

Verslag Tussentijdse Evaluatie Tijdelijke Woonerven

Introductie

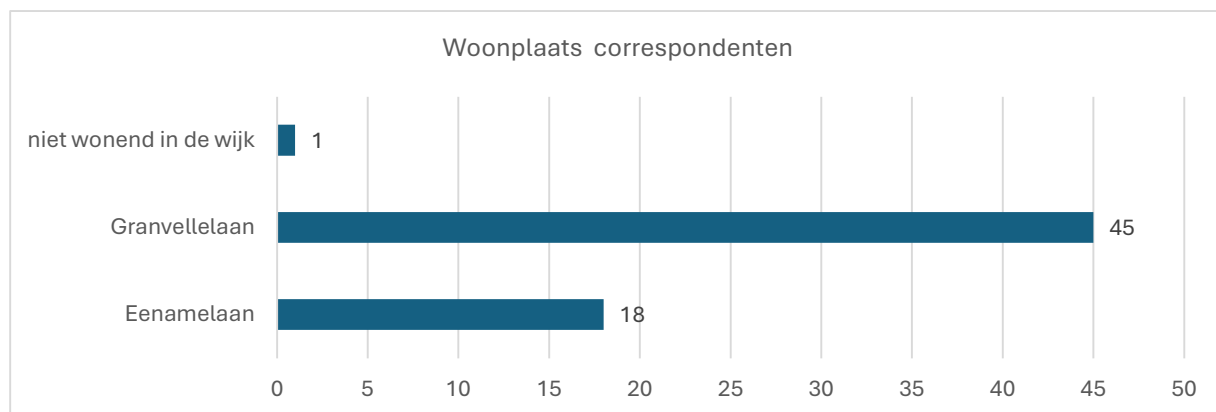
In September 2024 werd er in de Eenamelaan en Granvellelaan een woonerf ingericht als proefopstelling. Om de impact van deze proefopstelling op te volgen werden er een bewonersbevraging uitgevoerd. Deze bevraging had als doel te achterhalen wat de perceptie van de bewoners is van de uitgevoerde ingrepen en hieruit mogelijke beperkte bijstellingen op korte termijn te adviseren. Op langere termijn zullen de uitkomsten van de bevraging de toekomstige integrale herinrichting mee helpen vormgeven. De gestelde vragen zijn bijgevoegd als een appendix. De bevraging werd uitgevoerd gedurende eind november en liep tot eind december en gebeurde zowel online als schriftelijk.

Naast deze bewonersbevraging heeft het district ook gevraagd om verkeersmetingen uit te voeren in de wijk en de omliggende straten. Momenteel zijn wij wachtende op de uitvoering van deze metingen.

De Resultaten

Wie nam deel?

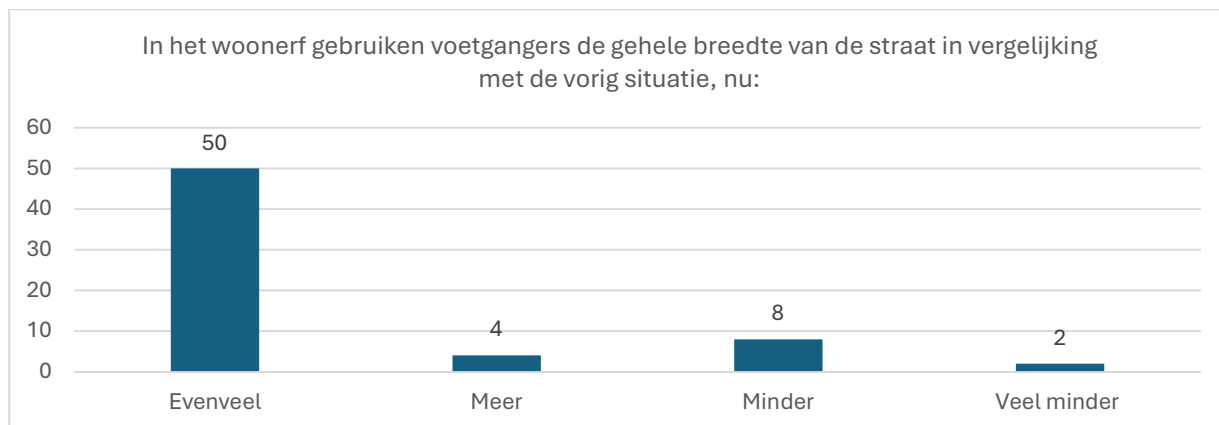
Er werden enkel bewonersbrieven gebust in de Eenamelaan en Granvellelaan met een link naar een online bevragsingsformulier. Bij de gebuste brief was eveneens een papierenversie voorzien van de bevraging om de toegankelijkheid van de bevraging te verhogen. Er werden 64 ingevulde bevragingen ontvangen en 1 aparte bewonersbrief (zonder formulier) waarvan 54 digitaal en 10 papieren versies. 18 van de correspondenten zijn wonende in de Eenamelaan en 45 in de Granvellelaan, met 1 reactie van buiten de wijk.



Ongeveer één derde van de gezinnen in de Eenamelaan en Granvellelaan reageerde op de bevraging.

