

petitie verkeersveilige Westkade met verzoek om verkeersmaatregelen

Nota mobiliteit 30 april 2026

De reikwijdte van de petitie met voorgestelde maatregelen is samen te vatten als de herdefiniëring van de toegelaten maximumsnelheid naar 30 km/u, het invoeren van snelheidremmende maatregelen en het aanbrengen van extra signalisatie om de verkeersveiligheid te verhogen, in een ander schrift wordt ook nog bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer aangebracht.

Ingevolge deze petitie werden eerst snelheidsmetingen en voertuigtellingen uitgevoerd met de digitale snelheidsborden. Waarmee meer basis is om de voorgestelde ingrepen door te lichten.

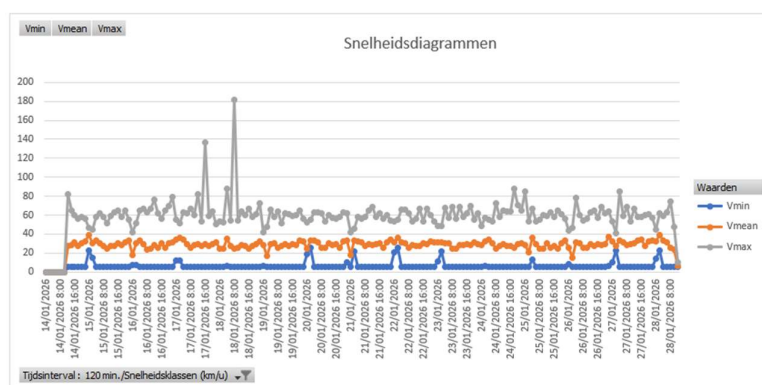
1. Verkeersmetingen.

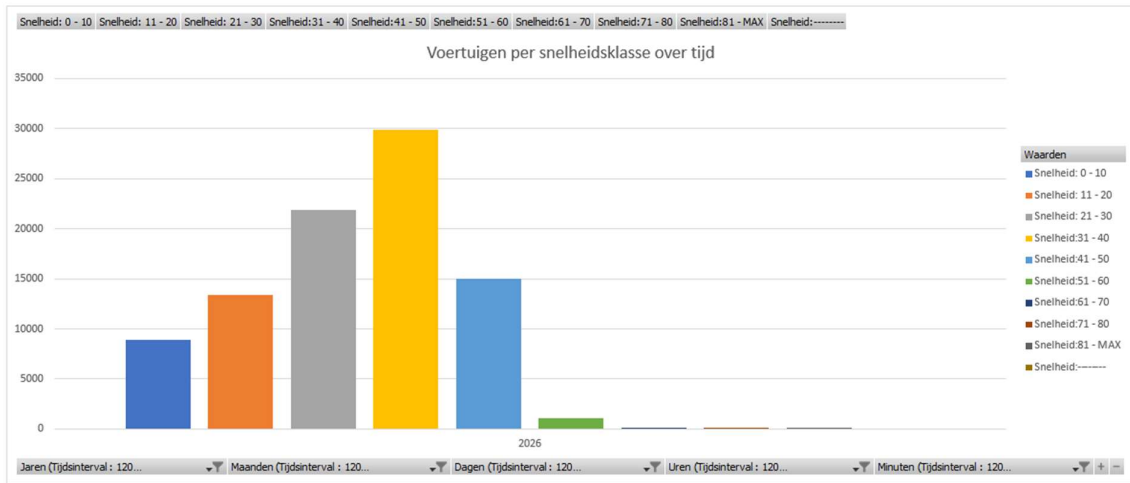
De digitale snelheidsborden/snelheidsindicatieborden werden opgesteld in de periode 14.01.2026 – 28.01.2026 op de Westkade thv huisnummers 33 (leesbord richting busplein) en 50 (leesbord richting ArcelorMittalGent):



Samengevat volgende resultaten voor het SIB thv hnr 33:

V10	11 km/u
V30	23,0 km/u
Mediane snelheid(V50)	31,0 km/u
V85	42,0 km/u
Vmax (V100)	182,0 km/u
Gemiddelde snelheid	29,1 km/u



