



**PROEFPROJECT**

**WIJKCIRCULATIEPLAN**

**BUURTEN RONDOM**

**DE DOORNIKSEWIJK: EINDRAPPORT**

**STATIONSWIJK ZUID – WALLE – SINT-ELISABETH – SINT-ROCHUS**

**2023 – oktober**



## 1. Inleiding

De stad en zijn stadswijken staan voor grote uitdagingen. Door het veranderende klimaat en de maatschappelijke wijzigingen veranderen ook de verwachtingen van de openbare ruimte. De openbare ruimte moet meer dan ooit leefbaar en veilig zijn. We willen kunnen wandelen, fietsen en soms zelfs spelen in onze straten. Daarnaast willen we ook dat onze wijken bereikbaar blijven met de auto. Water en groen worden steeds belangrijker, in het bijzonder in de stad. Het overwicht van verhardingen moet letterlijk en figuurlijk gebroken worden om hitte-eilanden en wateroverlast te voorkomen. Extra groen, waterbuffers en infiltreerbare ondergrond zijn daarin heel belangrijk.

De komende jaren wil de stad Kortrijk stapsgewijs voor elke wijk een toekomstplan opmaken. We besloten een proefproject op te zetten voor één gebied in de stad.

Het gebied rond de Doorniksewijk ten zuiden van het stadscentrum is volop in verandering. De stationsomgeving wordt vernieuwd, er zijn plannen voor de opwaardering van het openbaar vervoer tot een hoogwaardige noord-zuidas en ook voor allerlei (private) ontwikkelingen langs die as. Daarom nam de stad de weginfrastructuur en de verkeersafwikkeling in dit gebied als eerste onder de loep.

Zowel het proces als de circulatie worden in dit document geëvalueerd.

## 2. Doelstellingen

### Circulatie

Steeds vaker komt de verkeersleefbaarheid in straten onder druk te staan. We willen de verblijfsgebieden in de wijken verkeersleefbaar maken en houden. Verkeersleefbaarheid is echter een subjectief begrip. We vertalen het voor deze oefening naar: veilig voor jong en oud. We streven naar wijken waarin iedereen tussen 8 en 80 zich zelfstandig op een veilige manier te voet kan verplaatsen. Op de stoep lopen is eenvoudig, maar een straat oversteken is niet altijd evident. Hoe meer verkeer er is, hoe moeilijker het is om over te steken. Uit eerdere analyses blijkt dat het voor kinderen vanaf 8 jaar mogelijk is om veilig de straat over te steken als er per spitsuur minder dan 200 voertuigen voorbij komen.

We gebruiken de norm van maximaal 200 voertuigen per uur in wijken als toetsingsinstrument. In behoorlijk wat straten in deze wijken merken we piekintensiteiten die hoger zijn dan 200 voertuigen. In diezelfde straten is er vaak ook doorgaand of sluipverkeer. Binnen een stadswijk spreken we van sluipverkeer als voertuigen van wijk 'X', wijk 'Y' doorkruisen om naar wijk 'Z' of nog verder te gaan. Verkeer binnen de wijk en tussen aanpalende wijken wordt niet gezien als sluipverkeer.

Het doorgaand verkeer of sluipverkeer kan ontmoedigd worden door het nemen van circulatiemaatregelen.

### Ongevallen

Geregistreerde ongevallen zijn een maatstaf voor verkeersveiligheid. Op basis van deze cijfers maakt ook AWW hun dynamische lijst van gevaarlijke kruispunten langs gewestwegen. Ook op de gemeentewegen gebeuren helaas heel wat ongevallen. Daarom is er ook een lijst met gevaarlijke punten op de wegen in het beheer van de stad. Het doel is om het aantal ongevallen én de ernst van de ongevallen te doen dalen.

We analyseerden in de projectzone de geregistreerde ongevallen van 5 jaar namelijk van 2016 tot en met 2020. Heel wat ongevallen worden echter nooit geregistreerd. Ze zijn de zo genoemde 'dark number'. Net omdat de 'dark number' bij ongevallen groot is, wordt meestal gewerkt met meerjarige cijfers.

We brachten de geregistreerde ongevallen in beeld volgens de AVOC-methode en zoomden dieper in op ongeval clusters. Daarbij hebben we elke cluster van minstens 3 ongevallen met een onderlinge afstand van maximaal 50m nader bekeken. De clusters op (private) parkeerterreinen lieten we buiten beschouwing. We legden de focus bij de clusters op kruispunten en wegdelen en zochten daar naar patronen.

#### **Circulatie**

Er zijn ongewenste verkeersstromen of bijzondere piekstromen die meer structuur vereisen om de veiligheid en het comfort van fietsers en voetgangers te verhogen.



#### **Ongevallen**

Er is een kruispunt met een historiek van letsel ongevallen die ingrepen vereist.



#### **Krapte**

Er zijn nauwe straten met een hoge parkeerdruk. Parkeren gebeurt vaak al deels op het voetpad. Er is onvoldoende ruimte voor kruisende voertuigen of er zijn onvoldoende brede voetpaden.



#### **Kwaliteit**

De uitstraling en de beleving van de straten kan beter door meer ruimte te maken voor groen, water en de fiets.



#### **Water**

De laagste delen zijn overstromingsgevoelig bij hevige buien.



Voor een goede evaluatie op basis van geregistreerde ongevallen moeten gelijkaardige periodes vergeleken worden.

### **Krapte**

Er zijn in de wijk heel wat nauwe straten. Soms is er onvoldoende ruimte voor kruisende voertuigen én voetpaden én parkeren. Soms zijn de huidige voetpaden of parkeerstroken erg smal of wordt geparkeerd op de voetpaden, vaak om het kruisen van voertuigen mogelijk te maken.

Daar waar er onvoldoende ruimte is om alles te combineren moeten er keuzes gemaakt worden zodat de resterende functies op een kwalitatieve manier kunnen georganiseerd worden. We moeten kiezen welke functies we in een straat willen behouden en welke we schrappen om plaats vrij te maken voor andere functies. De beste manier om ruimte vrij te maken is het schrappen van een parkeerstrook, het schrappen van een rijrichting of innemen van een stuk straat.

