

MASTERPLAN FIETS

voor het gebied ten noorden van de Leie

7 SEPTEMBER 2018



Contactpersonen

KOEN VANNESTE

**Projectverantwoordelijke Provincie
West-Vlaanderen**

T 050 40 35 35

E koen.vanneste@west-vlaanderen.be

Provincie West-Vlaanderen

Koning Leopold III-laan 41
8200 Sint-Andries
België

ADEL LANNAU

Projectverantwoordelijke Arcadis

M 0474 55 00 64

E adel.lannau@arcadis.com

Arcadis Belgium nv

Gaston Crommenlaan 8
bus 101
9050 Gent
België

Colofon

Versie	Datum	
A	23 oktober 2017	Overgemaakt aan de opdrachtgever
B	24 november 2017	Aangepast aan de opmerkingen opdrachtgever. Overgemaakt aan de plangroepleden.
C	16 januari 2018	Aangepast na startoverleg dd 8 december 2017 Fase 1 (aangevuld) en aanzet fase 2 – overgemaakt aan de opdrachtgever.
D	30 januari 2018	Aangepast aan de opmerkingen van de opdrachtgever. Doorgestuurd ter voorbereiding van het overleg dd 9 feb 2018.
E	April 2018	Draft overgemaakt aan opdrachtgever
F	April 2018	Draft overgemaakt aan opdrachtgever
G	4 april 2018	Draft overgemaakt aan de werkgroepleden ter bespreking op 26 juni 2018
H	26 juni 2018	Draft aangepast aan de opmerkingen geformuleerd op 26 juni 2018 (werkgroep 3)
I	13 juli 2018	Draft aangepast aan de opmerkingen geformuleerd tegen 11 juli 2018
J	7 september 2018	Besproken met opdrachtgever (7 september 2018)

INHOUDSOPGAVE

0	INLEIDING	10
1	ANALYSE	13
1.1	Ruimtelijke - economische structuur en nederzettingsstructuur	13
1.2	Woon-werkrelaties (op basis van diagnostiek)	14
1.2.1	Modale split	14
1.2.2	Woon-werkrelaties tussen de verschillende gemeenten	16
1.2.2.1	Fiets (bestaande fietsrelaties 2014)	16
1.2.2.2	Wagengebruik (potentiële fietsrelaties)	17
1.2.3	Bevindingen	18
1.3	Bestaande netwerken	20
1.3.1	Fietsnetwerken	20
1.3.2	Openbaar vervoersnetwerken	20
1.4	Planningscontext	21
1.4.1	Bovengemeentelijke studies	21
1.4.1.1	Complex project K-R8	21
1.4.1.2	Rekover	21
1.4.1.3	Rekover + (september 2015)	22
1.4.1.4	Ruimtelijke visie voor regio van Leie en Schelde (ontwerp december 2017)	24
1.4.1.5	Geïntegreerde gebiedsvisie voor de Leievallei tussen Wervik en Kortrijk	25
1.4.1.6	Seine – Schelde – Globale actualisatiestudie Leie-as	25
1.4.1.7	Heerlijke Heulebeek	27
1.4.1.8	Interregionaal vrachtroutenetwerk	29
1.4.1.9	Studie Carpoolparkings (2014)	29
1.4.1.10	Spoorlijn 66 (Kortrijk-Roeselare)	29
1.4.1.11	Streefbeeld N8 (Wevelgem – Bissegem)	31
1.4.1.12	Herinrichting complex A19-R8 in Kortrijk	31
1.4.1.13	De kink in de link – harde tijden voor zachte weggebruikers	32
1.4.1.14	Samen slimmer naar het werk	32
1.4.2	Gemeentelijke plannen	33
1.4.2.1	Wervik – mobiliteitsplan (PAC september 2010)	33
1.4.2.1.1	RUIMTELIJKE ASPECTEN	33
1.4.2.1.2	GEWENST FIETSNETWERK	33

1.4.2.1.3 HALTEN OPENBAAR VERVOER	34
1.4.2.2 Wervik - Uitwerking van een visie op korte termijn voor de N58 op grondgebied Wervik, tussen de A19 en de grens met Komen	34
1.4.2.3 Menen – Mobiliteitsplan (ontwerp beleidsplan mei 2012)	35
1.4.2.3.1 RUIMTELIJKE ASPECTEN	35
1.4.2.3.2 GEWENST FIETSNETWERK	36
1.4.2.3.3 HALTEN OPENBAAR VERVOER	37
1.4.2.4 Menen – Masterplan Leieboorden	37
1.4.2.5 Menen – Galloo-site – planologisch attest	38
1.4.2.6 Menen – ontwikkeling Hagewinde (plan in opmaak)	39
1.4.2.7 Wevelgem – mobiliteitsplan (geactualiseerd juli 2011)	40
1.4.2.7.1 RUIMTELIJKE ASPECTEN	40
1.4.2.7.2 GEWENST FIETSNETWERK (GEACTUALISEERD MOBILITEITSPLAN 2011)	40
1.4.2.7.3 HALTEN OPENBAAR VERVOER	42
1.4.2.7.4 ZOEKZONE CARPOOLPARKINGS	43
1.4.2.8 Wevelgem – Fiets- en parkeerplan (2015)	44
1.4.2.9 Wevelgem – Uitvoeringsplannen	44
1.4.2.9.1 LANDSCHAPSPLAN GROENE SLINGER WEVELGEM/POSTHOORN	44
1.4.2.9.2 WEVELGEM, RUP 12-1 GROENE SLINGER MOORSELE	45
1.4.2.9.3 WEVELGEM, RUP STATIONSOMGEVING	45
1.4.2.10 Kortrijk – Mobiliteitsplan (2011)	46
1.4.2.11 Kortrijk – Visie fiets- en groennetwerk 2.0. Noord Kortrijk	46
1.4.2.12 Kortrijk – Project open ruimte	47
1.4.2.13 Kortrijk – geactualiseerd fietsnetwerk	49
1.4.2.14 Lendeledede – mobiliteitsplan (2015)	50
1.4.2.14.1 RUIMTELIJKE ASPECTEN	50
1.4.2.14.2 GEWENST FIETSNETWERK	51
1.4.2.14.3 OPENBAAR VERVOER – HALTEN	52
1.4.2.15 Kuurne – mobiliteitsplan (2010)	53

1.4.2.15.1 RUIMTELIJKE ASPECTEN	53
1.4.2.15.2 GEWENST FIETSNETWERK	54
1.4.2.15.3 OPENBAAR VERVOER – HALTEN	54
2 BEÏNVLOEDING VAN HET GEDRAG	55
2.1 Inleiding	55
2.2 Push & pull maatregelen en acties (azijn & honing)	55
2.2.1 Algemene maatregelen en acties	55
2.2.1.1 De rijdende fiets	55
2.2.1.2 De stilstaande fiets	57
2.2.1.3 Campagnes of acties ten voordele van een gunstig imago van fietsers	58
2.2.1.4 Campagnes om fietsgebruik aan te moedigen	59
2.2.2 Woon-werk verkeer	60
2.2.2.1 Maatregelen inzake voorzieningen voor fietsers	60
2.2.2.2 Voordelen voor fietsers (positieve discriminatie)	61
2.2.2.3 Campagnes voor woon-werkfietsers	61
2.2.3 Woon-school verkeer	64
2.2.3.1 Maatregelen inzake voorzieningen voor fietsers	64
2.2.3.2 Verkeerseducatie	64
2.2.3.3 Campagnes voor woon-schoolverkeer	64
2.2.4 Woon-winkel verkeer	66
2.2.4.1 Maatregelen inzake voorzieningen voor fietsers	66
2.2.4.2 Campagnes of acties woon-winkel verkeer	66
2.3 Conclusie	66
3 REALISATIE VAN EEN VEILIG EN SAMENHANGEND KWALITATIEF FIETSNETWERK	68
3.1 Visie	68
3.2 Fietssnelwegennetwerk	69
3.2.1 Fietssnelweg langs spoor 69 (Kortrijk - Wevelgem - Menen - Wervik)	69
3.2.2 Fietssnelweg spoor Kortrijk - Moeskroen	70
3.2.3 Optimalisatie fietssnelweg Kortrijk – Roeselare (F361)	71
3.2.4 Aanpassing fietssnelweg langs de Leie	79
3.2.4.1 Fietssnelweg aan de noordzijde thv Wevelgem?	79
3.2.4.2 Verlegging van de fietssnelweg thv Galloosite (Menen)	79
3.3 Aanpassingen bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk	81
3.3.1 Met het oog op maasverkleining	81