Voetgangers

Vanuit de bevraging blijkt dat het gebruik van het gehele wegdek door voetgangers ruwweg hetzelfde is gebleven, met een beperkt aantal correspondenten die aangegeven dat het wegdek nu minder gebruikt wordt door voetgangers.

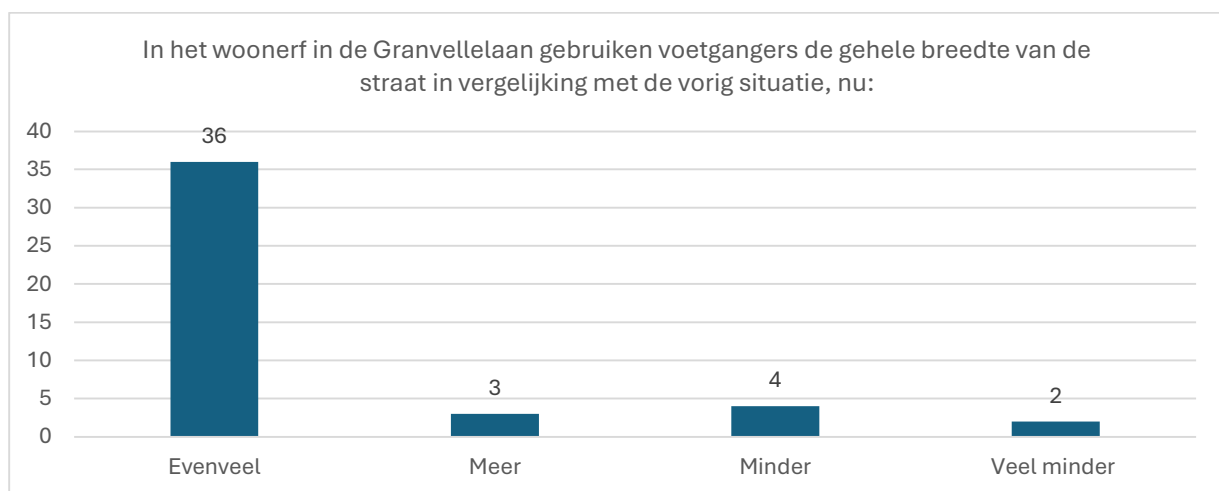


Als we dit per straat bekijken lijken de uitkomsten vrijwel hetzelfde aan te geven per straat:

Eenamelaan:



Granvellelaan:



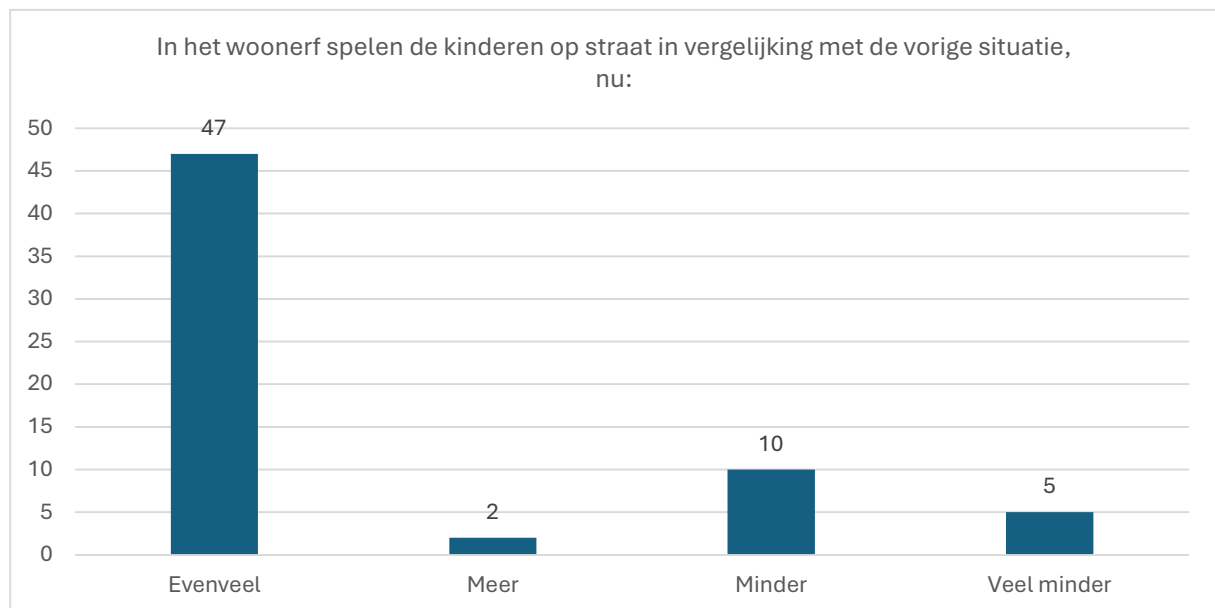
De meest voorkomende opmerkingen/ideeën/suggesties die zijn opgenomen in de bevragsingsformulier en die relateren tot de gestelde vraag zijn:

Opmerkingen en suggesties	aantal
De slechte staat van de voetpaden en het gebrek aan een toegankelijk overgang tussen wegdek en voetpad	25
Betere signalisatie en controle van het woonerf (snelheid en gebruik)	14
Wens voor integrale heraanleg	8
Invoeren van 1-richtingsverkeer	4
Aanpassen parkeerbeleid (voornamelijk parkeren langs 1 zijde)	4
Extra obstakels plaatsen	3

Het plaatsen van verkeersdrempels wordt in deze tabel gezien als een wens tot integrale heraanleg, gezien de impact van de nodige werken om dit te installeren. Het aanpassen van het parkeerbeleid omvat zowel wijzigingen in de inrichting en als de invoering van een bewonerskaart.

