

Wuytsbergen-Ekelen: advies begeleidingsgroep

In de zoektocht naar een veilige en aangename mobiliteitsoplossing voor de wijk Wuytsbergen-Ekelen besliste de stad **om 2 proefopstellingen** op te zetten. De eerste proefopstelling met **ANPR-camera's weert het doorgaande verkeer uit de wijk, de tweede proefopstelling met groene verkeersfilter weert alle gemotoriseerd verkeer**.

Beide proefopstellingen worden **zowel objectief als subjectief geëvalueerd**. Aan de ene kant voert het gespecialiseerde bureau MINT nv **metingen en tellingen** uit in de wijk tijdens beide proefopstellingen. Dit gebeurt aan de hand van herkomst-bestemmingsonderzoek, dwarsdoorsnedetellingen en snelheidsmetingen, gekoppeld aan ongevallencijfers en snelheidsmetingen van de politie. Aan de andere kant worden de **ervaringen vanuit de wijk** (het subjectieve luik) in kaart gebracht door twee bevragingen, een begeleidingsgroep gedurende het hele traject en brede informatiesessies voor alle bewoners. Het is deze begeleidingsgroep die een advies uitschrijft aan het college van burgemeester en schepenen (kortweg CBS). Het CBS neemt de finale beslissing.

De doelstellingen voor het CBS

Vanuit het CBS werden verschillende doelstellingen vastgelegd voor de toekomstige maatregel. De proefopstellingen worden getoetst aan deze doelstellingen. Deze doelstellingen zijn ook een leidraad voor het advies vanuit de begeleidingsgroep.

- Geen doorgaand verkeer meer door de wijk Wuytsbergen-Ekelen
- Minder gemotoriseerd verkeer (modal shift 50/50 nastreven)
- Meer fietsverkeer in de wijk
- Minimale stijging van het verkeer in de centrumstraten
- Een daling van de snelheid (V85) in Wuytsbergen en Ekelstraat
- De verhoging van de gevoelsmatige verkeersleefbaarheid door de buurtbewoners
- Een verbetering van de luchtkwaliteit (nevendoelstelling)
- De groei van de wijk mogelijk maken op een kwaliteitsvolle wijze

De gevoelsmatige verkeersleefbaarheid wordt in kaart gebracht tijdens de samenkomsten van de begeleidingsgroep. De andere doelstellingen komen voornamelijk voort uit het objectieve onderzoek van MINT nv.

Het advies van de begeleidingsgroep

1. Geen consensus over de hoofdmaatregel

Voor beide proefopstellingen zijn voor- en tegenstanders binnen de begeleidingsgroep. De tegenstellingen zijn te groot om tot een consensus te komen wat betreft het advies voor of tegen een bepaalde proefopstelling.

- **Tegenstanders van de proefopstelling met ANPR-camera's** zien deze niet als deel van een lange termijn visie op de mobiliteit in de stad, de verkeersveiligheid en vinden dit geen incentive tot een duurzame oplossing (modal shift).
- Voor **tegenstanders van de proefopstelling met groene verkeersfilter** weegt het gevoelsmatig disproportioneel omrijden en de bijhorende frustraties sterk door. De groene verkeersfilter wordt door hen als een te grote stap ervaren.

Daarnaast roept de begeleidingsgroep op om de **specifieke inpassing van de uiteindelijke maatregel te herbekijken**:

- Proefopstelling met ANPR-camera's: nummerplaatherkenning in plaats van tijdslot en de locatie van de ANPR-camera's herdenken
 - Tijdslot: te veel onduidelijkheid naar bewoners en hun bezoekers toe.
 - Nummerplaatherkenning en gekoppelde vergunning om voorbij de camera te rijden: zo ook werknemers en leveranciers van LU Mondelez weren uit de wijk
 - Deze uitwerking brengt evenzeer uitdagingen met zich mee. De invoering hiervan moet grondig bekeken worden en steeds bijdragen aan het doel om doorgaand verkeer te weren.
- Proefopstelling met groene verkeersfilter: inrichting van groene verkeersfilter grondig bekijken bij permanent opstelling.
 - Belevingsplaats waar mensen kunnen samenkomen.
 - Keerpunt voor voertuigen die toch tot aan filter rijden.