3.3.1.1	Kortrijk – reservatiestrook (bijkomende BFF tussen fietssnelweg en onderdoorgangen R8 (Kortrijk-Wevelgem))	81
3.3.1.2	Kortrijk - Kuurne - Sint-Katriensteenweg - Kattestraat	82
3.3.1.3	Harelbeke - Kuurne - Stationsstraat - Haantjesstraat - N36d Rijksweg - N36d Overleiestraat	82
3.3.1.4	Station Ingelmunster – Lendeledede – Kortrijk via spoor	84
3.3.1.5	Verbinding fietssnelweg langs het spoor Kortrijk-Moeskroen en fietssnelweg langs de Leie	84
3.3.2	Met het oog op ontvlechting van verkeerstroom	86
3.3.2.1	Menen: ontvlechting N58	86
3.3.2.2	Wevelgem – ontvlechting N8 - Ter Biest	87
3.3.2.3	Wevelgem - Bergelen	87
3.3.2.4	Menen – Leiestraat	88
4	PRIORITAIR TE NEMEN ACTIES	90
5	BIJLAGEN	91
5.1	Algemene voorwaarden fietspaden langs spoorlijnen (bron: infrabel)	91
5.2	Afweging Wevelgem: fietssnelweg aan noordzijde of zuidzijde van de Leie	94
5.3	Afweging aanpassing fietssnelweg thv Galloosite	96
5.4	Informatiekaarten tracéonderzoek verbinding fietssnelwegen	100
5.5	Fotorapportage routes Kortrijk – Roeselare	103
5.6	Onderzochte (niet weerhouden) tracés	110
5.6.1	Kortrijk - Bijkomende tangentiële verbinding naar Ringshopping (Kortrijk) (maasverkleining)	110
5.6.2	Wervik – Oude Ieperstraat (maasverkleining)	111
5.6.3	Menen - Krommebeekstraat (maasverkleining)	112
5.6.4	Lendeledede – alternatieve verbinding voor Sente (ontvlechting)	113
5.6.5	Menen - Kezelbergroete	114

KAARTEN

Kaart 1: Woonkernen en bedrijventerreinen	13
Kaart 2: Bestaande fietsnetwerken (versie jan 2018)	20
Kaart 3: Gis ongevalgegevens	20
Kaart 4: Gewenst bovenlokaal netwerk (met aanduiding lokale netwerken (versie jan 2018) en recreatief fietsknooppuntennetwerk)	68
Kaart 5: werkkaart - screening haalbaarheid fietssnelweg langs spoor 69 Kortrijk-Wevelgem – Menen - Wervik.	69
Kaart 6: werkkaart - screening haalbaarheid fietssnelweg langs spoor 69 Kortrijk-Moeskroen.	70

Kaart 7: werkkaart - optimalisatie tracé Kortrijk-Roeselare 190318.pdf	71
Kaart 8: werkkaart - haalbaarheid BFF langs spoor Ingelmunster – Lendeledede – Kortrijk	84
Kaart 9: Gewenst bovenlokaal fietsnetwerk	90

0 INLEIDING

Opzet van de studie

In voorliggende studie werd onderzoek verricht naar de optimalisatie van het fietsnetwerk en worden er flankerende maatregelen geformuleerd om het fietsen te bevorderen. De studie resulteert in een geactualiseerd gewenst fietsnetwerk en in een oplisting van prioritair te nemen acties.

In 2014 werd voor het Interfluviumgebied (gebied tussen Schelde en Leie) een “Masterplan Fiets Leie – Schelde” opgemaakt. Hierin werd het fietsen in het gebied tussen de Leie en de Schelde integraal benaderd. De provincie West-Vlaanderen wenst deze formule ook toe te passen voor het gebied ten noorden van de Leie. Het studiegebied omvat (delen van) de gemeenten Wervik, Menen, Wevelgem, Kortrijk, Lendeledede en Kuurne.

De studie is tot stand gekomen in overleg met tal van actoren. Er werden verschillende werkgroepen georganiseerd samengesteld uit vertegenwoordigers van verschillende stakeholders.

- 27 oktober 2017: startoverleg Arcadis – Provincie;
- 8 december 2017: plangroep;
- 14 januari 2018: werkoverleg Arcadis-provincie;
- 9 februari 2018: plangroep;
- 13 maart 2018: workshop Kuurne, Lendeledede, Wervik, Menen, Wevelgem, Vlaamse administraties (AWV, MOW, Omgeving, De Vlaamse Waterweg), Leiedal/ Fietsersbond;
- 16 maart: Workshop stad Kortrijk;
- 25 april: Workshop Infrabel;
- 26 juni 2018: plangroep
- 7 september 2018: werkoverleg Arcadis - Provincie

De verslagen worden als bijlage ingevoegd.



Figuur 1: Situering studiegebied

Volgens studies hebben volgende factoren invloed op het fietsgebruik¹:

- de reisafstand;
- de infrastructuur, en in het bijzonder het type fietsvoorziening;
- het landschap, vooral het reliëf;
- voorzieningen aan de aankomstzijde, vooral stallingsmogelijkheden;
- het weer;
- reiskosten en reistijd;
- attitude richting fietsen en gewoontegedrag;
- persoonsgebonden- en huishoudenskenmerken, (maar veel van de verbanden (geslacht, leeftijd, inkomen, ...) zijn (nog) onduidelijk).

Twee belangrijke determinanten zijn beïnvloedbaar door het beleid: fietsvoorzieningen en attitude. De Provincie West-Vlaanderen richt zich dan ook op deze twee velden.

¹ Fietsgebruik slim stimuleren, Eva Heinen, promovendus TU Delft - Een samenvatting van dit artikel is gepubliceerd in Verkeerskunde 6/2009 (p.49)

Leeswijzer

Het eerste deel van de voorliggende studie omvat de analysefase:

- de ruimtelijk – economische structuur en de nederzettingsstructuur;
- de woon-werkrelaties binnen het studiegebied;
- de bestaande fiets- en openbaar vervoernetwerken;
- de planningscontext en de geplande projecten van de verschillende steden en gemeenten.

In het tweede deel worden maatregelen aangehaald die belangrijk kunnen zijn in het beïnvloeden van het gewoontegedrag (cf determinant attitude).

In het derde deel wordt ingegaan op de fietsinfrastructuur (cf determinant fietsvoorzieningen). Hierin wordt het gewenste netwerk gedefinieerd.

Tot slot worden een aantal prioritair te nemen acties geformuleerd.