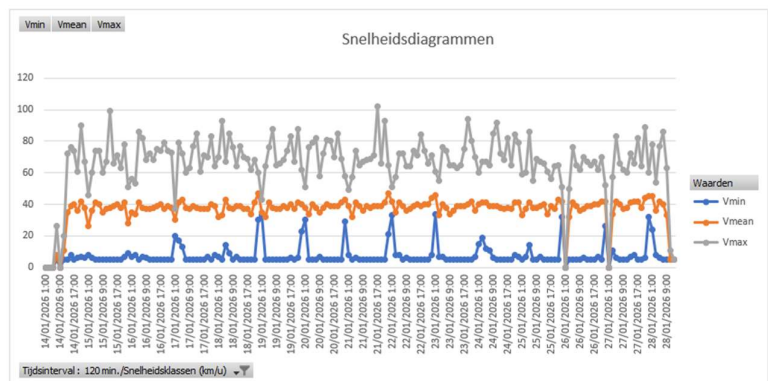


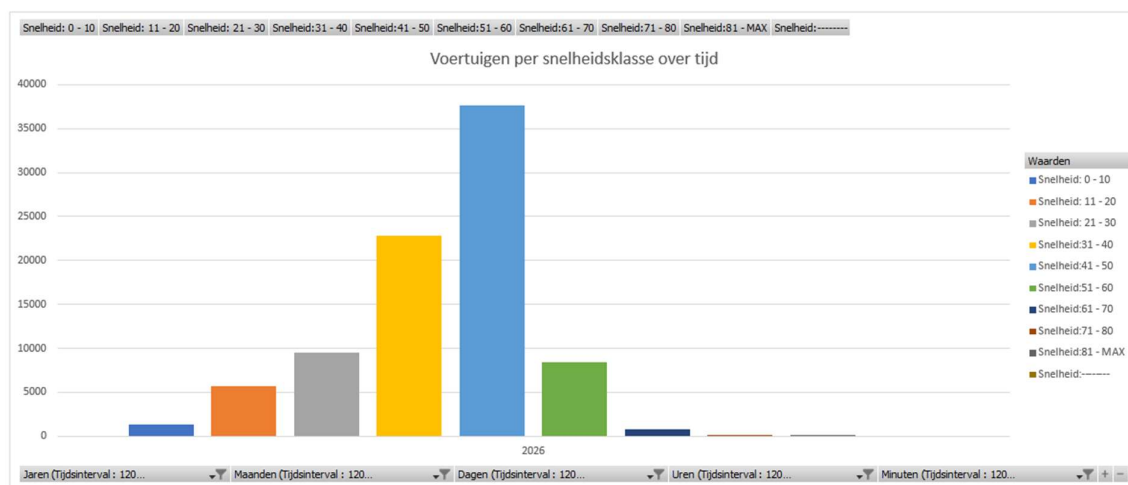
Rijlabels	Snelheid: 0 - 10	Snelheid: 11 - 20	Snelheid: 21 - 30	Snelheid: 31 - 40	Snelheid: 41 - 50	Snelheid: 51 - 60	Snelheid: 61 - 70	Snelheid: 71 - 80	Snelheid: 81 - MAX	Snelheid: -----
2026	8902	13356	21919	29896	14963	1126	100	7	8	
Eindtotaal	8902	13356	21919	29896	14963	1126	100	7	8	
				totaal =	90277	1241	1,37%			
	9,86%	14,79%	24,28%	33,12%	16,57%	1,25%	0,11%	0,01%	0,01%	

En samengevat volgende resultaten voor het SIB thv hnr 50:

V10
V30
Mediane snelheid(V50)
V85
Vmax (V100)
Gemiddelde snelheid

22 km/u
36,0 km/u
42,0 km/u
49,0 km/u
102,0 km/u
39,3 km/u





Rijlabels	Snelheid: 0 - 10	Snelheid: 11 - 20	Snelheid: 21 - 30	Snelheid: 31 - 40	Snelheid: 41 - 50	Snelheid: 51 - 60	Snelheid: 61 - 70	Snelheid: 71 - 80	Snelheid: 81 - MAX	Snelheid: -----
2026	1344	5725	9545	22828	37648	8429	852	121	38	
Eindtotaal	1344	5725	9545	22828	37648	8429	852	121	38	
				totaal =	86530	9440	10,91%			
	1,55%	6,62%	11,03%	26,38%	43,51%	9,74%	0,98%	0,14%	0,04%	

De statistiek van de metingen (tabel met 'V10' enz) geeft een V85 van 42 à 49 km/u weer, in een straat bebouwde kom max 50 km/u. 85% van de gemeten voertuigen rijdt dus gemiddeld 45 km/u of minder.

1,5 à 11 % van de voertuigen rijdt sneller dan 50 km/u, met 15 à 160 voertuigen die 70 km/u of meer reden (op veertien dagen tijd). In die ene richting betekent dat circa 11 snelle voertuigen per uur.

