

Werkgroep verkeersorganisatie wijk Sint-Elisabeth

26 april 2021 - werkgroep 2 - verslag



KORTRIJK

Leeswijzer

Dia's of passages met een rode achtergrond zijn toegevoegd als weergave van de avond op basis van vragen, opmerkingen en besprekingen



KORTRIJK

Programma

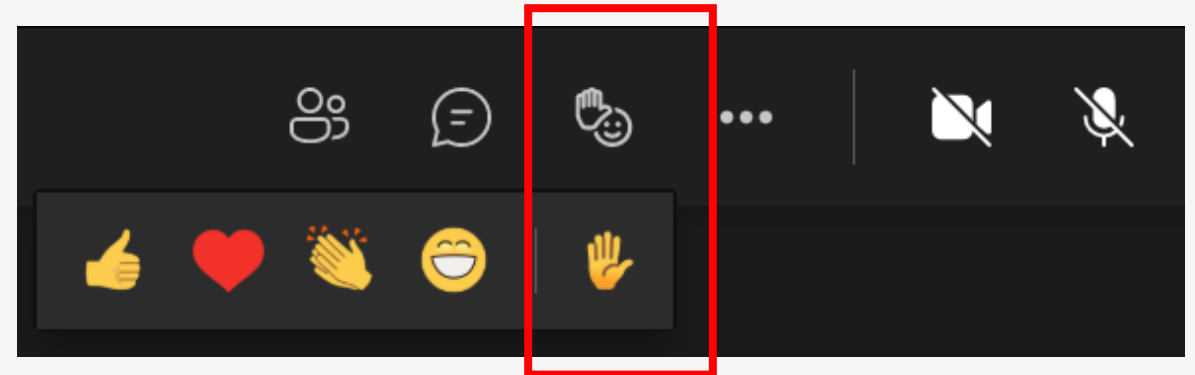
- **Inleiding**
 - Doelstelling en vergaderafspraken
 - Ongelijke draagkracht van straten
 - Maatregelenpakket
- **Vragen en suggesties**
- **Scenario's**
- **Poll**
- **Bespreking**
- **Vervolg**



Doelstelling en vergaderafspraken

Wensen van de wijk vertalen naar een concreet plan voor de verkeersorganisatie

- Kansrijke scenario's selecteren
- Proefopstellingen zijn mogelijk



Vragen?

- Gebruik het 'handje'
- Schakel je camera en geluid aan als je het woord krijgt
- Stel jezelf kort voor en stel daarna je vraag

Ongelijke draagkracht van straten

Theorie



Praktijk

- Type en staat verharding
- Inrichting van de straat
- Afstand woningen tot rijweg
- Type en inrichting woningen
- Voetgangers en fietsvoorzieningen
- Snelheid (perceptie)
- Intensiteit (perceptie)

Ongelijke draagkracht van straten



Maatregelenpakket

Mogelijke (test) maatregelen KT:

- Rijrichtingen aanpassen
- Voorrang aanpassen
- Signalisatie & markeringen
- Testopstellingen met vb paaltjes
- Fietsstraat
 - Borden
 - Emblemen
 - Rode vlakken soms technisch niet mogelijk oww type verharding

Mogelijke gevolgen:

- Verkeersverschuivingen
- Modal shift
(omschakeling van vervoersmiddel)
- Gewijzigd
ongevallenrisico

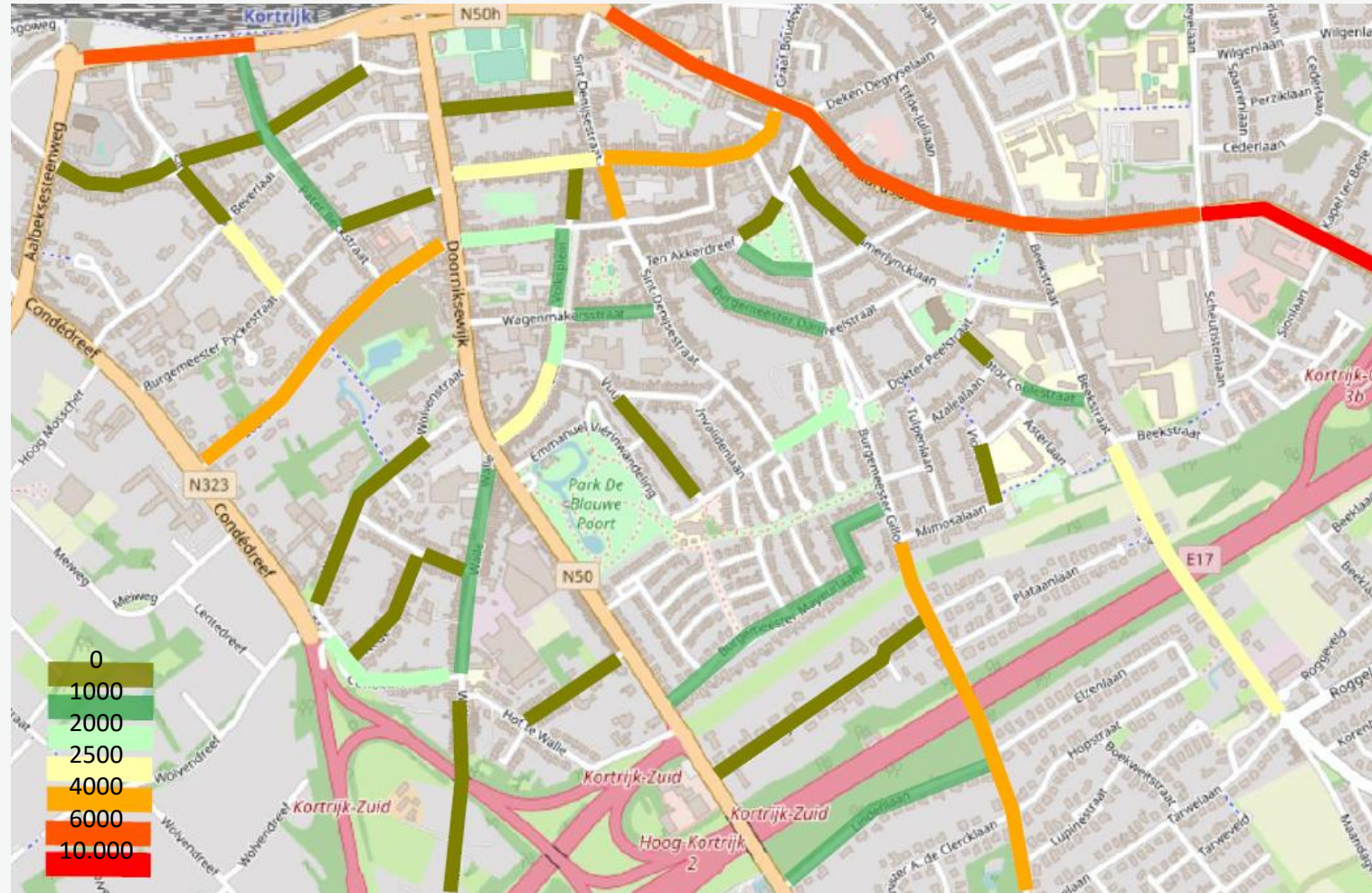


Maatregelenpakket

- **Kruispunt Sint-Denijsestraat – Toekomststraat staat op planning 2022-2023 voor heraanleg**
- **Er is voorzien om de fietspaden langs Burg. Gillonlaan rood te markeren op de kruispunten**
- **Niet voorzien op korte termijn:**
 - Infrastructurele aanpassingen aan
 - straten
 - Pleinen
 - Parken



