**Resultaten bewonersbevraging proefopstelling 1 met ANPR-camera’s**

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 gemotoriseerde verkeer.

Beide proefopstellingen worden **zowel objectief als subjectief geëvalueerd**. Om de ervaringen vanuit de wijk in kaart te brengen, organiseert de stad **voor elke proefopstelling een bevraging van de wijkbewoners**. De resultaten dienen als bijkomende input voor de begeleidingsgroep die na de twee proefopstellingen een advies uitbrengt.

De bevraging voor de bewoners liep van 9 juni tot 27 juni en kon zowel offline als online ingediend worden. De stad bedeelde de bevraging in 800 bussen in de wijk. **In totaal werden ongeveer 350 bevragingen** volledig ingevuld, waarvan 43 personen manueel. De andere resultaten werden online verzameld. Alle antwoorden werden daarbij behandeld conform de GDPR-regelgeving.

De bevraging werd opgesteld in overleg met de begeleidingsgroep en bestaat uit **8 blokken**. We brengen aan de ene kant de **deelnemende wijkbewoners** en hun v**ervoersmiddelen** in kaart, aan de andere kant gaan we **dieper in op de 1ste maatregel** (wat kan er beter?) en koppelen we daaraan de **vijf vooropgestelde subjectieve criteria** (verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid, specifieke eigenschappen van de maatregel, gevoelsmatige bereikbaarheid en alternatieven voor de auto).

**De resultaten van deze bevraging worden voorgelegd aan en besproken door de begeleidingsgroep.** In een latere fase leggen we de resultaten van de eerste proefopstelling naast die van de twee proefopstelling. Zo komen we tot een overzicht van wat in de wijk leeft m.b.t. beide proefopstellingen. De resultaten van beide bevragingen worden daarnaast ook behandeld tijdens de infosessies voor alle bewoners.

Bij de analyse van beide bevragingen wordt **rekening gehouden met een mogelijke impact van de Corona-pandemie op de resultaten**. Enkel wanneer de resultaten overtuigend genoeg zijn, koppelen we hier ook een conclusie aan. Omdat beide bevragingen gehouden worden tijdens een gelijkaardige situatie (COVID-19), die ook voor de proefopstellingen reeds liep, beschouwen we de resultaten ook als afdoende vergelijkbaar.

Algemene gegevens en de verkeerssituatie in kaart

Uiteindelijk namen **353 wijkbewoners** deel aan de bevraging en zij waren **geografisch min of meer evenredig verdeeld over de belangrijkste assen van de wijk** (Wuytsbergen, Ekelstraat en Markgravenstraat). Een overgrote meerderheid is tussen **26 en 65 jaar oud** en maakt deel uit van de **actieve bevolking** die in de buurt of elders werkt. Iets minder dan de **helft van de deelnemers is daarnaast ook ouder of voogd van een kind onder de 18 jaar** en/of krijgt regelmatig kinderen op bezoek die niet de eigen kinderen zijn. Ongeveer een vijfde van de bevraagden is grootouder van een kind onder 18 jaar.

Wanneer we naar de vervoermiddelenmatrix kijken valt op dat een overgrote meerderheid van de bevraagden in de eerste plaats de **auto** gebruikt voor zijn of haar transport. Daarna volgen **de fiets of de e-bike** (+-85%) en ten slotte kunnen we vaststellen dat ongeveer twee derde van de bevraagden zich regelmatig **te voet** voortbeweegt. Het valt daarnaast op dat slechts één vierde van de bevraagden het **openbaar vervoer** gebruikt. Dit kan te maken hebben met de COVID-19 pandemie maar zelfs dan blijft dit eerder beperkt.

Wanneer we kijken naar de doeleinden van de gebruikte vervoermiddelen, valt meteen op dat **gemotoriseerde voertuigen** (auto, motor, brommer of bestelwagen) voornamelijk aangewend worden voor het **woon-werkverkeer**. Terwijl in de **vrije tijd** voornamelijk gekozen wordt voor **actieve alternatieven** zoals de fiets/e-bike, het wandelen en de e-step. De verschillende trends herhalen zich steeds in de verschillende straten van de woonwijk (mits voldoende gegevens daarrond aanwezig zijn).