2. Consensus over stadsbrede bijkomende maatregelen

Beide proefopstellingen zorgen voor een **duidelijke vermindering van het gemotoriseerde verkeer in het gebied. Dit is sterker waar te nemen bij de proefopstelling met groene verkeersfilter**. Maar een deel van dit verkeer **verschuift naar de centrumstraten, een ander deel naar de andere wegen (mogelijk Ringlaan)**. Deze verschuiving is **ook sterker in de tweede proefopstelling** (groene verkeersfilter). De begeleidingsgroep duidt dan ook op de noodzaak van de **opmaak van een circulatieplan met als doel het doorgaande verkeer in de centrumstraten verder naar het hoofdwegennet te sturen**. Op die manier wordt in de woonstraten enkel lokaal bestemmingsverkeer toegelaten en worden de grotere assen ingeschakeld voor ander verkeer.

Daarnaast zijn er enkele andere situaties die verder aangepakt zouden moeten worden volgens de begeleidingsgroep en kaderen binnen het stadsbrede aspect:

- De situatie aan de **spoorwegovergangen**
- De situatie op de **ring**
- De situatie rond **toekomstige projecten** met de implicaties op de mobiliteit van de stad en van de wijk

3. Consensus over de nadruk op flankerende maatregelen

Onafhankelijk van de keuze voor de finale maatregel duidt de begeleidingsgroep op de **noodzaak aan flankerende maatregelen om de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de wijk Wuytsbergen-Ekelen en omgeving te vergroten**. In afwachting van de uitvoering van de definitieve maatregel, en in de mate van het mogelijke, vraagt de begeleidingsgroep **reeds flankerende maatregelen concreter te maken en uit te voeren**.

Vanuit de begeleidingsgroep zijn er al enkele concrete suggesties over concrete uitwerking van maatregelen. Met als voorbeelden de herinrichting van het kruispunt Wuytsbergen-Peerdsbosstraat-Spoorwegstraat en het aanbrengen van markeringen indien fietsstraat, Deze uitwerkingen kunnen als basis dienen voor verdere uitwerking. De begeleidingsgroep kan hier als klankbord ingezet worden voor het uitwerken en concretiseren van deze flankerende maatregelen.

Tijdens de begeleidingsgroepen kwamen volgende flankerende maatregelen prioritair naar boven:

- **Standaardlimiet van 30 km/u bij gemengd verkeer** in de wijk, waar mogelijk ook fietsstraten.
- Duidelijke **ondersteuning van de snelheidslimiet** van 30 km/u door correcte aanleg van infrastructuur.
- **Handhaving** van snelheid, stoeprijden, tonnagebeperking en foutief parkeren voor deze buurt.
- Algemene suggesties m.b.t. **onderhoud infrastructuur** (voetpad, rijbaan) en **wegmarkeringen**.
- **Vergroenen**, ontharden van parkeervakken en bekijken of deze voor actieve weggebruikers kunnen ingeschakeld worden.
- **Verbeterde communicatie** over verkeersregels en de toekomstige maatregelen.
- **Opvolging**, evaluatie en verder overleg na implementatie van maatregelen.

De objectieve evaluatie

De doelstellingen worden afgetoetst aan de **objectieve metingen**. Meer informatie over de exacte cijfers (en per straat) vindt u als bijlage in de nota's van MINT nv.

Hieronder vindt u de vooropgestelde doelstellingen terug per proefopstelling. Groen wijst erop dat de doelstelling werd behaald, bij oranje is het effect nog niet of onvoldoende duidelijk en bij rood is de doelstelling niet gehaald. Zwart staat voor zaken die niet aangeduid kunnen worden aan de hand van de objectieve metingen omdat zij op een subjectieve manier benaderd worden en als doelstelling dus volgen uit de subjectieve evaluatie hierboven. Deze kleurencode moet uiteraard bekeken worden in combinatie met het cijfermateriaal, dat meer nuance en duiding geeft op welke manier deze doelstelling wel of niet behaald werden. Bij deze objectieve metingen is de ruimte om opmerkingen en nuanceringen toe te voegen vanuit de begeleidingsgroep maar zijn de **cijfers leidend voor de beslissingen (kleur) van de aparte doelstellingen**.

1. Proefopstelling met ANPR-camera's

- **Geen doorgaand verkeer meer door de wijk Wuytsbergen-Ekelen**

De ANPR-camera beboet verkeer dat geen bestemming heeft in de wijk. Doorgaand verkeer wordt bijgevolg consequent beboet en op die manier ontmoedigd. Desalniettemin zijn er bestuurders die nog steeds door de mazen van het net trachten te glijpen waardoor het doorgaande verkeer niet volledig geweerd wordt met de maatregel. Theoretisch gezien is er geen doorgaand verkeer meer mogelijk door de wijk, in de praktijk dient hier nog extra aandacht naar te gaan.