Verkeerstellingen - overzichtskaart



Geteld eind 2017 tijdens werken Pottelberg (afgesloten) en Doorniksewijk (enkel verkeer richting stad toegestaan):

- Boerderijstraat
- Bloemistenstraat – Pater Beckstraat
- Condédreef
- Filips van de Elzaslaan
- Loofstraat
- Sint-Denijsestraat
- Wallemolenweg

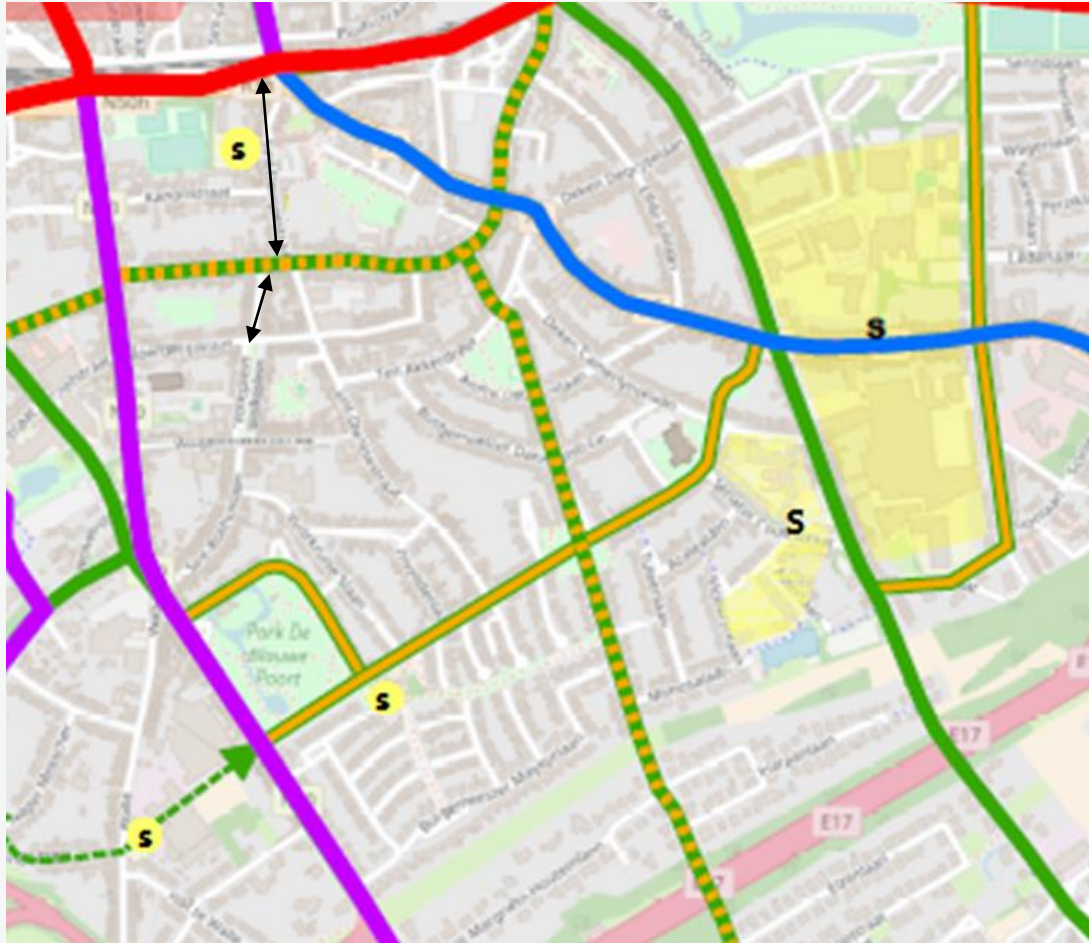
Omgeving Sint-Elisabeth



Wijk met hoofdzakelijk dubbelrichtingsverkeer m.u.v.

- Kanonstraat
- Stukje Sint-Denijsestraat
- Vooruitgangsstraat
- Voorzienigheidsstraat
- Omgeving Park Ten Akker

Vragen en suggesties

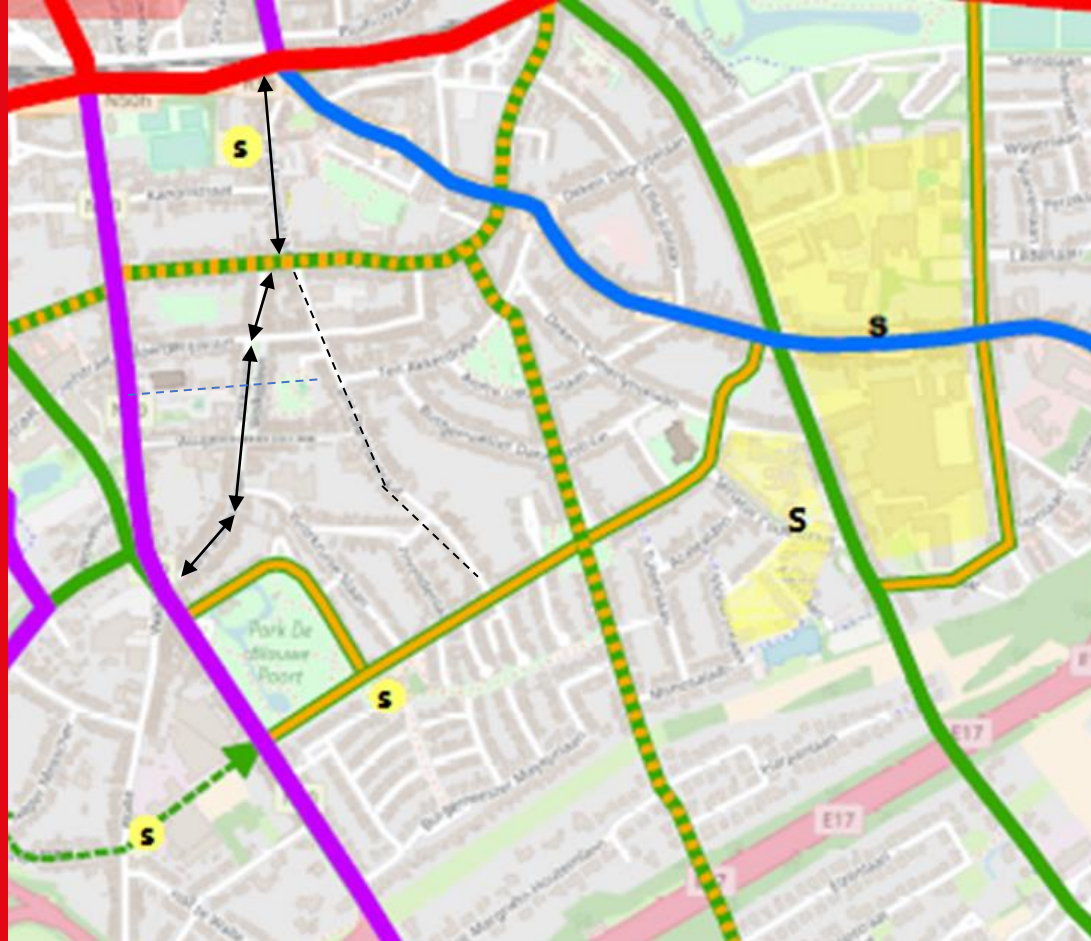


Sint-Denijsestraat tussen rotonde en Toekomststraat Fietsstraat maken

Vooruitgangsstraat Fietsstraat (of woonerf) maken

Randvoorwaarde is selectie als stedelijke fietsroute

Wat is het vervolg traject van de fietsroute?