Er is een opmerkelijk verschil vast te stellen in de rijrichtingen: komende van de richting ArcelorMittalGent wordt sneller gereden dan komende van de richting busplein. Het verkeer komende van de omgeving AMG rijdt langs de parkzijde, niet langs de geparkeerde wagens. Zij worden in hun 'voorrangsituatie' niet afgeremd, wat het verkeer in de andere rijrichting wel moet doen om telkens in te schuiven tussen geparkeerde voertuigen om de doorgang vrij te houden. Een smalle rijweg heeft dus ook dat pervers effect, dat de rijrichting zonder obstakels (z gezegd bevoorrecht of 'met voorrang') sneller zal rijden dan de tegenovergestelde rijrichting met obstakels.

De overgrote meerderheid houdt zich aan de opgelegde 50 km/u-snelheid. Er zijn enkele hardrijders die het te bont maken (snelheden 80-102 km/u zelfs, 182 km/u op de motor??), gelukkig zijn dit enkelingen, geen continue extreme snelheden. Waakzaamheid lijkt het minste dat er voor de dag kan worden gelegd; enige actie naar die hardrijders? Wat voorafgaand aan de meetperiode door het lokaal bestuur reeds gebeurd door de Politiezone met verschillende flitscontroles in het najaar van 2025 (sept - okt- nov). Daarbij blijkt dat circa 3,38% te snel rijdt. Door de jaren heen (2020 - 2025) golft het aantal te-snelrijders tussen 3 à 8,5%. Ruw genomen komt dit overeen met de eigen metingen. Zij het dat bij deze laatste metingen wel duidelijk blijkt dat er een verschil zit in de rijrichting die meer vatbaar is voor snelheidsovertredingen (komende van de richting AMG).

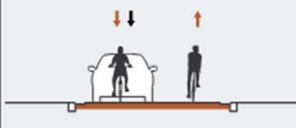
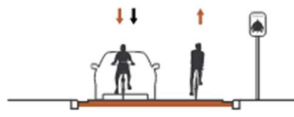
Uit de ongevallencijfers van de Politiezone (2020 - 2025) blijken 45 ongevallen (alleen lichtgewonden of stoffelijke schade) waarvan 10 aan een kruispunt en 35 buiten de kruispunten. De

meeste ongevallen gebeuren buiten de kruispunten en zijn niet terug te brengen naar een specifiek probleem met de infrastructuur.

De SIB's registreerden afgerond 6500 voertuigen per dag voor twee rijrichtingen; t.t.z. 3250 voertuigen/etmaal.

2. Wegindeling versus deze meetresultaten.

Met voertuigsnelheden van 50 km/u en aantallen (ca 3250 vtg/etmaal) zit de Westkade op de grens van de matrix 'standaard' of 'alternatief indien' voor veilig weggebruik. Net op de grens voor het alternatief van 50 km/u met gemengd verkeer, net op de grens voor de standaard 30 km/u met gemengd verkeer.

	Standaard	Aanbevolen alternatief indien	
≤30 km/u	Gemengd verkeer 	• Straat is onderdeel van een (boven)lokale fietsroute • Fietsintensiteit ≥ 500/etmaal • Gemotoriseerd verkeer: max. 1000 pae/etmaal • Geen doorgaand verkeer.	Fietsstraat 
		• Gemotoriseerd verkeer: ≥ 3500 pae/etmaal of < 2500-3500 pae/etmaal waarvan aandeel vracht- en busverkeer > 10%	Verhoogd aanliggend éénrichtingsfietspad 
50 km/u	Verhoogd aanliggend éénrichtingsfietspad 	• Gemotoriseerd verkeer: < 2500-3500 pae/etmaal en aandeel vracht- en busverkeer < 10%.	Gemengd verkeer 
70 km/u	Vrijliggend één- of tweerichtingsfietspad 	• Niet van toepassing	

Tabel 1: Afwegingskader fietsinfrastructuur op basis van snelheidsregime en verkeersintensiteiten

De cijfers geven geen duidelijke doorslag om expliciet te kiezen voor het ene noch het andere standaardwegprofiel. Het 'aangeboden alternatief' met gemengd verkeer kan nog net.

3. Over de rijbaanbreedte en het voorstel om de rijbaan te versmallen.

De petitie legt enkele duidelijke vragen naar weginfrastructuur en -indeling op tafel (toegelaten maximum snelheid, wegversmalling, snelheidsremmers, eenrichtingsverkeer). Wat noopt deze allemaal te wegen.