1 ANALYSE

1.1 Ruimtelijke - economische structuur en nederzettingsstructuur

Kaart 1: Woonkernen en bedrijventerreinen

Het studiegebied wordt grotendeels bediend door het **regionaal stedelijke gebied Kortrijk**. In de afbakening van het regionaal stedelijk gebied Kortrijk zitten ook delen van Wevelgem en Kuurne vervat. De kernen Heule, Bissegem (Kortrijk), Kuurne, Gullegem en Wevelgem liggen binnen het stedelijk gebied Kortrijk.

Menen is geselecteerd als **kleinstedelijk gebied**.

Daarnaast wordt het studiegebied gekenmerkt **door verspreid liggende kernen**:

- Wervik: Wervik, Geluwe;
- Menen: Lauwe, Rekkem;
- Wevelgem: Moorsele, Gullegem;
- Lendeledede;
- Kuurne: Sint-Katarina.

In het projectgebied zijn er volgende grootschalige bedrijventerreinen:

- Kortrijk:
 - Bedrijvenpark Kortrijk-Noord Bedrijventerrein Lepersestraat;
 - Meensesteenweg/Bissegemsestraat;
 - Bedrijventerrein Bissegem – Heule.
- Wervik:
 - Wervik – Hoogweg;
 - Wervik Laag Vlaanderen;
 - Wervik Pontstraat;
 - Geluwe Menenstraat.
- Menen:
 - Menen Grensland (regionaal);
 - Menen Veldstraat;
 - Menen – Ieperstraat;
 - Menen Oost (regionaal);
 - Menen – Leopoldplein;
 - Rekkemstraat -Knokbeenstraat;
 - Koningin Astridlaan;
 - Transportzone LAR (regionaal).
- Wevelgem:
 - Industriezone Gullegem – Moorsele;
 - Industriezone noord;
 - Wevelgem-Zuid.
- Lendeledede
 - Lendeledede Spoelewielen;
 - Stationstraat 1 en 2.
- Kuurne:
 - Bedrijvenpark Kortrijk-Noord (zie ook hoger);

1.2 Woon-werkrelaties (op basis van diagnostiek)

Om een beeld te krijgen van de bestaande woon-werkrelaties wordt, op basis van de gegevens van diagnostiek woon-werkverkeer 2014 (FOD Mobiliteit en Vervoer) nagegaan welke bestaande functionele fietsrelaties er zijn tussen de verschillende gemeenten.

Deze gegevens zijn gebaseerd op enquêtes die werkgevers van bedrijven met gemiddeld meer dan 100 werknemers dienen in te vullen. De diagnostiek heeft reeds plaatsgevonden in 2005, 2008 en 2011 en 2014. Op 1 juli 2017 is een nieuwe editie gestart.

De gegevens zijn gebaseerd op enquêtes van bedrijven van meer dan 100 werknemers en zijn beschikbaar op niveau van de gemeenten. Er dient omzichtig omgesprongen te worden bij de verdeling van deze eerder algemene gegevens naar verkeersstromen. Ondernemingen met meer dan 100 werknemers zijn immers niet representatief voor alle Belgische ondernemingen. Het percentage grote ondernemingen ligt hoger in de steden en de afstanden voor het woon-werkverkeer zijn er gemiddeld groter. Deze factoren hebben een invloed op de modale verdeling.

1.2.1 Modale split

In totaal zijn er in 2014 10.734 vestigingen ondervraagd, goed voor 1.530.271 werknemers (volledig België). Onderstaande tabel geeft de algemene modale split voor België, Brussel, Vlaanderen en Wallonië. Er wordt tevens aangegeven welke evolutie er is sinds 2005.

Vervoerswijze	BELGIE			BRUSSEL			VLAANDEREN			WALLONIE		
	2005	2014		2005	2014		2005	2014		2005	2014	
Wagen (alleen)	66,8%	65,6%	- 2%	45,1%	37,9%	- 16%	68,7%	68,5%	- 0%	80,4%	81,7%	+ 2%
Carpool	4,7%	2,9%	- 38%	2,5%	1,2%	- 49%	5,2%	3,3%	- 36%	5,2%	3,4%	- 35%
Motorfiets	1,7%	1,2%	- 33%	0,8%	1,1%	+ 38%	2,2%	1,3%	- 41%	1,5%	1,0%	- 31%
Trein	9,5%	10,9%	+ 15%	32,2%	34,1%	+ 6%	4,1%	5,3%	+ 31%	4,4%	5,0%	+ 13%
Metro, tram, bus	5,9%	6,9%	+ 16%	15,0%	19,0%	+ 27%	3,9%	3,9%	+ 0%	3,6%	4,0%	+ 9%
Collect. vervoer	1,2%	0,8%	- 34%	0,7%	0,3%	- 59%	1,6%	1,1%	- 31%	0,5%	0,4%	- 8%
Fiets	7,8%	9,5%	+ 21%	1,2%	3,0%	+ 148%	12,3%	14,9%	+ 21%	1,3%	1,5%	+ 13%
Te voet	2,4%	2,4%	- 2%	2,6%	3,4%	+ 33%	2,1%	1,7%	- 19%	3,2%	3,1%	- 2%

Tabel 1: Evolutie van de modale verdeling van 2005 tot 2014

- Op basis van de enquêtes blijkt dat er in Vlaanderen ongeveer 68.5% van de ondervraagden met de wagen naar het werk gaat. Hij zit hierbij alleen in de wagen. Er is nagenoeg geen evolutie ten aanzien van 2005.
- Het aandeel carpoolen (3.3%) is gedaald.
- 14.9% van de ondervraagde werknemers gebruikt de fiets. Dit is een stijging van 2.6% ten aanzien 2005.
- 5.3% gebruikt de trein. Ten aanzien van 2005 is er een stijging van 1.2%.

De fiets is, na de wagen, het tweede belangrijkste vervoersmiddel om het werk te bereiken.

Onderstaande tabel geeft de modale split voor de betrokken gemeenten voor 2011 en 2014.

Gemeente	Wagen	Carpool	Trein	De lijn, TEC, MIVB	Collectief Vervoer door werkgever	Fiets	Moto	Te voet	Aantal enquêtes 2011
Wervik	66.98%	1.67%	1.25%	0.00%	0.00%	22.19%	1.04%	6.88%	960
Kortrijk	73.06%	1.04%	4.28%	1.78%	1.48%	15.78%	1.36%	1.23%	15292
Kuurne	67.17%	5.41%	0.66%	2.82%	6.63%	12.76%	3.74%	0.82%	3049

Lendeledede	91.11%	5.12%	0.00%	0.00%	0.00%	2.43%	0.81%	0.54%	371
Menen	64.13%	3.16%	1.88%	1.59%	1.20%	22.05%	2.82%	3.18%	3833
Wevelgem	75.77%	3.22%	0.60%	0.73%	0.00%	16.66%	1.76%	1.26%	3013

Tabel 2: modale verdeling per gemeente 2011

Gemeente	Wagen	Carpool	Trein	De lijn, TEC, MIVB	Collectief Vervoer door werkgever	Fiets	Moto	Te voet	Aantal enquêtes 2014
Wervik	70.2%	1.4%	0.8%	0.1%	0.0%	20.9%	1.2%	5.4%	867
Kortrijk	71.9%	1.4%	6.1%	1.7%	1.2%	15.4%	1.3%	1.1%	17089
Kuurne	60.2%	6.5%	0.6%	4.0%	8.0%	15.6%	3.8%	1.2%	2891
Lendeledede	87.6%	3.7%	0.0%	0.2%	0.0%	6.1%	1.3%	1.1%	542
Menen	63.4%	2.3%	1.8%	1.6%	1.5%	23.2%	2.1%	4.1%	4146
Wevelgem	75.1%	5.6%	0.3%	0.3%	0.0%	15.9%	2.2%	0.7%	3841

Tabel 3: modale verdeling per gemeente 2014

Er zijn volgende bevindingen:

- Het gebruik van de wagen ligt doorgaans hoger dan het Vlaamse gemiddelde (Wervik, Kortrijk, Lendeledede en Wevelgem). In de gemeenten Kuurne en Menen is het aandeel van de personen die de wagen gebruiken lager dan het Vlaamse gemiddelde. Nagenoeg in alle gemeenten is er een daling van het wagengebruik ten aanzien van 2011. Enkel in de gemeente Wervik is er een stijging.
- Bijna in alle gemeenten is het aandeel van de werknemers dat de fiets gebruikt hoger dan het Vlaamse gemiddelde. Enkel in Lendeledede is dit aandeel beperkt. Het gebruik van de fiets ten aanzien van 2011 nam toe in de gemeenten Kuurne, Lendeledede en Menen.
- Het aandeel treingebruikers ligt veel lager dan het Vlaamse gemiddelden, uitgezonderd voor de Stad Kortrijk. Het aandeel is toegenomen ten aanzien van 2011.
- Kuurne heeft een hoog aandeel collectief vervoer, georganiseerd door de werkgever.

	binnen straal van 40 km
Kortrijk	17
Kuurne	4
Lendeledede	1
Menen	10
Wervik	2
Wevelgem	9

1.2.2.2 Wagengebruik (potentiële fietsrelaties)

woon-werkrelaties 2014 WAGENS

	Kortrijk	Kuurne	Lendeledede	Menen	Wervik	Wevelgem
Kortrijk	2886	641	144	746	201	1144
Kuurne	641	129	34	38	10	113
Lendeledede	144	34	21	19	7	22
Menen	746	38	19	810	377	513
Wervik	201	10	7	377	251	118
Wevelgem	1144	113	22	513	118	872

	binnen straal van 15 km																																								
	Ardoole	Oostrozebeke	Meulebeke	Zwevegem	Harlebke	Zonebeke	Izegem	Hooglede	Langemark-P-Tielt	Ingelmunster	Ledelegem	Staden	Waregem	Spiere-Helkijn	Roeselare	Anzegem	Wielsebeke	Lichtervelde	Avelgem	Deerlijk	Leper	Pittem	Moorlede	Heuveland	Houthulst	Kluisbergen	Kruishoutem	Mesen	Poperinge	Ronse	Wingene	Zulte	Celles	Comines-Waai	Estaimpuis	Frasnes-les-A	Mont-de-L'ent	Mouscron	Pecq	Tournai	
Kortrijk	48	49	70	1002	818	91	231	43	47	123	88	146	41	564	35	525	167	202	39	178	300	200	27	90	16	37	31	50	2	60	34	19	58	10	40	13	5	22	215	8	46
Kuurne	4	8	16	88	196	10	49	5	3	27	20	9	7	74	1	84	12	57	6	24	38	16	9	5	0	1	4	8	0	4	6	2	3	1	2	0	0	4	11	0	1
Lendeledede	5	3	6	15	27	3	74	7	2	14	8	4	4	8	1	70	1	11	3	4	6	2	2	5	0	3	0	1	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	4	0	1
Menen	14	3	6	63	70	78	42	7	20	17	17	65	11	48	1	213	9	53	3	18	22	129	3	65	12	26	0	8	1	32	1	0	6	0	61	2	2	0	128	2	14
Wervik	3	5	0	13	11	23	7	1	8	0	1	13	6	25	0	91	1	7	0	4	1	163	0	7	4	28	0	2	1	30	0	0	3	0	56	0	0	0	30	0	0
Wevelgem	16	8	5	108	124	26	118	21	10	28	19	77	16	104	1	269	14	35	8	14	11	71	8	39	9	14	3	7	3	17	2	5	9	0	36	3	0	0	83	0	9

	binnen straal van 40 km
Kortrijk	1218
Kuurne	166
Lendeledede	61
Menen	145
Wervik	67
Wevelgem	276

1.2.3 Bevindingen

De tabellen geven aan dat er binnen de gemeentegrenzen zelf veel fietsrelaties zijn.

- Vooral te Kortrijk zijn er veel fietsrelaties (1393). Daarnaast zijn er ook nog zeer veel autorelaties binnen de stad (2886), dus het fietspotentieel ligt hier zeer hoog.
- Ook te Menen ligt het bestaand aantal fietsrelaties binnen de gemeente redelijk hoog (579). Er zijn nog 810 personen die wonen en werken in Menen die toch nog de wagen gebruiken.
- Wevelgem kent het derde hoogste aantal fietsrelaties binnen de gemeente (359), maar er zijn veel personen die wonen en werken in Wevelgem die toch de wagen gebruiken (873). Ook hier is dus nog een hoog potentieel.

Wanneer we de relaties tussen de verschillende gemeenten die behoren tot het studiegebied beschouwen, dan ze er de meeste fietsrelaties tussen:

- Kortrijk en Wevelgem (248);
- Kortrijk en Kuurne (203);
- Menen en Wevelgem (150);
- Menen en Wervik (119);
- Kortrijk en Menen (93).

Hiertegenover staat volgend wagengebruik:

- Kortrijk en Wevelgem (1144);
- Kortrijk en Kuurne (641);
- Menen en Wevelgem (513);
- Menen en Wervik (377);
- Kortrijk en Menen (746).

Merk op dat er verhoudingsgewijs een hoog wagengebruik is voor de relatie Kortrijk- Menen.

Wanneer we de fietsrelaties bekijken tussen de gemeenten van het studiegebied en de omliggende gemeenten (binnen ca een straal van 15 km) dan zijn er de meeste relaties tussen Kortrijk en Zwevegem en Harelbeke. In tweede instantie zijn er nog veel relaties tussen Kuurne en Harelbeke en tussen Kortrijk en Waregem. Het grootste potentieel ligt in de relatie tussen (in dalend aantal):

- Kortrijk - Zwevegem (1002);
- Kortrijk - Harelbeke (818);
- Kortrijk - Waregem (564);
- Kortrijk - Roeselare (525);
- Kortrijk - Deerlijk (300);
- Wevelgem - Roeselare (269);
- Kortrijk - Moeskroen (215);
- Menen - Roeselare (213);
- Kortrijk - Wielsbeke (202);
- Kortrijk - Ieper (200).

1.3 Bestaande netwerken

1.3.1 Fietsnetwerken

Kaart 2: Bestaande fietsnetwerken (versie jan 2018)

Kaart 3: Gis ongevalgegevens

1.3.2 Openbaar vervoersnetwerken



Figuur 2: Uittreksel Netplan de Lijn West-Vlaanderen

1.4 Planningscontext

Onderstaand worden de relevante beleidsdocumenten, studies en projecten besproken. De studies en projecten vertonen onderling sterke verschillen op vlak van schaal, doelstelling en karakter. Hun relevantie situeert zich in bepaalde gevallen op macroschaal (bijvoorbeeld Rekover), in andere gevallen op microschaal (bijvoorbeeld uitvoeringsplannen).

1.4.1 Bovengemeentelijke studies

1.4.1.1 Complex project K-R8

De Vlaamse Overheid, lokale en provinciale besturen en Intercommunale Leiedal bundelen hun krachten om de ruime R8-omgeving aan te pakken. Partners van de projectgroep zijn: Departement Omgeving, het Agentschap Wegen en Verkeer, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, de Provincie West-Vlaanderen, De Lijn, de steden Kortrijk, Harelbeke en de gemeenten Kuurne, Wevelgem en Zwevegem en intercommunale Leiedal.)