Hieronder wordt het verschil in getelde voertuigen in Wuytsbergen, De Zaatweg, Vossenbergh en in Beukelaer-Pareinlaan weergegeven:

GV - weekdag	Nulmeting (pae/dag)	Eerste proefopstelling (pae/dag)	Absoluut verschil	Procentueel verschil
Wuytsbergen	2191	1402	-789	-36.0%
De Zaatweg	2979	2179	-800	-26.9%
Vossenbergh	962	763	-199	-20.7%
Beukelaer-Pareinlaan	3716	3085	-631	-17.0%

- **Minder gemotoriseerd verkeer (modal shift 50/50 nastreven)**

In vergelijking met de nulmeting werd er in totaal 7.7% minder verkeer gemonitord. Deze daling is te danken aan de ANPR-camera's. Uit het referentiekader van de Poederleeseweg bleek de verkeersdruk op de lokale wegen even druk als tijdens de nulmeting waardoor de daling in het gemonitorde verkeer wel degelijk te danken is aan de proefopstelling. Of er daadwerkelijk ook winsten geboekt worden naar een duurzamere modal split toe is vooralsnog onduidelijk.

De globale daling van het gemotoriseerde verkeer wordt hieronder weergegeven:

GV - weekdag	Nulmeting (pae/dag)	Eerste proefopstelling (pae/dag)	Absoluut verschil	Procentueel verschil
Globaal	23321	21516	-1805	-7.7%

- **Meer fietsverkeer in de wijk**

Tijdens de eerste proefopstelling werden er minder fietsers als tijdens de nulmeting geteld. Echter blijft onduidelijk in welke mate de weersomstandigheden én de toen geldende Coronamaatregelen een rol hebben gespeeld in de keuze voor de fiets als vervoersmiddel. De invloed van de proefopstelling op het aantal fietsers blijft vooralsnog dan ook onduidelijk.

Hieronder worden de telgegevens van de fiets weergegeven:

Fiets - weekdag	Nulmeting (pae/dag)	Eerste proefopstelling (pae/dag)	Absoluut verschil	Procentueel verschil
Wuyltsbergen	481	334	-147	-30.6%
De Zaatweg	1222	1337	115	9.4%
Vossenbergh	1121	778	-343	-30.6%
Globaal	2824	2449	-375	-13.3%

- **Minimale stijging van het verkeer in de centrumstraten**

In de Lierseweg en Markgravenstraat werden er respectievelijk 467 en 106 pae/dag extra geteld. In de Bolwerkstraat werden gemiddeld 296 pae/dag minder geteld. Na accumulatie van de gegevens wordt er een stijging van het verkeer in de centrumstraten waargenomen.

GV - weekdag	Nulmeting (pae/dag)	Eerste proefopstelling (pae/dag)	Absoluut verschil	Procentueel verschil
Lierseweg	4283	4750	+467	+10.9%
Bolwerkstraat	1457	1161	-296	-20.3%
Markgravenstraat	1500	1606	+106	+7.1%

- **Een daling van de snelheid (V85) in Wuyltsbergen en Ekelstraat**

In de Ekelstraat daalde de V85-snelheid, al lag deze tijdens de proefopstelling nog boven het toegelaten snelheidsregime van 50 km/u. In Wuyltsbergen steeg de V85-snelheid tot boven het snelheidsregime van 50 km/u.

Snelheid Ekelstraat - GV	Nulmeting (km/u)	Eerste proefopstelling (km/u)	Vershil (km/u)
Komende van richting De Beukelaer-Pareinlaan	50	49	-1
Komende van richting Fierland	57	55	-2
Snelheid Wuyltsbergen - GV	Nulmeting (km/u)	Eerste proefopstelling (km/u)	Vershil (km/u)
Komende van richting Bakendonk	48	55	+7
Komende van richting Ijzergieterijstraat	50	54	+4

- **Een verbetering van de luchtkwaliteit (nevendoelstelling)**

Minder verkeer, betekent minder uitstoot. Komt simpelweg ten goede van de luchtkwaliteit in de wijk.

