[LMC KUREGEM]
GEDEELDE DIAGNOSE

Lokaal mobiliteitscontract van de maas « Kuregem »

BRUXELLES MOBILITÉ
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

brat
ÁRTER
21 SOLUTIONS

Lokaal mobiliteitscontract van de maas « Kuregem »

GEDEELDE DIAGNOSE

00. Kuregem, een jonge, kwetsbare en veelzijdige wijk die volop in de steigers staat

01. Kuregem, op naar een praktisch, gebruiksvriendelijk, en integraal toegankelijk voetgangersnetwerk

02. Kuregem, raster van belangrijke openbare ruimten, verplaatsingsknooppunten waar problemen zichtbaar worden

03. Op naar een fietsbaar Kuregem ... wijk op het kruispunt van supralokale fietsnetwerken

04. Kuregem, in het hart van de gewestelijke aansluiting op het openbaar vervoer, is een grote troef die we nog beter kunnen uitspelen

05. Op naar een beheersing van het verkeer in Kuregem, voor een comfortabele, verkeersluwe én veilige wijk

06. Van "No service" naar "Good Service", of de introductie van mobiliteitsdiensten in Kuregem

07. Mobiliteit als kader voor het ontwikkelen van een groen netwerk en speelse interventies in Kuregem

08. Parkeerplaatsen als bij te stellen variabele – meer lucht voor de openbare ruimte in Kuregem

09. Productie, recreatie en spel samenbrengen: naar een kwalitatieve integratie van de logistiek in Kuregem

10. En het vervolg? Naar een overwogen, afgewogen en uitgewogen verkeersluw Kuregem!

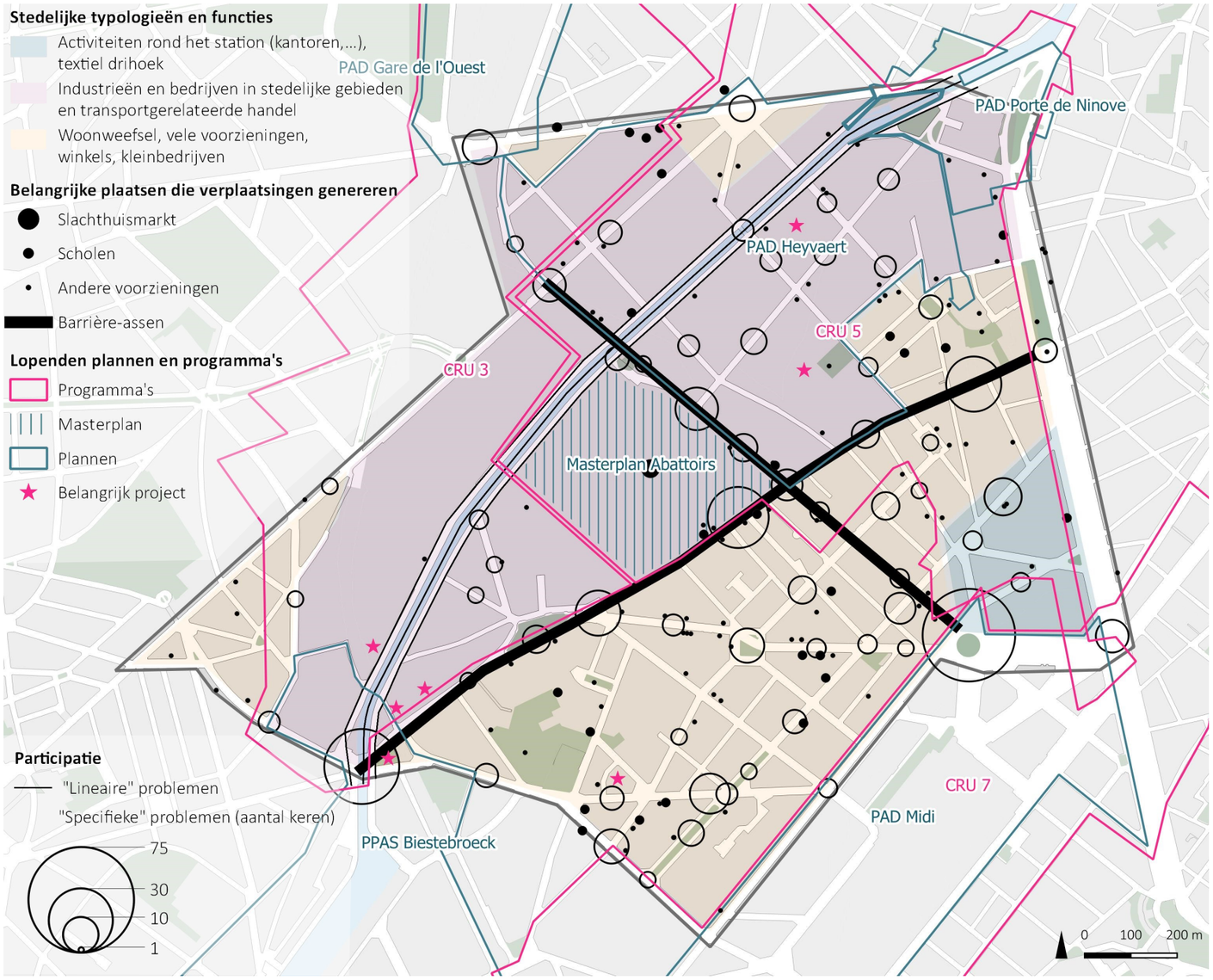
00. Kuregem, een jonge, kwetsbare en veelzijdige wijk die volop in de steigers staat

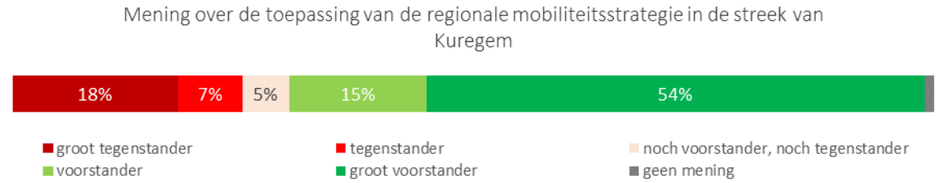
De maas 'Kuregem' is dichtbevolkt (+/- 30.000 inwoners), met veel jonge mensen en meer grote gezinnen dan gemiddeld in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het is een opvangwijk voor nieuwkomers die zich kenmerkt door lage inkomens, een hoog werkloosheidscijfer en een groot aandeel van vreemdelingen. Deze aspecten hebben ook invloed op de motorisatiegraad (laag), de mobiliteit, en op het gebruik en de toe-eigening van de openbare ruimte (dichtbevolkte wijk, culturele activiteiten ...).

De wijk wordt opgesplitst door drukke **invalswegen** (Bergense Steenweg, as Clémenceau-Ropsy Chaudron-Delacroix), met aan de noordkant van de maas het kanaal **als natuurlijke begrenzing**.

Het is een **zeer gemengde** wijk met verschillende stedelijke functies: typische woongebieden en gemengde zones ten zuiden van de Bergense Steenweg, bedrijven en stedelijke industrie langs het kanaal en in het gemengde weefsel ten noorden van de Bergense Steenweg, talrijke voorzieningen (gemeentehuis, scholen, ...), en de Slachthuissite in het hart van de maas (belangrijke markt).

Kenmerkend zijn de dynamiek en overlappende **renovatieprojecten** (stedelijke planning en programmering, heraanleg van wegen en openbare ruimten), die de wijk een zeker transitoir karakter geven, waar het LMC handig op moet inspelen om een aangenaam leefklimaat te garanderen voor buurtbewoners en dagelijkse gebruikers, rekening houdend met de onderlinge samenhang van al deze projecten binnen de maas.





PARTICIPATIE PARTICIPATIEPROCES

Het participatieproces van de diagnosefase bestond uit **drie hoofdfases**:

Fase 1 — Veldwerkers mobiliseren

Het mobiliseren van veldwerkers die al in regelmatig contact stonden met burgers, was een manier om hen kennis te laten maken met het Programma Plaatselijke Mobiliteitscontracten. Met hun hulp werden burgers gemobiliseerd voor de participatiefases en de online enquêtes verspreid. Een **dertigtal veldwerkers** in de maas hebben deelgenomen aan de ontmoetingen, waaronder:

- Cultuurcentra (musea, culturele instellingen, recreatieve ruimten)
- Wijkverenigingen (huiswerkschool, sociale actoren, ...)
- Kleuterscholen, basisscholen en middelbare scholen
- Wijkcomités en actieve burgers
- Comités van handelaren
- Fietsverenigingen

Fase 2 — Straatgesprekken en online enquête

De ontmoetingen in de wijk en de enquête waren bedoeld om de lopende diagnose te voeden met zowel kwantitatieve (veld) als kwantitatieve gegevens (enquête over mobiliteit en het gebruik van de openbare ruimte, **352 respondenten**), en om de bekendheid van burgers met hun wijk te benutten.

Met deze twee tools hebben we een groot publiek kunnen bereiken (leeftijden, talen, in het echt en in getal). Gezien de gezondheidstoestand hebben we de maas opgedeeld in drie wijken die we gedurende drie dagdelen doorkruist hebben voor burgerontmoetingen: op 16/12 de wijk Raadhuis-Veeartsen, op 17/12 de wijk Heyvaert-Hertogin en Slachthuis-Luchtvaartsquare op 05/01, met **25 tot 30 ontmoetingen per wijk** (80 in totaal).

Tijdens de ontmoetingen in de wijk had het team de beschikking over een draagbare flipchart, een map van de maas, een foto-taal, markeerstiften en andere tools om gemakkelijk met iedereen een gesprek aan te kunnen knopen. Doel was om voorbijgangers te ondervragen over hun **wensen op het gebied van mobiliteit**, over de **negatieve en positieve** ervaringen in de maas. Om de gesprekken met burgers te vergemakkelijken, werd passanten gevraagd hoe ze mobiliteit in hun dagelijks leven ervaren: "*Woont u in deze wijk? Hoe verplaatst u zich in het algemeen om naar school te gaan, te winkelen, familie te bezoeken? Is de vorm van vervoer die u gebruikt comfortabel, veilig, snel? Welke punten kunnen verbeterd worden en hoe? Wat waardeert u aan de wijk? Zijn er openbare ruimten, voorzieningen die u kent van andere plekken die u graag in uw wijk zou willen terugzien? Zo ja, waar en waarom?*"

Fase 3 — Bilaterale ontmoetingen met specifieke actoren

Het doel van de bilaterale ontmoetingen (Slachthuissite met bijna 1.000 banen, studiebureau belast met RPA Heyvaert, comités of verenigingen met specifieke actieve vervoerswijzen, handelszaken) was het identificeren van **specifieke operationele aandachtspunten** in de wijk en van de aanwezige activiteiten, en van de **behoeften en obstakels voor de toegankelijkheid** (logistiek of anders), en om daaraan onze bevindingen en diagnose te toetsen.

DOELEN EN ACTIES

Zich vergewissen van een onderlinge samenhang van het LMC met de bestemmingen van de **vele lopende plannen en programma's** en **concrete projecten** in en aan de rand van de maas, rekening houdend met de gevarieerde typologieën en stedelijke functies van de wijk en de toegankelijkheid van alle polen die nu verplaatsing genereren (markt, economische activiteiten, scholen en andere

