

Samenstelling:

Schriftelijke vraag van raadslid Roel Deseyn: Het doorknippen van de Munkendoornstraat - onlogische fietsverbinding naar het zuiden van Kortrijk

Schriftelijke vraag

Indiener(s):

RoelDeseyn

Gericht aan:

Piet_Lombaerts

Tijdstip van indienen:

2 mei 2016 11:54

Toelichting:

Geachte leden van het college,

In het actieplan 'Kortrijk fietst' dat begin 2016 aan het publiek werd voorgesteld, werd door het CBS voor het eerst het doorknippen van de Munkendoornstraat als concreet actiepoint voor het zuiden van de stad naar voor geschoven. Hiermee wil het stadsbestuur verder werk maken van een Noord-Zuidverbinding voor fietsen. Op zich is dit een waardevolle ambitie, doch dit specifieke actiepoint doet nogal wat vragen rijzen en omwonenden blijken niet echt gelukkig met het volledig doorknippen van de Munkendoornstraat om doorgaand gemotoriseerd verkeer te mijden.

Intussen loopt er reeds een proefproject van zes maanden en dat heeft verrijkende gevolgen.

Een aantal vaststellingen:

- Wat de meerwaarde voor het fietsverkeer betreft: Het is een feitelijke vaststelling dat er voor het doorknippen van de Munkendoornstraat amper fietsers waren die dit tracé gebruiken om zich tussen het stadscentrum en het zuiden van de stad te begeven. Enkel wie toevallig langs het tracé woont, komt er langs. De oorzaak is logisch: de straat mondt uit tussen de dorpskernen van Bellegem en Rollegem in, maar is voor de zachte weggebruikers van beide kernen weinig interessant. Voor fietsers betekent dit immers dat een ruime omweg moet gemaakt worden om op bestemming te maken. Dat het tracé nu autoluw is gemaakt, zal aan dit gegeven weinig veranderen. Voor wie naar Bellegem moet, is de Walleweg of de Manpadstraat de meest logische route. Voor Rollegem zijn de Rollegemseweg of de Marksestraat/Sint-Anna de meest logische opties. Die gevolgde tracés behouden hun pijnpunten voor zachte weggebruikers. Het is dus goed dat er werk wordt gemaakt van een

veilige Noord-Zuid-verbinding, maar het doet vragen oproepen waarom er geopteerd wordt voor een route die voor weinig mensen een logische keuze vormt.

- Wat de impact is voor het doorgaand verkeer en voor de omwonenden: De Munkendoornstraat wordt wel vaak gebruikt door bewoners uit het zuiden van Bellegem om zich met de wagen richting Kortrijk te begeven. Gemotoriseerd verkeer mag dan wel geen keuze zijn van het stadsbestuur, ze is voor bewoners van de deelgemeentes vaak een essentieel onderdeel van hun mobiliteit. Niemand is immers even mobiel en de afstanden die moeten afgelegd worden in landelijke gebieden behoeven in heel wat situaties het gebruik van een auto. Deze realiteit -of je nu voor bent of tegen- zorgt ervoor dat het gemotoriseerd verkeer uit het zuiden van de stad moet uitwijken en zich door het proefproject met een omweg naar het centrum dient te begeven. En daarbij hebben automobilisten maar twee mogelijkheden: ofwel rijden ze door de dorpskern van Bellegem, ofwel via die van Rollegem. In plaats van de aanwezige zwakke weggebruiker te beschermen, neemt het aantal risico's door toegenomen mobiliteit in de dorpskernen toe. Wagens gaan ook meer sluiptracés aandoen die feitelijk gevolgd worden door het fietsverkeer.
- Wat de inspraakmogelijkheden en de publieke gedragenheid betreft: Dat de keuze op de Munkendoornstraat viel is dus vreemd. Niemand weet wie er eigenlijk vragende partij was voor dit proefproject of waarom de Noord-Zuid-verbinding net op die as werd voorzien. Er blijken ook niet onmiddellijk ongevallencijfers aan de basis te liggen van de beslissing, gezien er amper ongevallend met zachte weggebruikers te noteren vielen in de Munkendoornstraat. Er werd eind februari een beperkt bewonersoverleg georganiseerd voor inwoners van de Marionetten, de Groene Dreef, de Walleweg en de Munkendoornstraat zelf, waar andere omwonenden of gebruikers niet op uitgenodigd waren. Nochtans is de impact minstens even groot voor inwoners van de Rollegemseweg, de Mortagnelaan, de Jules Baertstraat, de Kwabrugstraat, de Kloosterdreef, ... Desondanks werden door de uitgenodigde bewoners heel wat bezwaren geuit. Uit getuigenissen valt te horen dat er heel wat kanttekeningen kunnen geplaatst worden bij de besluitvorming tijdens de inspraakvergadering. Zo werd aan de aanwezigen nooit de mogelijkheid gelaten om zich formeel te uiten over de wenselijkheid van het gekozen tracé. Enkel wie voor de opstart van een proefproject van 6 maanden was kreeg bij handopsteking de mogelijkheid om dit idee te ondersteunen. De beweegredenen hierbij werden niet ter sprake gebracht. De invulling van de term 'inspraak' wordt dan ook door betrokkenen sterk in vraag gesteld.