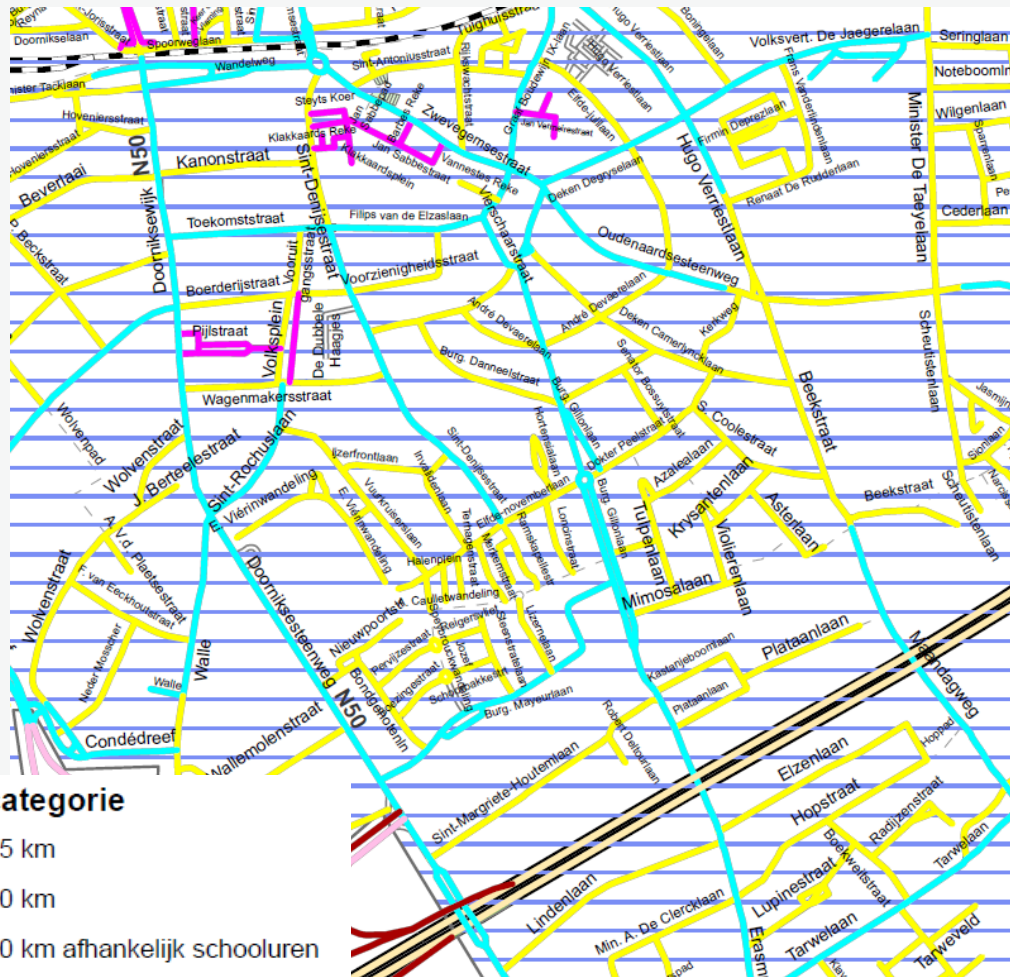


- Het is een fietsverbinding tot aan Walle
- Weinig plaats voor fietsers in tegenrichting in stukje Sint-Denijsestraat & Vooruitgangsstraat
- Assymetrische kruispunten aan beide kanten Volksplein zijn moeilijk leesbaar
- Wijkbewoners uit het zuiden van het gebied fietsen vaak via de Sint-Denijsestraat naar het centrum
- Er wordt aangegeven dat een oost-westverbinding via park Dubbele Haagjes een meerwaarde zou kunnen bieden



KORTRIJK

Vragen en suggesties



Volledige wijk zone 30 maken

Voordeel

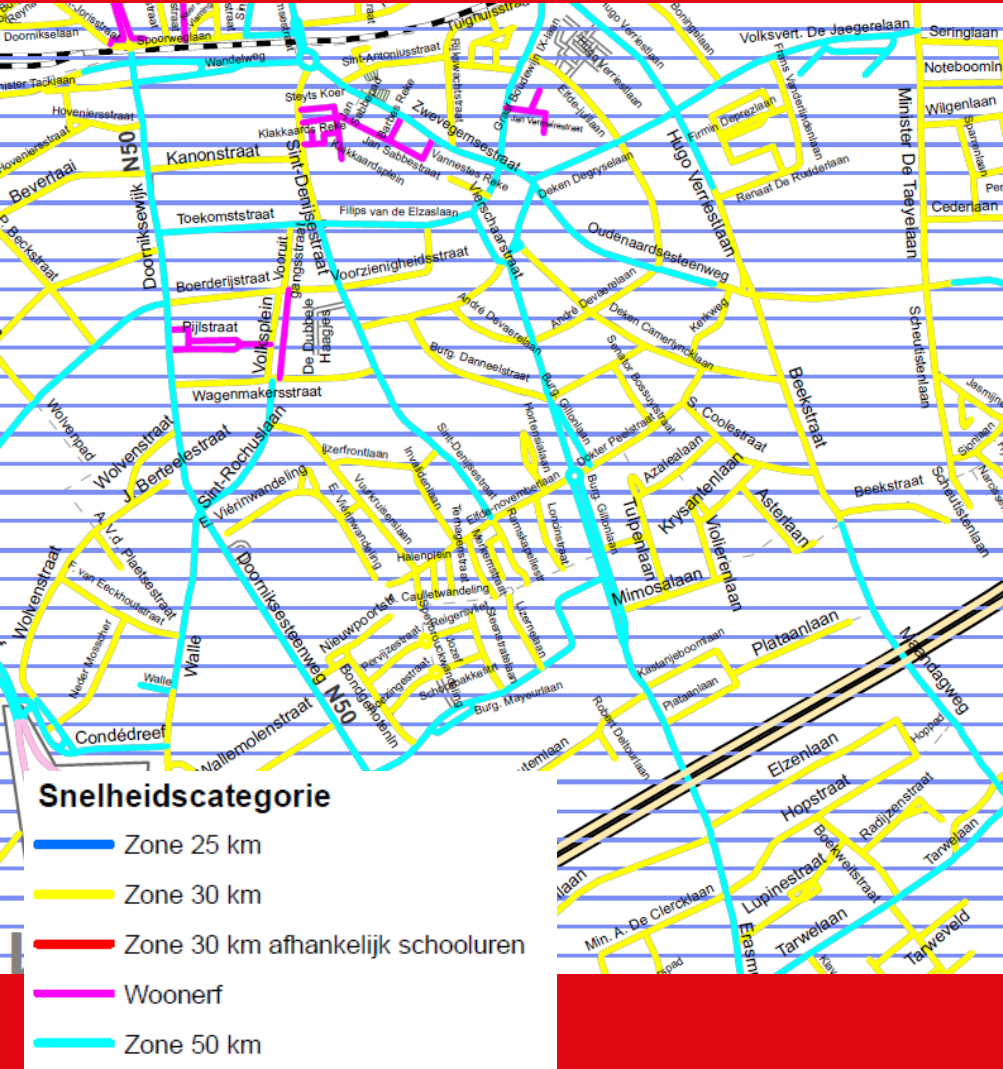
- meer veiligheid voor fietsers, kans op zware letsels of dodelijke afloop vermindert significant door een verlaging van de snelheid van 50 km/u naar 30 km/u.
- Minder geluidsoverlast en emissie (van optrekkende wagens) voor omwonenden en passanten.
- veiligere omgeving stimuleert (functioneel) fietsgebruik (bewoners, studenten)
- uniforme snelheidsbeperking is duidelijk voor gemotoriseerde bestuurders. Momenteel verschilt de situatie van straat tot straat wat tot onduidelijkheid en onveiligheid leidt.