01. Kuregem, op naar een praktisch, gebruiksvriendelijk, en integraal toegankelijk voetgangersnetwerk

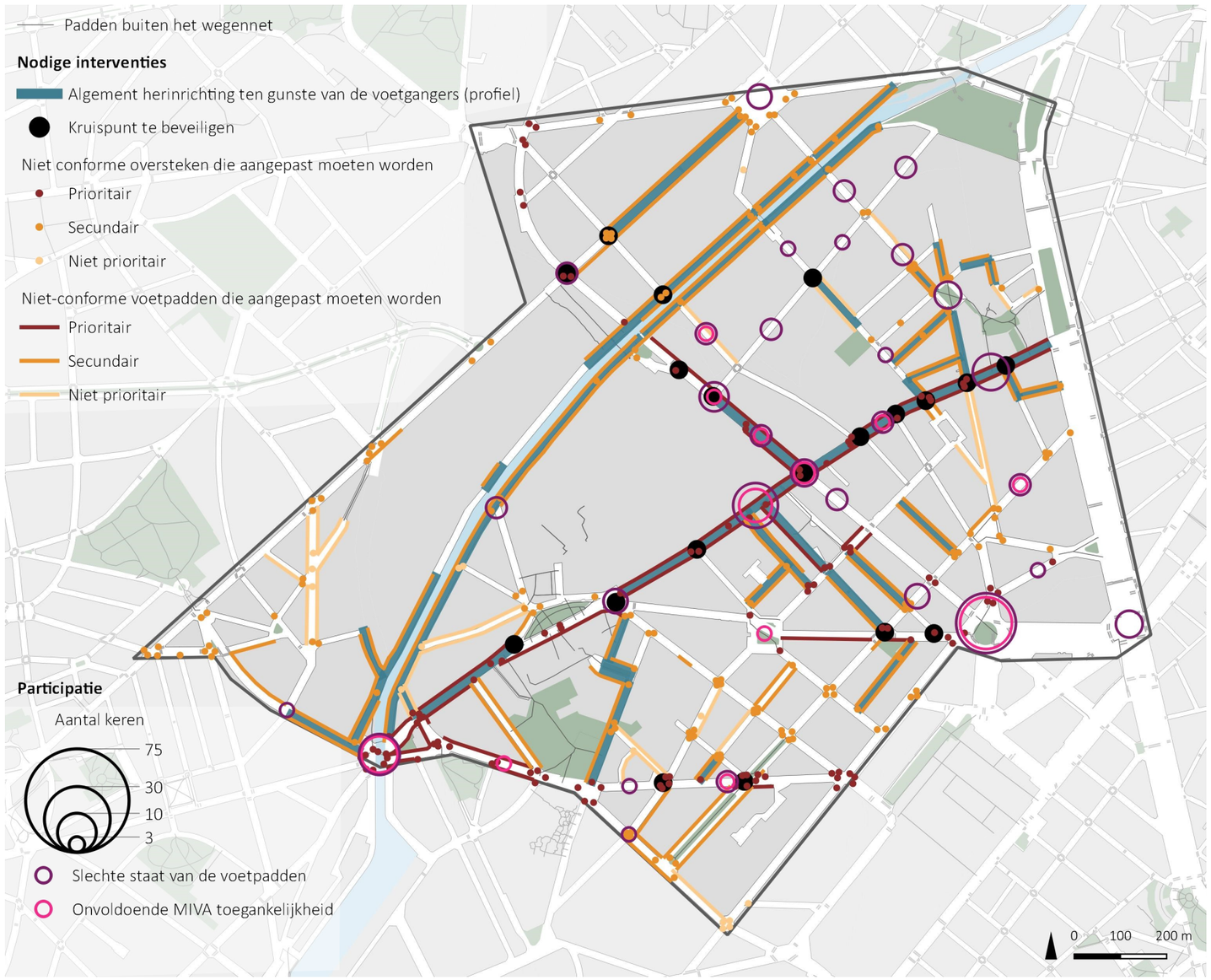
Nagenoeg het hele wegennet van Kuregem valt onder de niveaus Plus en Comfort van het voetgangersnetwerk van de multimodale wegenspecialisatie (MWS). Bij de meeste inrichtingen, recent of minder recent, is de voetpadverharding over het algemeen in aanvaardbare staat.

De kwaliteit, het comfort en de wegprofielen voor auto's van de meeste wegen voldoen niet aan de huidige voetpadmaatstaven en nodigen weinig uit tot stappen (met name slecht toegankelijk voor **PBM**, kinderwagens, karretjes, enz.). De infrastructuur van het voetgangersnetwerk is vaak **niet in overeenstemming** met de netwerkomschrijving (3.500 afwijkingen waargenomen in de gemeentelijke PAVE-audits) zoals vastgelegd door Good Move (regels voor verhogingen, dimensionering aangepast aan de verkeersstroom, ingrepen voor PBM-toegankelijkheid ...). Dat geldt voor verkeersaders als de **Bergense Steenweg**, veel gebruikt door scholieren en pendelaars (bus- en metrohaltes), met **gevaarlijke kruispunten**, maar ook voor de **as Ropsy Chaudronstraat-Clémenceaulaan** (Slachthuis) waar, naast het drukke verkeer en de volle parkeerplaatsen, diverse **obstakels** zoals stadsmeubilair en marktstallen de situatie voor voetgangers en PBM's minder veilig en minder begaanbaar make.

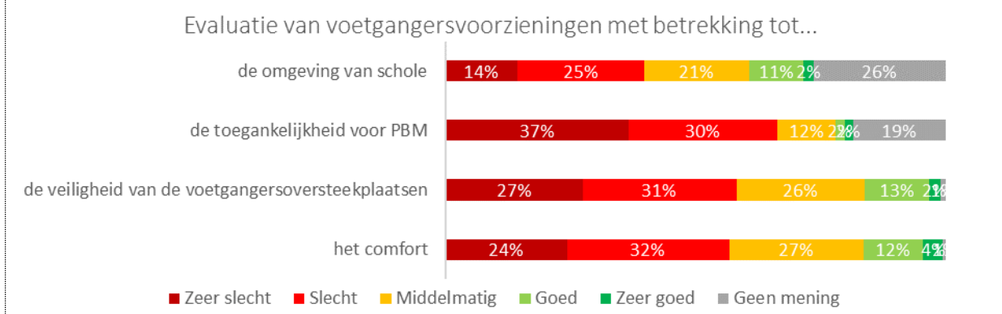








Resultaten van participatieproces



De **Ropsy Chaudronstraat** vraagt om een complete herinrichting die de volgende problemen aanpakt: verkeersopstoppingen, dubbel parkeren, parkeren op fietsstroken (gevaar van openslaande portieken, achteruitrijden...), parkeren voor boetiekjes, scooters op de fietsstroken, zichtbaarheid van voetgangers, te smalle voetpaden, beschadigde voetpaden die niet zijn hersteld, afval langs de weg, informele kraampjes op het trottoir...

Tweerichtingsverkeer zonder parkeerplekken op de **Nijverheidskaai** maakt het mogelijk om het trottoir aan de kant van Slachthuis te verbreden (nu erg nauw) en om fietsinrichtingen te voorzien.

Wens om rondom **de Slachthuissite** de stromen beter re reguleren: een systeem met aparte richtingen voor ingaand en uitgaand verkeer om circulatieproblemen rondom het gebied op te lossen, en om de pieken in het weekend in betere banen te leiden. Al zal het moeilijk zijn om bij het sluiten van de markt de grote stroom mensen door één uitgang te leiden.

Concentratie van problemen ter hoogte van de **Mariemontkaai** met een groot gebrek aan openbare ruimten voor actieve vervoerswijzen: tussen Manchester en Delacroix is de kaai in beide richtingen veel te smal voor voetgangers en fietsers (kaai met trottoir +/- 1,5 m en gedeelde weg met plek voor fietsers < 2 m vrij), ondanks de school en wooneenheden in de buurt, RER-fietsen en het feit dat er veel te zeggen valt voor het autovrij maken. Er zijn twee verbredingen nodig:

- Langs de gevels, een voetpad van minimaal 2 m aan de voorkant van de school en de wooneenheden (herstellen van basisvoorwaarden voor circulatie/veiligheid);
- Langs het kanaal: min. 3,5 m om alle stromen door te laten en een ruimte voor fietsers en voetgangers te creëren die de ligging langs het kanaal eer aandoet.

Resultaten van bilaterale ontmoetingen

Doelen en acties

Opnieuw de voetganger centraal stellen in de openbare ruimte in een verkeerscontext die vooral de auto centraal stelt, met name rondom lokale identiteitskernen van het GPDO (zie gedetailleerde lijst thema 06 — Mobiliteitsdiensten) om de drukke knooppunten te verbinden.

- **Herinrichting van voetpaden die niet voldoen aan de eisen** voor voetpadbreedte (min. 2,5 m zonder parkeerplekken en 2 m met parkeerplekken), staat van de verharding, belangrijke/gevaarlijke hellingen en obstakels, waarbij de prioriteitscategorie afhangt van het respectievelijke niveau: Plus, Comfort of Wijk (min. 1,5 m breed).

- **Correctie van afwijkingen op zebrapaden** (wegmarkeringen, aanwezigheid van geribbelde geleidelijnen, afwezigheid van boordstenen), waarbij het prioritair niveau wordt bepaald op basis van de niveaus voor het Voetgangersnetwerk van de MWS. Dit gewestelijk project tot correctie van afwijkingen combineren met een parking op minder dan 5 m aan de basis (niet benoemd in het PAVE) van alle verkeerswegen.

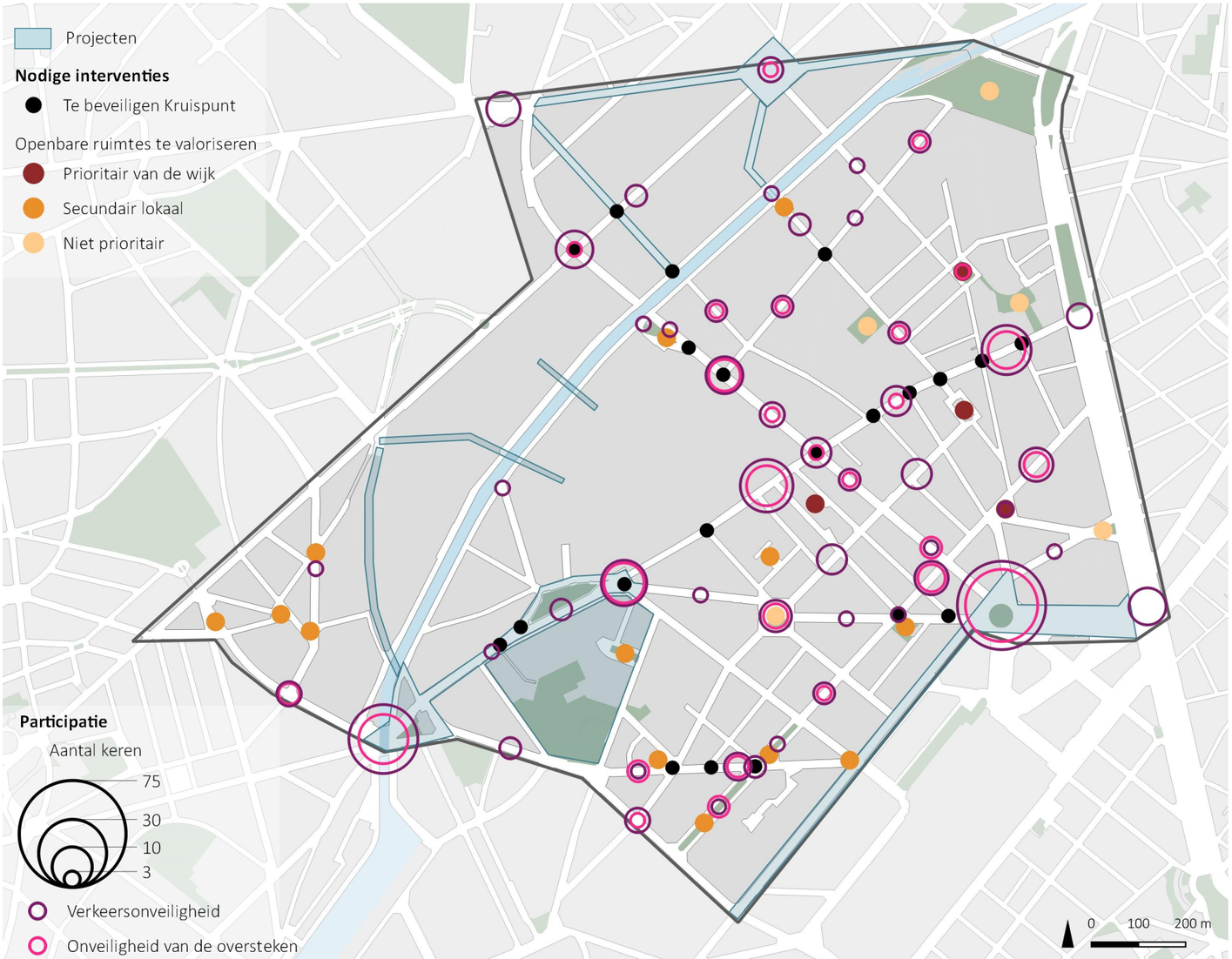
- De inrichting van trottoirs volgens het vereiste minimum (MWS) wijst trajecten en **wegprofielen** aan om volledig te herzien (Bergense Steenweg, kaaien, Birminghamstraat, enz.)

02. Kuregem, raster van belangrijke openbare ruimten, verplaatsingsknooppunten waar problemen zichtbaar worden

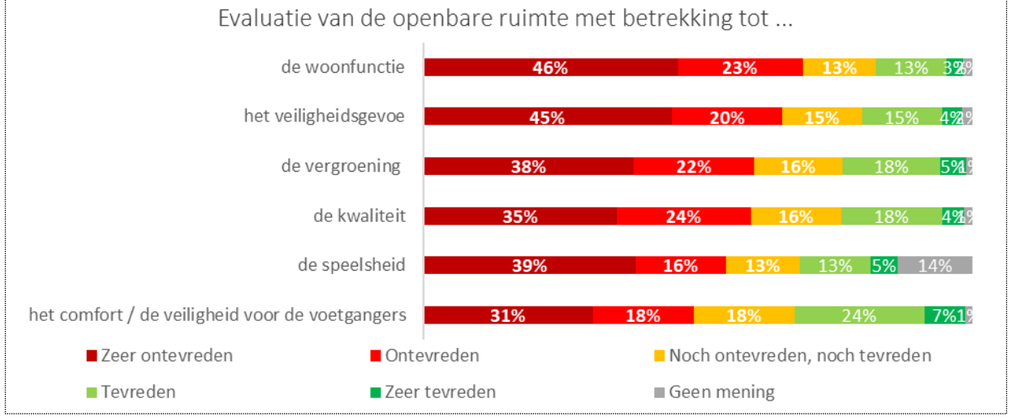
De openbare ruimten in Kuregem schieten over het algemeen tekort vanuit het oogpunt van veiligheid, groen, voorzieningen, en nodigen in de meeste gevallen niet uit om er te vertoeven en elkaar te ontmoeten.