- **De groei van de wijk mogelijk maken op een kwaliteitsvolle wijze**

De maatregel sluit aan bij volgende ambities voor de wijk vanuit de structuurschets:

- beperken van de hoeveelheid autoverkeer.
 - i. Opmerking: beperking hoeveelheid autoverkeer niet het geval in de centrumstraten

De maatregel komt minder tegemoet aan:

- beperken van de snelheid van het autoverkeer;
- beperken van weginfrastructuur voor gemotoriseerd verkeer;
- inplannen van een hoogwaardig en veilig netwerk voor fietsers en voetgangers.

- De verhoging van de gevoelsmatige verkeersleefbaarheid door de buurtbewoners
Bovenstaande doelstelling valt niet te verifiëren aan de hand van de objectieve gegevens.

Opmerkingen of nuanceringen vanuit de begeleidingsgroep

- Bij het berekenen van de doorrijdtijd zijn er nog steeds gemotoriseerde voertuigen die door de mazen van het net glippen, alsook boetes die niet correct werden toegeschreven -> nummerplaattherkenning als mogelijke oplossing
- Noodzaak aan snelheid remmende maatregelen
- Om de groei van de wijk mogelijk te maken op een kwaliteitsvolle wijze, geven enkele leden van de begeleidingsgroep aan dat er nood is aan een toekomstvisie op lange termijn en dat deze proefopstelling hier niet aan tegemoet komt.
- De niet daling van de snelheid heeft niet alleen te maken met het feit dat er werknemers van Mondelez ook nog doorheen woonwijk kunnen rijden. Er is wel degelijk een aandeel lokaal verkeer dat te snel rijdt.
- De groei van de wijk lijkt hier enkel mogelijk in fase 1, een totale groei lijkt niet haalbaar op deze wijze.

2. Proefopstelling met groene verkeersfilter

- **Geen doorgaand verkeer meer door de wijk Wuytsbergen-Ekelen**

De groene verkeersfilter zorgt ervoor dat er geen doorgaand verkeer door de wijk mogelijk is. De maatregel werkt voor 100% effectief.

Hieronder wordt het verschil in getelde voertuigen in Wuytsbergen, De Zaatweg, Vossenbergh en in Beukelaer-Pareinlaan weergegeven:

GV - weekdag	Nulmeting (pae/dag)	Tweede proefopstelling (pae/dag)	Absoluut verschil	Procentueel verschil
Wuytsbergen	2191	343	-1848	-84.3%
De Zaatweg	2979	1784	-1195	-40.1%
Vossenbergh	962	1220	+258	+26.8%
Beukelaer-Pareinlaan	3716	2761	-955	-25.7%

- **Minder gemotoriseerd verkeer (modal shift 50/50 nastreven)**

In vergelijking met de nulmeting werd er in totaal 6.9% minder verkeer gemonitord. Deze daling is te danken aan de groene verkeersfilter. Uit het referentiekader van de Poederleeseweg bleek de verkeersdruk op de lokale wegen drukker als tijdens de nulmeting waardoor de daling in het gemonitorde verkeer wel degelijk te danken is aan de proefopstelling. In relatieve en absolute cijfers blijkt de daling van het verkeer in lijn te liggen met die van de eerste proefopstelling, al kan er geconcludeerd worden dat de groene verkeersfilter een meer ontmoedigend effect heeft dan de proefopstelling met ANPR-camera's gezien de hogere verkeersdruk op de lokale wegen als gevolg van het wegvallen van de Coronamaatregelen.

De globale daling van het gemotoriseerde verkeer wordt hieronder weergegeven:

GV - weekdag	Nulmeting (pae/dag)	Tweede proefopstelling (pae/dag)	Absoluut verschil	Procentueel verschil
Globaal	23321	21714	-1607	-6.9%

- **Meer fietsverkeer in de wijk**

Tijdens de tweede proefopstelling werden er meer fietsers als tijdens de nulmeting geteld. Echter blijft onduidelijk in welke mate de weersomstandigheden én het wegvallen van de Coronamaatregelen een rol hebben gespeeld in de keuze voor de fiets als vervoersmiddel. Wel staat vast dat er duidelijk meer fietsers geteld werden tijdens de tweede proefopstelling, zeker het gestegen aantal fietsers in Wuytsbergen valt op. Hieronder worden de telgegevens van de fiets weergegeven:

Fiets - weekdag	Nulmeting (pae/dag)	Tweede proefopstelling (pae/dag)	Absoluut verschil	Procentueel verschil
Wuytsbergen	481	619	+138	+28.7%
De Zaatweg	1222	1239	+17	+1.4%
Vossenbergh	1121	1201	+80	+7.1%
Globaal	2824	3059	+235	+8.3%

- **Minimale stijging van het verkeer in de centrumstraten**

In de Markgravenstraat en de Lierseweg werden er respectievelijk 764 en 404 pae/dag extra geteld. In de Bolwerkstraat werden gemiddeld 154 pae/dag minder geteld. Na accumulatie van de gegevens wordt er een stijging van het verkeer in de centrumstraten waargenomen.

GV - weekdag	Nulmeting (pae/dag)	Tweede proefopstelling (pae/dag)	Absoluut verschil	Procentueel verschil
Lierseweg	4283	4687	+404	+9.4%
Bolwerkstraat	1457	1303	-154	-10.6%
Markgravenstraat	1500	2264	+764	+50.9%

- **Een daling van de snelheid (V85) in Wuytsbergen en Ekelstraat**

De V85-snelheden in Wuytsbergen blijven nagenoeg dezelfde als tijdens de nulmeting, deze situeren zich rond het toegelaten snelheidsregime. De V85-snelheden in de Ekelstraat dalen tot aan en zelfs tot onder het toegelaten snelheidsregime van 50 km/u.

Snelheid Ekelstraat - GV	Nulmeting (km/u)	Tweede proefopstelling (km/u)	Vershil (km/u)
Komende van richting De Beukelaer-Pareinlaan	50	43	-7
Komende van richting Fierland	57	50	-7
Snelheid Wuytsbergen - GV	Nulmeting (km/u)	Tweede proefopstelling (km/u)	Vershil (km/u)
Komende van richting Bakendonk	48	48	0
Komende van richting IJzergieterijstraat	50	51	+1

- **Een verbetering van de luchtkwaliteit (nevendoelelstelling)**

Minder verkeer, betekent minder uitstoot. Komt simpelweg ten goede van de luchtkwaliteit in de wijk.

- **De groei van de wijk mogelijk maken, op een kwaliteitsvolle wijze**

De maatregel sluit aan bij volgende ambities voor de wijk vanuit de structuurschets:

- Beperken van de snelheid en hoeveelheid autoverkeer om de veiligheid en leefbaarheid te verhogen.
 - i. Opmerking: beperking hoeveelheid autoverkeer niet het geval in de centrumstraten.
- Beperken van weginfrastructuur voor gemotoriseerd verkeer
- Inplannen van een hoogwaardig en veilig netwerk voor fietsers en voetgangers.

- De verhoging van de gevoelsmatige verkeersleefbaarheid door de buurtbewoners
Bovenstaande doelstelling valt niet te verifiëren aan de hand van de objectieve gegevens.

Opmerkingen of nuancerings vanuit de begeleidingsgroep

- De modal-shift doelstelling is in deze proefopstelling nadrukkelijker aanwezig
- Nuancering van omgevingsfactoren (het weer, maatregelen rond COVID-19, heropening scholen en horeca) bij de cijfers rond meer fietsverkeer in de wijk.
- Noodzaak aan snelheid remmende maatregelen

De subjectieve evaluatie

De begeleidingsgroep bracht **vijf subjectieve criteria** aan ter evaluatie van beide proefopstellingen die zowel bij de bevraging als bij de besprekingen door de begeleidingsgroep als leidraad werden gehanteerd:

- **Verkeersleefbaarheid:** impact op hinder (geluid, trillingen, geurhinder, ...) en het sociale contact in de wijk (contact met de burens, buiten spelen van kinderen)
- **Verkeersveiligheid:** hoeveelheid en snelheid van het verkeer, veiligheidsgevoel, ...
- **Eigenschappen van de maatregel:** privacy, algemene beoordeling, opstelling en duidelijkheid van de maatregel, ...
- **Gevoelsmatige bereikbaarheid:** omrijden, parkeren, ...
- **Alternatieven voor de auto:** overstap naar actieve vervoersmodi voor de bewoners, hun bezoekers en dienstverleners in de wijk

De belangrijkste conclusies uit de bevragingen

Om de ervaringen vanuit de wijk in kaart te brengen, organiseerden we **voor elke proefopstelling een bevraging van de wijkbewoners**. De resultaten dienen als bijkomende input voor de begeleidingsgroep. Meer informatie over de resultaten van deze bevragingen vindt u in de resultatennota's van de subjectieve evaluatie.