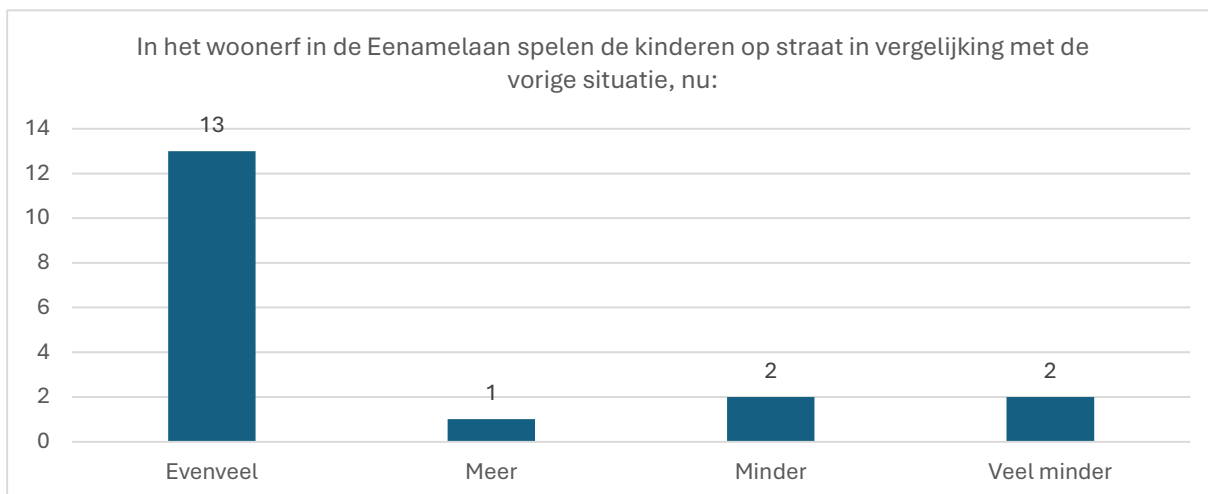
Spelen

De bevraging gaf aan dat de meerderheid van de correspondenten geen verschil ziet in het gebruik van de straat door spelende kinderen. Een 15-tal correspondenten gaf aan dat het woonerf nu minder gebruikt wordt door spelende kinderen, terwijl een 2-tal correspondenten aangaf dat het woonerf nu meer gebruikt wordt door spelende kinderen.

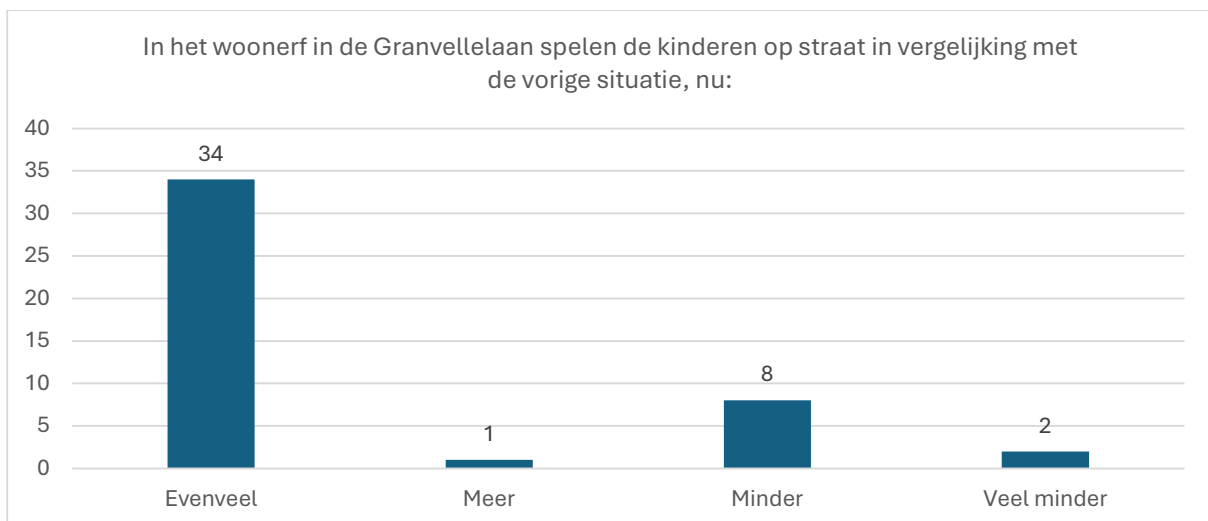


Als we dit per straat bekijken lijken de uitkomsten vrijwel hetzelfde aan te geven per straat:

Eenamelaan:



Granvellelaan:



De meest voorkomende suggesties die zijn opgenomen in de bevragingsformulier en die relateren tot de gestelde vraag zijn:

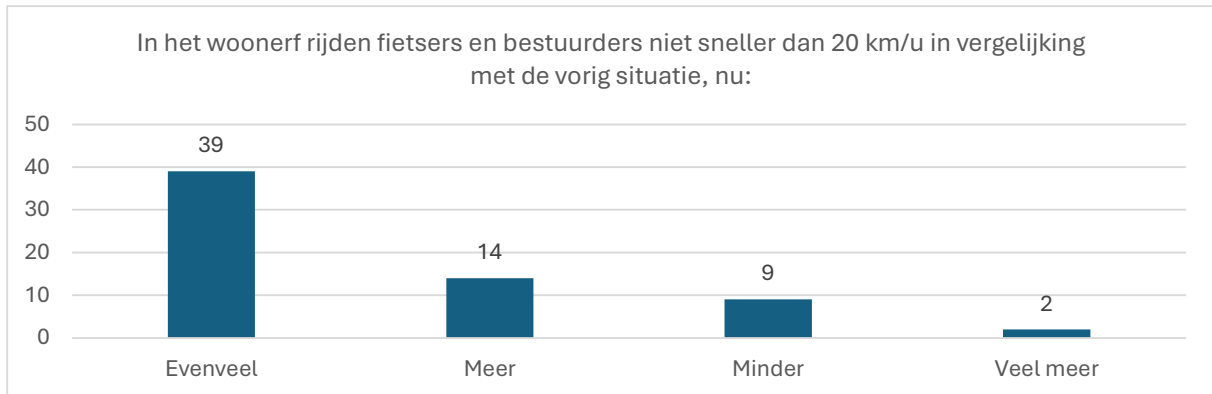
Suggesties	aantal
Aanpassen parkeerbeleid (voornamelijk parkeren langs 1 zijde)	9
Betere signalisatie en controle van het woonerf (snelheid en gebruik)	7
Invoeren van 1-richtingsverkeer	6
Wens voor integrale heraanleg	5
Het plaatsen van meer obstakels	3

Het plaatsen van verkeersdrempels wordt in deze tabel gezien als een wens tot integrale heraanleg, gezien de impact van de nodige werken om dit te installeren. Het aanpassen van het parkeerbeleid omvat zowel wijzigingen in de inrichting en als de invoeging van een bewonerskaart.

Snelheid

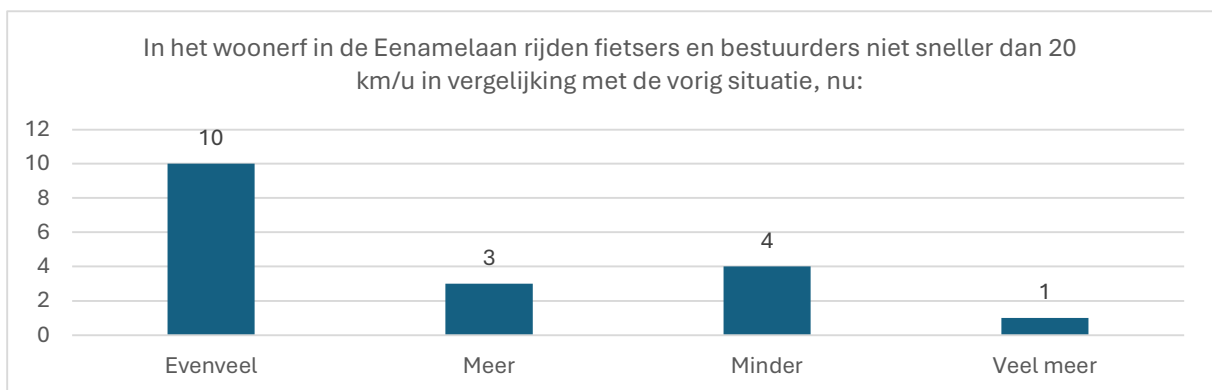
De meerderheid van de correspondenten gaf aan dat de snelheid van voertuigen en fietsers niet gewijzigd is ten opzichte van de originele situatie. 16 correspondenten

merkten op dat er nu meer tot veel meer voertuigen en fietsers zijn die zich houden aan de ingevoegde snelheidsbeperking van 20km/u. In een aantal gevallen wordt hierbij de geschrante herinrichting van de parkeervakken als oorzaak vermeld. Negen correspondenten gaven aan dat er minder voertuigen en fietsers zijn die zich houden aan de ingevoegde snelheidsbeperking van 20km/u, dit gaat vaak gepaard met een vraag voor extra signalisatie van het woonerf zodat de nieuwe snelheidsbeperking duidelijker in beeld wordt gebracht.