Algemene conclusies rond maatregel

**Ongeveer twee derde van de bevraagden geeft aan dat ze de maatregel met ANPR-camera’s een goede maatregel vinden.** Iets meer dan de helft vindt daarnaast dat de voordelen van de maatregel zwaarder doorwegen dan de nadelen ervan.

Aan de hand van de open vragen aan het einde van de bevraging kwamen **enkele duidelijke issues** naar voren. Daaronder verstaan we de boetes voor het lokale verkeer, de weigerachtigheid tegenover de proefopstelling met groene verkeersfilter, het algemeen onderhoud van de straten en haar fiets- en voetpaden, het weren van zwaar verkeer, de verschuiving van het probleem van sluipverkeer naar de omliggende straten en de problemen die de huidige bloembakken met zich mee brengen (onveiligheid). Daarnaast dient de stad rekening te houden met toekomstige infrastructuurwerken die ook een zekere invloed kunnen uitoefenen op het verkeer in de wijk.

Om de **verkeersveiligheid voor actieve vervoermiddelen** (fietsers, wandelaars etc.) te verbeteren brachten de deelnemers verschillende suggesties aan: bredere en gescheiden voet- en fietspaden, invoering van fietsstraten, veilige zebrapaden en oversteekplaatsen; en de invoering van een nieuwe trage weg. **Voor automobilisten** (en bij uitbreiding alle andere gemotoriseerd verkeer) gaat het voornamelijk om het optimaliseren van de huidige kruispunten en ronde punten; meer signalisatie rond voorrang of het gebruik van verkeersspiegels; verschillende snelheid beperkende maatregelen (zone 30; verhoogde verkeersdrempels; controle op snelheid (trajectcontrole of (manuele) flitscamera’s); en de optimalisatie van de spoorwegovergangen door ondertunneling of een betere afstelling van de lichten tegenover de aankomende treinen.

Daarnaast geeft de bevraging ook aan dat het **parkeren in de wijk** aangepakt kan worden door het gebruik van bewonerskaarten en parkeerschijven, en dat door onderbrekingen van de parkeerplaatsen kruismogelijkheden voor auto’s kunnen voorzien worden. Verder wordt aangegeven dat **zwaar verkeer nog meer geweerd** moet worden (signalisatie verbod 3,5ton), met controles hierop. Voor het weren van sluipverkeer komt ook een issue, extern aan de wijk, naar boven, nl. de **doorstroming op de ring van Herentals**. Verschillende bevraagden geven aan dat de doorstroming hier beter kan en moet, met als suggesties: werken met een groene golf, het rondmaken van de ring en het voorzien van twee rijbanen.

De subjectieve criteria

1. **Verkeersleefbaarheid**

De bevraagden ondervinden **positieve effecten** dankzij de maatregel met ANPR-camera’s op het vlak van **geluidsoverlast, een betere nachtrust en tijdens het fietsen** (zowel bij het communiceren als bij een comfortabeler gevoel). Wat **geurhinder**, **trillingen**, **netheid**, **sociaal** **contact** en spelende **kinderen** **buiten** betreft, ervaren de bevraagden **weinig tot geen verandering**.

