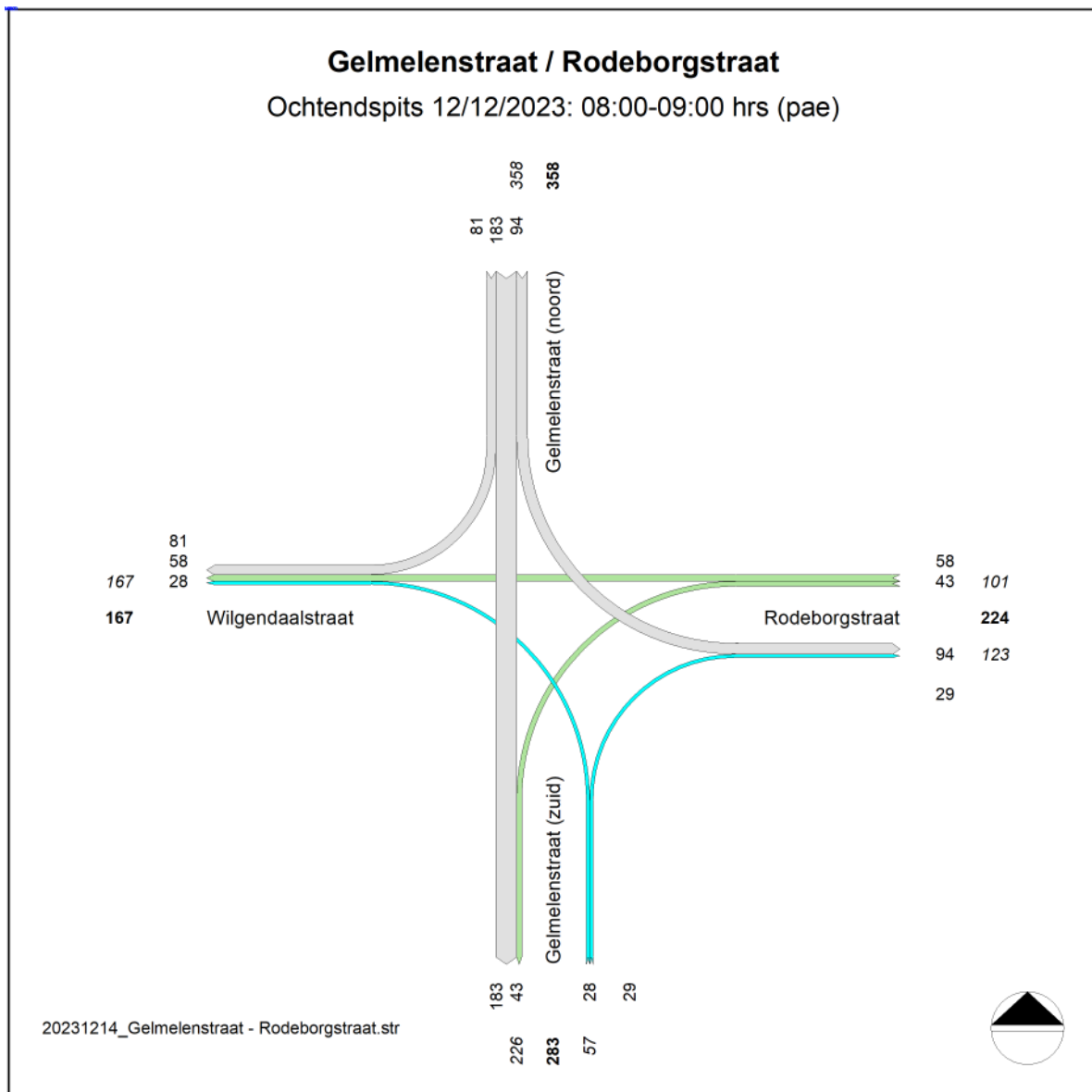
Figuur 9: Kruispunttelling Gelmelenstraat x Rodeborgstraat 30/09/2025



Figuur 10: Kruispunttelling Gelmelenstraat x Rodeborgstraat 27/11/2025 (Paalstraat afgesloten)



