STAD KORTRIJK

GEMEENTERAAD

Bulletin van Vragen en Antwoorden

Jaargang 27 - nummer 1 februari 2018

Vraag nr. 1 van Roel Deseyn van 4 december 2017

Fietsknip Munkendoornstraat – evaluatie en omgevingsmaatregelen – gevaarlijke situatie Walleweg

In antwoord op mijn eerdere schriftelijke vraag dd. 2/05/2016 gaf het CBS duiding bij de gelanceerde proefopstelling met fietsknip in de Munkendoornstraat (Bellegem/Rollegem). Via een proefproject wou de stad nagaan of dit traject dat het Bruyningepad met het Tramstatiepad met elkaar verbindt wenselijk is en door fietsers zou worden gebruikt als alternatief voor de bestaande fietsstromen. Het antwoord werd afgesloten met de stelling dat 'bij negatieve evaluatie de maatregel ook teruggeschroefd kan worden'.

Gezien de verkeersborden die de proefopstelling aanduiden recent werden weggehaald, gaan omwonenden ervan uit dat de fietsknip definitief wordt doorgevoerd. Dit doet vermoeden dat het college dit proefproject positief heeft geëvalueerd. Heel wat omwonenden plaatsen hier echter vraagtekens bij, gezien de fietsbewegingen niet tastbaar veranderd zijn en zij ervaren dat de situatie in omliggende straten een stuk gevaarlijker geworden is. De geformuleerde vaststellingen uit mijn eerdere schriftelijke vraag lijken op het eerste zicht overeind te blijven. Resultaten van het proefproject om de stellingen te verifiëren, lijken niet meteen publiek beschikbaar.

Vandaar mijn volgende vragen:

1. Betreffende het proefproject: Kan een overzicht gegeven worden van alle beschikbare metingen, meetmomenten en geregistreerde cijfergegevens? Tot welke significante wijzigingen in de verkeersstromen van alle soorten weggebruikers heeft de proefopstelling geleid? Welke conclusies trekt het CBS uit de voorhanden zijnde informatie? Beschouwt het CBS de knip als definitief?

2. Betreffende het verdwijnen en ontstaan van verkeersknelpunten in de omgeving: Kan het CBS een overzicht geven van de knelpunten die voor de verschillende vervoersmodi werden weggewerkt door de ingreep? Ontstonden er ook nieuwe knelpunten voor passanten en omwonenden? Welke elementen primeerden bij het college om te besluiten dat een definitieve knip wenselijk is?

3. De fietsknip zorgt er alvast niet voor dat de situatie in de ruime omgeving veiliger wordt. Ook gemotoriseerd en zacht verkeer in aanpalende straten blijft gemengd. De situatie blijkt in andere straten een stuk gevaarlijker te zijn geworden als een gevolg van de ingreep. Dit is problematisch voor zowel omwonenden als zwakke weggebruikers. Welke flankerende maatregelen zal het college nemen om een antwoord te bieden op aanhoudende of nieuw gecreëerde knelpunten? Hoe wil ze bereikbaarheid en verkeersveiligheid in deze verzoenen?

4. Specifiek voor de situatie in de Walleweg (dat een populair tracé blijft voor fietsers): Zijn er cijfergegevens beschikbaar van het aantal fietsers die via deze weg rijden? Is dit aantal significant hoger dan het aantal dat via de Munkendoornstraat rijdt? Welke alternatieven heeft het CBS voor ogen voor fietsers die richting Centrum Bellegem rijden, wetende dat het merendeel van de fietsers de helling in de Rollegemsestraat liever vermijden?

5. Betreffende transparantie en inspraak: Hoe en op welke momenten werden gebruikers van dit of andere tracés, inwoners van Bellegem en Rollegem verder geïnformeerd en geconsulteerd over het verloop en de beslissing rond de proefopstelling? Hoe en voor wie werd er verdere inspraak gerealiseerd rond de resultaten van de proefopstelling en de beslissing om de knip definitief door te voeren? Welke bezwaren kwamen daarbij ter sprake en werden deze positief, dan wel negatief geëvalueerd door de stad?