En zo is intussen een proefproject van zes maanden opgestart waarvoor het draagvlak nogal kunstmatig gecreëerd werd. Omwonenden wachten dan ook met argusogen de resultaten af die door het stadsbestuur zullen gecommuniceerd worden.

Vandaar mijn vragen:

1. Over de keuze voor het tracé Munkendoornstraat: Wie was hiervoor vragende partij? Hoe werd dit als actiepunt binnengebracht in het actieplan 'Kortrijk fietst'? Welke objectieve gegevens lagen aan de basis van de keuze voor een autoluwe Munkendoornstraat? Werd ook rekening gehouden met de impact op omliggende mobiliteit en de creatie van nieuwe

mobilitateitsknelpunten? Hoe staat het stadsbestuur tegenover omwonende gebruikers van andere verkeersmodi?

2. Over het opgestarte proefproject: Hoe zal de evaluatie en meting gebeuren? Wat waren de resultaten van de nulmeting en wanneer en hoe werd die uitgevoerd? Zijn er reeds voorlopige resultaten kenbaar? Worden ook metingen uitgevoerd naar de impact in omliggende straten en voor andere vervoersmodi? Wat zullen de objectieve toetsingscriteria (cijfergegevens uit de evaluatie) zijn om het doorknippen van de Munkendoornstraat permanent te organiseren?
3. Over de inspraakmodaliteiten en het bewonersoverleg dat op 24 februari 2016 plaats vond in OC De Wervel: Welke straten werden actief uitgenodigd en hoe gebeurde de afbakening? Hoe werden de bewoners uitgenodigd? Hoeveel aanwezigen op het bewonersoverleg steunden het doorknippen van de Munkendoornstraat? Hoe werd de vraagstelling georganiseerd? Hoe wil het stadsbestuur in dit project inspraak verder mogelijk maken? Wat zullen de subjectieve toetsingscriteria (aanvoelen en mening van gebruikers of omwonenden) zijn om het doorknippen van de Munkendoornstraat permanent te organiseren? Hoe zal de mening van gebruikers en omwonenden afgewogen worden tegenover de feitelijke resultaten van het proefproject?
4. Over alternatieven voor het realiseren van een veilige Noord-Zuidverbinding voor fietsers: Volgt het stadsbestuur nog andere pistes indien het doorknippen van de Munkendoornstraat geen wenselijke oplossing blijft? Welke flankerende maatregelen voorziet ze voor parallelle wegen als de Walleweg, de Manpadstraat, de Rollegemseweg, de Marksestraat en de Aalbeeksestraat? Hoe wil het stadsbestuur de dorpskernen van Rollegem en Bellegem maximaal ontlasten van gemotoriseerd vervoer?

Ik dank het CBS voor haar antwoord.

Roel Deseyn

Gemeenteraadlid CD&V

2 mei 2016

Bespreking

1. Deze proefopstelling is een onderdeel van actie 3 van het actieplan Kortrijk Fietst waarbij we inzetten op de uitbouw van een kwalitatieve Noord-Zuid verbinding voor fietsers. De aanleg van veilige fietsverbindingen tussen het noorden en het zuiden van Kortrijk wordt in het kader van Kortrijk Spreekt vaak naar voor geschoven als de belangrijkste prioriteit op vlak van fietsinfrastructuur. De keuze van het tracé Munkendoornstraat als onderdeel van de fietsverbinding Rollegem/Bellegem/Hoog-Kortrijk/Kortrijk Centrum is genomen op advies van de directie Ruimte en de fietsambtenaar en is te verantwoorden door:

- Het mobiliteitsplan, goedgekeurd in 2011 (vorige legislatuur) waarin het functioneel fietsroutenetwerk werd geüpdatet. De Munkendoornstraat én de Walleweg zijn er als fietsverbinding in opgenomen.