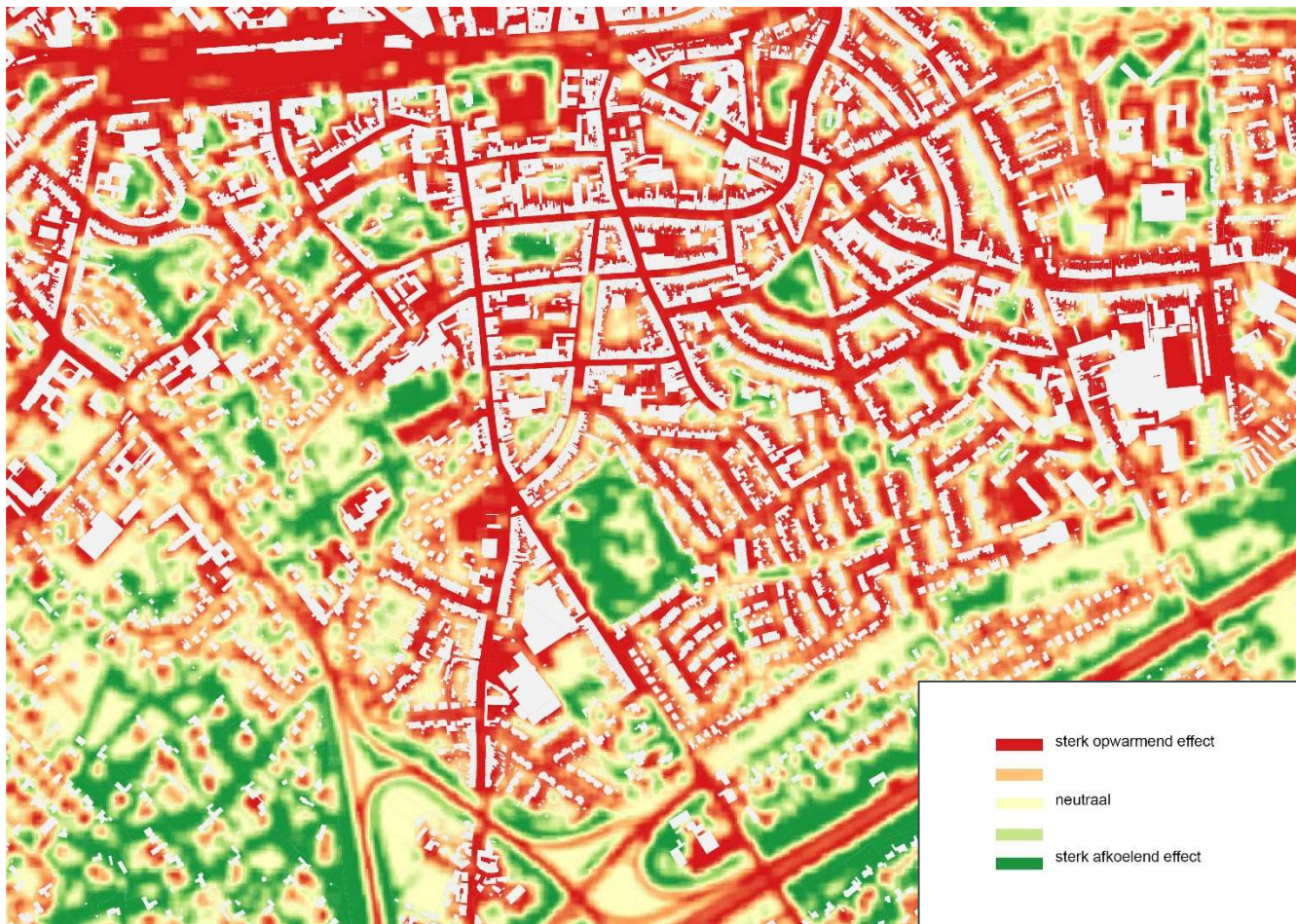
### **Kwaliteit**

We willen de openbare ruimte bij heraanleg ontwerpen op maat van de mensen en niet op maat van de auto's. Kwaliteitsvolle ruimte om te stappen en trappen staan daarin centraal, net als bomen en groenelementen. Parkeren en rijden krijgen nog hun plaats maar zijn niet langer de focus.



*1 Wagenmakersstraat anno 2023 en impressie van mogelijke toekomst bij een aanleg met focus op de mens in plaats van de wagen.*

We maken die keuze niet enkel voor het visuele aspect maar ook in functie van de levenskwaliteit in onze wijken. Extreme temperaturen beperken de levenskwaliteit van vele burgers. Bomen kunnen de effecten van die hitte milderen.



2 Hittekaart van de projectzone



### 3. Voorbereiding

In oktober 2020 werd het project gelanceerd met een digitaal infomoment. We gaven duiding over het traject en riepen op tot kandidaten voor werkgroepen. Begin 2021 zijn we gestart met de werkgroepen voor de verkeersorganisatie.

#### Werkgroepen

Er werden 2 werkgroepen samengesteld. De werkgroep omgeving Loofstraat-Beverlaai bestaat uit 27 personen en bekeek het gebied ten westen van de N50 tot aan de Condédreef, inclusief Walle. De werkgroep omgeving Sint-Elisabeth bestaat uit 28 personen en bekeek het gebied ten oosten van de N50 tot aan de Oudenaardsesteenweg.

We hebben per werkgroep 3 sessies achter de rug waarvan de laatste sessie gezamenlijk was. In de eerste twee sessies kreeg elke werkgroep de beleidscontext, een verkeersanalyse en overzicht van de beschikbare verkeersdata mee maar ook inzicht in het fiets-, bus- en wegennetwerk en geregistreerde verkeersongevallen. De leden van beide werkgroepen werden opgeroepen om suggesties voor wijzigingen in de verkeersorganisatie over te maken. Alle suggesties werden per werkgroep besproken op de tweede sessie. Combinaties van suggesties werden samen gegoten tot scenario's voor de verkeersorganisatie. Deze werden uitvoerig besproken en op basis van de input verder verfijnd. Tijdens de derde sessie werden de verfijnde scenario's van de omgeving Loofstraat-Beverlaai en omgeving Sint-Elisabeth samen besproken.

Als afsluit van het voorbereidende traject was er op 13 oktober 2021 een infomoment waarop we naast een toelichting van 4 circulatieopties ook duiding gaven over andere uitdagingen in de wijk zoals de toenemende hittestress en hogere kansen op wateroverlast.

#### Kortrijk Spreekt

Via ons digitaal inspraakplatform kortrijkspreekt.be verzamelden we input op de 4 circulatieopties. De 4 circulatieopties werden er nog eens uitgelegd aan de hand van ingesproken presentaties. Er kwamen meer dan 100 reacties en 234 mensen brachten een stem uit.

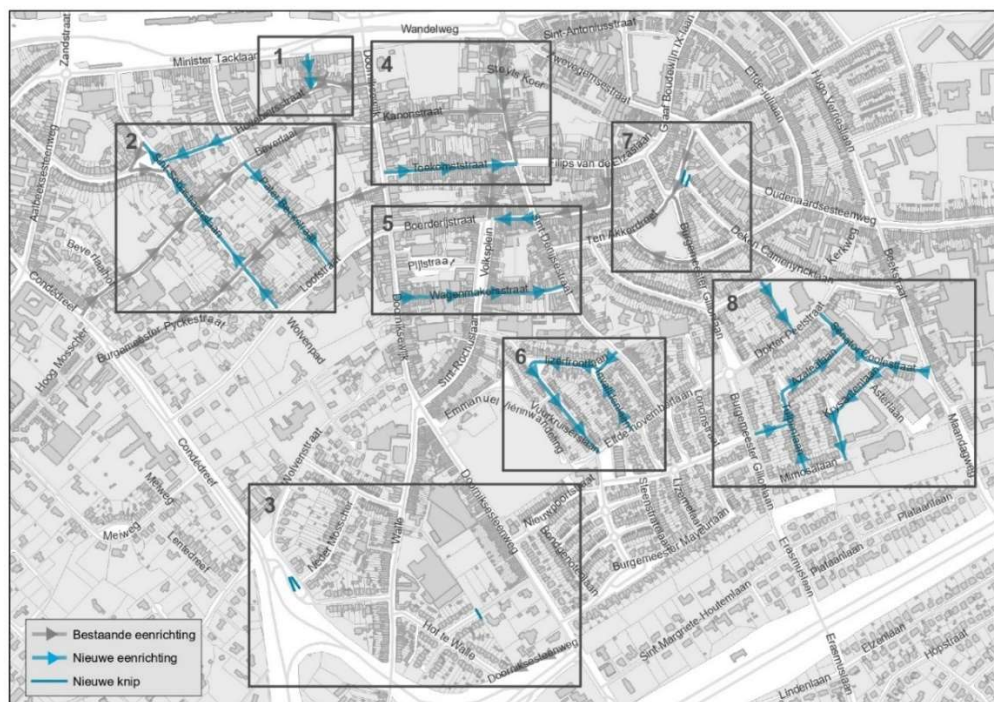




#### 4. Circulatie op proef

Op basis van alle ontvangen input ontwikkelden we een proefoptie die verschillende circulatiemaatregelen combineert. Zo wilden we vermijden dat bezoekers grote omwegen moeten rijden om tot het hart van de wijken te komen. We hielden bij de opmaak maximaal rekening met de bereikbaarheid van het lokale handelsapparaat zonder de uitdagingen en doelen uit het oog te verliezen.

De proefoptie werd aangekondigd aan de hand van de infofolder die bedeed werd in de ganse wijk. Dit zijn ongeveer 4500 adrespunten. De maatregelen werden per zone uitgelegd en uitgevoerd in de loop van de zomer 2022. Ten opzichte van de aankondiging in de folder waren er 2 wijzigingen. In zone 8 werd een klein stukje straat van rijrichting gekeerd in functie van een speelstraat. In zone 2 werd er in de Sint-Sebastiaanslaan een busbaan in tegenrichting ingevoerd in functie van een tijdelijke busomleiding. Buurtbewoners kregen daarvoor een afzonderlijke brief.



4 Circulatie zoals uitgevoerd in zomer van 2022

## 5. Algemene resultaten

### Spontane reacties

Naar aanleiding van de infofolder over de circulatie op proef en het invoeren van de proefmaatregelen kwamen ongeveer 140 spontane reacties vanuit de buurt. Meer dan 100 reacties kwamen er in de beginperiode namelijk juli, augustus, september, oktober. Ongeveer 60 van die reacties waren vragen ook naar timing van de uitvoering, verduidelijking van een bepaalde keuze of vragen naar extra signalisatie 'gewijzigde verkeerssituatie'. Een 40-tal reacties waren uiterst negatief. De grootste motivatie daarvoor is het persoonlijk ongemak door omrijden.

