

Mobiliteit

Uitdaging kind- en jongerengerichte mobiliteit.

Kinderen en jongeren moeten zich veilig en autonoom kunnen verplaatsen doorheen de stad.

Vaststellingen

Omgevingsanalyse

Tevredenheid over de verkeersveiligheid (stadsmonitor 2014)

- 43% van de gezinnen is tevreden is over de veiligheid waarmee kinderen zich **zelfstandig** kunnen **verplaatsen in de buurt**. Het gemiddelde v/d CS is 40%.
- Als we toespitsen op de veiligheid van **schoolomgevingen** dan scoort Kortrijk opvallend goed. Kortrijk staat met 60,2% op de tweede plaats van alle CS. Het gemiddelde ligt op 51,4%.

Verplaatsingen woon – werk – vrije tijd (stadsmonitor 2014)

- 63% van de Kortrijkse inwoners verplaatsen zich **vaak tot zeer vaak met de auto** naar het werk/school. Tussen 2011 en 2014 neemt dit aantal nog fors toe (+ 19%). Een tendens in alle CS, maar niet overal zo fel.
- 31,6% van de Kortrijkse inwoners **vaak tot zeer vaak met de fiets** naar het werk/school. Tussen 2011 en 2014 is er wel een positieve evolutie (+ 8,8%).

Algemeen

- Als men het heeft over de kindvriendelijkheid van de stad dan is mobiliteit en verkeersveiligheid sowieso een **hot issue**.

Mobiliteit lijkt een goed voorbeeld om 'beleidsontwikkeling te doen vanuit het perspectief van kinderen en jongeren'; met als uiteindelijk resultaat dat de effecten van zo'n kindgericht mobiliteitsbeleid een meerwaarde betekent voor alle weggebruikers.

- De kwaliteit van de **fietsinfrastructuur** (vnl. veilige fietsroutes) en het terugdringen van het **autogebruik** lijken sterk bepalend voor ouders om al dan niet te kiezen om zich, samen met de kinderen, met de fiets te verplaatsen.
- Naast aantrekkelijke publieke ruimte moet er ook voldoende aandacht zijn voor **veilige verbindingen tussen potentiële speelplekken** en vrijetijdslocaties. Het zogenaamde speelweefsel dat kinderen toelaat om zich zelfstandig, zonder begeleiding, te voet of met de fiets te verplaatsen.
- Een groeiende groep inwoners kijkt **kritischer naar het autogebruik** (vnl. in de binnenstad). Men voelt dat verandering nodig is maar beseft dat een serieuze inhaalbeweging (en dus extra inspanningen) nodig zijn. Zowel op mentaal als infrastructureel vlak.
 - o Men verwijst o.m. naar de **vicieuze cirkel**: Hoewel het drukke autoverkeer de oorzaak is van het onveiligheidsgevoel kiezen mensen toch zelf voor de auto om zich veilig te voelen.
 - o De vele **verschillende locaties** die ouders dagelijks moeten aandoen (school, buitenschoolse activiteiten, kinderopvang, werk) werkt de keuze voor de auto in de hand.

Belevingsonderzoek

Hoe zien de kinderen hun ideale stad?

- Bij het ontwerpen van hun ideale stad tekenen de meeste kinderen heel snel **straten en parking**. Voor hen is de auto dus onlosmakelijk verbonden met de stad. Een gebrek aan parking willen ze vermijden in hun stad. We laten in het midden of ze dit overnemen van hun ouders of benoemen uit eigen ondervinding (lang zoeken naar parkeerplaats is vervelend).

- In de gespreksfase komt er soms meer openheid om **minder wagens** in de stad toe te laten (rust, veiligheid, gezondheid), al blijft een deel van de kinderen het belangrijk (of leuk) vinden om zich met wagen te kunnen verplaatsen.
- **Openbaar vervoer** (bus, treinstation) komen ook voor in de ontwerpen, maar in veel mindere mate.

Wat zeggen de jongeren zelf?