- De Munkendoornstraat als missing link tussen bestaande sterke fietsinfrastructuren (Tramstatiepad en Bruyningepad).

Circulatiemaatregelen hebben altijd een impact. Vandaar de keuze voor proefopstelling en een voor- en nameting van de verkeersintensiteiten, dit in de Munkendoornstraat, Groene Dreef, Marionetten en Walleweg.

2. De proefopstelling is nog niet opgestart, de start wordt afgestemd op de werken aan de Kennedylaan en is uitgesteld naar begin september. De metingen worden uitgevoerd met onze verkeersradars. Die meten zowel intensiteiten als snelheid, en dit van zowel auto's, vrachtovervoer als fietsers. De voor- en nameting gebeurt op dezelfde locatie en wordt ook vergeleken met vroegere metingen. Tussen 20 april en 28 april 2016 organiseerde de stad met de verkeersradars een nulmeting in de Munkendoornstraat, Walleweg, Groene Dreef en Marionetten. Onderstaande tabel toont de resultaten van de nulmeting.

Straat	locatie	Gemiddeld aantal wagens per dag (tijdstip meting varieert)	Gemiddeld aantal wagens per dag (dd. 20-28 april 2016)	Gemiddeld aantal fietsers per dag
Munkendoornstraat	118 halfweg tussen Walleweg en Manpadstraat	1092 (febr 2010) Opmerking tussen Walleweg en Elleboogstraat, dus 1.928 gebruikers Walleweg niet meegerekend		85
Munkendoornstraat	222 halfweg tussen Rollegemsestraat en Groene Dreef, thv de geplande 'knip'	784 (juli 2013)	682	55
Walleweg	71	857 (dec 2011)	864	110
Groene Dreef	46	464 (nov 2014)	471	36
Marionetten	31	2781 (juni 2014)	2.705	82

Op basis van eerdere cijfers stellen we vast dat:

- de huidige tellingen heel sterk overeenkomen met eerdere telgegevens die de stad verzamelde, ook voor de Marionetten
- het aantal wagens die een andere reisweg zal zoeken relatief laag is, m.n. 682 wagens in het 'geknipte' deel van de Munkendoornstraat. De proefopstelling moet uitwijzen waar en hoeveel van die wagens tijdens de knip

zullen verschuiven: naar de Doornikserijksweg (bij voorkeur), de Walleweg, de Groene Dreef en/of Marionetten (voor Rollegem)?

- het aantal fietsers is relatief laag, zeker in het te 'knippen' deel van de Munkendoornstraat. Toch is de proefopstelling het overwegen waard: zal er minder verkeer zijn in de ganse Munkendoornstraat? Zal de knip de fietsveiligheid in de Walleweg (fietsverbinding naar Bellegem) beïnvloeden?
- er een snelheidsprobleem is in de Munkendoornstraat, dat natuurlijk door de knip zal verdwijnen

3. Het bewonersoverleg van 24 februari 2016 in OC Bellegem werd gecommuniceerd naar alle rechtstreeks betrokken straten (Marionetten, Munkendoornstraat, Groene Dreef en Walleweg). Daarnaast werd de maatregel ook toegelicht op de dorpsraad van Rollegem. Zoals beloofd zijn de resultaten van de nulmeting en de gewijzigde timing voor de start van het proefproject nog naar alle aanwezigen doorgestuurd. Via gebiedswerking zal dit project ook ruimer gecommuniceerd worden (via beheerscomité, dorpskrant, facebookpagina etc).

4. Uit het bewonersoverleg kwam duidelijk bezorgdheid naar voor vanuit de Walleweg en de Marionetten. Waar de Marionetten als lokale verbindingsweg naar Rollegem is geselecteerd is de Walleweg een stuk gevoeliger voor verkeerscirculatie wijzigingen. De proefopstelling moet uitwijzen hoeveel extra verkeer er zal gegenereerd worden in deze straten. Bij negatieve evaluatie kan de maatregel ook teruggeschoefd worden.