Als we dit per straat bekijken lijken de uitkomsten vrijwel hetzelfde aan te geven per straat:

Eenamelaan:



Granvellelaan:



De meest voorkomende suggesties die zijn opgenomen in de bevragsingsformulier en die relateren tot de gestelde vraag zijn:

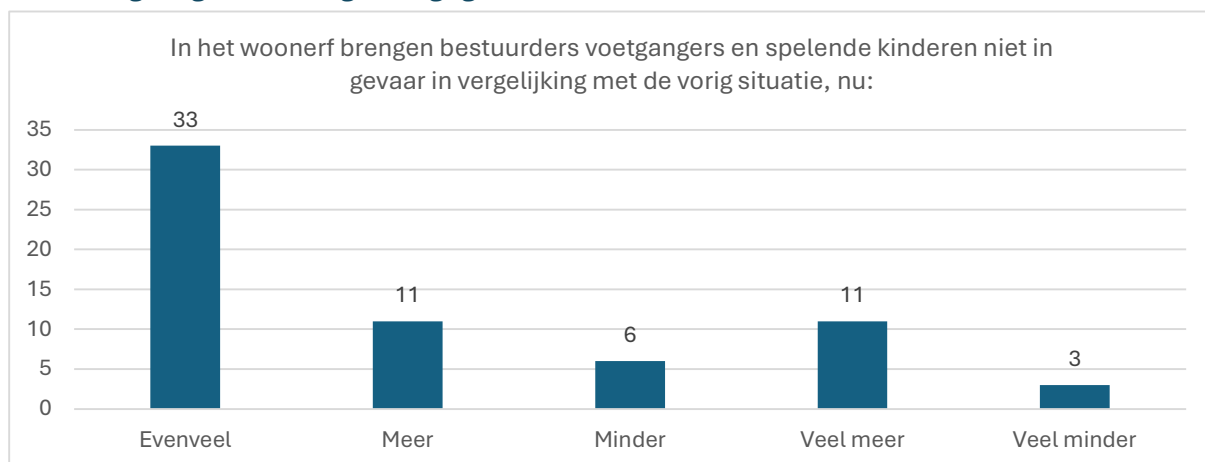
Opmerkingen en suggesties	aantal
Betere signalisatie en controle van het woonerf (snelheid en gebruik)	8
Wens voor integrale heraanleg	6
Aanpassen parkeerbeleid (voornamelijk parkeren langs 1 zijde)	6
Invoeren van 1-richtingsverkeer	4
Extra obstakels plaatsen	3

Het plaatsen van verkeersdrempels wordt in deze tabel gezien als een wens tot integrale heraanleg, gezien de impact van de nodige werken om dit te installeren. Het aanpassen van het parkeerbeleid omvat zowel wijzigingen in de inrichting en als de invoering van een bewonerskaart.

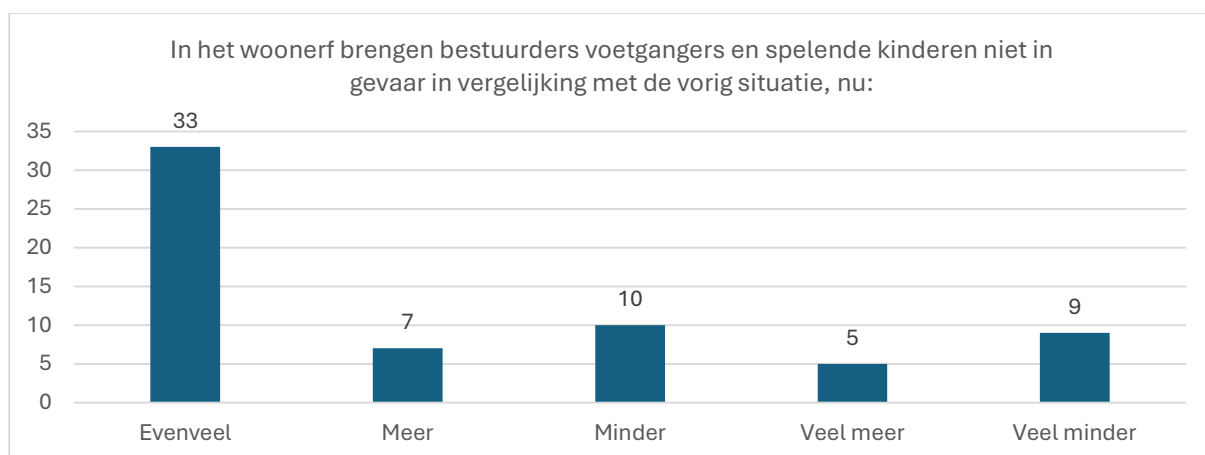
Veiligheid

De meerderheid van de correspondenten gaf aan dat de veiligheid van voetgangers en spelende kinderen niet gewijzigd is ten op zichte van de originele situatie. 22 correspondenten merkten op dat de veiligheid van voetgangers en spelende kinderen nu sterk tot zeer sterk verbeterd is, maar bij het lezen van de opmerkingen werd het duidelijk dat een aantal correspondenten de vraag verkeerd geïnterpreteerd hadden en verhoogde veiligheid hadden aangegeven terwijl ze eigenlijk de proefopstelling als minder veilig ervaren.