- De meeste jongeren kunnen zich wel vinden in het idee van een fietsstad, maar de meerderheid vindt toch dat men de auto niet volledig kan/mag verbannen uit het stadscentrum.
- Als Kortrijk een fietsstad wil worden dan zijn daar volgens de jongeren een aantal **voorwaarden** aan verbonden:
 - o Er moeten **goede fietspaden**, knooppunten en vlotte verbindingen zijn.
 - o Er moet ingezet worden op **veiligheid**. De combi van fiets- en bus stroken en fietssuggestiestroken vinden ze gevaarlijk. Er zijn ook nog heel wat gevaarlijke kruispunten.
 - o Er moet voldoende (gratis) **autoparking aan de rand** van de stad moeten zijn.
 - o Het centrum op **bepaalde tijdstippen autovrij** maken kan ook (bv. tijdens weekends)
- Ze zien het **trein/busstation**, naast een transport hub, als belangrijke **verblijfsplek**.
 - o De trein- en busverbindingen tijdens de week zijn goed, maar minder goed tijdens het weekend.
 - o De stationsomgeving voelt onaangenaam en onveilig aan (volk die er rond hangt)
 - o De infrastructuur moet dringend onder handen genomen worden (oud en vuil gebouw, te weinig comfort/zitplaatsen in de stationshal,...)
 - o De huidige situatie met de bussen is gevaarlijk.

Algemeen

- Net als bij volwassenen roept het thema mobiliteit heel wat **tegenstrijdigheden** op en zijn de meningen sterk verdeeld. Dit bevestigt dat mobiliteit een erg complex en moeilijk beleidsdomein is. Om het even welke keuzes er gemaakt worden; er zullen altijd medestanders en tegenstanders gevonden worden.
- We kunnen stellen dat, als Kortrijk wil evolueren naar een echte fietsstad, er nog een stevige **mentaliteitswijziging** nodig is, ook bij kinderen en jongeren. Het belang om van jongs af te sensibiliseren mag niet onderschat worden. Over het algemeen denken kinderen en jongeren nog op een erg conservatieve manier over mobiliteit en over het gebruik van de auto in het bijzonder.

Kortrijk spreekt en PNK

Met 'Kortrijk Spreekt' werden heel wat inwoners bevestigd. De 4.000 deelnemende Kortrijkse gezinnen plaatsten "we zorgen voor veilige en vlotte fietsverbindingen" op de eerste plaats. Een belangrijk signaal.

Met het 'Plan Nieuw Kortrijk' wil de stadscoalitie dan ook de omslag maken van een autovriendelijke stad, naar een stad die vriendelijk is voor alle weggebruikers, in het bijzonder de fietser.

Ambitie, ideeën & voorstellen

Mobiliteitsbeleid ontwikkelen vanuit het gebruikersperspectief van kinderen en jongeren moet bijdragen tot vlotte en veilige mobiliteit voor alle inwoners

Wat en waarom

Een doorgedreven mobiliteitsbeleid vraagt en **visie op een lange termijn**¹. Gemotoriseerd verkeer creëert -als 'sterke' weggebruiker- ontegensprekelijk gevaarlijke situaties voor andere weggebruikers. Het autogebruik op weloverwogen plaatsen beperken of ontmoedigen zal veelal leiden tot veiligere situaties voor fietsers en voetgangers.

Kortom: op strategische plekken inzetten op **meer en betere alternatieven voor de auto**. Kortrijk wil evolueren naar een fietsstad omdat dit een positieve impact zal hebben op de verkeersveiligheid en een rustige en aangename sfeer in de (binnen)stad. Inwoners overtuigen om vaker voor de fiets te kiezen vraagt consequente keuzes ten voordele van de fietser.

¹ Een fietsstad zoals het Italiaanse Bolzano heeft er 30 jaar over gedaan om te evolueren tot fietsstad.

Naast **infrastructurele ingegrepen** moet ook ingezet worden op **mentaliteitswijziging** via bewustwording en sensibilisering, ook en vooral bij kinderen en jongeren.

Hoe

Om een mentaliteitswijziging te bewerkstelligen kan je niet louter rekenen op 'goodwill'. Dit vraagt dus deels **'gedwongen' maatregelen**. Door het fietsen makkelijker, comfortabeler en veiliger te maken (en autoverkeer 'minder gunstig' te maken) moedig je inwoners aan om stil te staan bij hun mobiliteitsgedrag en gaan ze op zoek naar alternatieven voor de auto.

Daarnaast kan het helpen om sommige mobiliteitsvraagstukken vanuit het **perspectief van kinderen en jongeren** te benaderen: Als zij zich veilig en zelfstandig doorheen de stad kunnen verplaatsen dan betekent dat andere inwoners dit ook kunnen. Zich verplaatsen in de leefwereld van kinderen en jongeren en hun 'perspectief' hanteren kan dus helpen om de 'juiste' keuzes te maken bij (nieuwe) mobiliteitsprojecten.