Nadelen

- beperkt tijdsverlies voor gemotoriseerd verkeer



Bespreking idee om volledige wijk zone 30 te maken



- Er zijn verschillen tussen de straten onderling
- In bepaalde straten is een aanpassing van het snelheidsregime wenselijk, in andere straten niet



KORTRIJK

Vragen en suggesties



Eenrichtingsverkeer in Wagenmakersstraat (Boerderijstraat & Toekomststraat)

- Ruimte voor straatgroen
- Ruimte voor buurtfietsstallingen
- (Wijziging visie wegencategorisering)

- Kan aanleiding geven tot hogere snelheden omdat het brede straten zijn
- Kan enkel mits remmende maatregelen
- Fietsers in tegenrichting niet vergeten



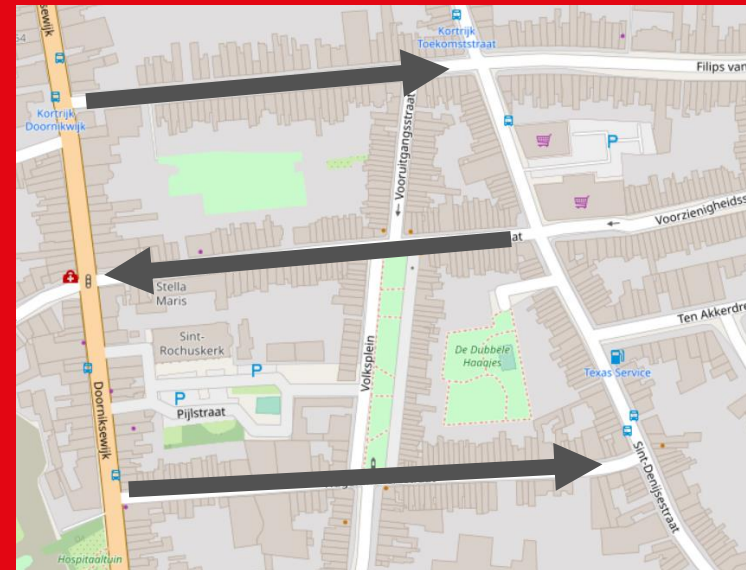
Vragen en suggesties



Eenrichtingsverkeer in de Toekomststraat lijkt op het eerste zicht niet evident. De suggestie is bewust omdat er zo ruimte ontstaat voor:

- Groen
- (buurt)fietsstallingen
- Fietsinfrastructuur

In de Filips van de Elzaslaan is de beschikbare ruimte tussen de gevels een stuk groter waardoor er mits herinrichting voldoende ruimte is voor fietsinfrastructuur



KORTRIJK

Vragen en suggesties

Doorgaand verkeer tussen N8 en N50 aan banden leggen door te knippen op slimme plaatsen

Voordelen:

- minder/geen overlast van doorgaand verkeer
- straten kunnen extra groen ingericht worden
- meer publieke ruimte voor bewoners.

Nadelen:

- bepaalde bewoners/handelaars kunnen knips als hinderlijk ervaren i.f.v. bereikbaarheid.

Randvoorwaarden:

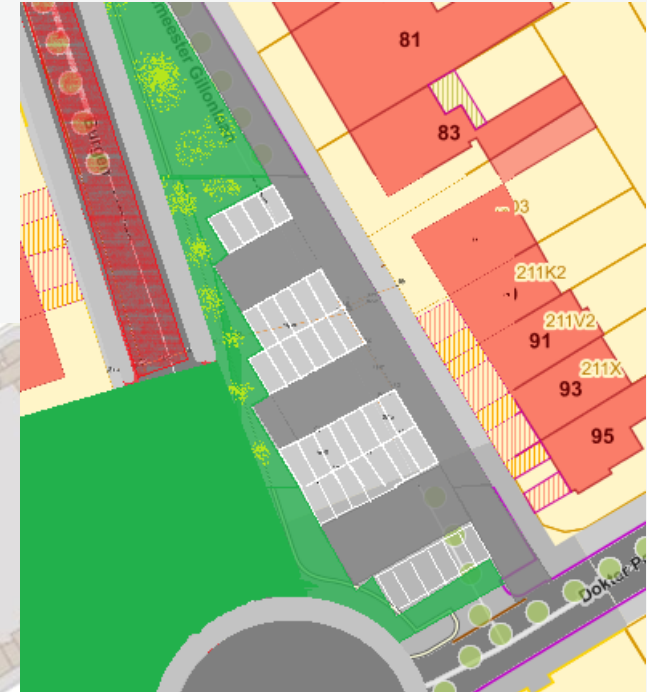
- check met hulpdiensten, afvalophaling om bereikbaarheid voor hen te kunnen garanderen.
- straten die als ontsluiting ingedeeld worden zullen extra belast worden en moeten extra aandacht krijgen ifv snelheidsbeperkende maatregelen (inrichting enz.) > Filip van den Elzaslaan en Toekomststraat bijv.