Aan de rand van de maas ligt het **Baraplein**, slecht toegankelijk, met gevaarlijke oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers. Het **Vanderveldesquare** kampt met verschillende problemen, met name op het gebied van toegankelijkheid en zichtbaarheid, naast onoverzichtelijke kruispunten voor alle verkeersgebruikers (rotondeproef loopt). De multifunctionele **Hertogin van Brabantplaats** ontbreekt het aan zichtbaarheid, veiligheid en aan gebruiksvriendelijkheid voor voetgangers en PBM. Daarnaast zorgen foutgeparkeerde auto's voor opstoppingen. Op het **Luchtvaartsquare**, onlangs heringericht en afgesloten van verkeer, heerst een gevoel van onveiligheid.

In de maas ligt het **Albert I-Square**, dat ondanks het groen erg versnipperd is, met oversteekplaatsen die niet zijn aangepast en niet-uitgebate ruimten. Het relatief nieuwe **Clemenceauplein** is zeer veelzijdig maar de openbare ruimte wordt te weinig geactiveerd. Het **Raadsplein** is rustig en toegankelijk, maar te verhard. Het **Pequeursquare**, groot plein binnen een fijnmazig weefsel, te weinig coherent en te weinig geactiveerd. Het **Alphonse Lemmensplein**, groen en veelzijdig, wordt geplaagd door achterstallig onderhoud en een gevoel van onveiligheid (verkeer en beleving). De **Herzieningslaan** is groot opgezet en daardoor een echte verademing in de wijk. Onderhoud is echter achterstallig en voetgangersvoorzieningen worden opgeofferd voor parkeerplaatsen. De **kerk van Onze-Lieve-Vrouw Onbevlekt**, afgeschermd van het verkeer, is een combinatie van al deze problemen.



Resultaten van participatieproces



Resultaten van bilaterale ontmoetingen

De **kruising Ropsy Chaudron / Heyvaert** is erg belangrijk en zeer druk (toegang Slachthuizen, handelszaken Ropsy Chaudronstraat en toegang tot handelszaken Heyvaertstraat); veiligheidsvoorzieningen nodig voor voetgangers en PBM vanwege gevaarlijke verkeerssituaties tussen voetgangers en vrachtauto's in alle richtingen, gebrek aan zichtbaarheid/overzicht op de oversteekplaatsen (wildparkeren).

Op de **kruising Ropsy Chaudron / Jules Ruhl** is sprake van een chaotische situatie ter hoogte van het tankstation, waardoor over de breedte van de kruising drie tot vijf rijen staan, wat een gevaar vormt voor alle gebruikers. Daarom is het nodig om met markeringen de echte rijstroken aan te geven en de veiligheid van voetgangers en fietsers te garanderen.

Wens om het grote blok Delacroix / Demets / Birmingham / L28 makkelijker begaanbaar te maken voor actieve vervoerswijzen, en om te voorzien in een verbindingslus die de huidige gebieden tussen Birminghamstraat en de Demetskaai toegankelijker moet maken (meerder toegangswegen gesloten, geen gedeelde toegang). Deze wens tot doorstroming beantwoordt aan wat onderzocht werd in het kader van het Masterplan Abattoir aan de kant van de Nijverheidskaai.

Doelen en acties

Zich ervan vergewissen dat het LMC in overeenstemming is met de bestemmingen van **de vele herinrichtingsprojecten** in en aan de rand van de maas, zoals de herdefiniëring van het Albert I-Square en Vanderveldesquare (met een deel van de Bergense Steenweg), het Schoolcontract Léonardo Da Vinci met ingrepen in de openbare ruimten van het Albert-blok, het fietssnelwegproject op de L28 en de fietsers- en voetgangersbruggen voor de doorstroming van kaaien, de herinrichting van de Ninoofsesteenweg en het Hertogin van Brabantplein, de Jamarlaan, het Baraplein en de Barastraat.

- In de maas zijn het Lemmensplein, de Kerk van Onze-Lieve-Vrouw Onbevlekt, het Pequeursquare en het Clémenceauplein **de prioritaire openbare ruimten** voor de verbetering van de gebruiksvriendelijkheid voor voetgangers en de toegankelijkheid voor PBM's, maar ook voor voorzieningen die in bredere zin de ruimte opwaarderen voor ontspanning en ontmoeting.

- Er zijn lokaal verschillende **mogelijkheden** voor de **secundaire openbare ruimten** met de minste uitstraling, maar zij kunnen in het kader van de versimpeling of het veilig maken van de kruispunten onder handen genomen worden (ruimtewinst ten gunste van kwalitatieve elementen voor voetgangers en lokale weggebruikers): Eloystraat, Herzieningslaan, Fiennesstraat, wijk bij Aumale, Jules Ruhlstraat, Liverpoolsquare.

- De parken zijn niet opgenomen in het LMC en daarom niet prioritair. Het Raadsplein en Luchtvaartsquare zijn functioneler en recenter aangelegd dan de meeste andere openbare ruimten, en hebben daarom, afgezien van zeer incidenteel onderhoud, **geen prioriteit voor het LMC.**

03. Op naar een fietsbaar Kuregem ... wijk op het kruispunt van supralokale fietsnetwerken

De Kuregemwijk wordt doorkruist door een **fietsnetwerk met belangrijke verbindingen** op gemeentelijk en gewestelijk niveau: dankzij het Fiets-GEN langs de kaaien aan het kanaal en aan het spoor, 4 gewestelijke fietsroutes en 3 gemeentelijke fietsroutes zijn er altijd goede fietsverbindingen van het oosten naar het westen en van het noorden naar het zuiden van de wijk.

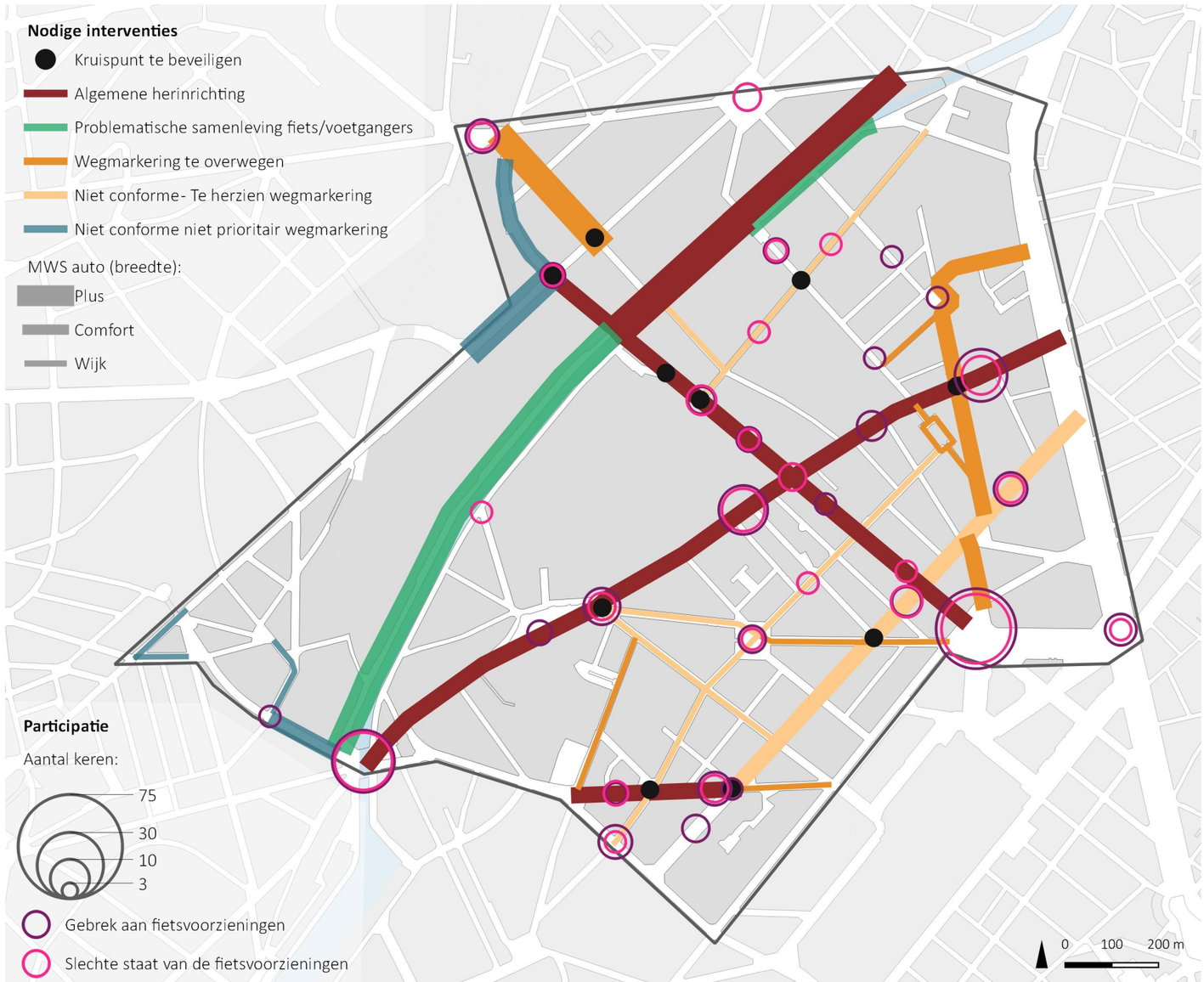
In de praktijk zijn de meeste fietsinrichtingen in de wijk echter **onderbroken, verouderd en weinig efficiënt** ten opzichte van wat verwacht mag worden van het fietsnetwerk (slechte zichtbaarheid, gevaarlijke situaties): slechte staat van markeringen, te weinig inachtneming van de bufferzones (parkeren), conflicterende verplaatsingswijzen en functies (verkeersdrukte, bezorgers op de fietsroute), gevaar van oude spoorstaven ...



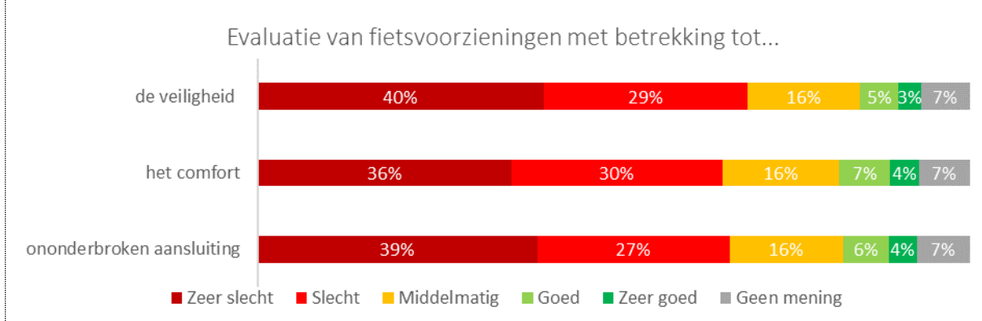
Brogniezstraat



Ropsy Chaudronstraat



RESULTATEN VAN PARTICIPATIEPROCES



RESULTATEN VAN BILATERALE ONTMOETINGEN

Kuregem is een achtergestelde wijk op het gebied van voorzieningen voor fietsers en voetgangers. De op autoverkeer gerichte inrichtingen moedigen overtredingen aan (parkeren op plekken die daarvoor niet bestemd zijn, hardrijden, ...).

De voornaamste **zwarte punten** voor fietsers zijn de historische verkeersaders (Bergense Steenweg, Barastraat, Clemenceaulaan, Ropsy Chaudronstraat, L. Delacroixstraat, N. Doyenstraat) maar ook de assen die meer op lokaal verkeer gericht zijn (Eloystraat, Heyvaertstraat, Liverpoolstraat). Nieuwe inrichtingen in de woongebieden kunnen tijdens de coronacrisis gevaarlijk zijn voor fietsers, omdat ze dan recht tegen het autoverkeer in moeten rijden (Brogniezstraat en Kliniek).

Voorstel om binnen de huidige verkeerssituatie het aantal beschermde ruimtes voor fietsers te maximaliseren (aparte inrichtingen), om de inrichtingen eenvormig te maken (kleur, type) ten bate van de **aansluiting en continuïteit van routes**, in de eerste plaats in de onmiddellijke omgeving van scholen (Grondelsstraat, A. Cluytisstraat), en om in te grijpen op de verkeersrichtingen of parkeerplaatsen om ruimte te winnen die veilig en goed begaanbaar is voor fietsers (de kaaien, Eloystraat, Liverpoolstraat, Barastraat).

DOELEN EN ACTIES

Ruimte geven aan fietsers in samenspel met de netwerken en polen die **een performante verbinding moeten garanderen** op de fietsknooppunten van de netwerken, met name op de gevaarlijke.

- De verkeersaders van netwerk Fiets Plus (Mariemont- en Demetskaai) en netwerk Fiets Comfort (Bergense Steenweg, as Clémenceau-Ropsy Chaudron-Delacroix, Eloystraat) moeten het voorwerp worden van een **heroverweging van de deling van de ruimte** om de verkeerssituatie voor fietsers te verbeteren, de veiligheid op de als gevaarlijk bestempelde kruispunten te waarborgen en hardrijden terug te dringen.

- De voornaamste assen voor het netwerk Fiets Plus (De Bonnestraat), Comfort (Brogniezstraat, Limnanderstraat, Otletstraat...) en Wijk (as Fiennes-Raad-Van Lint, Kliniekstraat, G.Moreaustraat, Onderwijsstraat) moeten eveneens onderworpen worden aan een **(her)overweging van de fietsmarkeringen** (harmonisatie, denkoefening over de aanleg van een fietsstraat bij scholenclusters, zoals de Grondelsstraat).