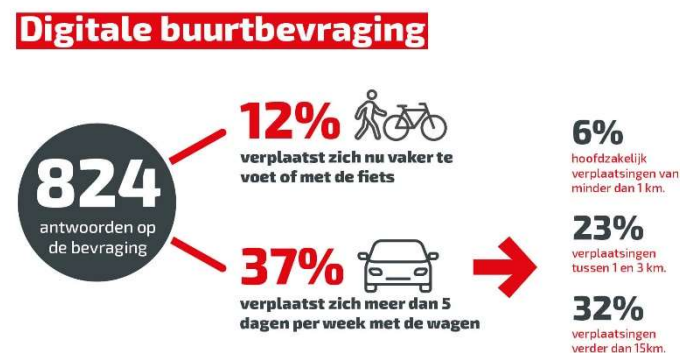
Daarnaast kwamen er ook meldingen van het negeren van bepaalde maatregelen. We ontvingen uit verschillende straten signalen dat men regelmatig tegen de rijrichting of te snel rijdt. We kregen ook verschillende signalen over het rijden door de grasbermen aan knip ter hoogte van Neder Mosscher.

We ontvingen zowel vanuit de Boerderijstraat en de Condédreef een standpunt die door meerdere straatbewoners werd onderschreven. In beide straten ervaart men hinder door het toegenomen verkeer in hun straat. Vanuit de Boerderijstraat kwam de vraag naar een betere verdeling van het verkeer en wenst men een oplossing voor de problemen van het voetpadfietsen door te lange wachtrijen aan de verkeerslichten. Vanuit de Condédreef kwam de vraag naar het ongedaan maken van de maatregelen op proef. Alternatieve vormen en plaatsen om te ontharden werden aangereikt.

We ontvingen ook een paper 'Optimizing circulation plan of a City: Case study for the city of Kortrijk, Belgium'. De paper kan gezien worden als een *proof of concept* voor een mathematische optimalisatie van circulatieplannen.

### Buurtbevraging

Tussen 16 maart en 29 maart 2023 liep een digitale buurtbevraging. Deze werd in de ganse buurt aangekondigd met een brief. Er waren 824 respondenten op de digitale buurtbevraging. 596 verplaatst zich meer dan 3 keer per week met de wagen. 305 (37%) respondenten verplaatsen zich meer dan 5 dagen per week met de wagen. 6% van hen maakt hoofdzakelijk verplaatsingen van minder dan 1 km. 23% maakt verplaatsingen tussen 1 en 3km. 32% verplaatst zich verder dan 15km. 100 mensen of 12% verplaatsen zich vaker te voet of met de fiets. 41 mensen of 4,9% geven aan dat ze zich vaker met de wagen verplaatsen.



## Schoolbevraging

Tussen 16 en 29 maart 2023 liep een digitale schoolbevraging. Die bevraging werd via de scholen aan de leerlingen en ouders overgemaakt. Er waren 663 respondenten op de digitale schoolbevraging. 250 of 37,7% van hen geeft aan dat ze met de auto gebracht worden. 133 geeft aan dat ze geen andere vervoersmiddelen gebruiken. Deze kinderen en jongeren komen dus altijd met de wagen naar school. Van die kinderen en jongeren geeft 22% aan dat ze minder dan 5 minuten onderweg zijn van thuis tot school. 44% is tussen 5 en 15 minuten onderweg. **193** (29%) kinderen en jongeren gaan altijd met de fiets. **65%** fietst minder dan 15 minuten over zijn traject.



## 6. Analyse per zone

### Zone 1 & 2: Stationswijk

#### Scholenbevraging

**Basisschool O.L.V. van Vlaanderen** is gelegen in de Beverlaai. De school heeft 357 leerlingen. De bevraging werd door 62 leerlingen ingevuld. Uit de respondenten blijkt dat 27 of 43,54% altijd met de auto worden gebracht. 25,93% van hen geeft echter aan dat ze minder dan 5 minuten onderweg zijn. Deze leerlingen wonen dus zeer nabij maar komen toch steeds met de wagen. Als we dit extrapoleren naar de ganse school, dan zorgt **het met de auto brengen en halen van de kinderen dagelijks voor minstens aan 310 autoverplaatsingen in de Beverlaai**. 155 daarvan in de ochtendspits en de overige 155 verspreid over de avondspits. Dit is een derde van het totale dagverkeer in de Beverlaai en bijna de helft van het piekverkeer.

**Lyceum O.L.V. van Vlaanderen** is gelegen in de Beverlaai maar heeft zijn leerlingen toegang hoofdzakelijk in de Burgemeester Pyckestraat. De school heeft circa 657 leerlingen. De bevraging werd door 162 leerlingen ingevuld. Van de respondenten blijken er 24 leerlingen of 14,81% altijd met de auto worden gebracht. 41,66% van hen geeft echter aan dat ze minder dan 15 minuten onderweg zijn. Deze leerlingen wonen dus op potentiële fietsafstand maar komen toch steeds met de wagen. Als we dit extrapoleren naar de ganse school, dan is **het met de auto brengen en halen van de jongeren dagelijks minstens voor 200 autoverplaatsingen zorgt**, 100 in de ochtendspits en 100 in de avondspits. Dit is een vierde van het totale verkeer in de Burgemeester Pyckestraat en meer dan de helft van het piekverkeer. Men evalueert de effecten op de straat van de school (Burgemeester Pyckestraat) in het algemeen eerder ongewijzigd of positief.

Als we inzoomen op de respondenten die steeds met de fiets komen, dan merken velen van hen geen wijzigingen op hun route of in de straat van de school. Van wie wel wijzigingen merkt, stellen iets meer leerlingen dat het minder veilig is op hun route naar school. Het gaat over 10% tegenover 7,14% die zijn route nu veiliger vindt.

In de straat van de school zijn **de leerlingen** die een verschil merken **eerder positief** op alle vlakken. Voor de snelheid van de het autoverkeer gaat het over 30% tegenover 8,57%, voor het oversteken van voetgangers en fietsers gaat het over 20% tegenover 12,86% en voor het foutparkeren gaat het over 25,71% tegenover 14,29%.

### **Buurtbevraging**

Er waren 153 respondenten woonachtig in zone 1 en zone 2. 75% verplaatst zicht meer dan 3 keer per week met de wagen. Van hen maakt bijna 13% hoofdzakelijk verplaatsingen korter dan 1km en 26,7% hoofdzakelijk verplaatsingen tussen 1 en 3 km. Slechts 23,3% verplaatst zich meestal verder dan 15km. 9,8% haalt aan dat ze zich sinds de circulatiemaatregelen vaker te voet of met de fiets verplaatsen. 5,2% verplaatst zich vaker met de wagen.

De helft van de respondenten uit deze zones haalt aan dat de algemene verkeersveiligheid sinds de invoering van het circulatieplan minder goed is. Als we inzoomen op straatniveau dan valt op dat de meningen sterk verschillen per straat. In de Beverlaai (60%) , Loofstraat (75%), Monseigneur de Haernelaan (71%) en Pater Beckstraat (66%) vinden burgers de veiligheid nu minder goed. In de overige straten merken mensen geen wijzigingen of een verbetering.

80 van de vrije antwoorden betreft in meer of mindere mate zone 1 en 2. Er wordt 16 keer aangehaald dat vooral de tijdelijke omleiding van de bussen een issue is. Mensen geven aan dat het verwarrend is dat enkel bussen in tegenrichting mogen rijden, dat de bussen trillings- en lawaaihinder veroorzaken. 13 keer werd de Monseigneur de Haernelaan als knelpunt aangehaald. De toegenomen verkeersdruk daar wordt door enkelen toegewezen aan de wijkcirculatie; anderen zien de oorzaak vooral bij de werken op de Panoramarotonde.

Fietsveiligheid werd 20 keer aangehaald als knelpunt. Voor de Beverlaai halen 2 personen aan dat de veiligheid kan verhoogd worden door het parkeren op links te verbieden. In de Hovenierstraat wordt het haaks parkeren als knelpunt aangehaald. Verder wordt de staat van het wegdek in de Beverlaai, B. Pyckestraat en Loofstraat als knelpunt genoemd. In de Mgr De Haernelaan zorgen de kasseien er voor dat fietsers en steppers regelmatig onrechtmatig kiezen om het voetpad te gebruiken. De fietsroute van het station via de site Loof naar Hoog Kortrijk zou voor sommigen beter benadrukt moeten worden. Daarnaast vragen de bewoners van de Loofstraat ook aandacht voor fietsveiligheid in hun straat.

Verschillende mensen geven ook aan dat de voorrang van rechts in de wijk vaak genegeerd wordt waardoor gevaarlijke situaties ontstaan.

Straat	Aantal
Beverlaai	15
Bloemistenstraat	6
Burgemeester Pyckestraat	27
Hoveniersstraat	11
karmelietenlaan	9
Loofstraat	16
Monseigneur de Haernelaan	21
Pater Beckstraat	15
Sint-Sebastiaanslaan	33
<b>Totaal</b>	<b>153</b>

### **Verkeersanalyse**

De meeste straten in zone 1 & 2 hadden voor de circulatiemaatregelen al piekintensiteiten van minder dan 200/u. Enkel de Loofstraat en een stuk van de Beverlaai gingen boven deze piekintensiteit. Het verkeer is toegenomen in Beverlaai, Monseigneur de Haernelaan en Loofstraat.