Voor de lokale wegen bestaan momenteel geen richtlijnen welke de rijbaanbreedte vastleggen. In de ‘Grenswaarden capaciteit en leefbaarheid/oversteekbaarheid voor verschillende straattypes’ (Wouter Verhaert – Inspiratiedag duurzame mobiliteit, Kindvriendelijke gemeente – Mobiliteit op kindermaat, 2017) kan men een wegbreedte volgens de wegcategorisering halen; zie tabel:

Grenswaarden restcapaciteit								
Wegcategorie	Weginrichting	Ligging	Hoofdcriterium	Capaciteit PAE spitsuur/richting	Grenswaarden max PAE leefbaarheid/richting	Max PAE spitsuur alle richtingen samen	Snelheid	Breedte rijweg
Primair	2 x 2, beperkt aantal kruispunten	bubeko	capaciteit	3600	3600		70/90	
Secundair (hoofdinvalsweg)	2 x 2, groot aantal kruispunten	bibeko	capaciteit	2400	2000		50/70	
	2 x 1, weinig of geen kruispunten, scheiding verkeersdeelnemers	bubeko	capaciteit	1800	1800		70	
Stedelijke hoofdinvalsweg	2 x 1, groot aantal kruispunten, scheiding verkeersdeelnemers, oversteekvoorzieningen	bibeko	capaciteit	1200	1200		50/70	
Lokale I: Lokale verbindingsweg	2 x 1, groot aantal kruispunten, scheiding verkeersdeelnemers, geen oversteekvoorzieningen	bubeko	oversteken	1000	600	<1200	50/70	
Lokale II: Ontsluitingsweg	2 x 1 met middenscheiding (minimaal belijning), vrijliggende fietspaden	bubeko	oversteken	1000	600	<1200	50/70	
Lokale II: Stadsontsluitingsweg	2 x 1 of 1 x 1 met voet- en fietspaden, geen middenscheiding	bibeko	oversteken	1000	600	>550 en <1200	50	5m60 - 6m50
Centrum-ontsluitingsstraat	2 x 1 of 1 x 1 met voet- en fietssuggestiestroken of fietspaden	bibeko	fietsen			<550	30/50	5m20 - 6m20
Wijk-ontsluitingsstraat	2 x 1 of 1 x 1 met voetpaden, zonder fietspaden of suggestiestroken	bibeko	gemengd fietsen			<350	30/50	5m met versmallingen
Woonstraat	Geen aparte rijstroken, geen fietsvoorzieningen, wel voetpaden	bibeko	oversteken kinderen			<200	30	4m met verbredingen
Fietsstraat	Aanduiding fietsstatuur, geen aparte rijstroken auto's, met voetpaden	bibeko	autoluw fietsen			<200	30	4m met versmallingen en verbredingen
Soms bepeelbaar woonerf	Doordopende zone of lus, afgebakende parkeervakken, geen aparte voetpaden	bibeko	bespeelbaar buiten spits			<50	20	3m met verbredingen
Altijd bespeelbaar woonerf	Doodlopen of lus, weinig tot geen parkeren, geen rijloper	bibeko	bespeelbaar tijdens spits			<30	20	3m met verbredingen

De Westkade heeft nu een snelheidsregime van 50 km/u binnen bebouwde kom in 2x1 rijstroken met voetpaden zonder fietspaden (gemengde verkeer). Passen we het kader ‘Verkeersleefbaarheid – bespeelheid van straten’ toe dan komt men op een rijbaan van 5 meter breed met versmallingen uit:

Wijk-ontsluitingsstraat	2 x 1 of 1 x 1 met voetpaden, zonder fietspaden of - suggestiestroken	bibeko	gemengd fietsen			<350	30/50	5m met versmallingen
-------------------------	---	--------	-----------------	--	--	------	-------	----------------------

Met een parkeerstrook langs de woningzijde haalt men in de realiteit de rijbaanbreedte van 5 meter net gepast.

Verder versmallen is niet aan de orde. Immers, voor de doorgang van de bussen van De Lijn ligt de rijbaanbreedte op 2,55 meter (max. 2,60 meter, zonder de spiegels), op 3,05 meter (met spiegels). Bij kruisend verkeer hoort nu al gecombineerd met welk voertuig (personenwagen) een lijnbus kan kruisen. Met die rijbaanbreedte van 5 m zit men net op de grens van de vereisten voor een vlot busvervoer. Verder ontsluit de Westkade, naast enkele woonconcentraties, een groot psychiatrisch ziekenhuis, een tweede (kleinere) toegang naar het staalbedrijf, een kleine bedrijvenzone en een transportbedrijf, elk met hun beleveringen per grotere of kleinere vrachtwagen. Dergelijke vrachtwagens hebben ook hun gabarit vergelijkbaar met een lijnbus (2,55 meter). De realiteit gebiedt te stellen dat dergelijk verkeer wel degelijk op de Westkade rijdt en zal blijven rijden (tot men ooit een andere route vindt of kan vinden om deze bedrijven om een andere manier te ontsluiten naar het hogere wegennet).

De rijbaanbreedte is in het geval van de Westkade al (te) smal genoeg. Verder versmallen levert per direct problemen met het kruisen van grotere voertuigen.