- De overheid moet tijdens de uitvoering van het Lokaal Mobiliteitscontract aandacht besteden aan de overige markeringen aan de rand van de maas, die in het kader van het LMC als **niet-prioritair** bestempeld zijn (N. Doyenstraat, Birminghamstraat, R. Vander Bruggenlaan, Auberlaan, Aumalestraat).

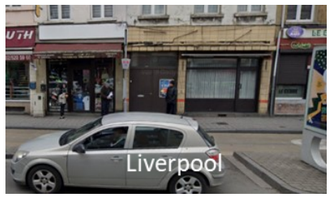
04. Kuregem, in het hart van de gewestelijke aansluiting op het openbaar vervoer, is een grote troef die we nog beter kunnen uitspelen

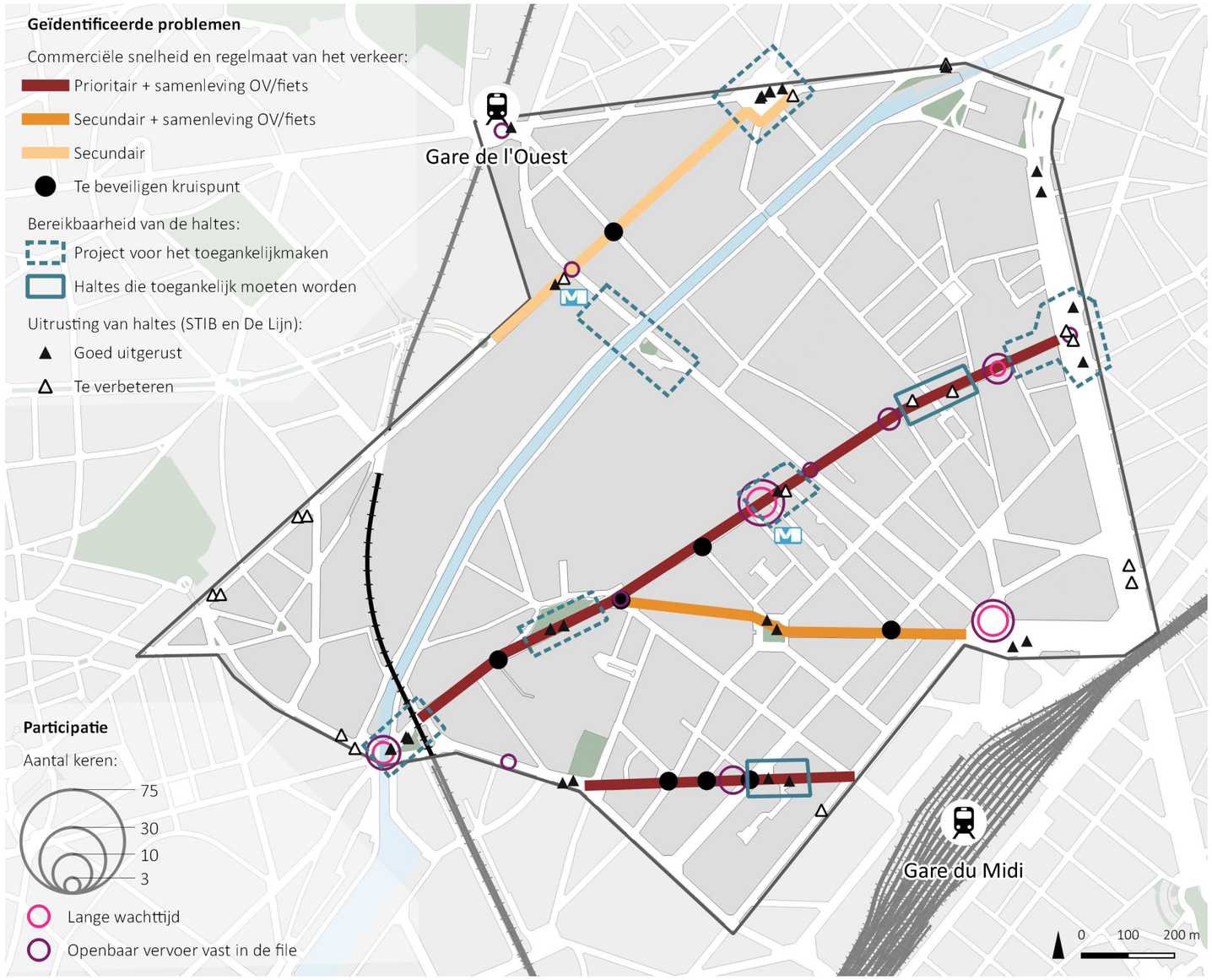
De wijk profiteert van een **goede aansluiting** op het openbaar vervoer, met de metro in de buurt en het Zuidstation als belangrijk pool. De voorzieningen op de metrostations zijn goed, maar aan tram- en bushaltes matig tot slecht waar het gaat om PBM-toegankelijkheid, aanwezige wachtruimten, reizigersinformatie of laadstations.

Alle bovengrondse lijnen hebben te maken met **circulatieproblemen** (reissnelheid beduidend lager tijdens de spits): voor de bussen van De Lijn op de as Paul-Henri Spaaklaan-Barastraat-Eloystraat-Emile Carpentierstraat, en voor de bussen en trams van de MIVB op de Bergense Steenweg (gevaarlijkste knelpunt) en in mindere mate op de as De Fiennesstraat-Van Lintstraat.

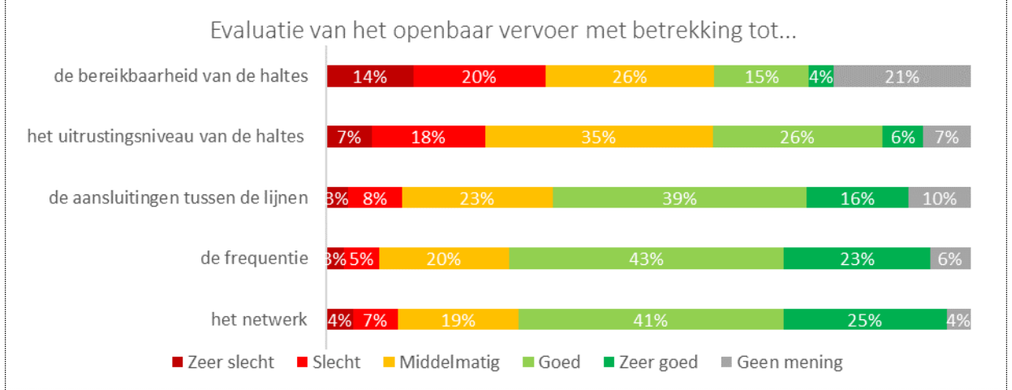
De **performantie** op deze trajecten en aan bepaalde grenzen van de maas (Ninoofsesteenweg, Barastraat) is een belangrijk aandachtspunt, gezien de verdichting van de wijk en de groeiende vraag naar openbaar vervoer. De bij de tram- en bushaltes waargenomen wachttijden worden langer door de groeiende passagiersaantallen. Op marktdagen leidt een grote voetgangersstroom tot gevaarlijke situaties (Bergense Steenweg richting Clémenceau, te nauwe voetgangersbrug bij Delacroix).







RESULTATEN VAN PARTICIPATIEPROCES



RESULTATEN VAN BILATERALE ONTMOETINGEN

Op de Bergense Steenweg stroomt het verkeer beter door, vooral vanaf de inrichting met busstroken die meer ruimte toelaat tussen de verschillende vormen van vervoer (dubbel parkeren speelt minder).

Te nauwe voetpaden ter hoogte van de uitgang van metrostation **Clémenceau** en de Slachthuissite, probleem dat doorheen de week wordt waargenomen, niet alleen op marktdagen.

Absoluut noodzakelijk om de verkeerssituatie te verbeteren voor voetgangers, PBM's, karretjes, kinderwagens, enz., in het verlengde van de uitgang van metro **Delacroix**.

DOELEN EN ACTIES

De performantie van het openbaar vervoer en het comfort en de toegankelijkheid van haltes op een goed niveau houden, en de intermodaliteit uitbouwen, met name in de omgeving van lokale identiteitskernen van het GPDO (zie gedetailleerde lijst thema 06 — Mobiliteitsdiensten).

- De Eloystraat en de Bergense Steenweg moeten het voorwerp worden van een **herziening van de verkeersweg** om de reissnelheid van de lijnen De Lijn en MIVB te verbeteren, in beide richtingen het verkeer op fietsers af te stemmen en om **kruispunten** die bekend staan als gevaarlijk of problematisch (T-splitsing links, enz.) veiliger te maken. Op deze assen moet het verkeer effectief verminderd worden, eventueel door middel van nieuwe inrichtingen die daar speciaal op gericht zijn. Daarbij moet ook meteen de **toegankelijkheid** van drukke haltes als 'Stelplaats' en ' ', met een al even groot gebrek aan voorzieningen, worden aangepakt.

- Op de **as Fiennes-Van Lint**, zal het verkeersplan moeten zorgen voor een beter samenspel met het fietsverkeer, en voor minder verkeer en meer veiligheid op bepaalde gevaarlijke kruispunten (via een beperking van het aantal mogelijke rijbewegingen en een herziening van de kijkhoeken en het overzicht vanaf de rijweg op de invoegstroken).

- De ingrepen uit het verkeersplan voor de **Birminghamstraat** zijn erop gericht om via speciale aanpassingen of een effectieve vermindering van het verkeer de performantie van de buslijnen van de MIVB te verbeteren.

- **Het programma voor het toegankelijk maken van de onmiddellijke omgeving van de bovengrondse haltes** Clémenceau en Anderlechtsepoort is prioritair (MIVB). De voetpaden naar de haltes zullen eveneens toegankelijk worden gemaakt, vanaf de kruispunten voor en na de haltes door een correctie van de afwijkingen waaraan gerefereerd wordt in het PAVE. De haltes Albert I, Kuregem en Hertogin van Brabant maken integraal deel uit van de uitgebreide herinrichtingsplannen van het Gewest die moeten bijdragen aan de verbetering van de toegankelijkheid, de voorzieningen en het comfort aan deze haltes.

- Ook voor **metrostation Delacroix** wordt de toegankelijkheid voor voetgangers en PBM verbeterd; een project van de MIVB en BM (uitbreiding van de huidige parking, toegang via voetgangersbrug, enz.).

05. Op naar een beheersing van het verkeer in Kuregem, voor een comfortabele, verkeersluwe én veilige wijk

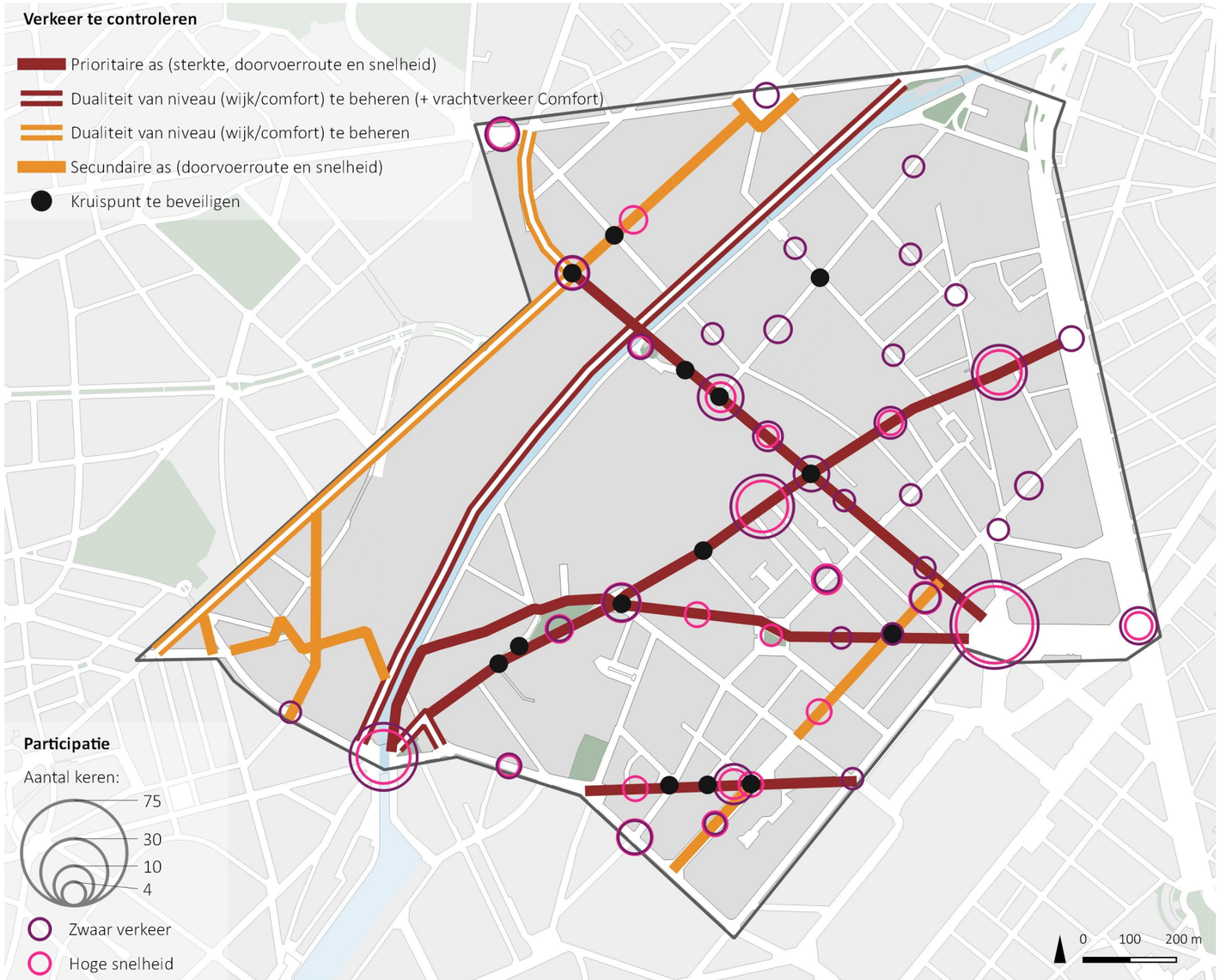
Alle wegen in Kuregem kennen sinds de start van Brussel Stad 30 een snelheidslimiet van 30 km/u. Het wegennetwerk typeert zich door bestaande verkeersplannen (vaak beperkt eenrichtingsverkeer) en reeds aanwezige veiligheidsvoorzieningen, meestal in de vorm van plateaus op kruispunten.