1. **Verkeersveiligheid**

Uit de bevraging komt duidelijk naar voren dat er **minder gemotoriseerd verkeer** wordt ervaren in de wijk. Maar ondanks die vermindering lijkt dit gemotoriseerde **verkeer niet per se trager** te rijden. Uit de open vragen komen ook verschillende malen suggesties tot snelheid beperkende maatregelen naar voren wat toch op een probleem zou kunnen wijzen. Daarnaast wordt ook **minder zwaar verkeer** opgemerkt. Voor het aantal fietsers blijft dit een status quo en dus ook **geen stijging van het aantal fietsers.**

Algemeen ervaren de bevraagden wel een **veiliger gevoel in de wijk**, zowel als wandelaar, fietser en automobilist. Maar dit blijkt nog onvoldoende te zijn om kinderen alleen te laten fietsen of te laten oversteken in de wijk. Dit wordt bevestigd wanneer we kijken naar de locaties waar het veiliger of onveiliger is geworden. Zo is een kleine meerderheid van de bevraagden (ongeveer twee derde) niet overtuigd dat er locaties veiliger zijn geworden. Daarnaast geeft een kwart van de bevraagden aan dat bepaalde locaties onveiliger zijn geworden.

Wanneer we dieper ingaan op deze locaties komt naar voren dat **Wuytsbergen, de Ekelstraat en de Zaatweg algemeen als veiliger** worden beschouwd. Maar omdat het **probleem zich heeft verplaatst naar andere straten** (waaronder de Markgravenstraat) is het daar net onveiliger geworden. Daarnaast geven verschillende deelnemers aan dat **de huidige bloembakken** dit onveilige gevoel bestendigen en dat de buurt van het **station ook een negatieve evolutie** kent wat betreft de verkeersveiligheid.

1. **Gevoelsmatige bereikbaarheid**

Zowel wandelaars als fietsers ondervinden logischerwijs geen noemenswaardig verschil in de gevoelsmatige bereikbaarheid van hun bestemming. Wat de automobilisten betreft geeft een aanzienlijk deel van de bevraagden aan dat zij sneller op zijn/haar bestemming geraakt. Zo geeft ongeveer **één derde van de automobilisten** aan **sneller** op zijn/haar bestemming te geraken tegenover **één vijfde** dat **net trager** op zijn/haar bestemming geraakt. Iets minder dan de helft van de automobilisten ervaart geen verschil in reistijd.

1. **Alternatieven voor de auto**

Heel wat deelnemers geven aan dat de maatregel **niet per se een effect had op de overstap naar actieve vervoersmiddelen**. Hoewel de maatregel met ANPR-camera’s ervoor zorgt dat ruim één vijfde van de bewoners zich vaker met een actief vervoermiddel (fiets of te voet) ging verplaatsen. Maar dit geldt zeker niet voor iedereen in de wijk. **Ook bezoekers van bewoners en dienstverleners verplaatsen zich duidelijk niet per se vaker met een actief vervoermiddel.**

1. **Specifieke eigenschappen proefopstelling**

Wat de duidelijkheid van de maatregel met ANPR-camera’s betreft, geeft de meerderheid van de bevraagden aan dat zij **voldoende zijn ingelicht** (ongeveer twee derde van de bevraagden) en ook dat zij de maatregel op een heldere manier kunnen uitleggen aan anderen (Net geen drie kwart van de bevraagden). Maar iets meer dan de helft geeft ook aan dat de **maatregel onduidelijk is voor sporadische bezoekers.**

Het **gebruik van camera’s wordt breed gedragen** in de woonwijk en daarbij niet beschouwd als een inbreuk op de privacy. Zo geeft een duidelijke meerderheid ook aan dat camera’s **ruimer ingezet kunnen worden** dan enkel voor verkeerscontrole.

Daarnaast werden verschillende **suggesties verzameld rond een optimalisatie van de maatregel met ANPR-camera’s**. Zo worden onder meer andere locaties gesuggereerd waarbij het verkeer van LU Mondelez niet onder lokaal verkeer valt; invoering éénrichtingsverkeer of een vaste knip in de straten die nu meer hinder ondervinden (bv. Markgravenstraat en Bakendonk); werken met nummerplaatherkenning (>< boetes bewoners), eventueel in combinatie met verdwijnpalen of slagbomen; en verschillende snelheid beperkende maatregelen (zie algemene conclusies). Daarnaast kwam uit de bevraging ook een duidelijke tegenstand t.a.v. de maatregel met groene verkeersfilter naar voren.