Antwoord

1. **Betreffende het proefproject: Kan een overzicht gegeven worden van alle beschikbare metingen, meetmomenten en geregistreerde cijfergegevens? Tot welke significante wijzigingen in de verkeersstromen van alle soorten weggebruikers heeft de proefopstelling geleid? Welke conclusies trekt het CBS uit de voorhanden zijnde informatie? Beschouwt het CBS de knip als definitief?**

- We verwijzen naar de bewonersbrief van 18 december, die u reeds werd overgemaakt. Hierin vindt u een samenvatting van de metingen, hoe de verkeersstromen wijzigen en hoe de stad hiermee omgaat. De stad beschouwt de knip als definitief en onderzoekt een bijkomende knip in de Walleweg.
- De bijgevoegde tabel geeft een overzicht van de relevante cijfergegevens en de meetmomenten. Let wel, de nameting van het aantal fietsers betreft een piekuurtelling en kan dus niet zomaar vergeleken worden.

2. **Betreffende het verdwijnen en ontstaan van verkeersknelpunten in de omgeving: Kan het CBS een overzicht geven van de knelpunten die voor de verschillende vervoersmodi werden weggewerkt door de ingreep? Ontstonden er ook nieuwe knelpunten voor passanten en omwonenden? Welke elementen primeerden bij het college om te besluiten dat een definitieve knip wenselijk is?**

- Welke knelpunten werden weggewerkt door de knip?
  - In het geknipte deel van de Munkendoornstraat: klachten van bewoners over overdreven snelheid, klachten van fietsers over onveiligheid, te hoog gemeten snelheden, kapotgereden bermen, sluipverkeer.

  - In het niet-geknipte deel van de Munkendoornstraat: relatief hoge intensiteiten van voertuigen. Door de knip is een daling van het aantal voertuigen met 331 gerealiseerd. Of van 1928 naar 1597 gemiddeld per dag. De Munkendoornstraat maakt deel uit van een fietsas tussen Bellegem/Rollegem en Hoog-Kortrijk. Elke daling van auto-intensiteiten is dan ook aangewezen. De huidige intensiteiten zijn nog te hoog.

- Welke nieuwe knelpunten ontstaan er door de knip?
  - Voornamelijk in de Walleweg, conflict fietsers en autoverkeer tijdens de ochtendpiek en in mindere mate de avondpiek. Dit is echter geen nieuw knelpunt! De auto-intensiteiten werden enkel hoger.

- Verantwoording definitieve knip in de Munkendoornstraat
  - We krijgen nu al indicaties van stijgend fietsverkeer. Voorheen werden 55 fietsers per dag gemeten, nu al 41 per uur (ochtendpiek).
  - Dit op de meest rechtstreekse verbinding voor fietsers uit Rollegem richting Hoog-Kortrijk. We verwachten nog hogere intensiteiten in het voorjaar.

- Inzetten op fietsroutes betekent keuzes maken tussen verbindingen waar auto's rijden en waar de fietsers rijden. De wegencategorisering ondersteunt dit: de Rollegemseweg/Marionetten en de Bellegemsestraat zijn lokale verbindingswegen (de hoogste lokale categorie). Het college maakt de keuze om in te zetten op veilige fietsroutes.

3. **De fietsknip zorgt er alvast niet voor dat de situatie in de ruime omgeving veiliger wordt. Ook gemotoriseerd en zacht verkeer in aanpalende straten blijft gemengd. De situatie blijkt in andere straten een stuk gevaarlijker te zijn geworden als een gevolg van de ingreep. Dit is problematisch voor zowel omwonenden als zwakke weggebruikers. Welke flankerende maatregelen zal het college nemen om een antwoord te bieden op aanhoudende of nieuw gecreëerde knelpunten? Hoe wil ze bereikbaarheid en verkeersveiligheid in deze verzoenen?**
4. **Specifiek voor de situatie in de Walleweg (dat een populair tracé blijft voor fietsers): Zijn er cijfergegevens beschikbaar van het aantal fietsers die via deze weg rijden? Is dit aantal significant hoger dan het aantal dat via de Munkendoornstraat rijdt? Welke alternatieven heeft het CBS voor ogen voor fietsers die richting Centrum Bellegem rijden, wetende dat het merendeel van de fietsers de helling in de Rollegemsestraat liever vermijden?**