De grote historische **verkeersaders** kennen meerdere problemen: **snelheid**, **hoeveelheid verkeer**, **gevaarlijke oversteekplaatsen**, **opstoppingen** en **openbaar vervoer dat vast komt te zitten.** Er werden tal van ongevalgevoelige zones (OZ) geconstateerd in de maas op de kruisingen en de voornaamste verkeersaders (randen van de maas, Bergense Steenweg en as Delacroix-Clémenceau). De **Eloystraat** is nog zo'n belangrijke doorgangsweg die een negatieve stempel drukt op de leefomgeving.

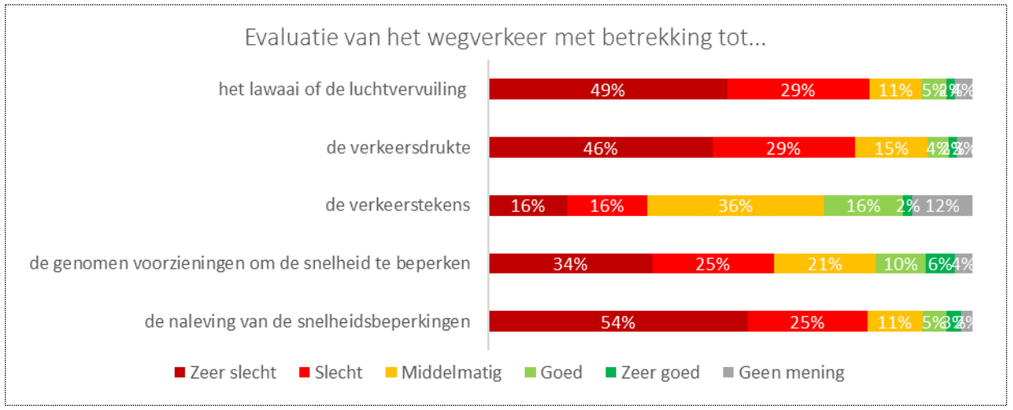
De verkeersroute veroorzaakt ook veel **geluidshinder** in de wijk, langs de huidige verkeersaders (Bergense Steenweg, kaaien, as Delacroix-Clémenceau), maar ook langs de routes door de wijk (de Fiennesstraat, Raadsplein, Van Lintstraat, Rossinistraat, Brogniezstraat...). De grootste geluidsknelpunten bevinden zich bij het Emile Vanderveldesquare langs de kaaien en rond het Baraplein. Dit vertaalt zich bovendien in verhoogde concentraties Black Carbon (BC, roet).







RESULTATEN VAN PARTICIPATIEPROCES



RESULTATEN VAN BILATERALE ONTMOETINGEN

Voor het goed functioneren van de Slachthuissite moeten de **Nijverheidskaai** en door de week **de Jules Ruhlstraat** tweerichtingsverkeer blijven, zodat de site vanaf de Ropsy Chaudronstraat direct toegankelijk blijft, zonder de vrachtwagensom te leiden via de Materiaalstraat en het Albert I-Square, of via het Vanderveldesquare. Zulke omwegen zouden verschillende problemen met zich meebrengen (meer verkeer en meer overlast in woonwijken, moeilijk draaien in het verlengde van pleinen, tijdsdruk en economisch risico als de site geïsoleerd raakt)

Snelheidsbeperkende maatregelen (rijbaankussens) werken niet op de **Nijverheidskaai**: voertuigen vermijden ze door er omheen te rijden, gevaar voor fietsers.

Het Park Ninoofsepoort (verkeersafsluiting) en het systeem van lokale verbindingslussen hebben de problemen met doorgangsverkeer rondom de Heyvaertstraat opgelost.

De **Gosseliesstraat** kan ook doodlopend worden gemaakt zoals dat eerder op de Liverpoolstraat gebeurde (na het doodlopend maken kunnen vrachtwagens vrij manoeuvreren).

Op de **Mariemontkaai** moet eenrichtingsverkeer worden ingesteld (richting nader te bepalen): Dat het verkeer op de kaaien in dezelfde richting zou gaan, is niet noodzakelijk een probleem omdat de kaaien niet direct op elkaar aansluiten. De MWS houdt vast aan niveau Comfort voor netwerk Auto en ZV aangezien maar weinig activiteiten bereikbaar zijn vanaf deze kant van het kanaal: in de eerste plaats een doorgangsroute. Mogelijk conflict tussen vrachtwagens die moeten manoeuvreren bij bedrijven en het reguliere doorgaande autoverkeer.

DOELEN EN ACTIES

Belangrijkste doorgangsroutes afsnijden en de vele ongevalgevoelige zones (OZ) aanpakken.
Aangezien alle onder handen te nemen doorgangsassen cruciaal zijn voor de toegankelijkheid en performantie (vlotheid, doorstroming) van de **hulpdiensten (DBDMH)**, waarvoor de toekomstige vestigingsplaats op de Bergense Steenweg n°409 is voorzien, wordt in het verkeersplan nadrukkelijk prioriteit gegeven aan de toegankelijkheid van dit wegennetwerk, dat bepaalde assen deelt met het netwerk van de MIVB.

- Het verkeersplan en de gerichte ingrepen moeten er **in de eerste plaats** voor zorgen dat het verkeer aanzienlijk afneemt (intensiteit, doorgangsverkeer) zonder het naar de lokale wegen te verplaatsen, en dat de snelheid afneemt op de assen die van oudsher daarvoor bestemd zijn: **Bergense Steenweg, Hoofdrioolstraat, as Clémenceau-R. Chaudron-Delacroix, en Eloystraat**. **De as Fiennes-Van Lint**, al even zwaar belast, is eveneens een prioritaire zone.
- De **Demetskaai-Mariemontkaai** (ZV Comfort), de **N. Doyenstraat en** het **Anderlechtdeel van de Birminghamstraat** moeten aan een **tweeledige denkoefening onderworpen worden** (performantie tegenover beheersing verkeer).
- **Het Molenbeekgedeelte van de Birminghamstraat**, **het wegennetwerk nabij Aumale**, de **Brogniezstraat en de Herzieningslaan** moeten het voorwerp worden van ingrepen gericht op **beperking van het doorgangsverkeer** en het **beperken van hardrijden** (verkeersdrempels).

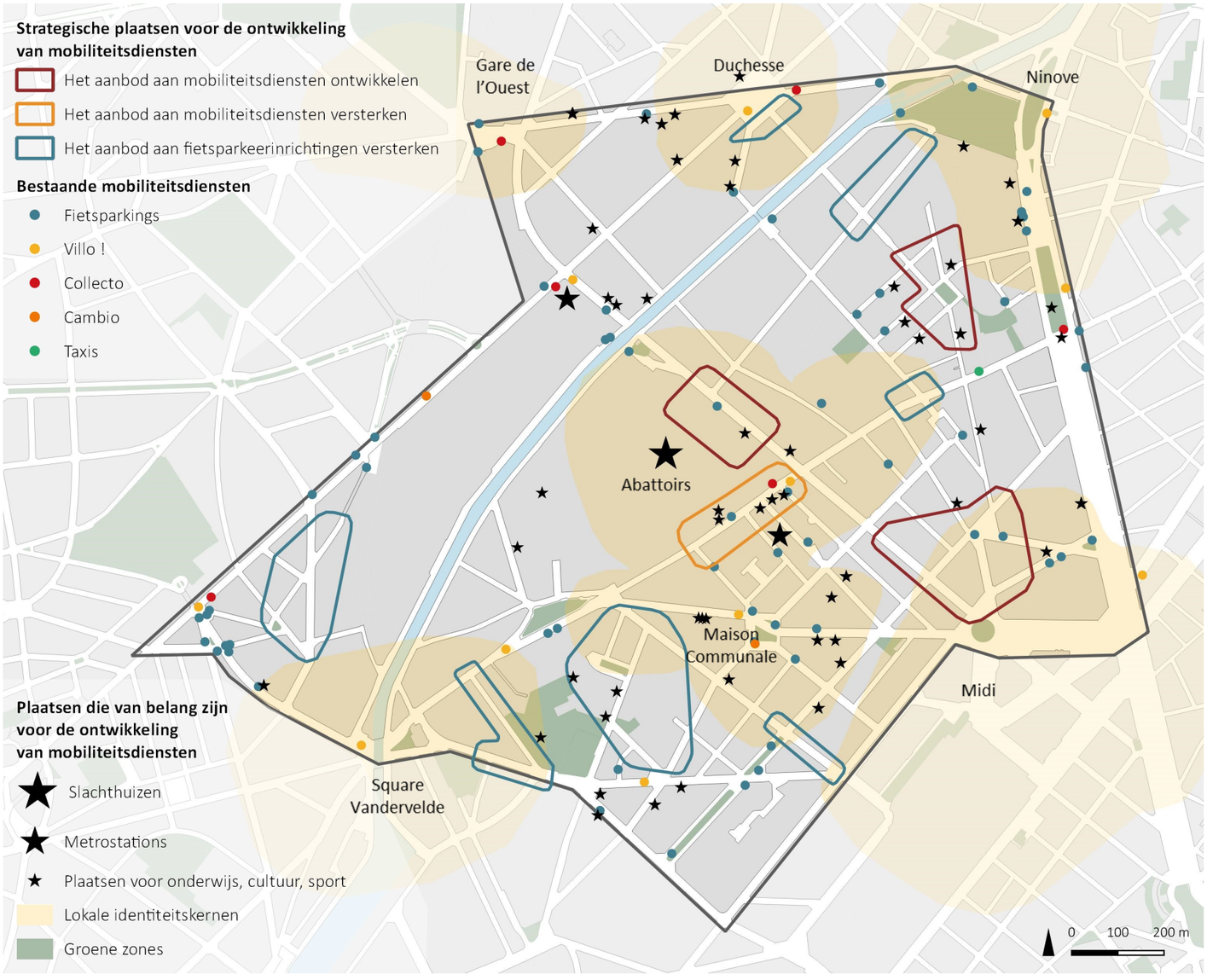
06. Van "No service" naar "Good Service", of de introductie van mobiliteitsdiensten in Kuregem

De wijk biedt **maar weinig voorzieningen** voor alternatieve initiatieven op het gebied van mobiliteit. De Villo!-stations zijn vooral aanwezig in de zuidelijke helft, en in de noordelijke helft aan de randen van de maas. De twee Cambio-stations bevinden binnen een beperkte straal (Raadsplein, Birminghamstraat). De haltes van Collecto zijn aanwezig aan de noordgrens en ter hoogte van Clémenceau, tegenover de Slachthuissite. Er zijn wel degelijk **fietsparkeerplaatsen**, al zijn ze nog wat **dunbezaaid** in vergelijking met andere dichtbevolkte wijken in het gewest. Wat de micromobiliteit betreft, beslaan de uitbaters van deelsteps nog een te klein gebied in de wijk om ze te kunnen gebruiken, met name om veiligheidsredenen zoals diefstal of beschadiging.

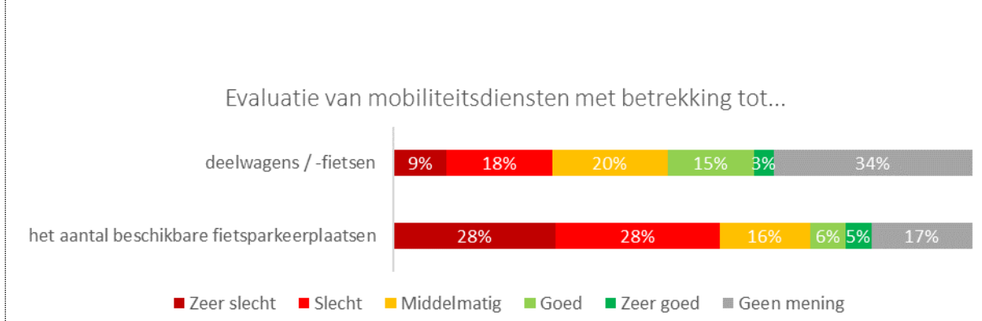
De 's avonds geconstateerde **vraag naar fietsparkeerplaatsen en buiten de rekken gestalde fietsen** in de openbare ruimte laten zien dat er in verschillende delen van de wijk een groot gebrek is aan inrichtingen (336 fietsen "buiten de rekken" geteld op maasniveau). Hieruit blijkt een behoefte aan initiatieven, ondanks dat de bezettingsgraad tussen bestaande voorzieningen verschilt.