4. Over het snelheidsregime en het voorstel voor snelheidafdwingende maatregelen.

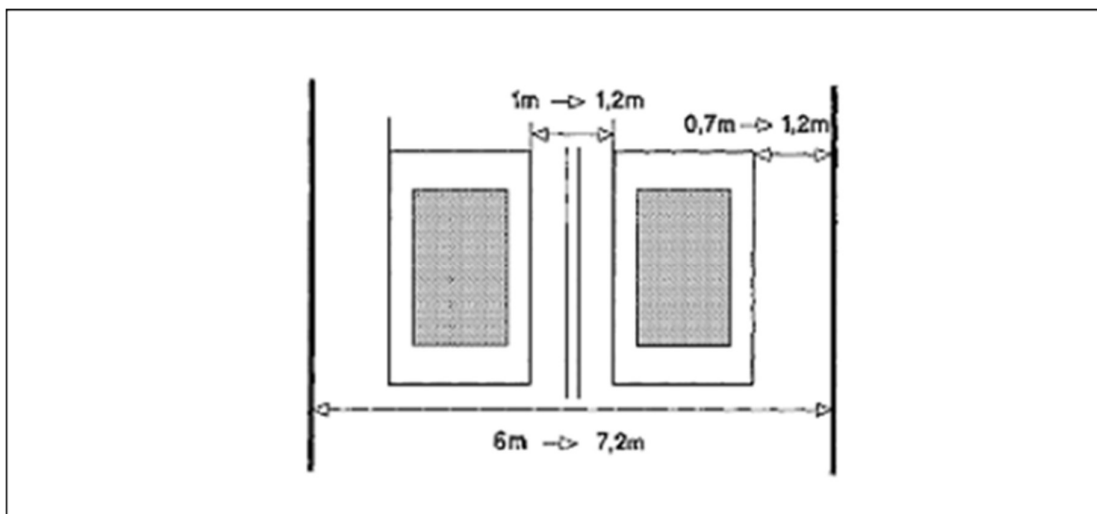
De Westkade ontsluit een omgevend netwerk van een lokale weg II (Groenstraat) en andere lokale wegen III (Lappersfort, Edgar Van Peenestraat, ed.), allemaal in snelheidsregime zone 30. De Westkade sluit aan op wegen van dezelfde categorisering lokale weg II (deel Suikerkaai) en de andere wegen met lagere categorisering onder hetzelfde snelheidsregime van bebouwde kom. De Westkade ligt, zo mag men concluderen, op een 'overgangszone'. Waardoor men een vorm van keuze kan hebben in het snelheidsregime dat men oplegt. Evenwel hoort men realistisch te zijn en op te merken dat de Westkade een heel langgerekte rechte straat is. Waar een forse snelheidsverlaging naar 30 km/u moeilijk aan te houden zal zijn. Harde afdwingende maatregelen, genre snelheidsdrempels of verkeerskussens zullen juist door dat lange wegbeeld voor flink wat overlast voor de omgeving zorgen (trillingen, geluiden door remmen en terug snelheid nemen). Door het traject van de lijnbussen (kernlijnen) en zwaar vervoer zou bovenop moeten worden gekozen voor minder strakke drempels of plateaus, wat nog meer het afdwingend karakter van die verhoogde inrichtingen afzwakt. Door het zwaardere verkeer dat op de Westkade zit, zijn trillingen en lawaaihinder meer dan gewoonlijk te verwachten.

Daarom alleen al wordt het aanleggen van verhoogde inrichtingen (drempels, kussens, plateaus) sterk afgeraden.

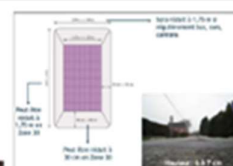
Ter hoogte van rijbaankussens wordt beter niet geparkeerd. Op/aan verkeersdrempels en -plateaus is het verboden om te parkeren. Voertuigen, en zeker fietsers, worden door een verkeerskussen naar de zijkant van de rijweg 'geleid' of gaan in ieder geval dicht langs de rand van de rijweg rijden. Waarmee fietsers in conflict komen met openzwaaiende autodeuren of uitgestapte chauffeurs.

De omzendbrief van 03 mei 2002 voorziet in tweerichtingsverkeer alleen (twee) rijbaankussens bij een totale rijbaanbreedte van 6 meter of meer. Voor de Westkade zou dit inhouden dat (terug) het parkeren over een afstand zou moeten worden vermeden, om de rijweg eerst voldoende breed te maken voor rijbaankussens, om daarna de voertuigen juist over die kussens te begeleiden. In het geval van de (al smalle) Westkade zou deze afstand ook nog eens voldoende lang moeten zijn om de (grote) voertuigen over de rijbaankussens te geleiden. Die afstanden zijn voor grote voertuigen niet te onderschatten.