Figuur 11: Kruispunttelling Gelmelenstraat x Rodeborgstraat 29/02/2024



Figuur 12: Kruispunttelling Gelmelenstraat x Rodeborgstraat 12/12/2023

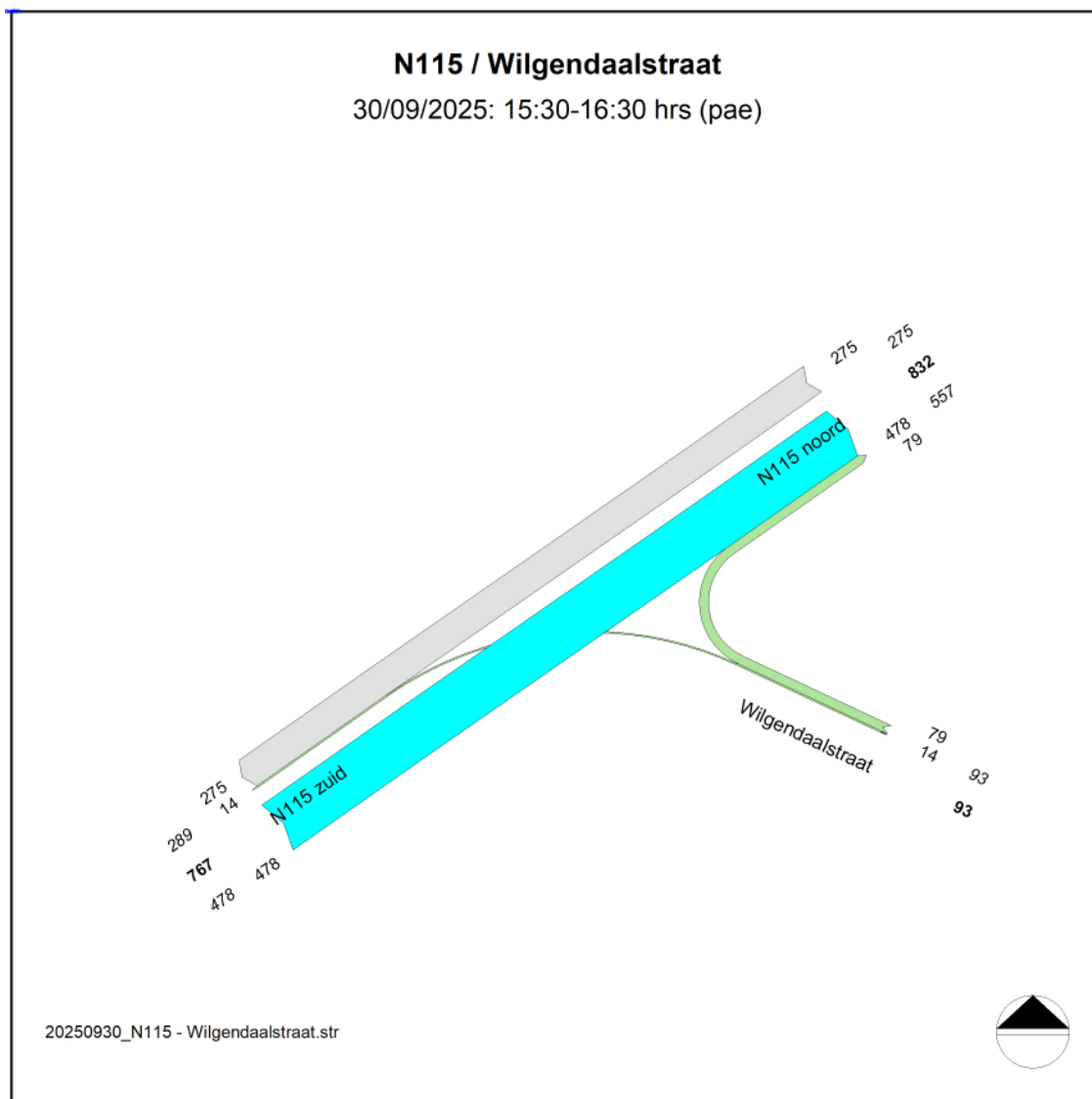
9.2 Indicator Verkeersveiligheid

9.2.1 Risicofactor 1: Er vinden veel gevaarlijke keerbewegingen plaats op de Ridder Walter van Havrelaan

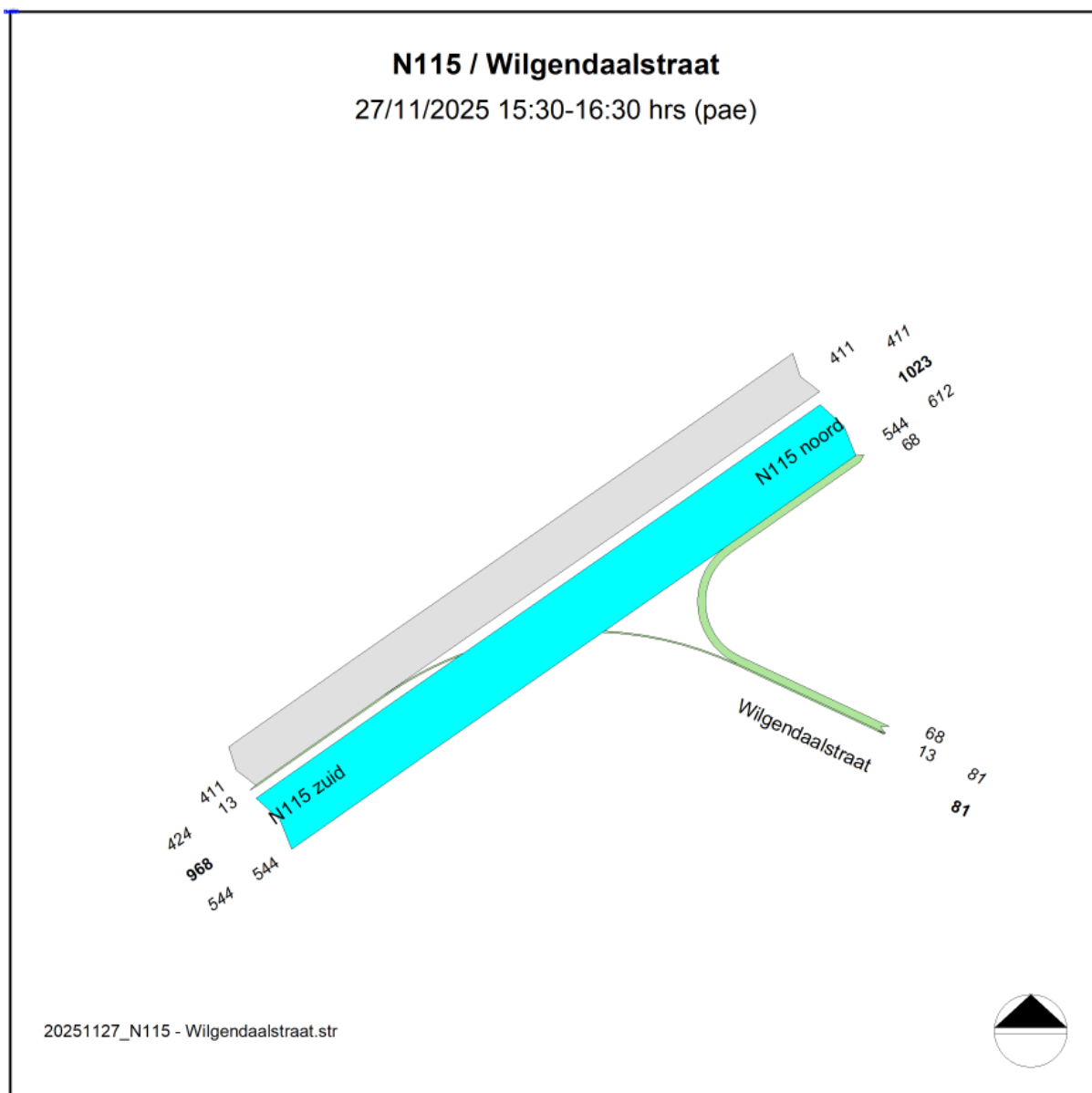
Een grote toename van keerbewegingen op de N115 werd voor de start van de proefopstelling al als een belangrijk risico geschat en daarom dus ook mee in de evaluatie opgenomen. Ook bij omwonenden was dit risico duidelijk een van de belangrijkste bezorgdheden. In de eerste weken van de proefopstelling zijn er verschillende meldingen van omwonenden gekomen over een toename van die keerbewegingen. Na de eerste weken zijn deze meldingen stilgevallen, mogelijk omdat de situatie na gewenning sterk gebeterd is, maar het is natuurlijk ook mogelijk dat bewoners het gewoon op één melding naar de diensten houden.

Om de keerbewegingen objectief in kaart te brengen, werden voor deze evaluatie een twee tellingen georganiseerd. Een eerste op 30 september en een tweede op 27 november,