RESULTATEN VAN PARTICIPATIEPROCES



RESULTATEN VAN BILATERALE ONTMOETINGEN

Mobiliteitsdiensten en voorzieningen ontwikkelen die alternatieven voor de personenauto bevorderen (elektrische laadpalen, parkeerplaatsen voor deelauto's, beveiligde fietsenstallingen, fietsenmakers in de buurt...), zoals steeds meer handelaren op elektrische bakfiets.

Belangrijk om **tegelijkertijd aan fietsinrichtingen te denken** (stroken die in beide richtingen breed genoeg zijn voor bakfietsen: vooral de route langs het kanaal is nu al overbelast) **en aan parkeerruimte bij de incheckpunten** (beveiligde inrichting, risico op diefstal vermijden dat activiteiten zou kunnen ontmoedigen).

Doel van het RPA Heyvaert: nieuwe aantrekkingskracht genereren voor middelgrote economische activiteiten die lokale tewerkstelling kunnen opleveren (voorrang aan **alternatieve of lichte systemen** voor laden/lossen: bakfietsen...) in combinatie met de woonfunctie.

DOELEN EN ACTIES

Ontwikkelen van intermodaliteit en mobiliteitsdiensten (verdichting en diversifiëring van alternatieven), met name in de directe omgeving van de buurtkernen van het GPDO (Slachthuissite, Gemeentehuis, Weststation, Hertogin, Ninoofsesteenweg, Zuidstation, Vanderveldesquare), de stations en de drukke haltes van het netwerk Openbaar Vervoer, en de polen die verplaatsing genereren.

- Om te beginnen het aanbod mobiliteitsdiensten ontwikkelen of uitbreiden rondom de drukst bezochte polen, zoals de **onmiddellijke omgeving van de Slachthuissite** aan de kant van **Ropsy Chaudron** en de kant van de **Bergense Steenweg**.

- Mobiliteitsdiensten ontwikkelen rondom de openbare ruimten van de desbetreffende wijk: **Lemmensplein**, **Pequeursquare**, en **hun directe omgeving** (enerzijds de dichtheid van scholen en andere voorzieningen, anderzijds de dichtheid van handelszaken).

- Op basis van de geconstateerde vraag naar inrichtingen en de belasting rondom deze inrichtingen, komen de volgende **woonzones of strategische zones** in aanmerking voor de ontwikkeling of uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen voor fietsen: Hertogin van Brabantplein, Heyvaertstraat, wijk bij Aumale, rondom het Albert-blok, Onderwijsstraat, maar ook in de buurt van de Kerk van Onze-Lieve-Vrouw Onbevlekt en de Bergense Steenweg (halte Liverpool).

07. Mobiliteit als kader voor het ontwikkelen van een groen netwerk en speelse interventies in Kuregem

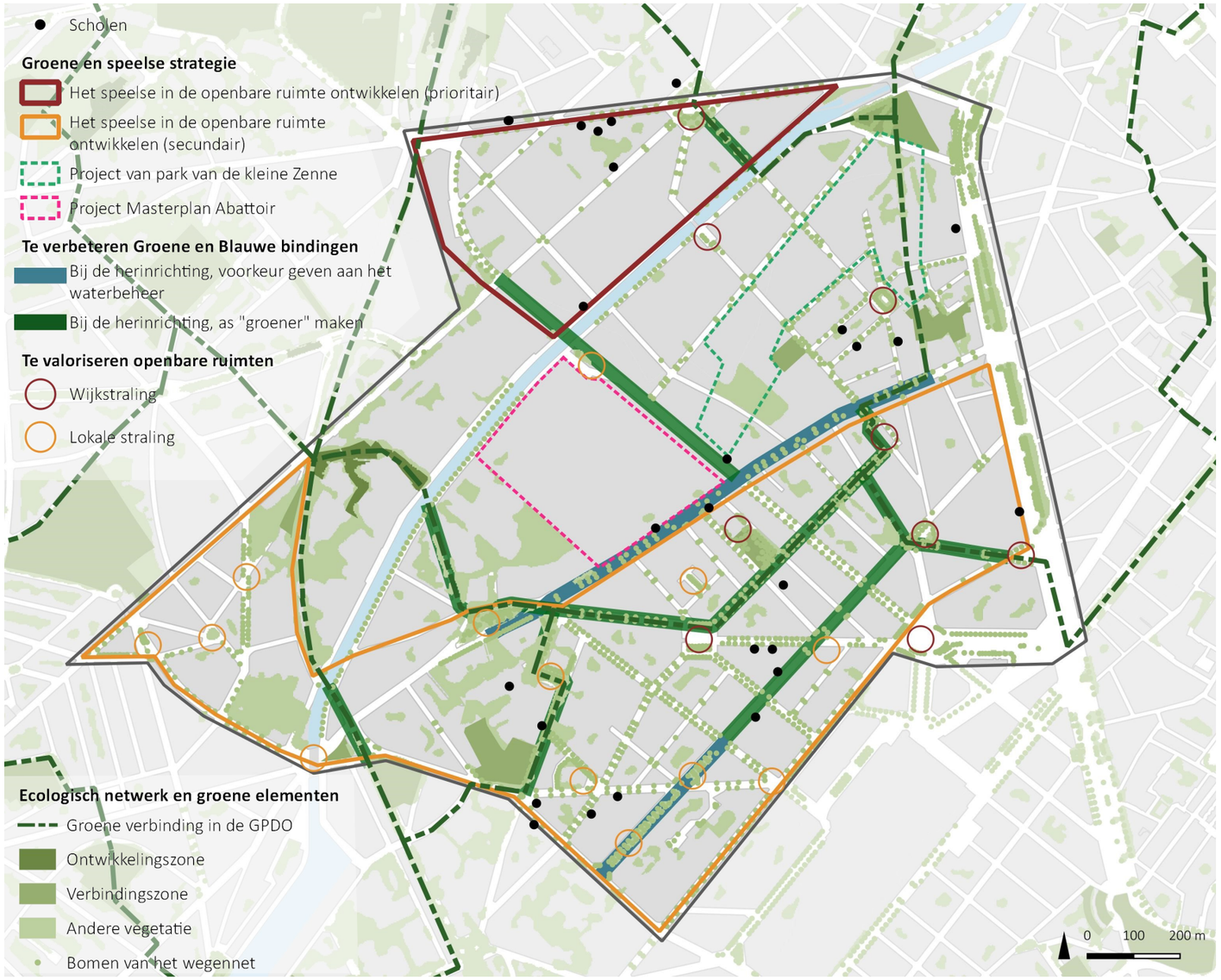
De wijk vertegenwoordigt een belangrijk deel van de jonge bevolking en werd door het BHG aangewezen als een van de **prioritaire zones voor een uitbreiding van het speelnetwerk**. De wijk lijdt onder een ernstig **gebrek aan toegankelijke, groene ruimte**, iets wat het Kleine Zennepark-project gedeeltelijk wil gaan oplossen in de noordelijke helft van de maas. De begroeningsgraad ligt dus onder de 30% van de maas.

Het **groene netwerk** maakt ook enkele verbindingszones zichtbaar die in de huidige staat onderbroken zijn. Vandaar dat het belangrijk is om ook het groene snoer mee te nemen in de denkpiste over verkeersluwheid. In het voorbeeld van de as Ropsy Chaudron-Delacroix ontbreekt het de voet- en fietspaden vaak aan groenelementen. Ondanks de aanwezigheid van scholen worden voetgangers en fietsers hier omringd door auto- en goederenverkeer.

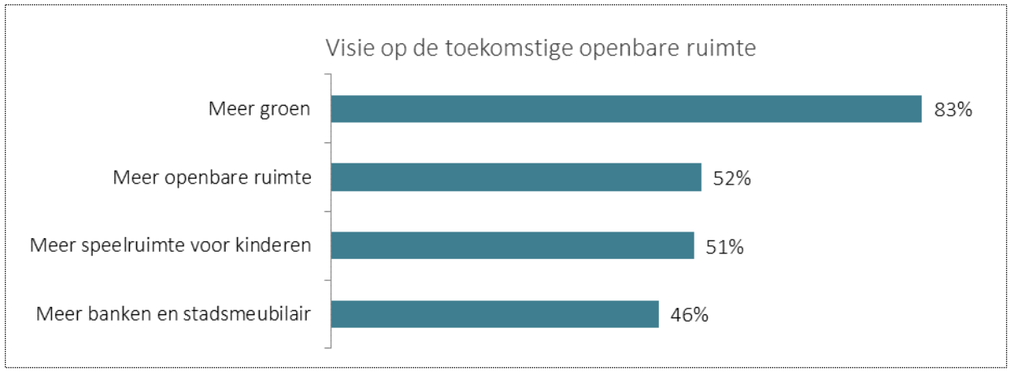
Het verkeersluw maken van de wijk en de herwaardering van openbare ruimten moeten dus benut worden om **speelsheid te introduceren** (kleine ludieke inrichtingen, markeringen op het wegdek, klimmuurtjes, waterspellen, enz.) en om **zoveel mogelijk groenelementen te integreren**. Zo wordt, de biodiversiteit indachtig, de beleving voor de wandelaar, jogger en fietser geoptimaliseerd.







Resultaten van participatieproces



Resultaten van bilaterale ontmoetingen

Ideeën over de ontwikkeling van de kaaien, kans om productie, recreatie en spel samen te brengen:

Toekomstmuziek: een logistieke ruimte door de week, een plek voor spel en recreatie in het weekend en misschien ook wel aan het eind van de dag.

De realisatie van een gedeelde ruimte zonder niveauverschil met overal dezelfde verharding kan goed samengaan met het draaien van vrachtauto's.

* Verkeer verminderen, te druk, ook in het weekend als de kaaien worden gebruikt voor activiteiten en de markten bij Slachthuis (foutparkeren).

Doelen en acties

Het LMC als kans aangrijpen voor het uitbouwen van een groene, blauwe, ludieke strategie die samenvalt met het verkeersluw maken van de wijk, volgens de doelstelling van 15% meer groen / ontharding uit de projecten van BM, en door prioriteit te geven aan de groene snoeren van het GPDO voor het groene netwerk die de aansluitingen tussen de groene ruimten moet verbeteren.

- **Enkele bekende openbare ruimten in de wijk**, of ze nu in een toekomstig project voorkomen (Baraplein, Hertogin van Brabantplein) of eventueel aangepakt worden in het kader van het LMC (plein van de Kerk van Onze-Lieve-Vrouw Onbevlekt, Lemmensplein, Pequeursquare, Liverpoolsquare, Luchtvaartsquare, Clémenceauplein, Raadsplein), dienen **ludieke en groenelementen** te integreren tijdens de geplande ingrepen of tijdens de complete herinrichting, met het oog op uitbreiding van het groene netwerk en speelnetwerk in de wijk, gehoor gevend aan het gewestelijk beleid. De **driehoek Mariemontkaai, N. Doyenstraat, Ninoofsesteenweg** is opgenomen als prioritaire zone voor het ontwikkelen van de ludieke elementen.

- **De openbare ruimten met de meeste betekenis voor de buurt**, alle opgenomen in de tweede prioriteitscategorie voor het ontwikkelen van de noodzakelijke ludieke elementen, bieden **kansen om binnen dit kader ruimte terug te winnen** (voetpadverbreding mogelijk, enz., met het oog op de implementatie ervan: wijk bij Aumale, Eloystraat, Herzieningslaan, Miessesquare, Ruysdaalstraat, Albert I-Square, de Fiennesstraat).

- Het **Masterplan Abattoir** en het **Kleine Zennepark** kunnen een rol spelen in het verminderen van het gebrek aan planten en functies in de openbare ruimten in het noorden van de wijk.

- Aangezien de **Bergense Steenweg** een verhoogd risico op overstroming heeft, moet de integratie van **waterbeheer** prioriteit hebben tijdens de herinrichting. Ook de **Herzieningslaan** heeft in dit opzicht potentieel.

- De as **Ropsy Chaudron-Delacroix** en de **Borgniezstraat** zouden **meer groene elementen moeten integreren** tijdens ingrepen of herinrichtingen. Datzelfde geldt voor de **Materiaalstraat**, **Oudstationsstraat**, **Gheudestraat**, en **L. Crickxstraat** die deel uitmaken van de **groene snoeren** van het GPDO.