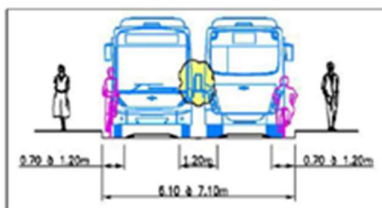
Met verhoogde inrichtingen zou over grotere afstanden het parkeren moeten worden verboden.



Fiche 1 rijbaankussen



Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw

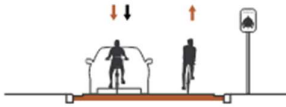
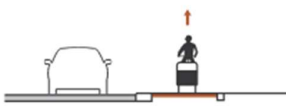
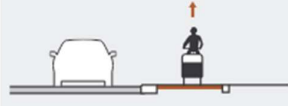
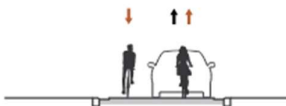


Fiche 9 - verkeersplateau



5. Over het snelheidsregime en fietspaden.

Zoals hiervoor; het afwegingskader uit het vademecum fietsvoorzieningen catalogeert fietsinfrastructuur op basis van snelheidsregime en verkeersintensiteiten:

	Standaard	Aanbevolen alternatief indien	
≤30 km/u	Gemengd verkeer 	• Straat is onderdeel van een (boven)lokale fietsroute • Fietsintensiteit ≥ 500/etmaal • Gemotoriseerd verkeer: max. 1000 pae/etmaal • Geen doorgaand verkeer.	Fietsstraat 
		• Gemotoriseerd verkeer: ≥ 3500 pae/etmaal of < 2500-3500 pae/etmaal waarvan aandeel vracht- en busverkeer > 10%	Verhoogd aanliggend éénrichtingsfietspad 
50 km/u	Verhoogd aanliggend éénrichtingsfietspad 	• Gemotoriseerd verkeer: < 2500-3500 pae/etmaal en aandeel vracht- en busverkeer < 10%.	Gemengd verkeer 
70 km/u	Vrijliggend één- of tweerichtingsfietspad 	• Niet van toepassing	

Tabel 1: Afwegingskader fietsinfrastructuur op basis van snelheidsregime en verkeersintensiteiten

Al naargelang de verkeersintensiteiten switchen de oplossingen van gemengd verkeer of verhoogd aanliggend fietspad tussen standaardoplossing naar aanbevolen alternatief. Cruciaal is dus te weten hoeveel verkeer er de Westkade gebruikt. De metingen met onze SIB/meetborden gaven circa 3250 voertuigen/etmaal per rijrichting. Máár, er dient rekening mee worden gehouden dat er niet voldoende ruimte is om én twee aanliggend verhoogde fietspaden én twee rijrichtingen voor voertuigen én een parkeerstrook/-zone aan te leggen (ruw geteld: 2*1,5m fietspad + 2*2,5m rijstrook + 1*2m parkeerstrook = 10 meter; terwijl er nu maar 5m + 2m parkeerzone = 7 meter beschikbaar is). Het dwarsprofiel van de rijweg (= wegbeeld) expliciet gaan verbreden (in het park) om plaats te geven aan fietspaden lijkt toch een maatregel te zijn die juist tegenovergesteld staat op het doel van een lager snelheidsgedrag dat men wil bereiken. Op een breder wegprofiel wordt nu eenmaal sneller gereden.

Op basis van de gemeten verkeersintensiteiten van 3250 voertuigen/etmaal, zoals hiervoor ook al gesteld, blijkt de Westkade op de grens te zitten voor gemengd verkeer aan een snelheidsregime van 30 km/u of 50 km/u. Hierbij zeker ook rekening te houden met de gemeten V85-snelheid van

circa 45 km/u die extra dwingende maatregelen vergt, die bovendien eigenlijk af te raden zijn, mocht men toch een 30 km/u willen opleggen.

Zelfde conclusie: de cijfers geven geen duidelijke doorslag om expliciet te kiezen voor het ene noch het andere snelheidsregime. Het 'aangeboden alternatief' met gemengd verkeer kan nog net aan 50 km/u. Men kan in het achterhoofd houden dat het overgrote deel van Zelzate reeds onder zone30-regime valt, op enkele straten zoals de Westkade na. Uniformiteit kan ook een streefdoel zijn.