Hieronder concentreren we ons op de **twee belangrijkste stellingen uit de bevragingen**:

- **'Ik vind de maatregel een goede maatregel'**
Voor de proefopstelling met ANPR-camera's ging ongeveer 67% van de deelnemers hiermee **akkoord**. Voor de proefopstelling met groene verkeersfilter ging ongeveer 85% hier **niet mee akkoord**.
- **'Ik vind dat de voordelen van de maatregel opwegen tegen de nadelen'**
Voor de proefopstelling met ANPR-camera's ging iets meer dan 50% van de deelnemers hiermee **akkoord**. Maar voor de proefopstelling met groene verkeersfilter was ongeveer 75% het **hier niet mee eens**.

Uit bovenstaande kunnen we concluderen dat er **vanuit de wijk meer draagvlak is te vinden voor de proefopstelling met ANPR-camera's**. Wanneer we de resultaten clusteren naar de straten waarvoor de maatregel werd ingesteld (De Zaatweg, Wuytsbergen, Goorkens en Vogelzang) zien we min of meer hetzelfde resultaat terugkomen. De Markgravenstraat en de centrumstraten zijn daarentegen steeds duidelijk **negatief omwille van de verplaatsing van het sluipverkeer naar deze straten**.

De input van de begeleidingsgroep bij een vergelijking van beide proefopstellingen

Tijdens de zesde samenkomst vergeleken de leden van de begeleidingsgroep beide proefopstellingen aan de hand van de vooropgestelde vijf subjectieve criteria. Hieronder volgt een synthese per criteria tijdens beide proefopstellingen.

- **Verkeersleefbaarheid**

Er vond een **gevoelsmatige verbetering** plaats van de verkeersleefbaarheid tijdens beide proefopstellingen. Bij de proefopstelling met groene verkeersfilter was deze opmerkelijk hoger. Vanuit de begeleidingsgroep kwam daarnaast een belangrijke nuancering voort: het **verkeer verschoof naar andere locaties** waardoor daar het gevoel van verkeersleefbaarheid sterk afnam (o.a. in de Markgravenstraat, de Stationsstraat, de Schoolstraat, etc.). Bij proefopstelling 2 was er ook een gevoelsmatige daling van verkeersleefbaarheid in Ekelstraat (gedeelte tussen Vogelzang en Vossenberghoek) en Vossenberghoek (gedeelte tussen Ekelstraat en Markgravenstraat).

- **Verkeersveiligheid**

De leden van de begeleidingsgroep gaven aan dat er voor hen een **gevoelsmatige verbetering** plaats vond m.b.t. de verkeersveiligheid tijdens beide proefopstellingen. Deze werd sterker aanvoeld tijdens de proefopstelling met groene verkeersfilter. De algemene indruk leeft wel dat de **gereden snelheid nog steeds te hoog** is. Daarnaast zorgde verschuiving van het verkeer naar de centrumstraten voor een verhoging van het onveiligheidsgevoel in die straten. Bij proefopstelling 2 was het onveiligheidsgevoel in gedeelte Ekelstraat (tussen Vogelzang en Vossenberghoek) en gedeelte Vossenberghoek (tussen Ekelstraat en Markgravenstraat) ook hoger dan bij proefopstelling 1.

- **Gevoelsmatige bereikbaarheid**

Voor het gemotoriseerde verkeer is het erg duidelijk dat de **(gevoelsmatige) bereikbaarheid enorm verschilt tussen beide proefopstellingen**. Zo zijn de omrijdtijden tijdens de proefopstelling met groene verkeersfilter beduidend langer bevonden. Dit wordt zeer duidelijk bevestigd in de bevraging rond deze proefopstelling en wordt ook beaamd door de begeleidingsgroep. Er is enige discussie over de effectieve omrijdtijd, maar de perceptie is zonder twijfel dat het traject beduidend trager wordt afgelegd met de auto. **Deze omrijdtijden, files aan de spoorwegerovergangen en wachttijden op de ring zorgen voor frustraties**. Zowel in de bevraging als bij de enkele leden van de begeleidingsgroep voelt dit als een **disproportioneel omrijden voor de inwoners van de wijk**.