Het K-R8 project is een én-én verhaal waarin zowel mobiliteit als de toekomst van ruimtelijke ontwikkeling in de regio de hoofdrollen spelen. Het stop-principe, waarbij de prioriteit eerst gaat naar **Stappen**, dan **Trappen** (fiets), vervolgens **Openbaar vervoer** en dan pas naar **Personenwagens**, vormt het uitgangspunt.

Binnen dit verhaal past ook ruimtelijke verkenning. Onder de koepel van het K-R8 project wordt tegelijk gezocht naar hoe we “anders gaan verplaatsen” als écht alternatief gaan zien en niet langer als plan B en wat daar ruimtelijk voor nodig is. In één adem worden thema's zoals bereikbaarheid met fiets of openbaar vervoer, meer leefbare wijken, zuurstof voor ondernemen, ruimte voor groen en landschappelijke inpassing meegenomen.

Doelstellingen van het project zijn ondermeer het inzetten op en goede doorstroming van OV en fiets (o.m. onderzoek naar gescheiden bewegingen) en het beperken van de barrièrewerking (fietsrelaties en directe interferenties met grote infrastructures, verkeersveilige oplossing zoeken voor kruispunten ook voor fietsers,...). Er is ook nood aan vlottere en veiligere verbindingen tussen R8 en lokale invalswegen en snelwegen.

Tijdens de verkenning worden ook de ruimtelijke principes via REKOVER en REKOVER+ aan het brede Beleidsplan Ruimte Vlaanderen getoetst (zie verder).

In de week van 16 oktober 2017 werden aan op- en afritten van invalswegen bij de R8 en wisselaars met snelwegen E17-A19-E403 in regio Kortrijk camera's aangebracht. Ze brengen de verkeersstroom in kaart. Naast de harde cijfers van metingen, start een brede verkenning van onderuit. Burgers wordt hun mening gevraagd over het verkeer en de ontwikkeling van de brede omgeving rond de ring.

N.a.v. de onlinebevraging en de dialoogmarkten ikv het complex project K-R8 werd ook heel wat input verkregen m.b.t. de fiets (bv. waar worden thans knelpunten voor de fiets ervaren, suggesties voor betere of veiligere fietsverbindingen, gebruik multimodale knopen, etc.).

Wat werd, wordt en zal worden onderzocht in het kader van verkeer in het K-R8 project?

- Werde onderzocht: De wisselaar in Moorsele en het complex Kortrijk-West;
- Wordt nu onderzocht: Het mobiliteitsonderzoek focust in deze fase op de complexen 'paperclip' in Stasegem, Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid, de wisselaar in Aalbeke en het al dan niet sluiten van de R8 tussen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost;
- Zal worden onderzocht: Scenario's voor het doortrekken van de R8 in Kuurne-Harelbeke.

1.4.1.2 Rekover

De Vlaamse overheid organiseerde begin 2012 een oproep voor aanvragen strategische projecten gericht op het thema 'stadsregio's' met het oog op een vernieuw(en)de aanpak van stedelijke gebieden in

stadsregionaal perspectief. De intercommunale Leiedal heeft hierop ingespeeld en in oktober 2013 werd het strategisch project 'REKOVER' opgestart.

Een aantal aspecten die hierbij aan bod komen zijn:

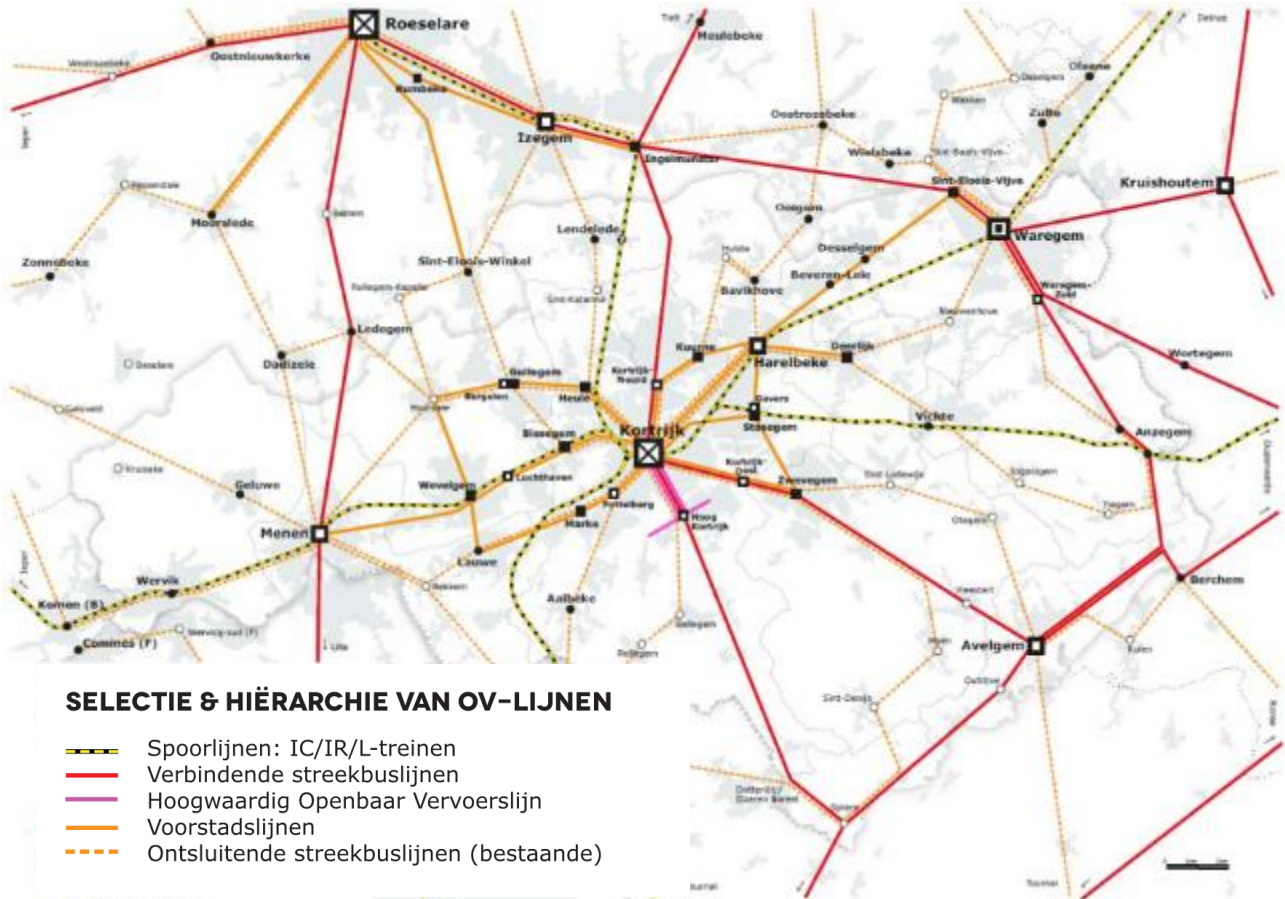
- het belang van fiets als voor- en natransport en overstapfaciliteiten bij "regionale hubs" (thans "ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk");
- actieplan voor stationsomgevingen (aanleg fietssnelweg/-routes, bijkomende fietsenstallingen, etc.);
- waar mogelijk selecteren van reservatiestroken voor autonome assen van OV en fiets ivf duurzaam ontsluiten van grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen;
- ...

Er werd een regionale visie opgemaakt voor het toekomstig treinaanbod in de regio Kortrijk. Op 14 december 2014 lanceerde de NMBS een nieuwe dienstregeling volgens haar nieuwe vervoersplan, dat in principe geldig is voor de volgende drie jaar.

Het is de bedoeling dat het basisnetwerk van REKOVER structurerend zal zijn voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder de verdere uitbouw van de stationsomgevingen en de regionale hubs (dit zijn randstedelijke gebieden zoals Hoog Kortrijk).