6. Over andere afdwingende maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid.

Asverschuivingen worden afgeraden. Ten eerste verdringen de uitwijkende voertuigen bij dergelijke asverschuivingen het tegenoverliggend fietsverkeer weg van hun rijloper. Op de plek waar het verkeer terug op de gewone rijloper komt hebben fietsers nood aan 'rugdekking' anders worden die daar ook weggedrumd van de rijweg. Ten tweede hebben asverschuivingen een plaats nodig om ergens naar te verschuiven. Dat houdt, bij gebrek aan andere ruimte, in dat op voldoende ruime afstand de **parkeerzone zou moeten worden opgeheven**.

Met **wegversmallingen** hoort voorzichtig te worden omgesprongen. Ervaringen, ook bvb op de N436 Assenedesteenweg, leren dat de snelheidremmende werking alleen maar goed werkt wanneer de beide rijrichtingen ongeveer evenveel voertuigen verwerken. Bij verkeersluwe perioden hebben versmallingen geen enkele afremmende werking, integendeel soms creëren ze dan een wedstrijddefect 'om ter eerst door de versmalling', wat hoort te worden vermeden. Wat, ten tweede, zich ook voordoet wanneer men een versmalling met een voorrangsregeling zou invoeren (ook idem N436 Assenedesteenweg). Ten derde is de Westkade met vijf meter doorrijbreedte voor twee rijrichtingen eigenlijk al op z'n smalst. Grote voertuigen kunnen mekaar nu al niet goed meer kruisen. **Het effectief lokaal versmallen van de rijweg wordt hier dan ook afgeraden.**

De huidige versmallingen door de **parkeerzone kan men extra gaan accentueren**. Bijvoorbeeld aan de kruisingen met Stationsstraat, Groenstraat en Lappersfort. Systeem zoals aan de oude Vrijheidsboom is toegepast of op kwalitatieve wijze met echte betonstraatstenen uitstulpingen (bvb. in de Burgemeester Joseph Chalmetlaan). Bij minder geparkeerde wagens blijft het wegbeeld optisch versmald voorkomen. Een smaller wegbeeld geeft een lagere gereden snelheid.



7. Over de oversteekbaarheid voor voetgangers en voor fietsers.

Met uitstulpende voetpaden kan men de oversteekafstand verkleinen. Een kleinere oversteekafstand betekent minder lang over de rijweg wandelen, wat als veiliger mag worden aanzien.

Om de oversteekplaatsen duidelijker in het wegbeeld te krijgen hoort de uitstulping de vijf meter afstand waarbinnen men niet mag parkeren (verkeersreglementering!) hard te maken.

In de Westkade zijn er twee expliciete oversteekplaatsen naar het park van de oude kanaalbedding: thv huisnummer 34a en 65.



Deze oversteekplaatsen liggen vrij ver uit mekaar (ongeveer 300 meter). Een extra oversteekplaats zou kunnen worden voorzien thv huisnummer 43 (transportbedrijf, magazijnen). Een zebrapad met begeleidende voetpaduitstulping zou een extra ondersteuning geven om de snelheid te remmen in het lange wegdeel tussen de twee bestaande oversteekplaatsen. En een extra aandachtspunt geven voor de fietsdoorsteek naar het park. De fietsers komende uit het park worden aan het zicht onttrokken door de geparkeerde wagens aan die doorsteek. Die parkeerplaatsen zijn in conflict met het fietspad en het wandelpad in het park. Op het gras wordt veel foutief geparkeerd. Met een extra zebrapad aan huisnummer 43 kan de gereden snelheid beter worden gestuurd en de zichtbaarheid van het fietspad worden geaccentueerd.

8. Over eenrichtingsverkeer in de Westkade.

Het is duidelijk dat de Westkade een ontsluitende functie heeft voor de omliggende woonwijken en achterliggende bedrijvigheid. Dit omvat toch geen klein deel van het grondgebied. Op het gedeelte vanaf de kruising met de R4 tot aan de Stationsstraat/Marktstraat is eenrichtingsverkeer ingevoerd. Het wegbeeld en mogelijkheden in de omgeving waren ruim genoeg om een vorm van rondgaand verkeer rond het busstation met parkeerplein te voorzien. Fietsers en voetgangers kregen een afgescheiden 'boulevard', voor het voertuigenverkeer heeft de Oostkade daar een voldoende ruim

gabarit en wegprofiel om de verkeersstroom op te vangen (en deels ook te vertragen). Het busstation met regionale bediening naar het oosten, zuiden en westen had nood aan een eigen ontsluiting om vlotter de aan De Lijn wettelijk opgelegde doelstellingen inzake bediening en bereikbaarheid te bereiken. Het lokale bestemmingsverkeer kreeg een rondrijroute aangewezen. De meest broodnodige voorwaarden voor eenrichtingsverkeer (ruimte, capaciteit en beschikbaarheid) waren aanwezig voor eenrichtingsverkeer op Oost- en Westkade. De andere weggedelen van de Westkade hebben niet dezelfde mogelijkheden om eenrichtingsverkeer in te voeren.