Vragen en suggesties

Park doortrekken over 1 of meerdere de straten

- Geen doorgaand autoverkeer mogelijk
- Minder verkeer
- Benadrukken fietsroute
- Meer bruikbaar groen
- Wijziging in visie wegcategorysering
- Combinatie met buurtparking



KORTRIJK

Vragen en suggesties

Ten akkerdreef knippen aan Vierschaarstraat

Voordeel

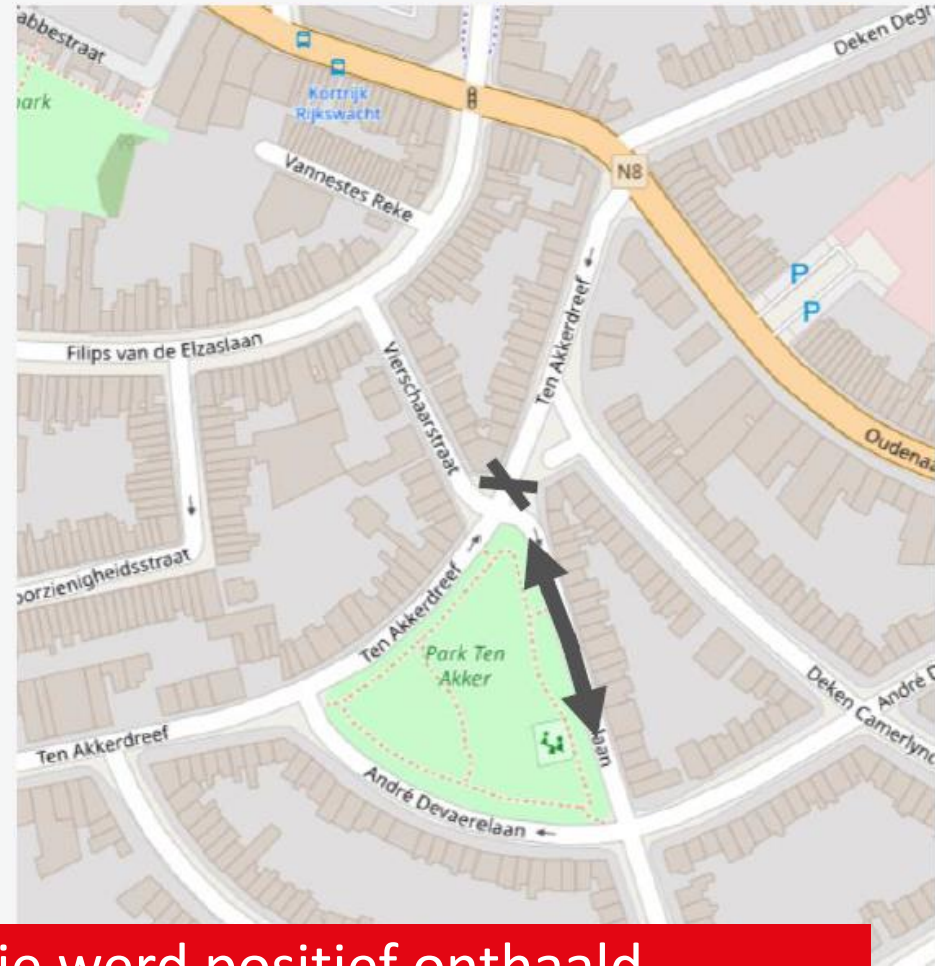
- Minder risico op negatie éénrichtingsverkeer in Ten Akkerdreef (Zuid)
- geen 'voorrang van rechts' regel meer vanuit Vierschaarstraat
- Minder verkeer in A. Devaerelaan
- Beter verbinding Centrum – 't Hoge (KULAK-Vives) ook per fiets

Nadeel

- Verlies parkeerstrook B. Gillonlaan

Randvoorwaarde

- Parkeren A. Devaerelaan betalend maken
- Bijkomende zebrapaden hoek Vierschaar/Gillon/Ten Akkerdreef
- Snelheid beperken tot 30 km/u



Deze suggestie werd positief onthaald, ondanks de nadelen en randvoorwaarden

Vragen en suggesties

Lokale circulatiewijzigingen omgeving SAZ

Voordeel

- Minder onnodig doorgaand verkeer.
- Veiliger verkeer, vooral voor school en veel spelende kinderen. Buurt is enorm aan het verjongen met in de zomer nu reeds een paar speelstraten.
- Meer parkeergelegenheid voor buurtbewoners.
- Éénrichtingsverkeer omgeving geeft mogelijkheid tot veilige kiss and ride zone aan SAZ in Krysantenlaan.
- Tegengestelde 1 richting in Tulpenlaan zorgt ervoor dat geen doorgaand verkeer mogelijk is, verkeer dat soms te snel rijdt. Hierdoor is geen structurele aanpassing van de straat nodig om snelheid te minderen.
- Wijze van éénrichtingsverkeer in Azalealaan zorgt ervoor dat rondrijdend verkeer gedwongen wordt naar Gillonlaan en Dr. Peelstraat. Op die manier worden Azalealaan en Tulpenlaan nog meer ontlast van doorgaand verkeer.
- Mimosalaan voorlopig 2-richtingsverkeer gehouden door aanwezigheid parking sportcentrum en wekelijkse groenkar.



Deze suggestie werd positief onthaald



KORTRIJK

Vragen en suggesties

Burgemeester Gillonlaan herinrichten

- Een kant voor 2 richtingsverkeer
- Een kant voor 1richting plaatselijk verkeer + parkeren + fietsers in beide richtingen

Nadelen

- Geen fietsinfrastructuur voor huizen kant 2 richtingsverkeer + moeilijke aansluiting op andere zijde
- Kant lokaal verkeer te nauw voor volwaardige fietspaden
- Aansluitingen naar andere profielen vormen potentiële conflictpunten
- Minder parkeerplaatsen



Deze suggestie is niet wenselijk

Vragen en suggesties



Geen doorgaand verkeer in Burgemeester Mayeurlaan

- Ruimte voor meer groen
- Ruimte voor spel en ontmoeting
- Opritten blijven bereikbaar
- Wijziging in visie wegcategorysering

Deze suggestie heeft een grote impact. De noodzakelijkheid werd besproken. Het aanvoelen is dat er vooral een (perceptie) van te snel rijden is, niet zozeer van te veel verkeer.

96% rijdt trager dan 50km/u, 60% rijdt trager van 40km/u, de norm voor aanbrengen van snelheidsremmers is niet overschreden

Andere vragen en suggesties

Park Dubbele Haagjes

- Te weinig gekend
- Beter ontsluiten door 2^e toegang te maken via Volksplein

Doorsteek van Filips van de Elzaslaan door pradopark naar rotonde wordt ook als suggestie meegegeven

Volksplein

- Kunstwerk om identiteit buurt te versterken
- Wandelpaden evalueren

Voorzien laadpalen

Geluidsoverlast E17



K-R8 webinars

...