In de Loofstraat zijn er in de avondspits pieken tot ongeveer 400 voertuigen (auto's en grote voertuigen). Daar merken we bij de segmentanalyses ook nog hoge percentages doorgaand verkeer. In de avondspits rijdt meer dan de helft gewoon de Loofstraat door komende van de Condédreef. We zien tentakels tot in het hart van de stad, richting Veemarkt en richting de spoorwegbrug aan de Wandelingstraat. Ook in de andere rijrichting merken we gelijkaardige fenomenen. Ongeveer de helft rijdt de Loofstraat volledig door, voornamelijk richting het 'Ei'. Aan de herkomstkant zien we tentakels vanaf het hart van de stad, Sint-Elisabeth, Oudenaardsesteenweg en de spoorwegbrug aan de Wandelingstraat. De Loofstraat heeft van oudsher een belangrijkere verkeersfunctie in de wijk dan zijn zijtakken die residentiële wijkstraten zijn.

De Beverlaai is een parallel van de Loofstraat. Ook daar is meer dan de helft doorgaand verkeer. Gezien zijn functie is dat problematisch te noemen. Bovendien is daar ook een school gelegen. We zien tentakels in alle windrichtingen, van en naar de wijken ten noorden van de spoorwegen, vanuit het ei en de Pottelberg en naar de binnenstad en oostelijke stadswijken.

### **Impact wegenwerken**

Tijdens de ganse duur van de proefopstelling waren er werken op de Panoramarotonde. De rotonde was deels niet beschikbaar. Daardoor kon de rotonde niet als keerpunt gebruikt worden en was er altemeerend verkeer met werfverkeerslichten voorzien. Het wegvallen van het keerpunt had als gevolg dat de wijk bezwaard werd met een bus omleiding via de Sint-Sebastiaanslaan en Loofstraat. Door diezelfde werken op de Panoramarotonde werden ook Beverlaai en Monseigneur De Haernelaan extra belast met ontwijkend verkeer richting de binnenstad.

We merken een verband tussen verminderd veiligheidsgevoel en (bus)omleidingen of sluipverkeer naar aanleiding van de stationswerken.

### Zone 3: Walle

#### Schoolbevraging

In deze zone is de Bemok vzw gelegen. Dit is een basisschool voor buitengewoon onderwijs en begeleidingscentrum voor kinderen met gedrags- en emotionele problemen en/of een autismespectrumstoornis. Er was slechts 1 respondent. De resultaten zijn daardoor niet representatief.

#### Buurtbevraging

Er waren 142 respondenten uit deze buurt. 101 personen (71%) verplaatsen zich meer dan 3 dagen per week met de wagen. 4,95% van hen maakt hoofdzakelijk verplaatsingen korter dan 1km, 38,61% maakt verplaatsingen tussen 1 en 3km. 18% van alle respondenten uit deze zone geeft aan dat ze zich sinds de circulatiemaatregelen vaker te voet of met de fiets verplaatsen. 4% verplaatst zich vaker met de wagen.

64% vind de proefopstelling minder goed dan voordien. Slechts 40% vind het alternatieve voorstel met eenrichtingsverkeer in de Condédreef en Neder Mosscher beter dan de proefopstelling.

77 van de vrije reacties handelen (deels) over zone 3. 16 opmerkingen gaan over fietsknelpunten in de ruime zin. Enkele mensen halen aan dat de knip aan Neder Mosscher een knelpunt weggewerkt geeft. Tegelijk is er ter hoogte van de aansluiting van de fietsstraat met de Condédreef een bestaand knelpunt groter geworden. De slechte staat van het wegdek in de fietsstraat en de Condédreef wordt ook aangehaald als knelpunt.

Er zijn opmerkingen over meer verkeer in Walle en Condédreef. Over de Condédreef wordt aangehaald dat de straat in zijn huidige aanleg niet geschikt is voor het verkeer. Het alternerend parkeren beperkt de rijbaanbreedte waardoor kruisen lokaal niet mogelijk is. Dit zorgt voor opstoppingen, optrekkende wagens, zigzag bewegingen en zo voor een onveiligheidsgevoel.

Om de knip in de Wallemolenstraat te omzeilen parkeren enkele mensen zich vaker verder van huis, namelijk tussen de knip en de Doorniksesteenweg. Anderen nemen dan weer vaker het straatje langs de Colmar tussen de Wijk Hof te Walle en oprit naar het ei. Beide worden als een knelpunt ervaren.

64% vind de proefopstelling minder goed dan voorheen. Daartegenover staat 31,69% die het beter vind dan voorheen. 52,82% vind ook het alternatieve voorstel slechter dan de proefopstelling.

Straat	Aantal
Antoon Vander Plaetsestraat	3
Condédreef	13
Ferdinand Van Eeckhoutstraat	25
Hof te walle	17
Neder Mosscher	26
Walle	36
Wallemolenstraat	8
Wolvenstraat	14
<b>Totaal</b>	<b>142</b>

### Omgevingsfactoren

De 'kleine' Condédreef, het gedeelte in de wijk is eerder smal van gabarit in vergelijking met enkele andere straten in de onmiddellijke omgeving. Bovendien geldt er daar op dit moment altemeerend parkeren op de rijweg. Kruisen met twee wagens ter hoogte van een geparkeerd voertuig is niet mogelijk.

### Verkeersanalyse

De piekintensiteiten in Walle en Condédreef zijn toegenomen. De norm van 200 voertuigen per spitsuur is ruim overschreden. We merken via de data van het telraam wel dat de verkeersintensiteit in de loop van het proefproject gedaald is.

Daarnaast is er in beide richtingen nog steeds een groot aandeel doorgaand verkeer op de as Condédreef - Walle. We merken tentakels van het hogere wegennet tot in de binnenstad.

### Zone 4 & 5 Omgeving Toekomststraat & Volksplein

#### Scholenbevraging

Secundaire Freinet school 't Vier is gelegen in de Sint-Denijsestraat. De bevraging werd door 140 leerlingen ingevuld.

Van de respondenten blijken er slechts 8 leerlingen of 5% altijd met de auto worden gebracht. Deze school levert geen noemenswaardige bijdrage aan het verkeer in de buurt. 62 van de 140 leerlingen of 44,28% komt steeds met de fiets. De vaste bus of trein gebruikers zijn samen goed voor 20%.

Men evalueert de effecten op de straat van de school in het algemeen eerder ongewijzigd of positief.

Als we inzoomen op de respondenten die steeds met de fiets komen, dan merken velen van hen geen wijzigingen op hun route of in de straat van de school. Van wie wel wijzigingen merkt, stellen iets meer leerlingen dat het minder veilig is op hun route naar school. Het gaat over 4,84% tegenover 3,23% die zijn route nu veiliger vindt.

In de straat van de school zijn de leerlingen die een verschil merken eerder positief dan negatief op alle vlakken. Voor de snelheid van het autoverkeer gaat het over 19,35% tegenover 3,23%, voor het oversteken van voetgangers en fietsers gaat het over 24,19% tegenover 4,84% en voor verkeersveiligheid gaat het over 17,74% tegenover 6,45%.

Na de bevraging werd deze straat nog omgeschakeld naar een fietsstraat. Vormgeving gebeurde zoals andere fietsstraten in Kortrijk met herhaalde grondmarkeringen en een duidelijke toegangspoort met rood vlak. De bevraging houdt nog geen rekening met de effecten van de fietsstraat.

### Buurtbevraging

Er waren 172 respondenten uit deze omgevingen. 120 respondenten (70%) verplaatsen zich meer dan 3 dagen per week met de wagen. 10,8% van hen maakt hoofdzakelijk verplaatsingen korter dan 1km, 30,8% maakt verplaatsingen tussen 1 en 3km. 11% van alle respondenten uit deze zones geeft aan dat ze zich sinds de circulatiemaatregelen vaker te voet of met de fiets verplaatsen. 7% verplaatst zich vaker met de wagen.

De 42,44% van de respondenten uit deze zones haalt aan dat de algemene verkeersveiligheid sinds de invoering van het circulatieplan minder goed is. Als we inzoomen op straatniveau dan valt op dat de meningen sterk verschillen per straat. In de Boerderijstraat (96%) en Volksplein (75%) vinden burgers de veiligheid nu minder goed. In de Filips van de Elzaslaan, Sint-Denijsstraat en Voorzienigheidsstraat is er verdeeldheid. De overige straten stellen vast dat de situatie onveranderd of beter is.

Het voorstel om de Boerderijstraat volledig eenrichting te maken krijgt met 55,8% meer voorstanders dan tegenstanders (41,28%). Bijna 3% van de respondenten uit die omgeving had hierover geen mening.