1.4.1.3 Rekover + (september 2015)

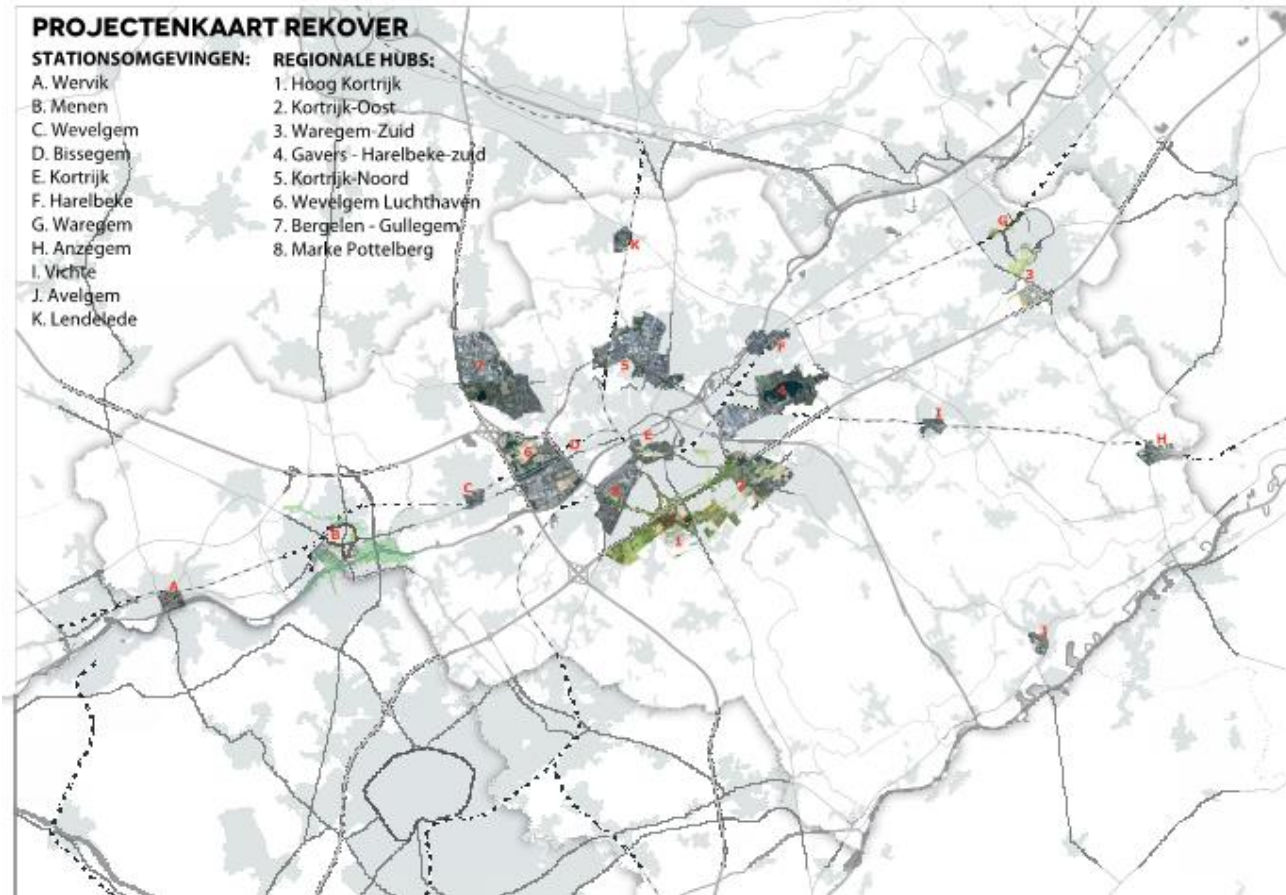
Leiedal geeft een vervolg aan het strategisch project REKOVER via REKOVER+. Dit project richt zich op het vervolledigen en verankeren van de ruimtelijke visie voor de regio Kortrijk en focust op de realisatie van concrete ruimtelijke deelprojecten in relatie tot de visie regio Kortrijk & openbaar vervoer. Hierbij beoogt men zowel enkele strategische stationsomgevingen op de verstedelijkte Leielijn (nl. Wervik, Menen, Wevelgem, Kortrijk, Harelbeke en Waregem), als ook enkele "regionale hubs", zoals Hoog Kortrijk, Kortrijk-Oost en de omgeving van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem.



Figuur 3: ReKOver+ selectie en hiërarchie van de OV-lijnen



Figuur 4: ReKover+ selectie OV-knopen en Hub's



Figuur 5: Rekovert+ : projectenkaart

Binnen REKOVER+ wordt ook het vertalen van de visie REKOVER naar basisbereikbaarheid (vervoersregio) voorzien. De resultaten van de proefregio's en richtlijnen hieromtrent worden nog afgewacht vooraleer aan de slag kan worden gegaan.

1.4.1.4 Ruimtelijke visie voor regio van Leie en Schelde (ontwerp december 2017)

Dit document werd opgemaakt in kader van REKOVER+ en werd in samenspraak met de steden en gemeenten van Zuid-West-Vlaanderen en verschillende actoren opgemaakt. Eén van de ambities voor de regio is een **bereikbare en nabije regio**.

De ruimtelijke visie is een geïntegreerde benadering met 4 krachtlijnen:

- Versterken van kernen en openbaar vervoersknooppunten;
- Bundelen van bovenlokale programma's in regionale hubs;
- Kwalitatief verankeren van regio aan het blauwgroene netwerk;
- Activiteiten van productieve landschappen.

Het basisnetwerk van REKOVER is structurerend voor de bestaande en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de regio Kortrijk. Zo worden bovenlokale, grootschalige programma's gebundeld in regionale HUBS. In de regiovisie wordt niet meer gesproken van "regionale hubs", maar van "ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk". Bij deze polen worden Bergelen (verhuist onder de krachtlijn blauwgroen netwerk) en Pottelberg (gezien eerder lokale belang) niet meer vermeld. Dit neemt uiteraard niet weg dat op deze locaties nog steeds inspanningen voor de fiets kunnen worden gedaan.

Het "versterken van fiets en openbaar vervoer / inzetten op modal shift" maakt ook deel uit van het regionaal actieprogramma, met volgende acties:

- Integrale benadering en opwaardering jaagpaden tot fietssnelwegen;
- Uitvoering van de acties uit het masterplan fiets Schelde en Leie (deelacties Guldensporenpad en traject Waregem-Kortrijk);

- Opmaak masterplan fiets Leiestreek;
- Nieuw onderzoek: vertalen visie RECOVER naar basisbereikbaarheid (vervoersregio);
- Ontwikkeling en realisatie van mobipunten;
- Ontwikkeling HOV-lijn Kortrijk;
- Onderzoek, verkenning en realisatie van fietssnelwegen.

1.4.1.5 Geïntegreerde gebiedsvisie voor de Leievallei tussen Wervik en Kortrijk

Medio 2003 sloegen het provinciebestuur West-Vlaanderen, de Intercommunale Leiedal en de vier betrokken gemeentebesturen (Wervik, Menen, Wevelgem en Kortrijk) de handen in elkaar om een gezamenlijk visie te ontwikkelen op het toekomstige beheer van de resterende open ruimte in dit stukje Leievallei. In deze visie werden ook een aantal voetgangers-en fietsoversteken over de Leie voorzien.