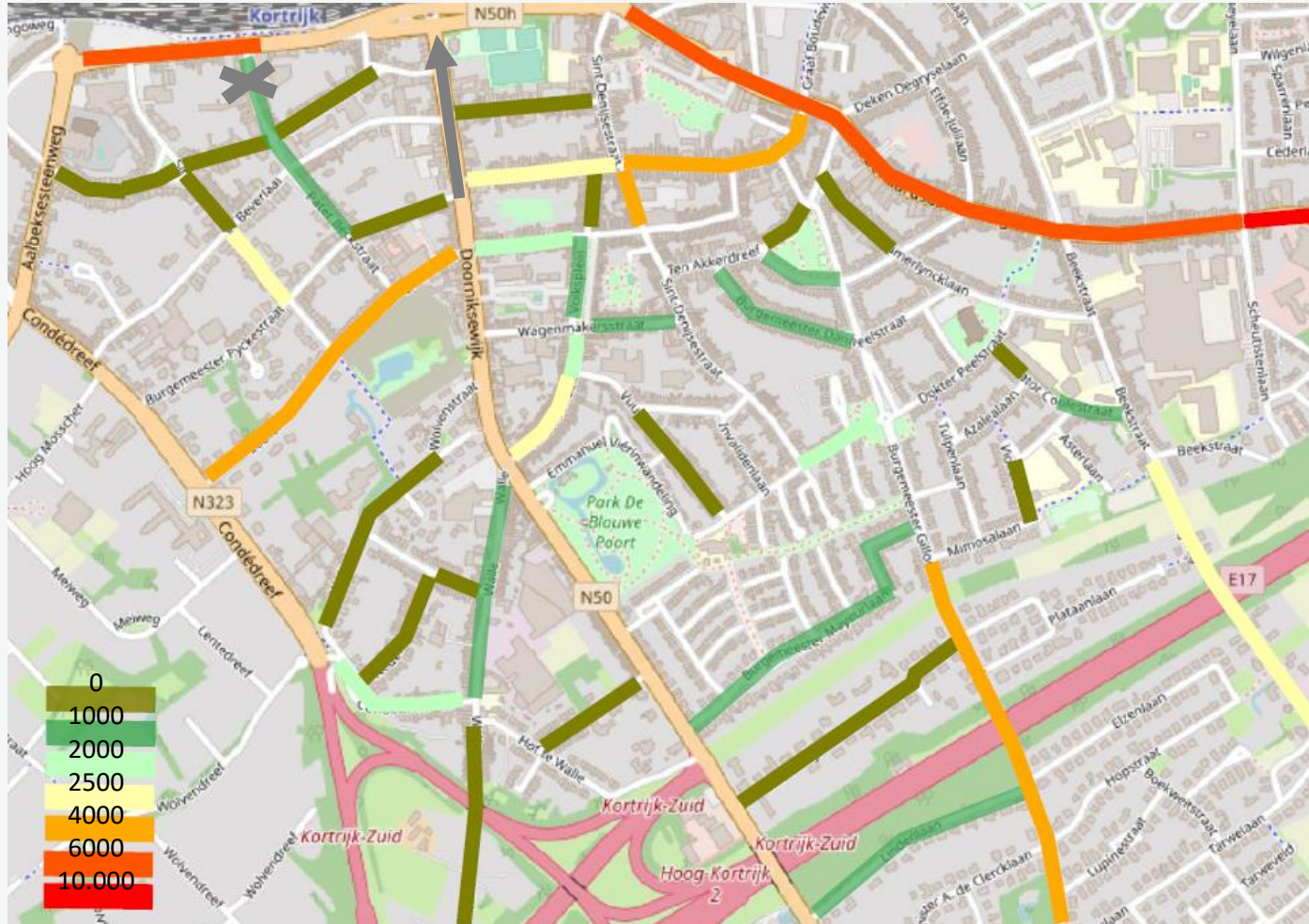
Overstijgen deze oefening en worden doorgegeven om te bekijken binnen de reguliere werking, het woonbeleidsplan, beleidsplan ruimte of mobiliteitsplan

Omgeving Sint-Elisabeth

- 0-scenario
- Scenario 1
- Scenario 2



Omgeving Sint-Elisabeth: 0 scenario



- De huidige verkeerssituatie is aanvaardbaar
- De verschuivingen door mogelijke aanpassingen in de omgeving zijn aanvaardbaar