Het voorstel om de rijrichting in een deel van de Sint-Denijsstraat en de Kanonstraat te keren heeft geen uitgesproken kant. 45,3% vind dit slechter dan de proefopstelling tegenover 44,7% die het beter vindt. De rest heeft geen mening.

Het voorstel om het parkeren in de Wagenmakersstraat alternerend te maken werd eerder negatief onthaald. 59% vind dat slechter dan de huidige situatie.

Er kwamen via de buurtbevraging 153 extra reacties over zone 4 & 5. 21 keer wordt het terugdraaien van (een deel van) de maatregelen expliciet gevraagd. Keren rijrichtingen Toekomststraat en Boerderijstraat wordt 5 keer voorgesteld. Er werd ook door 5 personen aangehaald dat verkeerslichten op de Toekomststraat – Doorniksewijk kunnen geplaatst worden in plaats van eenrichting. Daartegenover staan 14 aanvullingen die positief zijn. De rest behelst diverse knelpunten die ervaren worden. Het aanschuiven in de Boerderijstraat werd 20 keer als knelpunt aangehaald. 11 keer wordt de nieuwe voorrang van rechts op het kruispunt Sint-Denijsstraat – Toekomststraat – Filips van de Elzaslaan aangehaald. Een aantal keer wordt het parkeren op links aangehaald als knelpunt voor fietsers in tegenrichting.

Straat	Aantal
Boerderijstraat	26
Filips van de Elzaslaan	20
Kanonstraat	23
Sint-denijsstraat	26
Toekomststraat	30
Volksplein	4
vooruitgangsstraat	13
Voorzienigheidsstraat	8
Wagenmakersstraat	22
<b>Totaal</b>	<b>172</b>



### Verkeersanalyse

De piekintensiteiten in de Boerderijstraat en de Sint-Denijsstraat ter hoogte van de Aldi zijn toegenomen. De norm van 200 voertuigen per spitsuur is ruim overschreden. We merken via de data van het telraam in de Boerderijstraat wel dat de piek intensiteit in de loop van het proefproject gedaald is van ca 300/u naar ca 240/u. De norm blijft echter overschreden.

Ook in de Filips van de Elzaslaan zijn de intensiteiten toegenomen. Al voor de proefperiode kwamen de dalintensiteiten in de buurt van de norm, nu is er tijdens de dal een overschrijding van de norm. De Filips van de Elzaslaan is met een gabarit van ca 20m minstens 5m breder dan de meeste straten in de omgeving.

We merken nog steeds een groot aandeel doorgaand verkeer in dit gebied. In de Sint-Denijsstraat ter hoogte van secundaire Freinetschool 't Vier zien we tentakels vanuit de binnenstad en R36-Groeningebrug naar het hoger wegennet, Wijk 't Hoge en de Doorniksesteenweg. In de Toekomststraat zien we tentakels vanop het hoger wegennet en de Condédreef naar de Oudenaardsesteenweg en Gentsesteenweg. In de Filips van de Elzaslaan zien we hetzelfde beeld. Ook op de as Burgemeester Gillonlaan via de Burgemeester Danneelstraat naar de Boerderijstraat is een duidelijke doorgaande beweging merkbaar.

## Zone 6: Omgeving Halenplein

### Schoolbevraging

In deze zone is de GBS Blauwepoort gelegen. Dit is een kleuterschool met 174 kleuters. Er waren geen respondenten.

### Buurbevraging

Er waren 56 respondenten uit deze omgevingen. De respondenten komen voornamelijk uit de IJzerfrontlaan. Dit valt te verklaren doordat er in de Invalidenlaan en Vuurkruiserslaan heel wat panden niet bewoond waren en ondertussen gesloopt zijn.

40 personen verplaatsen zich meer dan 3 dagen per week met de wagen. 42,5% van hen maakt hoofdzakelijk verplaatsingen korter dan 3km. 5 respondenten (8,9%) uit deze zone geeft aan dat ze zich sinds de circulatiemaatregelen vaker te voet of met de fiets verplaatsen. 3 respondenten verplaatsen zich vaker met de wagen.

59% vind de proefopstelling minder goed dan voordien. De 42,44% van de respondenten uit deze zone haalt aan dat de algemene verkeersveiligheid sinds de invoering van het circulatieplan minder goed is. Als we inzoomen op straatniveau dan valt op dat de meningen sterk verschillen per straat. In de IJzerfrontlaan (60%) vinden burgers de veiligheid nu minder goed. In de Vuurkruiserslaan geeft 55,5% aan dan de veiligheid verbeterd is. In de overige straten merkt men geen verschil of is er verdeeldheid.

Er kwamen via de buurtbevraging 39 extra reacties over zone 6. Negen keer werd het negeren van het eenrichtingsverkeer aangehaald. Zes keer wordt parkeren als knelpunt aangehaald. Het voetpadparkeren wordt als hinderlijk ervaren en enkele mensen hekelen ook dat er geen betalend parkeren is. Zes mensen suggereren om een deel van de maatregelen aan te passen in functie van bereikbaarheid.

### Verkeersanalyse

In deze zone zijn de piekintensiteiten in de straten bijna overal lager dan de norm van 200 voertuigen per spitsuur. Enkel in de Elfde Novemberlaan hadden we voor de proefmaatregelen pieken van ruim 250/u. Sinds de proefmaatregelen zijn deze pieken wat gedaald maar ze blijven nog boven de norm van 200/u. Deze straat verwerkt ook wat doorgaand verkeer vanuit de binnenstad richting wijk 't hoge.

Straat	Aantal
Elfde Novemberlaan	4
Emmanuel Viérinwandeling	2
Halenplein	1
IJzerfrontlaan	20
Invalidenlaan	9
Loncinstraat	1
Merkemstraat	4
Ramskapellestraat	6
Vuurkruiserslaan	9
<b>Totaal</b>	<b>56</b>

## Zone 7: Deken Camerlyncklaan

### Buurtbevraging

Er waren 64 respondenten uit zone 7. 108 mensen verplaatsen zich gemiddeld meer dan 3 dagen per week met de wagen. 30,6% van hen maakt hoofdzakelijk verplaatsingen korter dan 3 km. 32,4% verplaatst zich meestal verder dan 15km. 13,4% van alle respondenten uit deze zone geeft aan dat ze zich sinds de circulatormaatregelen vaker te voet of met de fiets verplaatsen. 2% verplaatst zich vaker met de wagen. De helft van wie aangeeft dat ze nu langer onderweg zijn, is minder dan 15 minuten onderweg.

Een minderheid 25% vind de verkeersveiligheid sinds de invoering van het circulatieplan in het algemeen minder goed. 36% vind de situatie nu beter en 39% merkt geen verschil. Als we inzoomen op straatniveau dan valt op dat de meningen verschillen per straat. In de Deken Camerlyncklaan vinden 70% van de respondenten de veiligheid nu beter. Daartegenover vinden de burgers in de André Devaerelaan (57,1%) de veiligheid nu minder goed. In de overige straten merken de meeste mensen geen wijzigingen of is er verdeeldheid.

Er kwamen via de burgerbevraging 17 extra reacties over zone 7. De reacties variëren. Verschillende keren wordt aangehaald dat er nog regelmatig mensen verkeerdelijk de straat inrijden en op het einde moeten keren.

### Verkeersanalyse

In deze omgeving zijn de intensiteiten eerder laag. Het afsluiten van de Deken Camerlyncklaan heeft geen grote verkeersverschuivingen teweeg gebracht. De André Devaerelaan fungeert wat als wijkverzamelweg. Daar is ook wat doorgaand verkeer vanuit wijk 't Hoge.

Straat	Aantal
André devaerelaan	7
Burgemeester Gillonlaan	17
Deken Camerlyncklaan	30
Ten Akkerdreef	5
Vierschaarstraat	5
<b>Totaal</b>	<b>64</b>

## Zone 8: Omgeving Sint-Elisabeth en Mimosa

### Schoolbevraging

**Basisschool SAZ** is gelegen in de Krysantenlaan. De school heeft 429 leerlingen. De bevraging werd door 153 leerlingen ingevuld. Uit de respondenten blijkt dat 52 of 33,98% altijd met de auto worden gebracht. 32,69% van hen geeft echter aan dat ze minder dan 5 minuten onderweg zijn. Deze leerlingen wonen dus zeer nabij maar komen toch steeds met de wagen.

Als we dit extrapoleren naar de ganse school, dan zorgt het met de auto brengen en halen van de kinderen dagelijks voor minstens aan 290 autoverplaatsingen in de schoolomgeving. De helft daarvan in de ochtendspits en de helft verspreid over de avondspits.