De uitslag volgens de originele gegevens:



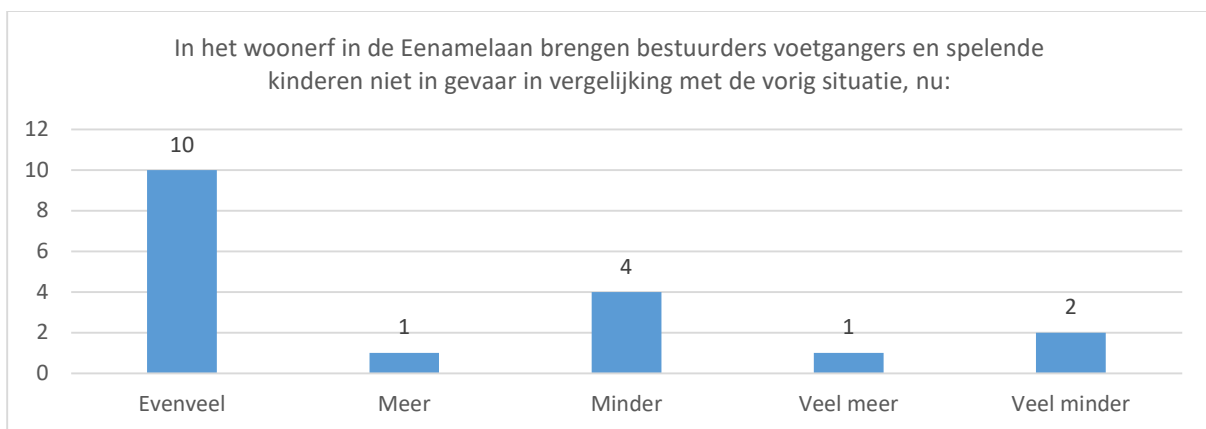
De uitslag volgens de gegevens aangepast naar bijgevoegde feedback:



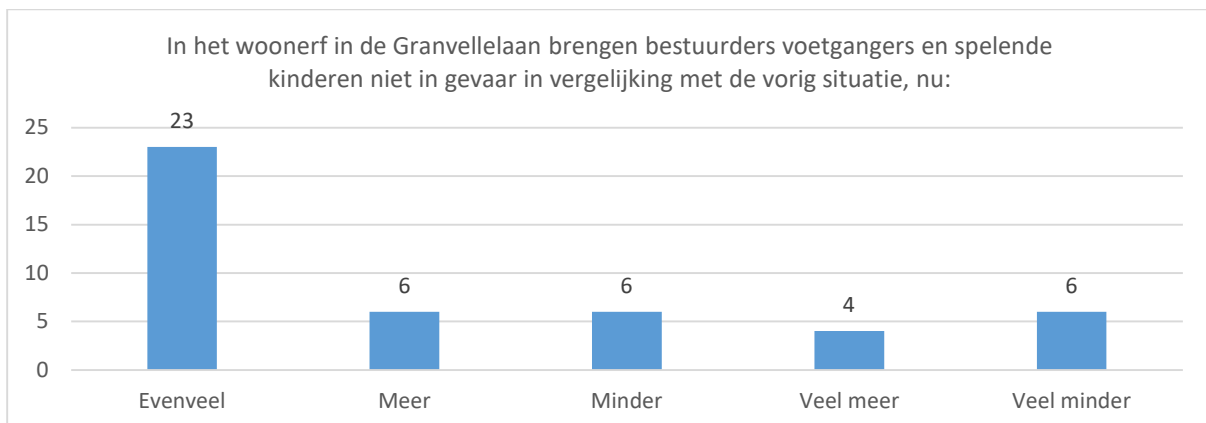
Uit de naar de opmerkingen aangepaste bevraging blijkt dat 19 correspondenten de proefopstelling als minder tot veel minder veilig ervaren dan de originele situatie (reacties werden enkel aangepast waar er specifiek verwezen werd dat de proefopstelling als gevaarlijker werd ervaren). Hierbij verwijzen velen naar het gebrek aan zichtbaarheid door de geschrante parkeerplekken. 13 correspondenten geven aan dat zij de huidige situatie veiliger tot veel veiligere beschouwen dan de originele inrichting. Enkel verwijzen hier naar de vertragende factor van de geschrante parkeerplekken als een belangrijke oorzaak.

Als we dit per straat bekijken (gebaseerd op de aangepaste resultaten) lijken de uitkomsten vrijwel hetzelfde aan te geven per straat:

Eenamelaan:



Granvellelaan:



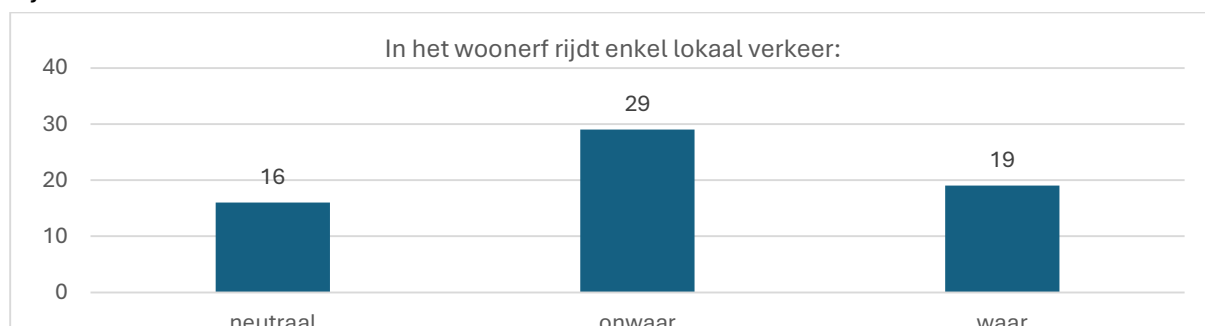
De meest voorkomende suggesties die zijn opgenomen in de bevragingsformulier en die relateren tot de gestelde vraag zijn:

Opmerkingen en suggesties	aantal
Wens voor integrale heraanleg	7
Betere signalisatie en controle van het woonerf	6
Aanpassen parkeerbeleid (voornamelijk parkeren langs 1 zijde)	5
Invoeren van 1-richtingsverkeer	4
Extra obstakels plaatsen	2

Het plaatsen van verkeersdrempels wordt in deze tabel gezien als een wens tot integrale heraanleg, gezien de impact van de nodige werken om dit te installeren. Het aanpassen van het parkeerbeleid omvat zowel wijzigingen in de inrichting en als de invoeging van een bewonerskaart.