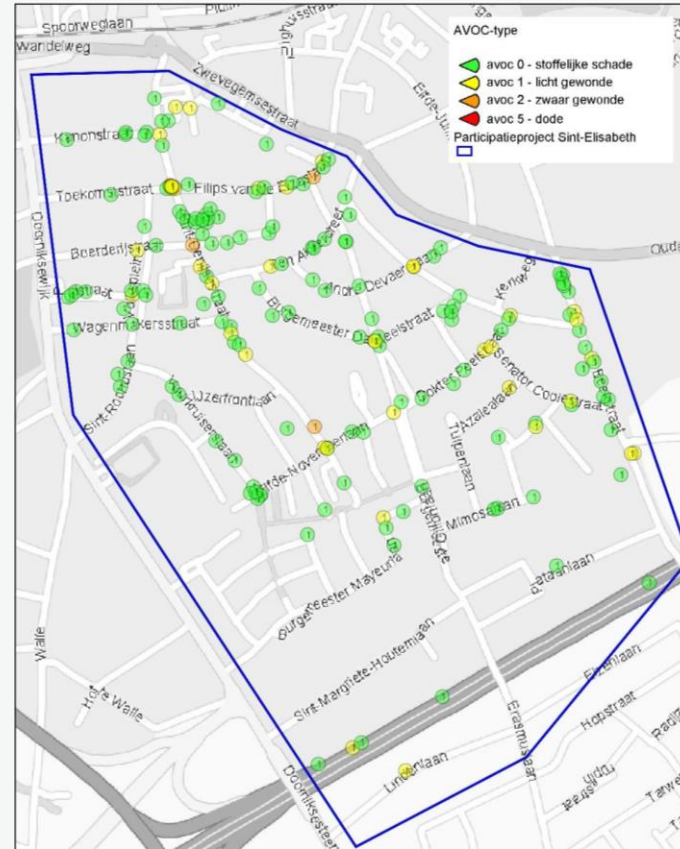
➔ Er wijzigt verder niets in de wijk

Omgeving Sint-Elisabeth: 0 scenario



Legende:
Eenheid: pae/u

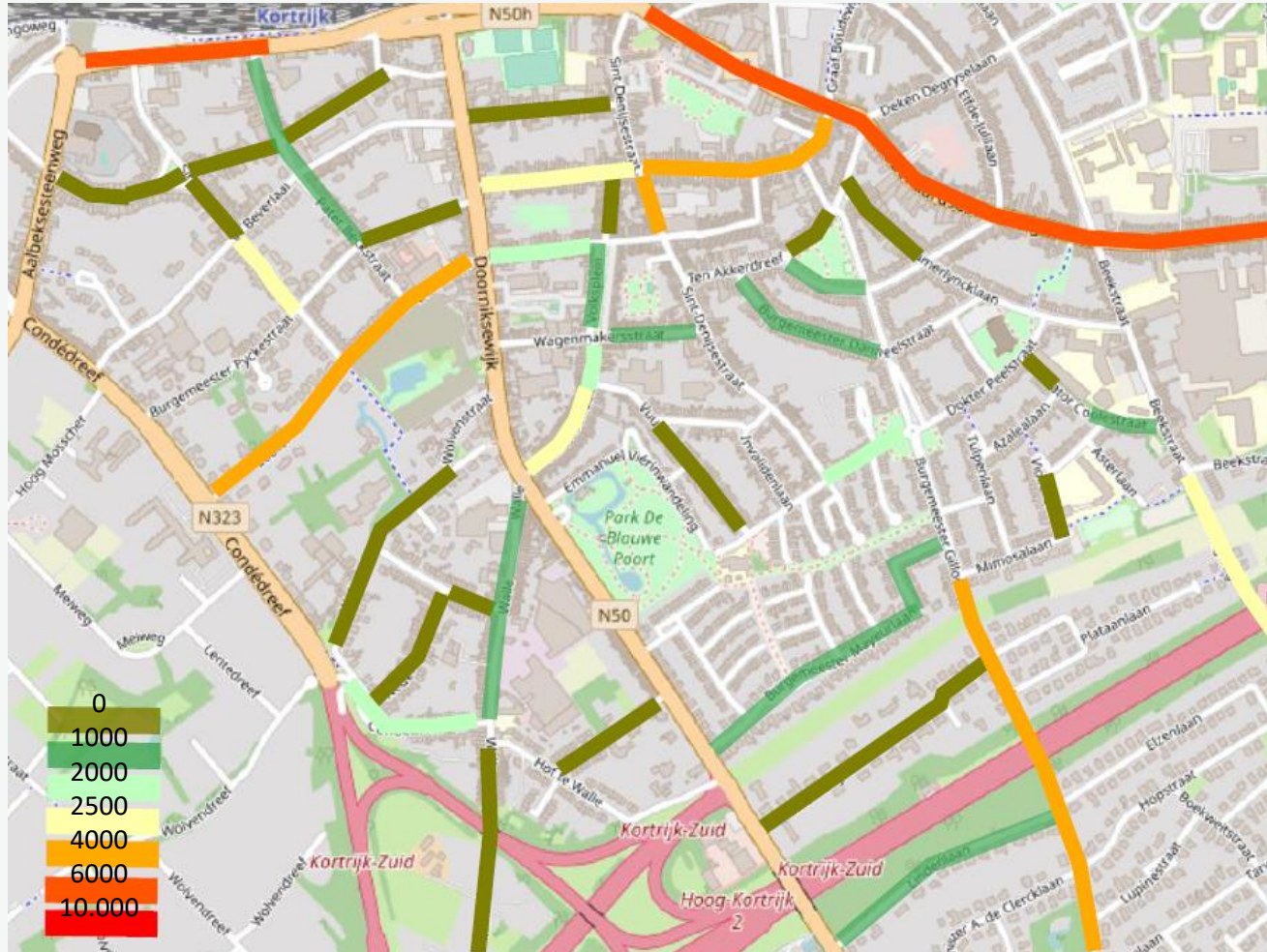
- < -50
- 50 / +50
- > +50



- De huidige verkeerssituatie is aanvaardbaar
- De verschuivingen door mogelijke aanpassingen in de omgeving zijn aanvaardbaar

➔ Er wijzigt verder niets in de wijk

Scenario 1 omgeving Sint-Elisabeth



Doorgedreven aanpassingen zijn wenselijk ifv leefbaarheid

➔ Doorgaande bewegingen maximaal uit de wijk halen

➔ Snelheden maximaal op max 30km/u

➔ Voorrangen evalueren

➔ Fietsvoorzieningen op de assen

BEOORDELINGSMATRIX VOORRANG

Hoe organiseer je een veilige voorrang in verblijfsgebied, kern of bebouwde kom?



Welke verkeerssituatie pas je toe



Toepassen



Opgelet!
Evalueer
kruispunttype



Niet
Toepassen

Type
kruispunt
met voorbeeldillustratie

SOLITAIRE FIETSOVERSTEEK



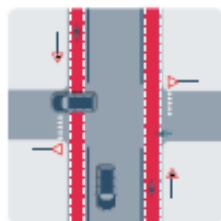
GEMENGD VERKEER



GEMENGD VERKEER EN FIETSSTRAAT



GEMENGD VERKEER EN FIETSPAD



FIETSPADEN



VOORRANGSREGELING BIJ VERKEERSLICHTEN NIET IN WERKING



BYPASS



Voorrang aan de fietsroute
OPGELET: enkel indien ze voldoet aan de voorwaarden uit het afwegingkader van de adviesnota. Anders fietsroute uit de voorrang.



Voorrang van rechts
Bij gelijkwaardige straten op basis van snelheid, categorisering, intensiteiten, ...



Voorrang aan de fietsstraat
Bij kruising van twee fietsstraten geldt voorrang van rechts op het kruispunt.



Voorrang aan de weg met het fietspad

OPGELET: het uitgangspunt bij max. 50 km/u is gemengd verkeer. Fietspaden enkel aanleggen bij hoge intensiteiten gemotoriseerd verkeer. Indien de hoge intensiteiten gemotoriseerd verkeer niet wenselijk zijn, dan volume beperken.



Voorrang van rechts



Voorrangsregels afhankelijk van het type kruispunt



Fietsters in de voorrang
Geen nieuwe bypasses aanleggen en bestaande bypasses verwijderen.



Voorrang aan de fietsroute
OPGELET: enkel indien ze voldoet aan de voorwaarden uit het afwegingkader van de adviesnota. Anders fietsroute uit de voorrang. Snelheid verlagen tot max. 30 km/u.



Voorrang van rechts



Fietsstraat uit de voorrang



Voorrang aan de weg met het fietspad

OPGELET: gemengd verkeer bij max. 50 km/u vraagt extra aandacht omwille van de hogere snelheid. Overweeg een snelheidsverlaging of de aanleg van fietspaden in de straat met gemengd verkeer.



Voorrang van rechts
Bij gelijkwaardige straten op basis van snelheid, categorisering, intensiteiten, ...



Voorrangsregels afhankelijk van het type kruispunt

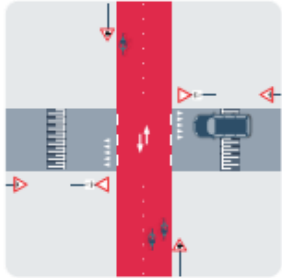


Fietsters in de voorrang
Geen nieuwe bypasses aanleggen en bestaande bypasses verwijderen.



Type kruispunt met voorbeeldillustratie

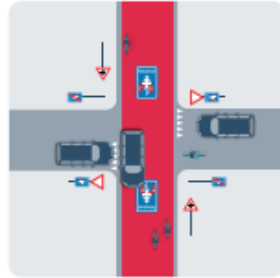
SOLITAIRE FIETSOVERSTEEK



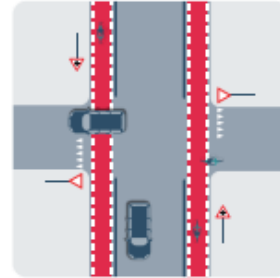
GEMENGD VERKEER



GEMENGD VERKEER EN FIETSSTRAAT



GEMENGD VERKEER EN FIETSPAD



30



Voorrang aan de fietsroute
OPGELET: enkel indien ze voldoet aan de voorwaarden uit het afwegingskader van de adviesnota.
Anders fietsroute uit de voorrang.



Voorrang van rechts
Bij gelijkwaardige straten op basis van snelheid, categorisering, intensiteiten, ...



Voorrang aan de fietsstraat
Bij kruising van twee fietsstraten geldt voorrang van rechts op het kruispunt.



Voorrang aan de weg met het fietspad

OPGELET: het uitgangspunt bij max. 30 km/u is gemengd verkeer. Fietspaden enkel aanleggen bij hoge intensiteiten gemotoriseerd verkeer. Indien de hoge intensiteiten gemotoriseerd verkeer niet wenselijk zijn, dan volume beperken.

50



Voorrang aan de fietsroute
OPGELET: enkel indien ze voldoet aan de voorwaarden uit het afwegingskader van de adviesnota.
Anders fietsroute uit de voorrang. Snelheid verlagen tot max. 30 km/u.