In de straat van de school zijn **de leerlingen** die een verschil merken **eerder positief** op alle vlakken. Voor de snelheid van de het autoverkeer gaat het over 33,8% tegenover 12,8%, voor het oversteken van voetgangers en fietsers gaat het over 45,2% tegenover 13,4% en voor het foutparkeren gaat het over 35% tegenover 23%.

**VBS Sint-Theresia** is gelegen in de Oudenaardsesteenweg. De school heeft 273 leerlingen. De bevraging werd door 48 leerlingen ingevuld. Uit de respondenten blijkt dat 16 of 33,33% altijd met de auto worden gebracht. 25% van hen geeft echter aan dat ze minder dan 5 minuten onderweg zijn. Deze leerlingen wonen dus zeer nabij maar komen toch steeds met de wagen.

Als we dit extrapoleren naar de ganse school, dan zorgt het met de auto brengen en halen van de kinderen dagelijks voor minstens aan 180 autoverplaatsingen in de schoolomgeving. De helft daarvan in de ochtendspits en de helft verspreid over de avondspits.

In de straat van de school merken de leerlingen hoofdzakelijk geen verschil.

**Rhizo Hotel en Lifestyle school** zijn gelegen in de Senator Coolestraat en Deken Camerlyncklaan. De scholen hebben respectievelijk 352 en 717 leerlingen. De bevraging werd door slechts 27 leerlingen ingevuld. De resultaten zijn niet representatief.

**Guldensporencollege** is gelegen in de Beekstraat en heeft meer dan 800 leerlingen. De bevraging werd door slechts 26 leerlingen ingevuld. De resultaten zijn niet representatief.

### Buurtbevraging

De bevraging werd door 142 mensen uit zone 8 ingevuld. 108 mensen verplaatsen zich gemiddeld meer dan 3 dagen per week met de wagen. Van hen maakt slechts 1% hoofdzakelijk verplaatsingen korter dan 1km. 29,6% van hen maakt hoofdzakelijk verplaatsingen tussen 1 en 3 km. 32,4% verplaatst zich meestal verder dan 15km. 13,4% van alle respondenten uit deze zone geeft aan dat ze zich sinds de circulatiemaatregelen vaker te voet of met de fiets verplaatsen. 2% verplaatst zich vaker met de wagen. De helft van wie aangeeft dat ze nu langer onderweg zijn, is minder dan 15 minuten onderweg.

De minderheid (30,3%) van de respondenten uit deze zone haalt aan dat de algemene verkeersveiligheid sinds de invoering van het circulatieplan minder goed is. 33,1% vindt de situatie nu beter en 36,6% merkt geen verschil. Als we inzoomen op straatniveau dan valt op dat de meningen sterk verschillen per straat.

In de Deken Camerlyncklaan (70%) en Senator Coolestraat (66,7%) vinden de burgers de veiligheid nu beter. Daartegenover vinden de burgers in de Mimosalaan (42,9%), Dokter Peelstraat (45,5%), Tulpenlaan (60%) en Violierenlaan (60%) de veiligheid nu minder goed. In de overige straten merken de meeste mensen geen wijzigingen of is er verdeeldheid.

78% van de respondenten geeft aan dat ze het beter vinden om het korte stukje Tulpenlaan tussen de Tulpenlaan en de Burgemeester Gillonlaan terug dubbelrichting te maken. Eén iemand haalt aan dat ditzelfde stukje straat beter volledig afgesloten zou worden zodat de A. Cauletwandeling kan worden doorgetrokken over de Burgemeester Gillonlaan.

Er kwamen via de burgerbevraging 74 extra reacties over zone 8. De helft van de reacties handelen effectief over de circulatie. 15 personen deden een voorstel om extra eenrichtingen toe te voegen terwijl 12 mensen ook bepaalde of alle eenrichtingen willen terugdraaien.

12 keer wordt snelheid of het niet naleven van zone 30 aangekaart. Enkele mensen denken verkeerdelijk dat de zone 30 is ingeperkt omdat het bord aan hun straat verdwenen is. Dit is het gevolg van het uitbreiden van de zone 30. Sommige mensen vragen een verdere uitbreiding van de zone 30, anderen vinden dat er te veel zone 30 is.

Een gelijkaardig aantal (11) haalt het omrijden aan als voornaamste nadeel t.o.v. voor de proef. Tegelijk zijn er ook mensen die expliciet aanhalen dat ze het omrijden er graag bijnemen gezien de straat nu veiliger of rustiger is.

9 keer wordt parkeren aangehaald. Dit varieert van parkeeroverlast voor garages, over te hoge parkeerdruk tot de vraag voor invoeren van bewonersparkeren of betalend parkeren.

Straat	Aantal
Asterlaan	1
Azalealaan	10
Beekstraat	12
Burgemeester Gillonlaan	17
Deken Camerlyncklaan	30
Dokter Peelstraat	11
Krysantenlaan	3
Mimosalaan	7
Senator Bossuytstraat	9
Senator Coolestraat	12
Tulpenlaan	25
Violierenlaan	5
<b>Totaal</b>	<b>142</b>

### Verkeersanalyse

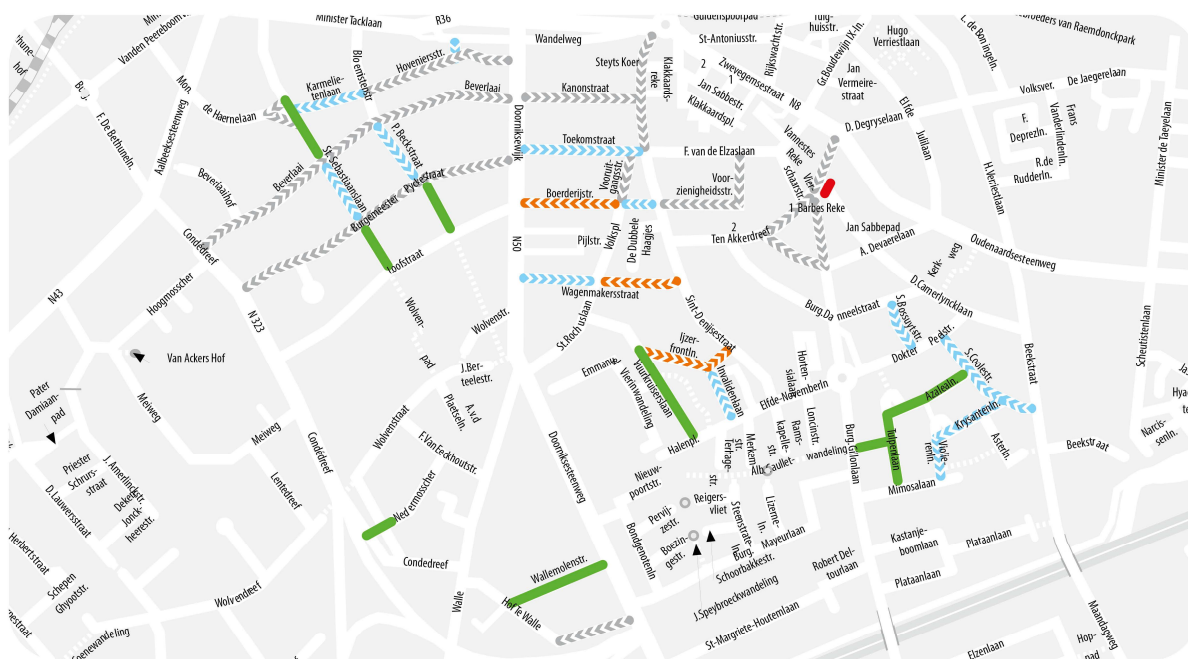
In deze dense schoolomgeving wordt de norm van 200 voertuigen per spitsuur in verschillende straten overschreden. De piekintensiteiten zijn het hoogst in de Beekstraat (ca 400-450/u) en Deken Camerlyncklaan (ca 250-300/u) tussen de Sint-Elisabethkerk en de Beekstraat. Ook in delen van de Dokter Peelstraat en Senator Coolestraat wordt de norm licht overschreden. In de Senator Coolestraat hadden we voordien zowel in de ochtend als in de avondpiek overschrijdingen van de norm, terwijl de intensiteiten tijdens de proef enkel nog gedurende de ochtendspits boven de norm gaan.

De schoolkinderen met de auto tot aan de schoolpoort brengen is deels verantwoordelijk voor de hoge intensiteiten. Anderzijds is er ook een aandeel doorgaand verkeer en zijn enkele van de straten met hogere intensiteiten ook verzamelwegen om de wijk te ontsluiten.

## 7. Bijsturingen

Op vrijdag 15 september 2023 was er een infomarkt om de voorstellen van aanpassingen aan het brede publiek voor te leggen.