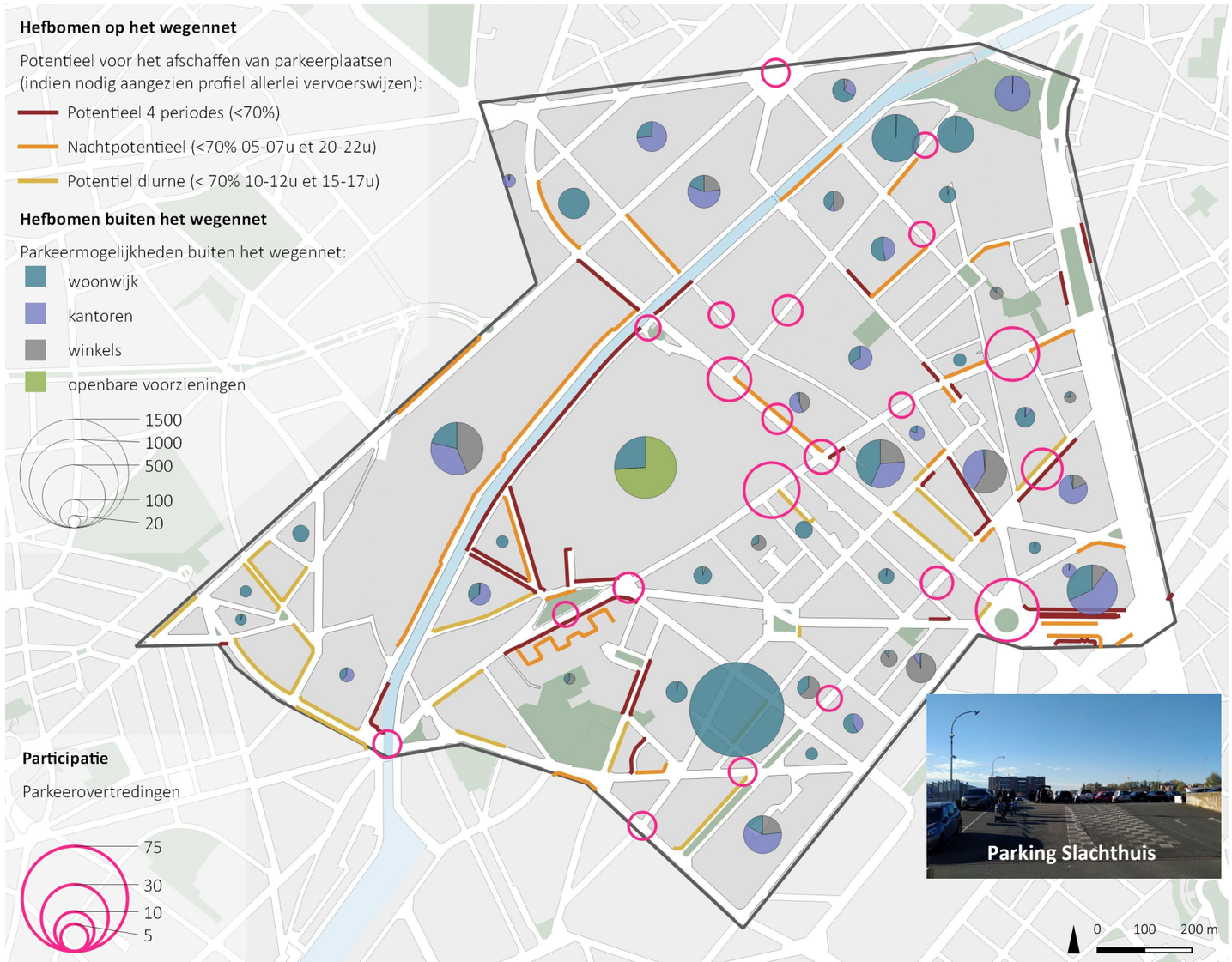
08. Parkeerplaatsen als bij te stellen variabele – meer lucht voor de openbare ruimte in Kuregem

De **parkeerdruk op de openbare weg** is in Kuregem relatief hoog, met een bezetting van rond de 80% ('s avonds max. 86%). De motorisatiegraad onder de 12.000 huishoudens in Kuregem was 0,43 auto, wat neerkomt op ongeveer 5.200 wagens voor de hele buurt. De meeste bewoners beschikken niet over een garage of gebruiken deze niet om hun auto in te stallen.

Parkeren langs de weg gaat gepaard met **verschillende overtredingen**: dubbel parkeren, toegangswegen blokkeren, parkeren op of in de buurt van zebrapaden en kruispunten. Het gaat hierbij vooral om de **verkeersaders** (Bergense Steenweg, de as Ropsy Chaudron-Clémenceau) **en aanleveringsroutes** (kaaien, Heyvaertstraat, Brogniezstraat).

Het **aanbod parkeerplaatsen buiten de openbare weg** bevindt zich a priori binnen de huizenblokken in samenhang met de aanwezige functies, maar het werkelijke en actuele potentieel van een verplaatsing bij het schrappen van plaatsen op de openbare weg, moet door Parking Brussels worden onderzocht, omdat aanbod en bezetting onzeker en onbekend zijn.

Parkeeraanbod en -vraag in de maas	
Niet-gereserveerd aanbod	**5620**
Gereserveerd aanbod	501
Aanbod inrit met parkeermogelijkheid	627
Totaalaanbod op openbare wegen — BRAT 2020	**6748**
Totale vraag nacht (5.00 u – 7.00 u)	5254
Totale vraag ochtend (10.00 u – 12.00 u)	5600
Totale vraag middag (15.00 – 17.00 u)	5213
Totale vraag avond (20.00 u – 22.00 u; maximum waargenomen)	**5809**
Aantal auto's inwoners Kuregem	**+/- 5200**
Aantal "residentiële" parkeerplaatsen BOW (mobigis)	3847
Aantal "openbare" parkeerplaatsen BOW (mobigis)	450
Aantal "kantoor"-parkeerplaatsen BOW (mobigis)	1665
Aantal "handelszaak"-parkeerplaatsen BOW (mobigis)	1038
Totaal aantal parkeerplaatsen van alle 4 types BOW (mobigis)	**7000**



RESULTATEN VAN PARTICIPATIEPROCES



41% van de respondenten van de enquête zijn in het bezit van een auto. Dat **correspondeert met de autodichtheid** in de wijk. De helft van de respondenten (52%) parkeert **op de openbare weg** en de andere helft (48%) **buiten de openbare weg**.

RESULTATEN VAN BILATERALE ONTMOETINGEN

Het kan een punt van discussie worden of de problematische parkeersituatie wel of niet behouden moet worden om de **Ropsy Chaudronstraat** voor actieve vervoerswijzen toegankelijk te maken, omdat (behalve in het weekend) gedeeld gebruik met de Slachthuissite mogelijk is, en omdat het RPA Hevvaert voornemens is de huidige parkings op de begane grond van gebouwen te behouden.

Voorstel om parkeren langs de **Nijverheidskaai** in te perken aan de kanaalkant van de Slachthuissite: Deze plaatsen worden door de week bezet door langparkeerders die gestald zijn door bepaalde ambulante markthandelaren, vaak daar achtergelaten of buiten gebruik. Geparkeerde auto's hinderen voetgangers en fietsers (de strook voor fietsers en voetgangers op het Heyvaertstuk van de kaai komt ter hoogte van de Slachthuissite uit op parkeerplaatsen) en het vrachtverkeer van en naar de in-/uitgang van de site (geparkeerde auto's staan gedeeltelijk op de weg en op het trottoir). Er wordt regelmatig wildgeparkeerd buiten de parkeerplaatsen, met name onder de Delacroixbrug.

Belang van inrichtingen die parkeerovertredingen verhinderen (materiaalkeuze, type meubilair).

Parking Delacroix (Slachthuis) is toegankelijk via de Jules Ruhlstraat en de Nijverheidskaai n°168. In het masterplan is deze toegang tot de Nijverheidskaai echter verdwenen: het is de vraag wat dit betekent voor marktdagen als in- en uitgaand verkeer door één uitgang moet. De openluchtparking (vol in het weekend tijdens markturen, doordeweeks echter nooit, gereserveerd voor personeel van de site) gaat verdwijnen om tegen 2024 vervangen te worden door een parkeergarage in een nieuw gebouw met ongeveer 400 plaatsen (zelfde capaciteit als nu).

In het Brussels gewest moeten voor de vrachtwagens van ambulante handelaren **parkeeroplossingen buiten de openbare weg** worden gezocht: Het masterplan richt enkele privéplaatsen in op de begane grond van nieuwe gebouwen voor huurders op de site. Toch kan de site niet alle behoeften beantwoorden. Sommige ambulante handelaren hebben wel 3 tot 4 vrachtauto's, sommige komen van ver (Amsterdam, Rotterdam ...).

DOELEN EN ACTIES

Identificeren welke winsten er te behalen zijn voor de openbare ruimte aan de verkeersweg door middel van een afbouw van parkeerplaatsen, onontbeerlijk voor een goede kwaliteit van het voetganger-, fiets- en openbaarvervoernetwerk, te compenseren door parkeerplaatsen buiten de openbare weg (openbare en residentiële parkings, of speciale parkings voor commerciële activiteiten en kantoren voor eventueel gedeeld gebruik, en toepassing van Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing).

- Het **aan elkaar toetsen van aanbod en vraag in 4 tijdvakken op de openbare weg** (2019-2020, BRAT) concentreert zich op mogelijke wegdelen, per tijdvak bekeken, die onder de bezettingsdrempel van 70% liggen:
  - Dag en nacht tussen het zuidelijke stuk van het kanaal en de Grondelsstraat, Jamarlaan enz.
  - 's Avonds de Demetskaai en op bepaalde tijden in de Heyvaertwijk.
  - Overdag, in de omgeving van Aumale en tussen het Pequeursquare en Kliniek-Clémenceau.

09. Productie, recreatie en spel samenbrengen: naar een kwalitatieve integratie van de logistiek in Kuregem

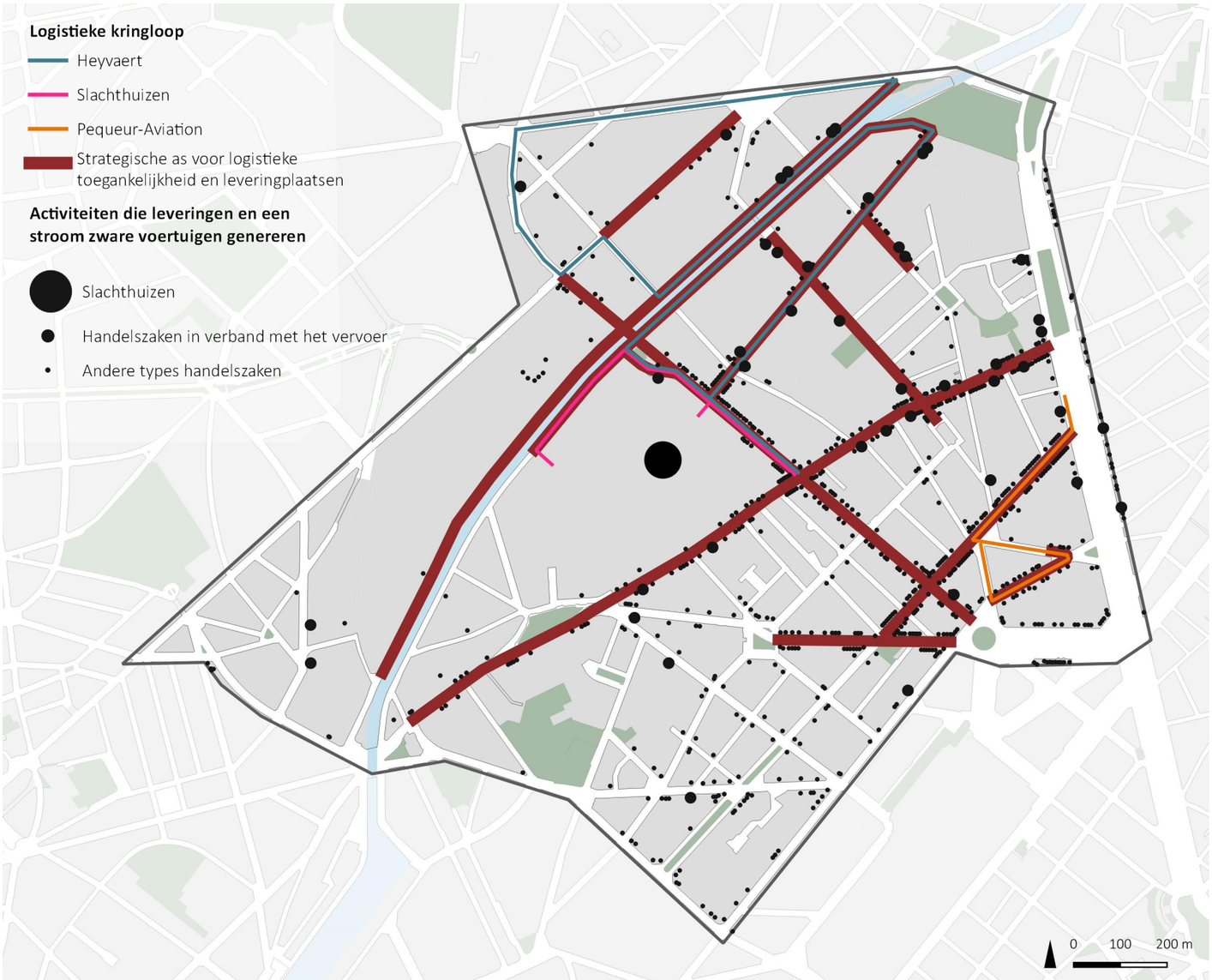
De maas Kuregem komt nauwelijks voor in het netwerk Vrachtverkeer van de MWS, dat niveau Comfort krijgt toegekend en zo goed als samenvalt met het netwerk Auto Plus en Comfort. Toch vragen de activiteiten in de maas om een bijzondere aandacht voor de problematiek van de logistieke toegankelijkheid (leveringen van bedrijven, stedelijke industrieën en handelszaken, Slachthuissite).