- **Eigenschappen van de maatregel**

Bij beide proefopstellingen geven de leden van de begeleidingsgroep aan dat ze **voldoende** waren **ingelicht** en dat dit gevoel ook leefde bij de andere inwoners van de wijk (beide bevragingen bevestigen dit ook). De proefopstelling met ANPR-camera's werd wel negatief beoordeeld door een deel van de begeleidingsgroep vanwege de klachten rond de boetes, de juridische grijze zone waarin zij zich bevindt en doordat zij op zich geen incentive vormt om over te schakelen naar alternatieve

vervoermiddelen. Hierop volgde een oproep van de begeleidingsgroep om in de toekomst te werken met nummerplatherkenning i.p.v. met een tijdsslot.

- **Alternatieven voor de auto**

Voor de leden van de begeleidingsgroep brachten **beide proefopstellingen geen overstap naar actieve vervoersmiddelen teweeg (noch voor inwoners, bezoekers of leveranciers van de wijk)**. De objectieve tellingen spreken dit wel tegen. Enkele leden van de begeleidingsgroep voegden bij deze specifieke telling enige nuance toe (zie ook resultaten van objectieve tellingen).

Flankerende maatregelen

Samen met de begeleidingsgroep werden ook **flankerende maatregelen uitgewerkt ter optimalisatie van de definitieve mobiliteitsmaatregel**. Sommige van deze maatregelen werden reeds uitgevoerd, maar er werd wel steeds voor gezorgd dat beide proefopstellingen in dezelfde situatie werden onderzocht. Bepaalde maatregelen komen voort uit **voortschrijdend inzicht** (bv. toename verkeer in de Markgravenstraat). Daarnaast werden ook suggesties verzameld via het platform van de stad (www.pakherentalsaan.be).

In de tabel als bijlage vindt u de verschillende voorgestelde flankerende maatregelen vanuit de begeleidingsgroep terug. Verschillende maatregelen hebben betrekking op de ganse buurt, en zelfs daarbuiten. Andere maatregelen betreffen specifieke straten. Momenteel zijn deze flankerende maatregelen nog in een conceptuele fase. Zij dienen dan ook verder concreet uitgewerkt te worden na de beslissing van het stadsbestuur.

In de overzichtstabel zijn de flankerende maatregelen onderverdeeld volgens het principe van de 5 E's. Zij vormen de basis in het streven naar verkeersveiligheid waarbij de verschillende maatregelen niet los van elkaar zijn te beschouwen maar elkaar wederzijds beïnvloeden en versterken:

- Engineering
- Enforcement
- Education
- Engagement
- Evaluation

In punt 3 van het advies (met als titel 'consensus over de nadruk op flankerende maatregelen') heeft de begeleidingsgroep haar prioriteiten wat betreft de flankerende maatregelen naar voor geschoven.

Bijlagen

Stappen in het traject	Datum	Verslagen en documentatie
Infosessie bewoners 1	17/11/'20	Bijlage 1: presentatie en verslag
Begeleidingsgroep 1	9/02/'21	Bijlage 2: presentatie en verslag
Proefopstelling 1: van 8/03/'21 tot 27/06/'21		
Begeleidingsgroep 2	20/04/'21	Bijlage 3: presentatie en verslag
Tellingen proefopstelling 1	Van 3/05/'21 tot 12/05/'21	Bijlage 4: adviesnota MINT
Bevraging proefopstelling 1	Van 9/06/'21 tot 27/06/'21	Bijlage 5: resultaten bevraging
Begeleidingsgroep 3	1/06/'21	Bijlage 6: presentatie en verslag
Infosessie bewoners 2	21/06/'21	Bijlage 7: presentatie en verslag
Proefopstelling 2: van 28/06/'21 tot 18/10/'21		
Begeleidingsgroep 4	24/08/'21	Bijlage 8: presentatie en verslag
Bevraging proefopstelling 2	Van 9/09/'21 tot 27/09/'21	Bijlage 9: resultaten bevraging
Tellingen proefopstelling 2	Van 13/09/'21 tot 20/09/'21	Bijlage 4: adviesnota MINT
Begeleidingsgroep 5	5/10/'21	Bijlage 11: presentatie en verslag
Begeleidingsgroep 6	19/10/'21	Bijlage 12: presentatie en verslag
Tabel flankerende maatregelen	29/10/'21	Bijlage 4: adviesnota MINT
Infosessie bewoners 3	Na beslissing CBS	Geen