### Samenvatting van de aanpassingen aan de circulatie



- Bestaand eenrichtingsverkeer vóór zomer '22
- Eenrichting sinds zomer '22
- knip sinds zomer '22
- Gewijzigde eenrichting vanaf herfst 2023
- Dubbelrichting vanaf herfst 2023



KORTRIJK

5 Samenvatting van de aanpassing aan de circulatie zoals voorgesteld op de infomarkt op 15 september 2023

We overlopen per zone de opmerkingen met betrekking tot circulatie en formuleren een conclusie.

### **Zone 1 & 2: Stationswijk**

Tijdens en na de infomarkt kwamen nog vragen naar bijsturingen. Er werd gevraagd om het eenrichtingsverkeer in de Sint-Sebastiaanslaan te verplaatsen naar het noorden zodat enkel het stuk tussen de Colruyt en Karmelietenlaan eenrichting is. Dit wordt niet weerhouden omdat het niet tegemoet komt aan de vraag vanuit die omgeving om niet verplicht te worden uit te rijden via de M. Tacklaan of Aalbeeksesteenweg. Uitrusten is daar immers niet altijd evident gezien de drukte in die straten. Er werd gevraagd om een deel van de rijrichting in de Beverlaai en Burgemeester Pyckestraat te keren om het sluijverkeer daar weg te halen. Dit wordt voorlopig niet weerhouden omdat er onvoldoende draagvlak is en de druk op de Loofstraat al hoog is.

We ontvingen daarnaast signalen van ongenoegen door de drukke verkeerssituatie in de F. De Bethunelaan. Die straat is de omleidingsroute voor de tunnelwerken. In het kader van die werken en de vernieuwing van de Aalbeeksesteenweg zijn er buiten de projectzone ook aanpassingen gebeurd aan de circualtie. Deze aanpassingen houden echter geen verband met dit project. Het aandeel doorgaand verkeer zal wellicht terug afnemen zodra de tunnel R36 opengesteld wordt.

De maatregelen zoals voorgesteld op de infovergadering worden behouden. Het eenrichtingsverkeer in de Pater Beckstraat wordt ingekort, enkel het deel tussen Beverlaai en Burgemeester Pyckestraat blijft eenrichting. Zo kunnen de leveringen naar supermarkt Delhaize opnieuw rechtstreeks via de Loofstraat verlopen. Ook in de Sint-Sebastiaanslaan blijft enkel het deel tussen de Burgemeester Pyckestraat en Beverlaai eenrichting. Die rijrichting zal voor iedereen gelden. Bussen kunnen opnieuw keren op de rotonde Panorama en zullen niet meer tegen de rijrichting toegelaten worden. Tijdens de proefperiode waren er werken aan de rotonde Panorama en dit zorgde voor toegenomen sluijverkeer door de wijk. Nu het knooppunt Panorama terug open is en later de tunnel zal open zijn, zal dit sluijverkeer afnemen. Als er noodzaak blijkt en als er draagvlak is, kunnen er op termijn nog aanvullende aanpassingen volgen. Het is daarbij echter belangrijk om rekening te houden met de draagkracht van de Loofstraat.

### **Zone 3: Walle**

In het kader van de infomarkt kwam de suggestie naar andere scenario's. De buurtbewoners werden samengebracht en gevraagd om onderling met de verschillende straten tot een vergelijk te komen. De belangrijkste randvoorwaarde is echter om de schoolomgeving Bemok niet te bezwaren. Bij finaliseren van het document was er nog geen concreet en breed gedragen tegenvoorstel. Daarom worden de aanpassingen zoals voorgesteld weerhouden. Als er noodzaak blijkt en draagvlak is, kunnen er op termijn aanpassingen volgen.

De proefmaatregelen op Walle worden dus niet behouden. Niet enkel is uit de burgerbevraging gebleken dat er onvoldoende draagvlak is, ook uit de objectieve metingen blijkt dat de intensiteiten in de Condédreef en een stuk van Walle te hoog zijn. Zo passeerde er door die maatregel significant meer verkeer voor de school Bemok. Ook het voorstel om Neder Mosscher en Condédreef eenrichting te maken, krijgt maar steun van 40% van de



respondenten uit de buurt. Tussen Neder Mosscher en de Condédreef zal dus weer verkeer in beide richtingen toegelaten worden. Het knooppunt wordt wel ingesnoerd zodat het duidelijker zichtbaar is dat men een wijk binnen rijdt waar de snelheid beperkt is tot 30km/u. Voor de start van de bebouwing in de Condédreef werden ondertussen al rijbaankussens geplaatst om de aantakking van de fietsroute te benadrukken. Ook in de Wallemolenstraat wordt verkeer terug in beide richtingen toegelaten.

#### **Zone 4 & 5: Toekomststraat & omgeving Volksplein**

Tijdens de infomarkt blijken bepaalde personen niet te overtuigen van de voordelen van eenrichtingsverkeer in de Toekomststraat. Ze hekelen het persoonlijk ongemak van omrijden. Ze geloven niet dat zo'n drastische maatregelen nodig zijn om de doelstellingen te halen. Gezien het te vroeg is om de effecten op de ongevallen te beoordelen kan dit nog niet objectief weerlegd worden. Het wijzigen van de voorrang en invoeren van eenrichting werd wel onderschreven in de projectstuurgroep ter bespreking van de unieke verantwoordingsnota (UVN) voor de heraanleg van dit kruispunt. Verschillende experts zijn het er over eens dat deze maatregelen een positief effect kunnen hebben op de ernst van de ongevallen en het aantal ongevallen. De maatregelen zoals voorgesteld op de infomarkt worden behouden.

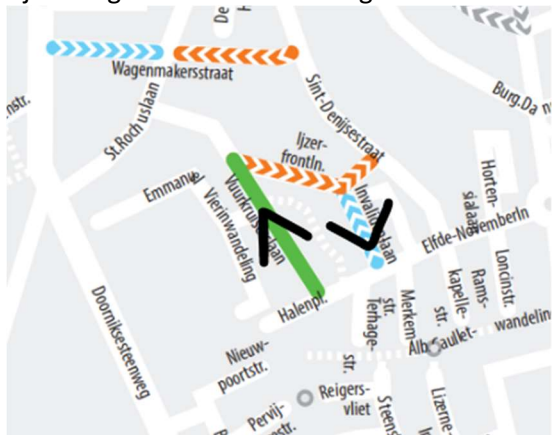
Het eenrichtingsverkeer in de Toekomststraat is een belangrijke veiligheidsmaatregel voor het kruispunt Sint-Denijsstraat-Toekomststraat-Filips van de Elzaslaan. Ook de stedelijke fietsroute van de Wandelingstraat naar de Bruyningstraat verloopt via de as Filips van de Elzaslaan - Toekomststraat. Daarom stelden we voor om het eenrichtingsverkeer in de Toekomststraat te behouden in de huidige rijrichting. Tegelijk wordt de Boerderijstraat aangepakt en komt er ook in de volledige Boerderijstraat eenrichtingsverkeer. Zo zullen de intensiteiten in deze straat dalen en krijgen fietsers voldoende plaats langs de wachtende auto's. We keren ook een deel van de rijrichting in de Wagenmakersstraat. Zo kan de wijk ook verlaten worden via de Sint-Rochuslaan. Beide stukken Wagenmakersstraat zullen zo naar het Volksplein toe rijden. Die aanpassing zal daar ook de gereden snelheid ten goede komen. Uit de bevraging blijkt dat 59% geen voorstander is om de parkeerkant te wisselen, de huidige parkeerkant wordt dan ook behouden.

#### **Zone 6: Omgeving Halenplein**

59% van de respondenten vindt de proefopstelling minder goed dan voordien. Om het Halenplein beter bereikbaar te maken zonder omrijden in de wijk, werd voorgesteld om het eenrichtingsverkeer in de Vuurkruiserslaan niet te weerhouden. Tegelijk werd voorgesteld de rijrichting in de Ijzerfrontlaan te keren. Zo vormt die samen met de Wagenmakersstraat een lokale bereikbaarheidslus.

Het voorstel wordt op de infomarkt niet goed onthaald door de Vuurkruiserslaan. Uit deze straat bleek 55% tevreden met de eenrichting omdat 2 wagens niet kunnen kruisen. Doordat er grote werken zijn aan verschillende woningen in deze wijk is eenrichtingsverkeer ook noodzakelijk. Men stelt ook dat het op dit moment zeer beperkt omrijden is naar het Halenplein. Omdat het keren van de Ijzerfrontlaan nodig is in relatie tot de Wagenmakersstraat en het wenselijk is om kleine lusjes te behouden kan de Vuurkruiserslaan alleen eenrichting blijven als de rijrichting draait en ook de

rijrichting in de Invalidenlaan gedraaid wordt. Dit wordt bijgestuurd.