- In de Walleweg werd bij aanvang van de proefopstelling 'knip Munkendoornstraat' een snelheidsremmer gelegd op de grens van de zone 30 (aanvang bebouwing) als antwoord op de voordien te hoog gemeten snelheden.
- De Munkendoornstraat is de meest rechtstreekse fietsverbinding tussen Rollegem en Hoog-Kortrijk; de Walleweg die tussen Bellegem en Hoog-Kortrijk. Fietsers uit Bellegem maken geen omweg via de Munkendoornstraat. Er werd in de Walleweg een verhoging van 177 wagens (gemiddelde per dag) gemeten eind juni 2017. Na 6 maanden proefopstelling was dit iets minder uitgesproken. Op zich zijn deze aantallen niet abnormaal en te verantwoorden, maar de stijging laat zich voornamelijk voelen tijdens de ochtend- en in mindere mate de avondpiek. We noteerden een stijging van 62 wagens tijdens de ochtendpiek (van 101 naar 163 wagens per u). Klachten van fietsers over conflicten met wagens door het smalle, bochtige en landelijke profiel van de Walleweg werden hierdoor groter.
- Het stadsbestuur wil inzetten op veilige fietsroutes. Daarom wordt een bijkomende knip onderzocht, in de Walleweg.

5. **Betreffende transparantie en inspraak: Hoe en op welke momenten werden gebruikers van dit of andere tracés, inwoners van Bellegem en Rollegem verder geïnformeerd en geconsulteerd over het verloop en de beslissing rond de proefopstelling? Hoe en voor wie werd er verdere inspraak gerealiseerd rond de resultaten van de proefopstelling en de beslissing om de knip definitief door te voeren? Welke bezwaren kwamen daarbij ter sprake en werden deze positief, dan wel negatief geëvalueerd door de stad?**

- De evaluatie werd verwerkt in een bewonersbrief en verstuurd naar de meest rechtstreekse betrokkenen: de bewoners van de Munkendoornstraat en de Walleweg.
- Op vraag van bewoners van de Marionetten wordt een bewonersbrief ook daar nagestuurd. Tijdens de proefperiode kregen we geen klachten van de Marionetten.
- Tijdens de proefopstelling werd het initiatief ook besproken op de dorpsraden van Rollegem en Bellegem i.s.m. de gebiedswerkers.
- De bewoners van de Munkendoornstraat reageren onverdeeld positief, de fietsers en recreatieve wandelaars komende uit Rollegem ook. Zoals geschetst in punt 3 werd negatief gereageerd uit de Walleweg over het toenemend verkeer (voornamelijk door fietsers).

Straat	locatie	Gemiddeld aantal wagens per dag oudere metingen, tijdstip meting varieert)	Gemiddeld aantal wagens per dag (dd. 20-28 april 2016) exclusief aantal fieters 0-meting	Gemiddeld aantal wagens dd 20-28 juni 2017 exclusief aantal fietsers	Gemiddeld aantal wagens dd 23-30 okt 2017 exclusief aantal fietsers nameting	Gemiddeld aantal fietsers per dag 0-meting	Piekuurtelling aantal auto's dd 16-10-2017 (7u30-8u30)	Piekuurtelling aantal fietsers dd 16-10-2017 (7u30-8u30) nameting
Munkendoorn-straat	118 halfweg tussen Walleweg en Manpadstraat	1092 (febr 2010) Opmerking tussen Walleweg en Elleboogstraat, dus gebruikers Walleweg niet meegerekend	1.928	1.587	1.597	85	75	34
Munkendoorn-straat	222 halfweg tussen Rollegemsestraat en Groene Dreef, thv de geplande 'knip'	784 (juli 2013)	682			55	18	41
Walleweg	71	857 (dec 2011)	864	1.041	1.011	110	163	59
Groene Dreef	46	464 (nov 2014)	471	600	585	36	82	22
Marionetten	31	2781 (juni 2014)	2.705	2.848	2.853	82		