Voorrang van rechts



Fietsstraat uit de voorrang

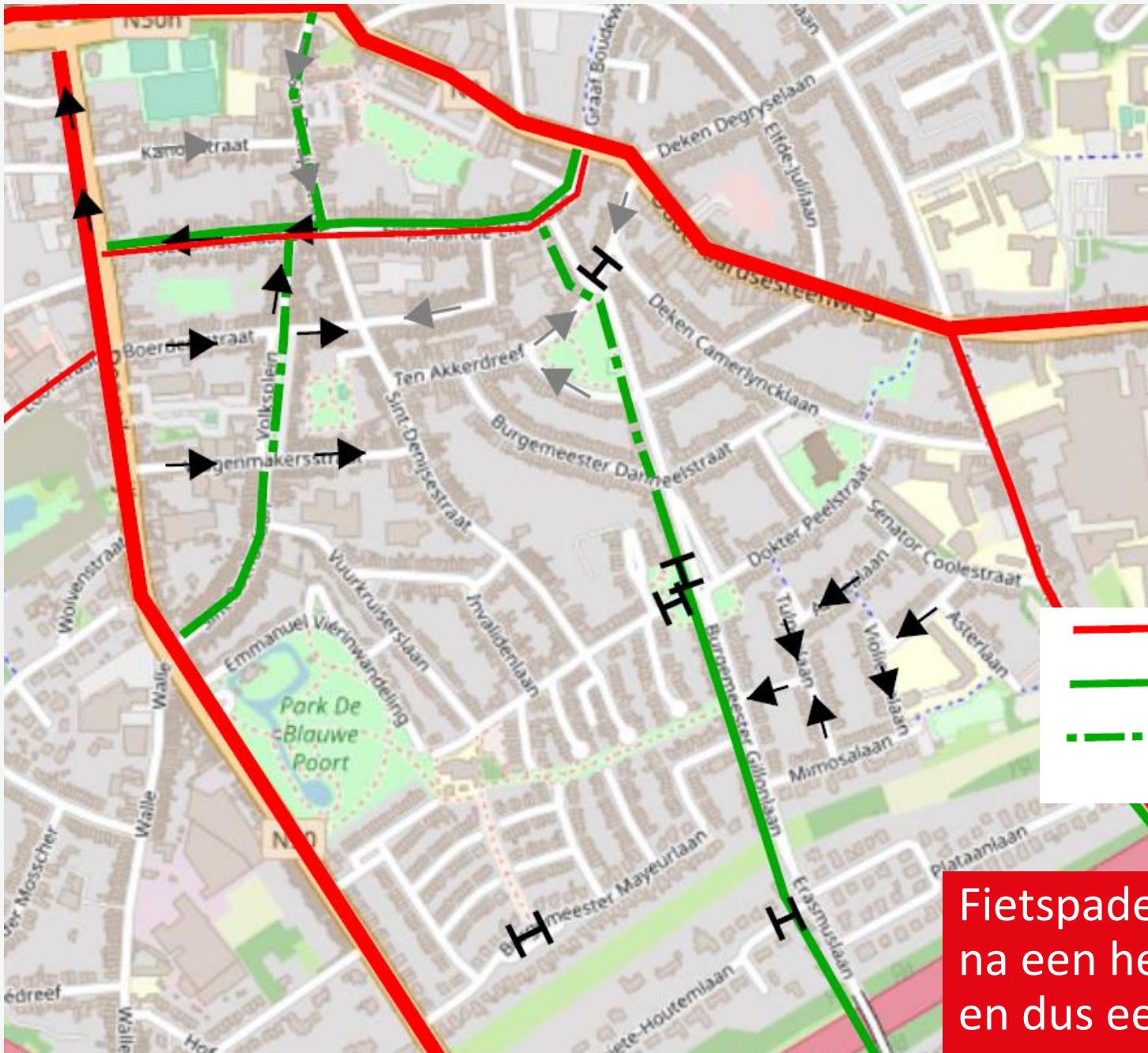








Voorrang aan de weg met het fietspad

OPGELET: gemengd verkeer bij max. 50 km/u vraagt extra aandacht omwille van de hogere snelheid. Overweeg een snelheidsverlaging of de aanleg van fietspaden in de straat met gemengd verkeer.

Bepaalde bestaande voorrang van rechts wordt weinig gerespecteerd omdat er een duidelijk verschil is in het gebruik of karakter van de straat

Scenario 1: wijk verkeerskundig opsplitsen



-  **Doorgaande route**
-  **Fietspaden**
-  **Fietsstraat**
-  **Nieuw eenrichting**
-  **Bestaand eenrichting**
-  **Geen doorgang**

Fietspaden zijn vaak enkel mogelijk na een herinrichting van de straat en dus een visie op lange termijn

Scenario 2 wijk optimaliseren







Beperkte optimalisaties zijn wenselijk

- Bepaalde doorgaande bewegingen zijn niet wenselijk omdat de straten niet conform ingericht zijn/kunnen worden
- Bestaande categorisering kan deels behouden blijven
- Snelheidsregime in bepaalde straten aanpassen
- Fietsvoorzieningen op de fietsassen
- Voorrangen evalueren



Scenario 2 wijk optimaliseren



-  **Doorgaande route**
-  **Fietspaden**
-  **Fietsstraat**
-  **Nieuw eenrichting**
-  **Bestaand eenrichting**
-  **Geen doorgang**

Fietspaden zijn vaak enkel mogelijk na een herinrichting van de straat en dus een visie op lange termijn

In dit scenario zijn er geen aanpassingen in de meest zuidelijke straten van de wijk

Poll omgeving Sint-Elisabeth



KORTRIJK

Live | Niet anoniem; Resultaten gedeeld



Welk scenario voor de omgeving Sint-Elisabeth spreekt je het meest aan?

- 0-scenario: behoud huidige verkeersorganisatie
- scenario 1: doorgaande bewegingen maximaal weren
- scenario 2: bepaalde -minder wenselijke- doorgaande beweg...

Stem verzenden

Bijgewerkt

0-scenario: behoud huidige verkeersorganisatie	18% (3)
scenario 1: doorgaande bewegingen maximaal weren	6% (1)
scenario 2: bepaalde -minder wenselijke- doorgaande bewegingen weren	75% (12)

16 reacties

Het meest wenselijke scenario is om bepaalde doorgaande bewegingen te weren (scenario 2)

Dit scenario kan nog worden aangepast en bijgestuurd tot verschillende subscenario's

Er is bezorgdheid over de werkelijke draagkracht van de Sint-Rochuslaan. De theoretisch bepaalde maximumgrens van 5000/dag versus de huidige intensiteiten van ca 2800/dag versus de aanleg met haaksparkeren.



KORTRIJK

Vervolgtraject

- **Laten bezinken en feedback verzamelen**
- **Volgende werkgroep eind mei of juni**
 - Geoptimaliseerde scenario's bespreken
 - Voorstellen kant Loofstraat en Walle toelichten
- **Kansrijke scenario's delen met ganse wijk via Kortrijkspreekt.be**
 - Korte ingesproken presentaties – filmpjes
- **Input Kortrijkspreekt bespreken**

Er is bezorgdheid over de afstemming met het mobiliteitsplan in opmaak dat uitspraken zal doen over de grote assen. Zonder deze uitspraken lijkt het moeilijk om een wijkvisie op te maken.
Er is wederzijdse afstemming.



Opmerkingen, onbeantwoorde vragen?

Contactpersonen

- Lotte Demeestere (Mobiliteitsexpert & projectleider)
- Bruno Vandenberghe (Gebiedswerker)

Bedankt



KORTRIJK