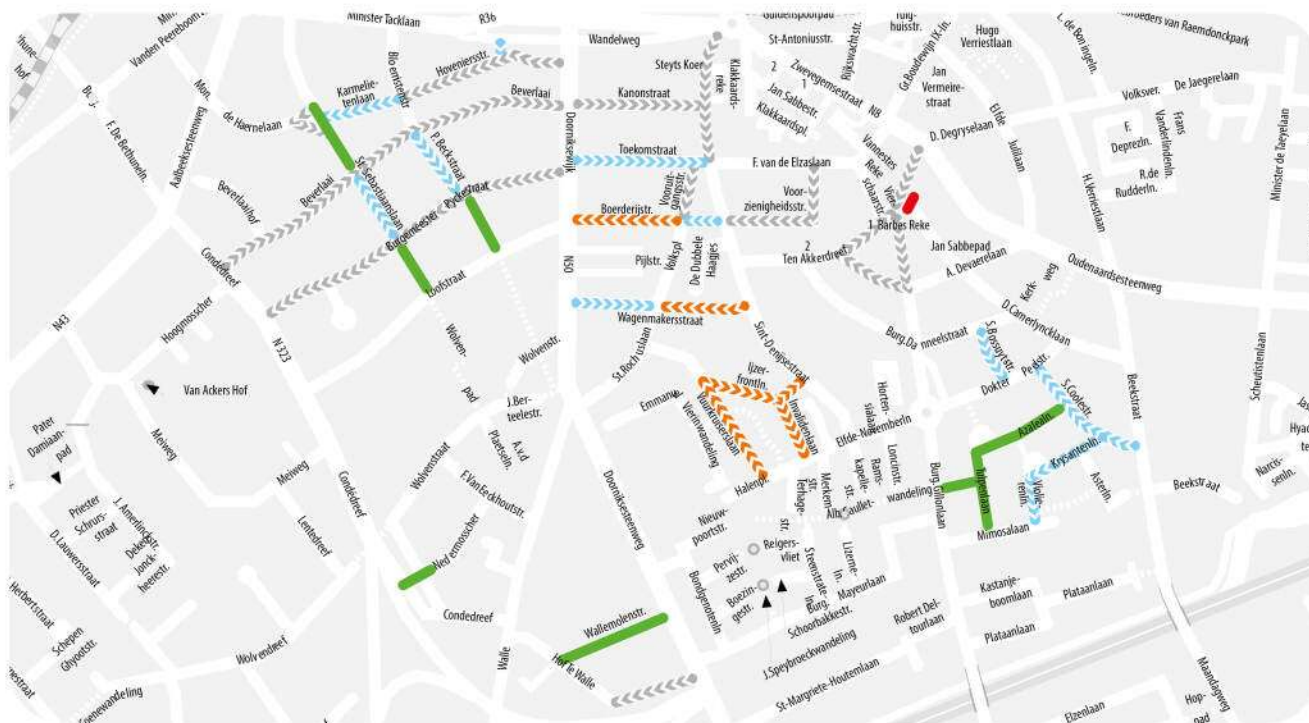


### **Zone 7 & 8: Omgeving Sint-Elisabeth en Mimosa**

De knip in de Deken Camerlyncklaan ter hoogte van Ten Akkerdreef kwam er na een gezamenlijke vraag vanuit dit stuk Deken Camerlyncklaan. Deze maatregel is dan ook goed onthaald en wordt behouden. Uit de bevraging blijkt 78% van de buurtbewoners voorstander om een stuk van de Tulpenlaan terug dubbelrichting te maken en uit de bijkomende reacties blijkt ook draagvlak om de ganse as terug dubbelrichting te maken. Om te vermijden dat de bewoners van de Azalealaan en Tulpenlaan verplicht worden om richting de schoolomgevingen te rijden wordt het eenrichtingsverkeer in die straten niet weerhouden. Men zal daar terug van en naar de Burgemeester Gillonlaan en Mimosalaan kunnen rijden. De eenrichtingen in de overige straten worden behouden omdat deze een positief effect hebben op de veiligheid in de schoolomgeving.

Op het infomoment werd aangegeven dat er nog af en toe negatie van de eenrichting is en dat de signalisatie niet overal duidelijk is. Ook wordt er nog regelmatig fout geparkeerd.

## Samenvatting van de aanpassingen aan de circulatie



- Bestaand eenrichtingsverkeer vóór zomer '22
- Eenrichting sinds zomer '22
- knip sinds zomer '22
- Gewijzigde eenrichting vanaf herfst 2023
- Dubbelrichting vanaf herfst 2023



KORTRIJK

6 Samenvatting van de aanpassingen aan de circulatie na insteek infomarkt

## 8. Geleerde lessen

### Vorbereiding & communicatie

De projectzone was uitgestrekt over verschillende wijken met elk hun identiteit. Er is gestart met een brede algemene communicatie rond toekomst bestendige stadswijken rond de Doorniksewijk. Daardoor hebben bepaalde bewoners de eerste communicatie naast zich neergelegd. Ze gingen er van uit dat er weinig tot geen impact zou zijn op hun leefomgeving.

Bij nieuwe projecten moet er vanaf het begin duidelijk gecommuniceerd worden dat men in de projectzone ligt en dat er mogelijks maatregelen volgen in de straat of onmiddellijke omgeving.

In de werkgroepen waren enkel volwassenen vertegenwoordigd. Het zou interessant zijn om meteen ook jongeren te betrekken bij dergelijke oefeningen.

### Bevraging

De bevraging werd gelanceerd in maart 2023, ze liep ruim 2 weken. De maatregelen waren toen 7 maanden van kracht. De bevraging had iets later mogen gebeuren. Zo konden ook de effecten op de lente worden meegenomen. De bevraging kon gedurende ruim 2 weken ingevuld worden. Hoewel de responsgraad van 22,29 procent goed was, had het nog beter geweest om de bevraging 1 maand te laten lopen. Zo hadden we wellicht nog een betere responsgraad gehad.

Bepaalde vragen bleken moeilijk voor de bewoners. De formulering van sommige vragen kon beter, alsook de antwoordopties. Dit maakt de analyse van antwoorden nadien makkelijker.

### Timing en duur proef

De maatregelen werden niet allemaal op hetzelfde moment ingevoerd. Bepaalde werden al uitgevoerd begin juli 2022 terwijl andere pas de eerste week van september werden uitgevoerd. Uitvoering tijdens de zomerperiode heeft als voordeel dat het minder druk is op de weg. Anderzijds moet dan wel rekening gehouden worden met verschillende verlopen, wat zorgt voor een brede uitspreiding in tijd.

Het valt te overwegen om bij nieuwe projecten een andere timing te hanteren en de maatregelen in te voeren over een kortere tijdspanne. Het einde van het zomerverlof moet indien mogelijk vermeden worden. Een kleinere projectzone kan daarbij ook helpen.

De proef liep meer dan 1 jaar. Dit blijkt goed te zijn. De eerste weken na het invoeren van een nieuwe situatie verloopt het verkeer wat moeizaam. We stellen echter vast dat er ook nog verschuivingen van verkeer gebeuren in de maanden na de nieuwe maatregel. Het is daarom niet aangewezen om verkeerstellingen uit te voeren de eerste 2-3 maanden na het invoeren van een nieuwe maatregel. Langdurige proefperiodes hebben het voordeel dat mensen beter kunnen wennen en dat alle seizoenen doorlopen kunnen worden.

### **Circulatie**

Niet alle ongewenste bewegingen zijn uit de wijken gehaald. Doordat er nog steeds veel doorgaand verkeer is, kan gesteld worden dat het nog steeds zeer gemakkelijk is om door de wijken te rijden in plaats van de aangewezen straten rondom de wijk te gebruiken. Meer maatregelen in meer wijken zijn nodig om bestuurders op de juiste wegen te krijgen. De circulatiemaatregelen hebben wel het gedrag van een aantal bewoners beïnvloed, 12% verplaatst zich nu vaker te voet of met de fiets. Dergelijke projecten zijn dus een middel om de modal shift te bewerkstelligen. Tegelijk worden nog steeds veel kinderen naar school gebracht met de wagen. Daar zit nog veel potentieel.

Om de verblijfsgebieden en schoolomgevingen onder de pieknorm van 200 voertuigen per spitsuur te brengen, zullen verschillende methodieken moeten ingezet worden. Het internationale principe van de E's voor verkeersveiligheid kan daarbij een gids zijn. Engineering of infrastructuurwerken, Education of educatie en sensibilisatie, Enforcement of handhaving en Engagement.

## **9. Bijlages**

Presentaties infomomenten

Verslagen werkgroepen

UVN kruispunt toekomststraat

Datarapport