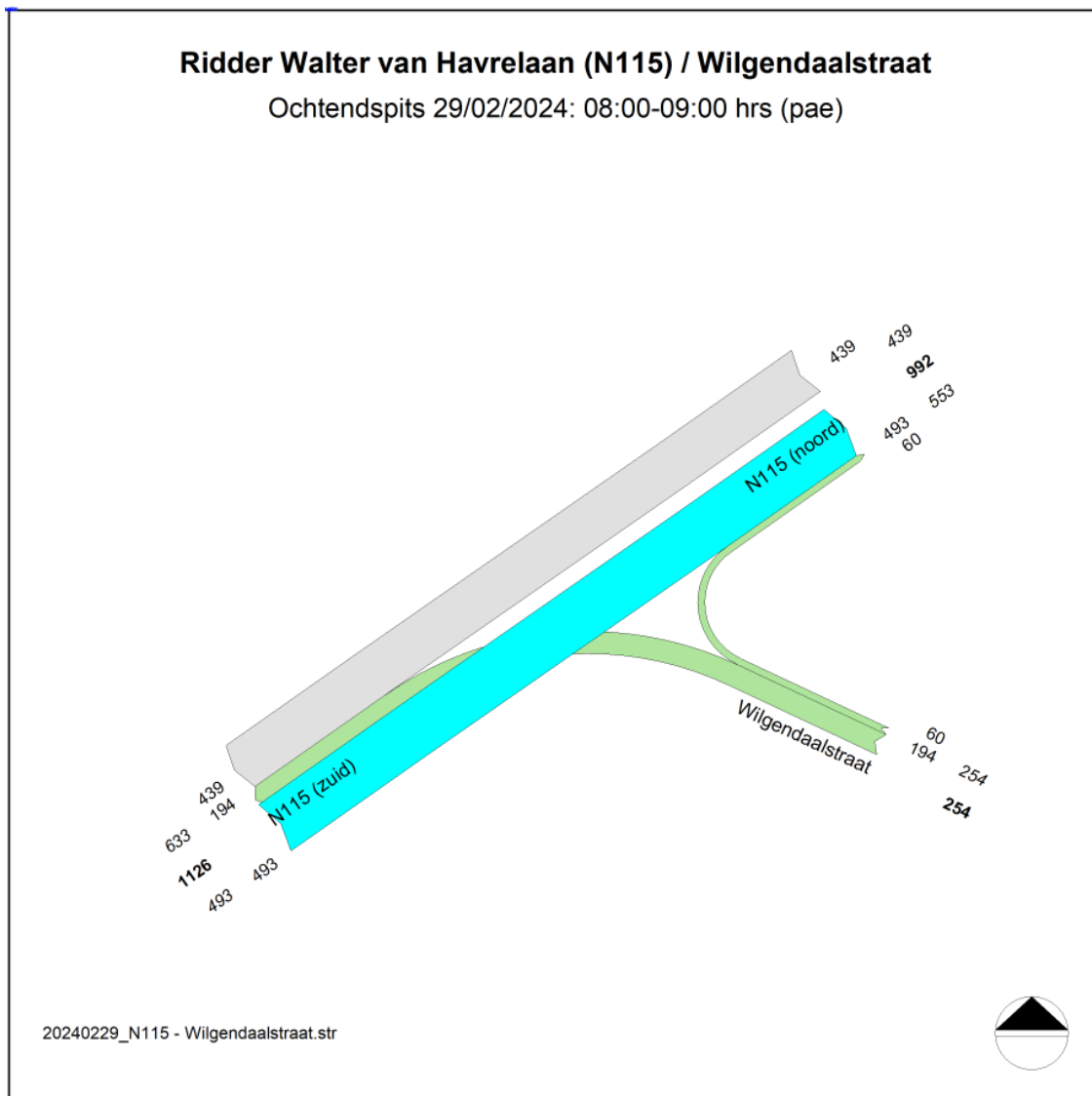
telkens in de namiddag tijdens de schoolspits. Er werd een uur geteld tussen 15u30 en 16u30. Tijdens dit uur reden op 30 september 93 voertuigen de Wilgendaalstraat uit, waarvan er 14 (15%) een keerbeweging maakten op de Ridder Walter Van Havrelaan. Op 27 november reden er 81 voertuigen de straat uit, waarvan er 13 (16%) een keerbeweging maakten. In 2024 bedroeg het aandeel linksafslaand verkeer in de straat nog 76%. Ter illustratie werd ook een kruispunttelling in de ochtendspits van 29/02/2024 toegevoegd. Het is duidelijk dat het merendeel van het verkeer richting Merksem en Horstebaan een andere weg gevonden heeft.



Figuur 13: Kruispunttelling N115 x Wilgendaalstraat 30/09/2025



Figuur 14: Kruispunttelling N115 x Wilgendaalstraat 27/11/2025



Figuur 15: Kruispunttelling N115 x Wilgendaalstraat 29/02/2024

9.3 Conclusie

De **verkeersintensiteit** in de Wilgendaalstraat is duidelijk sterk afgenomen, zowel in vergelijking met de nulsituatie in 2023 als tijdens de oorspronkelijke proefopstelling in de Vordensteinstraat in 2024. Uit de kruispunttellingen blijkt ook dat de totale verkeersintensiteit in de hele schoolomgeving ten opzichte van beide situaties gedaald is.

Er kan ook voorzichtig geconcludeerd worden dat de **verkeersveiligheid** niet is afgenomen door het nemen van de maatregel. Hoewel er nog keerbewegingen op de N115 plaatsvinden van wagens die uit de Wilgendaalstraat komen, gaat het in absolute cijfers slechts over een klein aantal, waardoor er geen doorstromingsproblemen op de gewestweg veroorzaakt worden. Bovendien kan er van worden uitgegaan dat de totale daling van de voertuigbewegingen in de schoolomgeving net zal bijdragen tot een verbetering van de verkeersveiligheid.