Wanneer men ergens eenrichtingsverkeer invoert (als voorbeeld genomen de eenrichting zoals ze nu geldt thv het busplein richting zuiden) dan hoort de tegenovergestelde verkeersbeweging ergens anders te worden gestuurd. Voor het deel Westkade tussen Groenstraat en de T-kruising Suikeraai betekent dat een rijroute via de Suikeraai en het rondpunt Pierets-De Colvenaerplein. De alternatieve Oostkade (daar al eenrichting) is niet beschikbaar als alternatief om de ring rond te maken. En waarbij men de halve verkeersstroom extra door het centrumplein gaat sturen om de R4 te bereiken. Dit is niet haalbaar. Dergelijk lang wegdeel eenrichtingsverkeer maken zal ook als gevolg hebben dat de gereden snelheden omhoog zullen gaan. Eenrichtingsverkeer heeft immers geen remmende tegenliggers meer. Waarmee men eigenlijk verder weg terecht komt dan het oorspronkelijke doel dat men wil behalen (lagere snelheden meer verkeersleefbaarheid).

Voor het deel Westkade tussen Stationsstraat en Groenstraat ligt het weggebruik door de bediening van De Lijn bepalend. Dat wegdeel is cruciaal voor de buslijnen komende van de Burgemeester Joseph Chalmetlaan ((L79), L49, L737) om het busstation aanrijdend te bereiken. Daarnaast heeft het tegenovergestelde alternatief via de Oostkade tussen Franz Wittoucklaan en Markstraat geen mogelijkheden meer om extra verkeer af te wikkelen. Die Oostkade is daar nog tweerichtingsverkeer op een te smalle wegbreedte/gabarit met bijhorende conflicten. De bijkomende verkeersstroom zou er dan ook extra passeren aan de ingang van de Eurohal/zwembad. De Oostkade heeft geen mogelijkheden meer om nog een extra verkeersstroom op te vangen, welke rijrichtingen (enkel, dubbel) daar ook zouden gelden. Dergelijke omgeving hoort verkeersluwer te worden gemaakt en behouden, niet verdrukt (letterlijk en figuurlijk). Het kruispunt met de Franz Wittoucklaan is vrij nipt om permanent grote voertuigen een draaibeweging te laten maken ter hoogte van een kruising met een nog smallere eenrichtings-Franz Wittoucklaan waar ook nog eens fietsers uit komen opgejaagd (wegbeeld is daar ook te smal om én fietsers én voertuigen tegelijk te laten rijden).

Kortom, **eenrichtingsverkeer op de resterende delen van de Westkade is niet haalbaar** bij gebrek aan alternatieven voor de tegenovergestelde rijrichtingen en wegens grote omrijdroutes bovendien dan door te smalle niet geschikte buurstraten of door het centrumplein van de gemeente.

9. Samengevat:

- de snelheidsmetingen en voertuigtellingen geven geen duidelijke doorslag om expliciet te kiezen voor het ene noch het andere standaardwegprofiel, noch voor een specifiek snelheidsregime. Het ‘aangeboden alternatief’ uit het vademecum met gemengd verkeer, zoals nu, kan nog net. Enige aanpassing van het snelheidsregime wordt beter gekaderd in een breder beeld over de te updaten wegencategorisering van onze lokale wegen met bijhorend

snelheidsplan. Men kan in het achterhoofd houden dat het overgrote deel van Zelzate reeds onder zone30-regime valt, op enkele straten zoals de Westkade na. Uniformiteit kan ook een streefdoel zijn.

- De rijbaanbreedte is in het geval van de Westkade al (te) smal genoeg. Verder versmallen van de rijbaan levert per direct problemen met het kruisen van grotere voertuigen.
- Snelheidsdrempels, verkeerskussens of plateaus (verhoogde inrichtingen) worden in deze drukke straat met een aandeel zwaar wegvervoer afgeraden. Met verhoogde inrichtingen zou over grotere afstanden het parkeren moeten worden verboden.
- Asverschuivingen en wegversmallingen worden afgeraden en vergen het opgeven van de parkeerzone.
- eenrichtingsverkeer in de resterende delen van de Westkade is niet haalbaar.
- in afwachting kunnen enkele versmallende/eerder verduidelijkende maatregelen worden voorzien ter hoogte van de kruisingen, begin- en eindzones van de parkeerstrook en oversteekplaatsen voor voetgangers.

Opgemaakt door Peter Antheunis, mobiliteitsambtenaar op 30 april 2026.