Concrete uitdagingen en aanpak

- **Kindgericht perspectief** bij infrastructuurprojecten
 - o automatische, kindgerichte reflex inbouwen bij nieuwe mobiliteitsprojecten (cfr. publieke ruimte)
 - o overzicht van geplande mobiliteitsprojecten bij POD opvolgen
 - o kindgericht perspectief proefondervindelijk testen bij een aantal nieuwe projecten
 - o nauw overleg tussen mobiliteit het programma kindvriendelijke stad bij opstart van projecten
- Inzetten op **bewustwording** en alle inwoners aanmoedigen om minder vaak voor de wagen te kiezen
 - o Fietsen visibeler maken in het straatbeeld
 - o Het openbaar vervoer of te voet gaan promoten als goede alternatieven
 - o Sensibiliseringsevenementen zoals fietsmarkt, autovrije zondag,...
 - o Naast volwassenen ook inzetten op bewustwording bij kinderen en jongeren
- **Kortrijk Fietst**: hét fietsactieplan voor Kortrijk
 - o 40 concrete acties die inzetten op Kortrijk fietsstad
 - o Het programma kindvriendelijke stad helpt actief mee om kindgerichte acties mee te realiseren

Geplande en/of uitgevoerde acties en projecten

Projecten

- Respecteren, actief promoten en uitbreiden van 'zone 30'
- Project 'Kindvriendelijke binnenstad': Hoe de binnenstad verder ontwikkelen op maat van kinderen en jongeren als inwoner én als bezoeker (onderzoek: potenties scannen en voorstellen formuleren en realiseren)
- Project 'Schoolstraten' (bij begin/einde v/d school straat afsluiten voor auto's)
- Charter 'Werftransport' (geen werftransport in schoolomgevingen bij begin/einde v/d school)
- Project 'Woensdag = Samdag' promoten (elke woensdag te voet of met fiets naar scholen)
- Project 'Fietsmarkt' (kindgerichte fietsmarkt binnen Jong Kortrijk Spreekt in St Jansbuurt)
- Project 'Fietsbib' en/of 'alles op wieltjes' (onderzoeken uitlenen/delensysteem voor kinderfietsen)
- Project 'Start to bakfiets' (workshops i.s.m. Mobiel/Stuyverij om fietsen actief te promoten)
- Autovrije zondag (kind- en jongerengerichte invulling via 'doe plein', kinderparcours, urban sports,...)
- Project 'trage wegen' (actief promoten van ongekende fietsroutes en trage wegen via fietstochten)
- Invoeren zone 30 in verblijfsgebieden
- Fietseducatie (zie fietsactieplan: bv. dode hoek, fietslessen,...)

Infrastructuur

- Grote Markt werd autovrij gemaakt (parkeerplaatsen werden geschraapt)
- Verkeerscirculatie i.k.v. autoluwe binnenstad verder onderzoeken
- Uitvoering trage wegenplan (trage wegen zijn bij uitstek kindvriendelijke verbindingen)
- Herinrichting vijf gevaarlijke kruispunten
 1. Hugo Verriestlaan – Volksvertegenwoordiger de Jaegerelaan
 2. Izegemsestraat – Industrielaan
 3. Groeningelaan – Groeningepoort - Leeuw van Vlaanderenlaan
 4. Deerlijksestraat – Hippodroomstraat – Zandbergstraat – Vennestraat
 5. Hugo Verriestlaan - Lode de Boningelaan - Graaf Boudewijn IX-laan - Wandelingstraat
- Herinrichting vijf schoolomgevingen
 1. Basisschool Groenheuvel (Groenweg)
 2. Basisschool Het Open Groene (Kalvariestraat)
 3. Pleinschool Leiekant (Plein)
 4. Vrije Basisschool Bellegem (Bellegemkerkdreef)
 5. Sint-Amandsbasisschool Zuid (Wielewaallaan)
- Herinrichting Pottelberg (tussen de R8 en het kruispunt Condédreef) en het eerste deel van de Burgemeester de Bethunelaan. Met de herinrichting wordt een uitgebreide schoolomgeving met daarin 3 scholen aangepakt.
- Uitbouw zes fietsverbindingen/assen
 1. fietsverbinding Noord-Zuid
 2. fietsverbinding Heule, Bissegem, Marke, Don Bosco
 3. fietsverbinding Hoog-Kortrijk – Marke
 4. fietsverbinding Heulebeek – Heule Watermolen – Gullegem
 5. fietsverbinding Zwevegem – Hoog Kortrijk – Kortrijk Centrum
 6. fietsverbindingen langs Kanaal Bossuit-Kortrijk
- Het in stand houden van alle de bestaande fietsinfrastructuur
- Deze acties hebben een rechtstreekse impact op kinderen en jongeren. Voor meer info en andere acties verwijzen we naar het actieplan 'Kortrijk Fietst'.