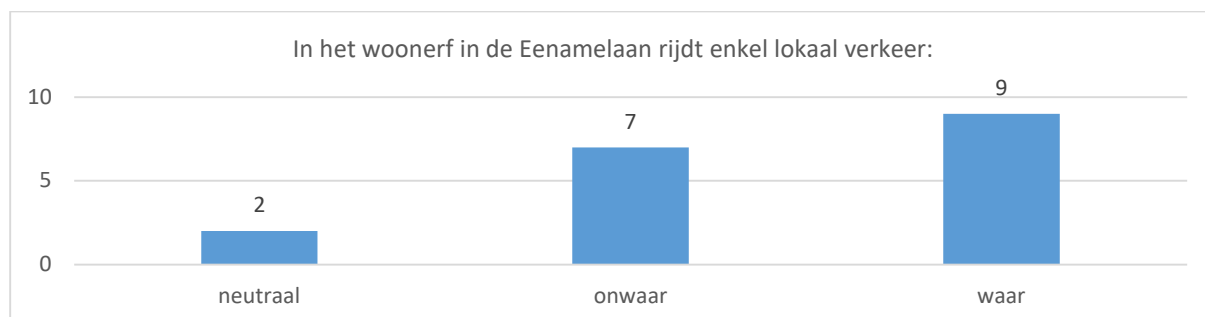
Origine verkeerstromen

Uit de bevraging blijkt dat iets minder dan de helft van de correspondenten de perceptie hebben dat de verkeerstromen binnen hun straat niet lokaal is. Hierbij wordt vaak vermeld dat het gaat over parkeerplaats zoekende voertuigen van niet inwoners. 16 correspondenten hadden geen opinie terwijl iets minder dan een derde van de correspondenten aangaven dat de verkeerstromen binnen hun wijk van lokale oorsprong zijn.

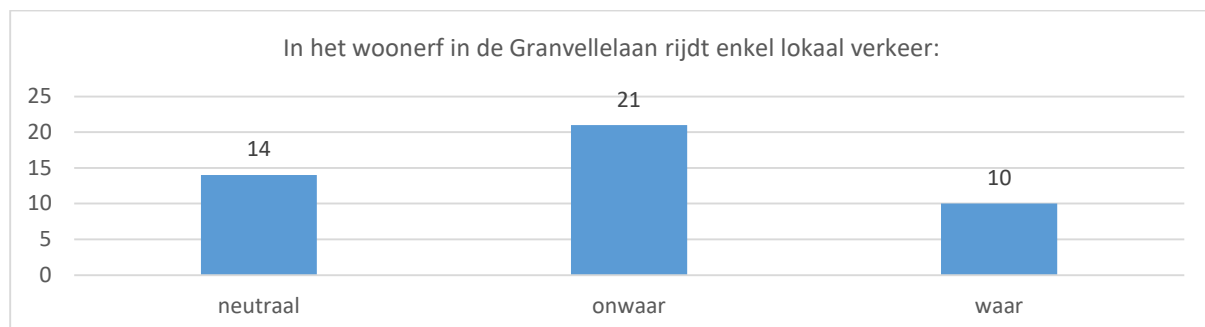


Als we dit per straat bekijken zien we dat er een verschil in de perceptie van de correspondenten. De correspondenten wonende in de Eenamelaan gaven aan dat volgens hen de verkeerstromen in hun straat eerder lokaal terwijl in de Granvellelaan net iets minder dan de helft van de correspondenten aan gaf dat de verkeerstromen van buiten hun straat komen.

Eenamelaan:



Granvellelaan:



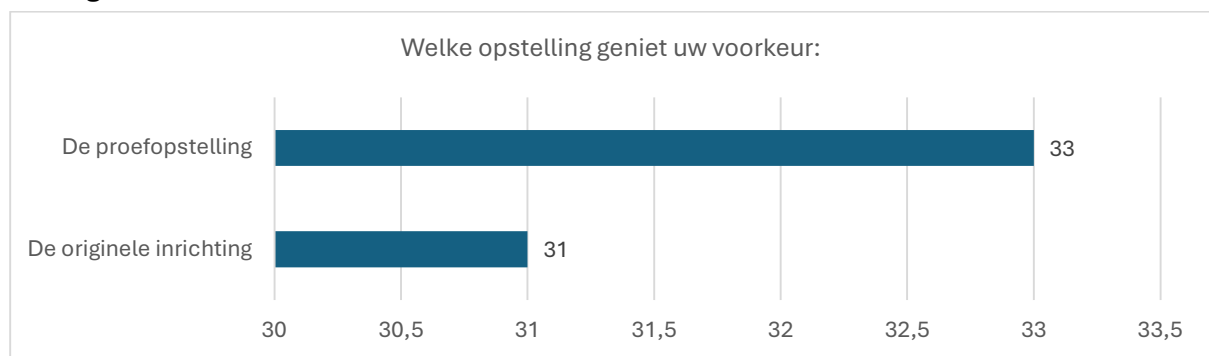
De meest voorkomende suggesties die zijn opgenomen in de bevragsingsformulier en die relateren tot de gestelde vraag zijn:

Opmerkingen en suggesties	aantal
Aanpassen parkeerbeleid (voornamelijk gericht op betalend parkeren of bewonerskaarten)	6
Betere signalisatie en controle van het woonerf (snelheid en gebruik)	4
Invoeren van 1-richtingsverkeer	3
Wens voor integrale heraanleg	1

Het plaatsen van verkeersdrempels wordt in deze tabel gezien als een wens tot integrale heraanleg, gezien de impact van de nodige werken om dit te installeren. Het aanpassen van het parkeerbeleid omvat zowel wijzigingen in de inrichting en als de invoeging van een bewonerskaart.

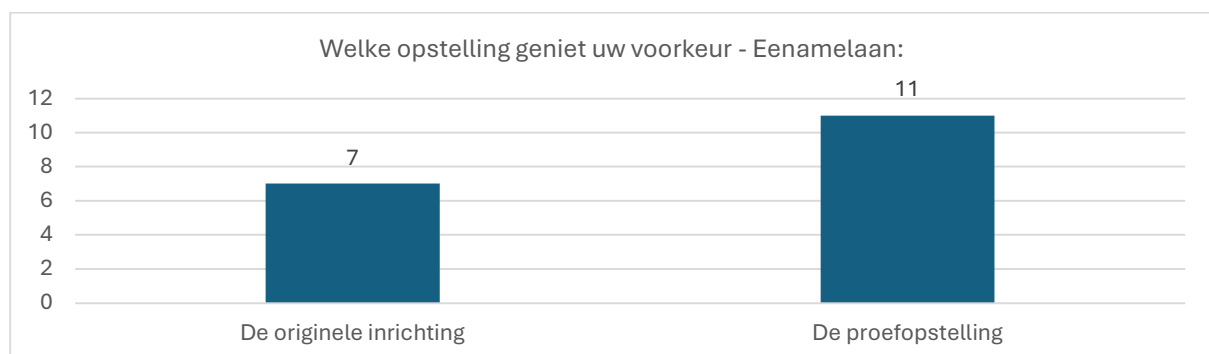
Voorkeursopstelling

Uit de bevraging blijkt dat iets meer dan de helft van de correspondenten de proefopstelling prefereert. Uit de opmerkingen blijkt dat de parkeerplekken een grote bezorgdheid is.



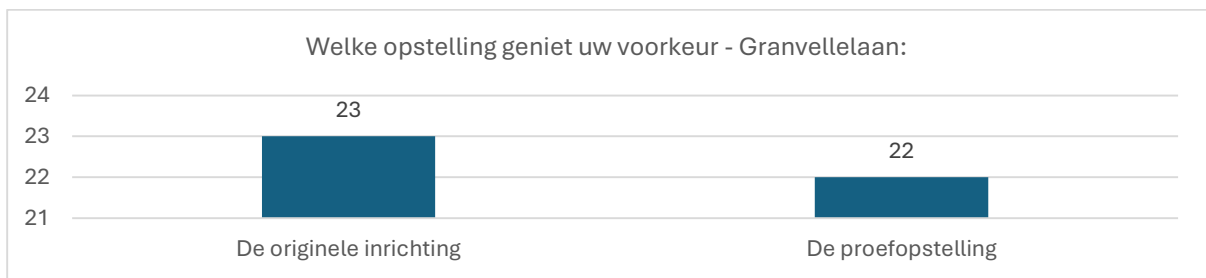
Als we dit per straat bekijken zien we dat er een verschil in de voorkeur van de correspondenten. Bij de correspondenten wonende in de Eenamelaan blijkt er een iets grotere voorkeur voor de proefopstelling.

Eenamelaan:



Bij de Granvellingelaan is er met 1 stem een voorkeur voor de originele inrichting. De belangrijkste opmerkingen omvatten de parkeerdruk en de geschrante inrichting van de plekken en de staat van het huidige voetpad. Verder wordt de beperkte breedte van de straat gezien als een beperkende factor voor het goed functioneren van de straat.

Granvellelaan:



De meest voorkomende suggesties die zijn opgenomen in de bevragingsformulier en die relateren tot de gestelde vraag zijn:

Opmerkingen en suggesties	aantal
Aanpassen parkeerbeleid (zowel inrichting als invoeren bewonerskaart)	15
Wens voor integrale heraanleg	10
Betere signalisatie en controle van het woonerf (snelheid en gebruik)	8
Invoeren van 1-richtingsverkeer	8
Extra obstakels plaatsen	2

Het plaatsen van verkeersdrempels wordt in deze tabel gezien als een wens tot integrale heraanleg, gezien de impact van de nodige werken om dit te installeren. Het aanpassen van het parkeerbeleid omvat zowel wijzigingen in de inrichting en als de invoeging van een bewonerskaart.