Na Brussel-Stad telt Anderlecht duidelijk de meeste kilometers voor zwaar verkeer. De aansluiting op belangrijke verkeersaders als de Bergense Steenweg maakt van Kuregem een **bevoorrechte logistieke zone**. De economisch activiteit in de onmiddellijke omgeving van de Slachthuissite leidt tot **vrachtverkeer** in de omliggende wegen. Daardoor concentreert het meeste verkeer zich in de grote verkeersaders. De onderzochte haltezones bevestigen deze concentraties van logistiek verkeer in de wijken Slachthuizen en Heyvaert via de kaaien en de Bergense Steenweg.

De technische, infrastructurele beperkingen moeten worden meegenomen in de analyse van de verkeerssituatie voor zwaar verkeer (te weinig doorrijhoogte onder de Delacroixbrug, lastig draaien op kruisingen Carpentier / Bergense Steenweg / Ancienne Gare / Nijverheid (Vanderveldesquare).







RESULTATEN VAN PARTICIPATIEPROCES



RESULTATEN VAN BILATERALE ONTMOETINGEN

Voornaamste en prioritaire toegang tot Slachthuissite via Nijverheidskaai n°168 voor vrachtauto's, **een secundaire aan de Ropsy Chaudronstraat**, laatste op Bergense Steenweg n°251 ontoegankelijk voor vrachtauto's (doorrijhoogte tot 2,5 m onder het gebouw). Belangrijk om een tweede aanrijroute te behouden voor vrachtwagens, behoefte aan een vaste aanvoerweg binnen de site die de toegangen kan verbinden.

Verschillen in drukte op de **Slachthuissite** tussen weekend- en weekdagen, op zoek naar modulaire en flexibele oplossingen, te starre herinrichtingen: vermijden: werkende stad en buurtleven zijn nog niet in evenwicht. Mogelijkheid onderzoeken om het wegbeheer per dag te differentiëren (bv.: eenrichtingsverkeer op de Jules Ruhlstraat in het weekend, maar niet door de week).

Geen belangstelling voor logistieke functie van **het kanaal**, zelfs niet in de toekomst: niet diep genoeg, te smal, te weinig toegankelijk in vergelijking met andere steden die ook dit transportmiddel gebruiken.

De Heyvaertwijk ziet een trend van vertrekkende bedrijven en een verlegging van activiteiten naar de woonfunctie, met maatregelen om tussentijdse economische activiteit te behouden (workshops...): als deze trend zich doorzet zou zwaar verkeer kunnen afnemen.

Herziening van de **logistieke lus Heyvaert-Noord** via Weststation, de N. Doyenstraat (in plaats van de De Bonnestraat) lijkt beter aan te sluiten op de huidige functies in het Molenbeekdeel van de Birmingham-

DOELEN EN ACTIES

Huidige functies goed bereikbaar houden en een context creëren van hoge functiegemengdheid en functiedichtheid (scholen, logistieke activiteiten, groothandelszaken, Slachthuissite, gemeentebestuur, vastgoedprojecten..) op het gebied van leveringen, parkeren, zonder dat ze de doorstroming van verschillende verplaatsingswijzen op het verkeersluwe wegennet hinderen.

- **Slachthuis-Heyvaertwijk**: het verkeersschema en de voorgestelde inrichtingen moeten toezien op het verbeteren van de logistieke toegankelijkheid van dit gebied door middel van een **evaluatie van de logistieke lussen** voor handelszaken verbonden aan transport van het RPA Heyvaert:

  via de Ninoofsesteenweg, Nicolas Doyenstraat, Birminghamstraat, De Bonnestraat en de Mariemontkaai ten noorden van het kanaal.

  via de Bergense Steenweg, de Ropsy Chaudronstraat, de Heyvaertstraat, de Nijverheidskaai en de J. Ruhlstraat ten zuiden van het kanaal.

- **Evaluatie van de toegankelijkheid van de Slachthuissite**, in lijn met de benadering van het Masterplan, via de Bergense Steenweg, de Ropsy Chaudronstraat, de J. Ruhlstraat en de Nijverheidskaai.

- **Evaluatie van de logistieke lussen voor de handelszaken in de textielbranche** rondom Pequeursquare en Luchtvaartsquare via Brogniezstraat, Zelfbestuursstraat, Crickxstraat, Limnanderstraat.

- Toezien op **aansluiting van activiteiten op toekomstige structurerende assen** die voor actieve vervoerswijzen ontwikkeld worden, op het ontwikkelen van mobiliteitsdiensten (transportfietsen, fietsenstallingen in de publieke ruimte) om negatieve effecten op het leefmilieu te verminderen (geluidsoverlast, vervuiling...).

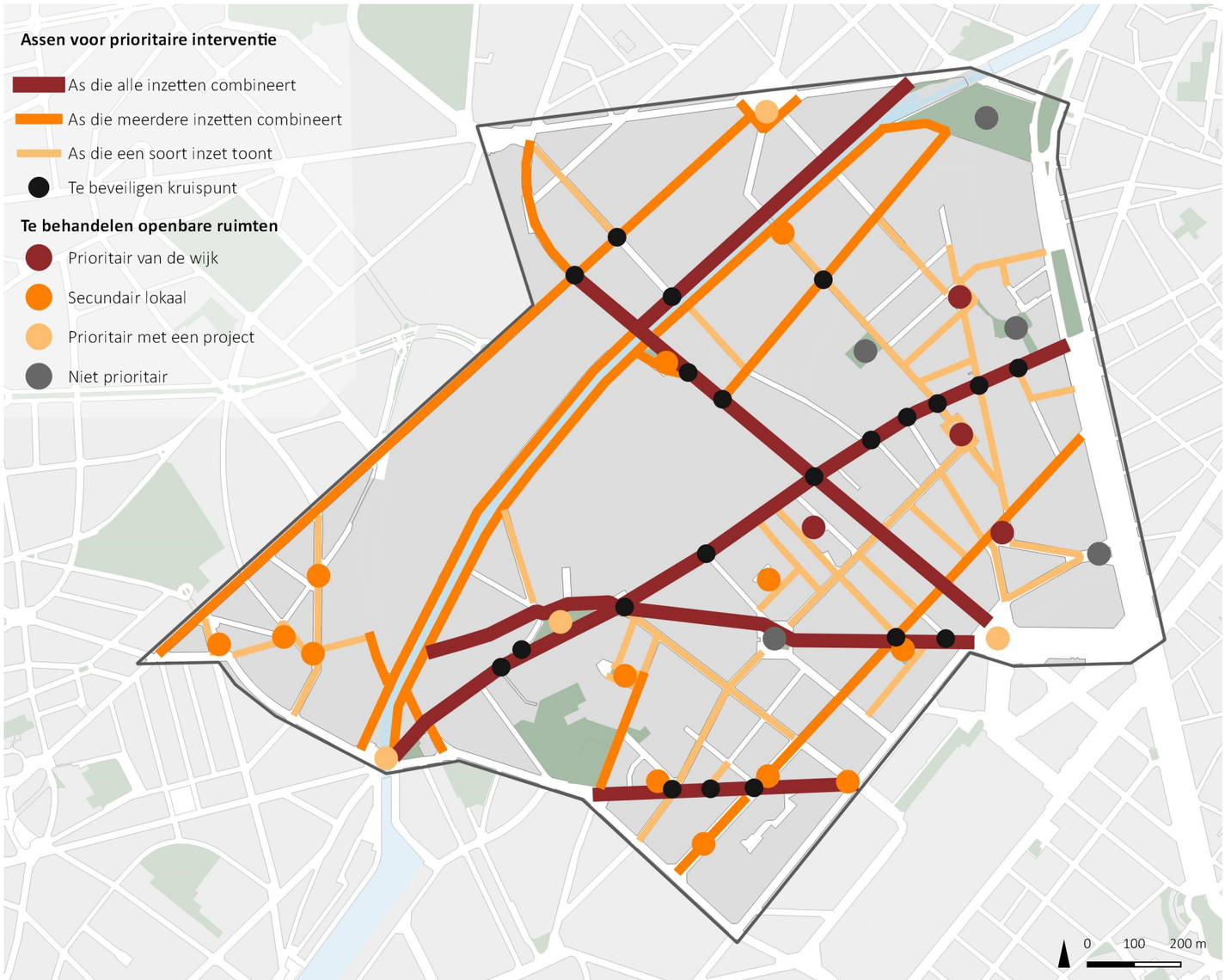
10. En het vervolg? Naar een overwogen, afgewogen en uitgewogen verkeersluw Kuregem!

DOELEN EN ACTIES

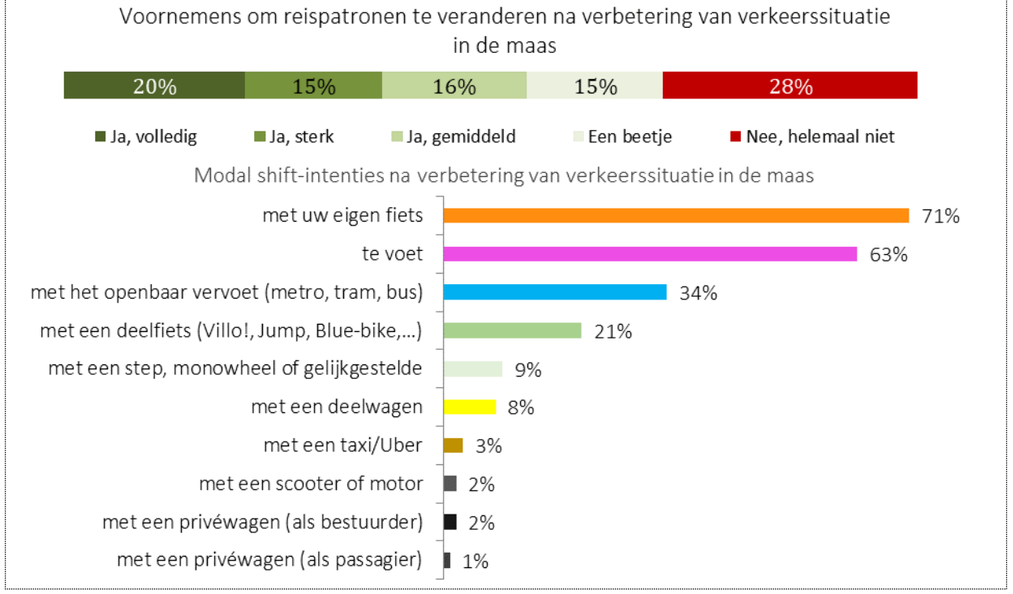
Aan de hand van afgebakende aandachtspunten, worden in de ontwikkelingsfase van het LMC **voordrachten geformuleerd die onderbouwd worden** met **verkeersmodellen** en **verkeersregels**, die nauw met elkaar verbonden zijn. De voordrachten worden gepresenteerd op basis van de aandachtspunten waarop ze een antwoord formuleren.

De verschillende voordrachten worden getoetst aan de vastgelegde **evaluatiecriteria**, alsook aan hun vermogen om een antwoord te formuleren op de verschillende aandachtspunten (synergieën).

Evaluatiecriteria – Ontwikkelingsfase	
Doorgangsverkeer en verkeersintensiteit	
Veiligheid op de weg en snelheidsbeheersing	
Toegankelijkheid buurtbewoners met auto	
Toegankelijkheid alle vormen van verkeersgeneratoren	
Algemene toegankelijkheid en comfort actieve vervoerswijzen	
Toegankelijkheid en regelmatigheid van het openbaar vervoer	
Leesbaarheid van de openbare ruimte / verkeersregelingen	
Leefomgeving en milieu	
Interne samenhang en randen van de maas	
Aantal geschrapte parkeerplaatsen op de openbare weg	XXX



RESULTATEN VAN PARTICIPATIEPROCES



RESULTATEN VAN BILATERALE ONTMOETINGEN

Bij een herinrichting moet gelet worden op het **ritme van de ingrepen**: het sperren van beide toegangswegen tot de Slachthuissite (Ropsy Chaudron en de Nijverheidskaai) zou slecht zijn voor de toegankelijkheid en daarmee voor het functioneren van de site.

Oplossingen afstemmen op **type inrichting** en niet op toezicht: toezien op goede praktijken kan niet overal en op elk moment.

PARTICIPATIE PARTICIPATIEPROCES

Het participatieve proces van de ontwikkelingsfase zal **twee hoofdfases** doorlopen:

Fase 1 — Experimentele workshops rond scenario's

Het doel van deze workshops is tweeledig:

- Burgers bewust maken van de complexe afwegingen die voorafgaan aan de herziening van een verkeersplan:
  - De weg opdelen voor verschillende vormen van mobiliteit is een hele opgave: de standaard voor elke vervoerswijze naleven en tegelijkertijd zorgen dat iedereen tevreden is.
  - Een wijziging van het eenrichtingsverkeer kan een vlindereffect hebben op de gehele maas
- Ter voorbereiding worden de mogelijke scenario's voorgesteld met hun respectievelijke voordelen en nadelen en worden de te maken keuzes toegelicht met bijvoorbeeld een bewustwordingsoefening.

Door de huidige gezondheidssituatie kunnen we niet vóór eind mei een groep belangrijke burgers samenbrengen in een zaal. Daarom werken we aan een andere methodologie die we spoedig zullen communiceren.

Fase 2 — Plenaire informatievergadering

Afhankelijk van wat er in de loop van zomer 2021 mogelijk is, organiseren we een online of fysieke plenaire vergadering om het gekozen scenario en de uitvoeringsplannen voor te dragen.