1.4.1.6 Seine – Schelde – Globale actualisatiestudie Leie-as

Het project Seine Schelde beoogt de realisatie, binnen een Europese context, van een binnenvaartverbinding op groot gabariet (CEMT-klasse Vb) tussen het Seinebekken enerzijds en het Scheldebekken en de Noordzeehavens anderzijds. Uit haalbaarheidsstudies is gebleken dat dit best via de Leie-as zou gerealiseerd worden. Er zijn reeds vele studies opgemaakt. Momenteel werkt men aan een actualisatie van die studies. Er werd tevens een werkgroep recreatie opgericht, die onder meer de recreatie langs de Leie in kaart probeert te brengen. Het bestaande netwerk aan waterrecreatieve voorzieningen langs de Leie-as tussen Menen en Deinze binnen het territorium van De Vlaamse Waterweg wordt geëvalueerd met aandacht voor de ruimtelijke inpasbaarheid en onderlinge ruimtelijke samenhang.

Overzicht fietsoversteken²

Onderstaand wordt een overzicht gegeven van de locaties waar de fietsers de Leie kunnen kruisen (van west naar oost).

Brug	bestaand/nieuw/te vernieuwen	Globale actualisatiestudie (GAS)
Brug Ooigem-Desselgem	te vernieuwen	Voorontwerp voorziet volgende zaken na te streven: <ul style="list-style-type: none"> - fysieke scheiding tussen fietspad en rijweg - vlotte uitwisseling met jaagpaden onder de brug aan beide zijden van de Leie. - zoveel mogelijk vermijden van gelijkvloerse kruisingen - aanrijhellingen van 4%
Hoge Brug Harelbeke	Vernieuwd	<ul style="list-style-type: none"> - fysieke scheiding tussen voetpad - fietspad en rijweg - vlotte uitwisseling met jaagpaden onder de brug - Vlotte toegang voor voetgangers met jaagpad - zoveel mogelijk vermijden van gelijkvloerse kruisingen
Kuurnebrug	Bestaand, te verhogen	Bestaande brug wordt 'behouden', enkel opgehoogd. <ul style="list-style-type: none"> - Fysieke scheiding tussen fietspad en rijweg - zoveel mogelijk vermijden van gelijkvloerse kruisingen (eventueel via Bloemmolenbrug)
Spoorwegbrug Kortrijk	te vernieuwen	Geen voorzieningen voor fietsverkeer. Op termijn is uitkraging voor fietspad wel mogelijk.

² bron: **De Vlaamse Waterweg**, Afdeling Bovenschelde

Brug Bissegem-Marke	te vernieuwen	Voorontwerp voorziet volgende zaken na te streven: <ul style="list-style-type: none"> - fysieke scheiding tussen fietspad en rijweg - vlotte uitwisseling met jaagpaden onder de brug (aan één zijde van de Leie (linkeroever) uitwisseling voor fietsers.) - zoveel mogelijk vermijden van gelijkvloerse kruisingen - aanrijhellingen van 4%
Brug Wevelgem-Lauwe	te vernieuwen	Voorontwerp voorziet volgende zaken na te streven: <ul style="list-style-type: none"> - fysieke scheiding tussen fietspad en rijweg - vlotte uitwisseling met jaagpaden onder de brug - zoveel mogelijk vermijden van gelijkvloerse kruisingen - aanrijhellingen van 4%
Brug Menen	te vernieuwen	In het ontwerp wordt gestreefd naar: <ul style="list-style-type: none"> - fysieke scheiding tussen fietspad en rijweg - vlotte uitwisseling met jaagpaden onder de brug - zoveel mogelijk vermijden van gelijkvloerse kruisingen - aanrijhellingen van 4% na te streven
Brug Wervik	Vernieuwd	<ul style="list-style-type: none"> - fysieke scheiding tussen fietspad en rijweg - vlotte uitwisseling met jaagpaden onder de brug - zoveel mogelijk vermijden van gelijkvloerse kruisingen - aanrijhellingen van 6,5% aan Vlaamse zijde, 5% aan Franse zijde (randvoorwaarden beperkten de mogelijkheden)
Fietsbrug Zulte Limnanderreef	nieuw (onder voorbehoud)	Voorontwerp voorziet volgende zaken na te streven: <ul style="list-style-type: none"> - aanrijhellingen van 4% - voldoende breedte als dubbelrichtingsfietspad
Fietsbrug Ooigem-Desselgem	nieuw (onder voorbehoud)	Ontwerp voorziet volgende zaken: <ul style="list-style-type: none"> - aanrijhellingen van 4% - voldoende breedte als dubbelrichtingsfietspad
Fietsbrug Menen Barakkenpark	nieuw	Nog geen voorontwerp
Fietsbrug Kortrijk Collegebrug	Uitgevoerd	
Beweegbare fiets- en voetgangersbrug Harelbeke sluis (Bloemmolenbrug)	Nieuw	<ul style="list-style-type: none"> - gelijkvloerse brug - vlotte uitwisseling met jaagpad op linker en rechteroever
Fietsbrug / voetgangersbrug	Terug te plaatsen	<ul style="list-style-type: none"> - gelijkvloerse brug - staat in voor verbinding jaagpad op linkeroever

over oude Leiearm te Harelbeke		
Banmolenbrug Harelbeke	Nieuw en reeds uitgevoerd	<ul style="list-style-type: none"> - gelijkvloerse brug - staat in voor verbinding met Bloemmolenbrug en Moleneiland
Spoorbrug Deinze - Lichtervelde	Nieuw	Uitkraging voor fietsers ikv. fietssnelwegen.

1.4.1.7 Heerlijke Heulebeek

De intergemeentelijke studie strekt zich uit op grondgebied van de stad Kortrijk, Kuurne en Wevelgem. In de studie wordt een integrale visie ontwikkeld voor de ruimte langs de Heulebeek.

Een belangrijke sleutelkwesitie in dit project is de ontwikkeling van fietsroutes langs of nabij de Heulebeek. Momenteel zijn geen fietsroutes bekend die het gebied van west naar oost doorkruisen³. De Heulebeek zelf en de aanpalende privé-eigendommen vormen vaak een grote barrière.

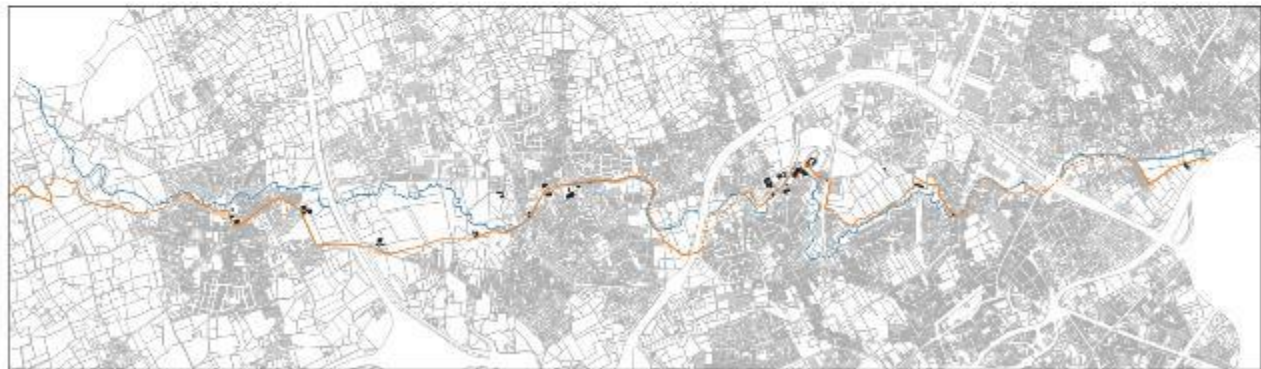
De figuren hieronder tonen twee verschillende fietsroutes:

- Enerzijds kan er tussen de verschillende kernen een functionele fietsroute worden uitgestippeld voor woon-werk en woon-school fietsverkeer. Deze route moet een snelle en directe verbinding bieden tussen de verschillende dorpscentra en de aanleg moet voldoen aan hoge comforteisen. Om deze verbinding te realiseren kan gebruik worden gemaakt van bestaande wegen, waarlangs veilige en comfortabele fietsvoorzieningen moeten worden uitgebouwd. Deze route werd grotendeels opgenomen als functionele route en deels als recreatieve route (fietsknooppuntennetwerk).
- Anderzijds werd ook een recreatieve fietsroute Heulebeek uitgestippeld, die loopt vanaf de oude spoorwegbedding Roeselare-Menen in Ledegem tot aan het jaagpad langs de Leie in Kuurne. Deze fietsroute hoeft niet noodzakelijk steeds vlak naast de beek te lopen, maar moet wel zorgen voor een continue fietsverbinding die af en toe eens kan afwijken van het tracé van de Heulebeek om verschillende bezienswaardigheden, groengebieden en cultureel erfgoed met elkaar te verbinden. Om deze Heulebeekfietsroute te realiseren zullen een aantal missing links moeten worden opgelost. De route kan gebruik maken van zowel wegen voor langzaam gemengd verkeer als van bepaalde stukken autonome fietsroutes. Een belangrijk aandachtspunt vormen de kruisingen met andere wegen, die voldoende veilig moeten worden ingericht. Wellicht het meeste complexe probleem voor de realisatie van de fietsroute vormt het veilig en comfortabel oversteken van de R8 en de N50 ter hoogte van de gemeentegrens Kortrijk-Kuurne.

³ Intussen werd de functionele route opgenomen in het bovenlokale en lokale functionele fietsroutenetwerk.



Functionele fietsroute tussen kernen
 Functioneel - snel - direct - hoge comfortabelen - uitbouwen van veilige fietsvoorzieningen langs bestaande wegen



Recreatieve fietsroute langs Heulebeek en langs cultureel erfgoed
 Recreatief - langzaam - kronkelend - minder hoge comfortabelen - langs vele belevingswaarden - landschappelijk ingebed - uitbouwen van autonome fietsroute of wegen voor langzaam verkeer

Figuur 6: Fietsnetwerken 'Heerlijke Heulebeek'.

Volgende acties werden geformuleerd:

- Wevelgem: 3 Oplossen van missing link fietsroute: vanaf oude beekmeander richting oude spoorwegbedding. Aanleg fietsroute - korte termijn-alternatief: via Dadizelestraat & bestaande voetweg (voorlopig pad werd comfortabel gerenoveerd);
- Wevelgem: Oplossen van missing link fietsroute: vanaf Ledegemstraat naar voetweg (VK Ballokstraat) aanleg fietsroute;
- Wevelgem Oplossen van missing link fietsroute langs sportterreinen Moorseele (verharding bestaande pad) (zie ook RUP Groene slinger Moorseele (RUP in opmaak));
- Wevelgem: Oplossen van missing link fietsroute langs zuidelijke rand van provinciaal domein Bergelen (voorlopig geen prioriteit);
- Oplossen van missing link fietsroute vanaf Poezelhoek naar Schuttershoflaan (Op de lange termijn, nu geen draagvlak, Eventueel aanleg voorlopig tracé over site Roterij);
- Wevelgem Verbreden fietspad noordelijke oever Heulebeek tussen Peperstraat en Beekstraat (inmiddels gerealiseerd);
- Wevelgem Verharding fietsroute project Hoge en Lage Kouter (inmiddels gerealiseerd);
- Beveiligen oversteekpunten van fietsroute Heulebeek Het betreft volgende oversteekpunten: Schuttershoflaan, Dorpsplein, Peperstraat, Beekstraat, Heulestraat;
- Wevelgem: Oplossen van missing link fietsroute tussen Heulestraat en Europalaan-Oogststraat op linkeroever Heulebeek (inmiddels gerealiseerd);
- Kortrijk: Oplossen van missing link fietsroute tussen Peperstraat en Goethalslaan (inmiddels gerealiseerd);
- Kortrijk: Oplossen van missing link fietsroute tussen Heule-Plaats en Zeger van Heulestraat (inmiddels gerealiseerd);
- Kortrijk: Oplossen van missing link fietsroute tussen Warandestraat en Heule-Watermolen (inmiddels gerealiseerd);
- Kortrijk: Aanleg veilige fietspaden en dreefbeplanting langs Hoge Dreef (inmiddels gerealiseerd).

1.4.1.8 Interregionaal vrachtroutenetwerk

Leiedal heeft in navolging van de opmaak van het Vlaams vrachtroutenetwerk een interregionaal vrachtroutenetwerk opgemaakt.

1.4.1.9 Studie Carpoolparkings (2014)

Het departement MOW heeft een studie laten uitvoeren om na te gaan waar er binnen West-Vlaanderen er nieuwe carpoolparkings noodzakelijk zijn en waar de bestaande dienen geoptimaliseerd te worden. Voor het studiegebied zijn volgende bevindingen relevant:

- Kortrijk-Oost: Uitbreiding is gewenst, De fietsbereikbaarheid van de carpoolparking wordt best geoptimaliseerd. Het fietspad langsheen de N8 is smal en deels aanliggend.
- Wevelgem-Zuid; Ter hoogte van Wevelgem-Zuid is momenteel geen carpoolparking aanwezig. Op deze locatie is een basisaanbod gewenst.
- Wevelgem-Noord; Ter hoogte van Wevelgem-Noord is momenteel geen carpoolparking aanwezig. Een basisaanbod is gewenst.
- De LAR: Aan De Lar is momenteel geen carpoolparking aanwezig. Een basisaanbod van 30 carpoolparkings is gewenst met de mogelijkheid om uit te breiden tot 50 parkeerplaatsen.

De carpoolparking te Menen is gelegen ter hoogte van afrit 2 van de A19. Deze carpoolparking is recent aangelegd. De parking te Kortrijk (Expo) werd van de lijst van carpoolparkings verwijderd.

1.4.1.10 Spoorlijn 66 (Kortrijk-Roeselare)

Infrabel werkt momenteel aan de studie waarin de ruimtelijke haalbaarheid van ongelijkvloerse kruisingen wordt onderzocht. Er zijn gesprekken lopende mbt het afsluiten van de overwegen langsheen de spoorlijn 66. Overwegen zijn voor Infrabel zwarte punten op het spoornet (veiligheid, stiptheid, onderhoudslast, capaciteit,...).

Infrabel is van mening dat de realisatie van een veilig lange-afstandsfietspad langs haar spoorlijn onverbreekelijk verbonden moet zijn met een studie van de overwegen. Deze moet kaderen binnen een stedenbouwkundige visie waarin de mobiliteit van alle kruisend verkeer overwegvrij wordt opgelost (bruggen, tunnels, langswegenis,...) waarbij het gemotoriseerd verkeer een grofmazig wegennet van verbindingssassen volgt (volgens de wegategorisering) en voor fietsers en voetgangers een fijnmaziger net met fietstunnels wordt voorzien (beperkte omrijfactor), bestaande overwegen zonder nut voor een van bovenstaande of voor landbouwers worden afgeschaft.

Elk overweg vervangen door een kunstwerk is immers onmogelijk, ruimtelijk en mobiliteit technisch niet wenselijk en maatschappelijk onverantwoord.

Hogere wegenis dwz van primaire wegen tem lokale wegen type 1 hebben een dergelijk belangrijke verbindende functie dat een overweg op het tracé van een dergelijke weg alleen maar kan afgeschaft worden door een kunstwerk (tunnel of brug).

Lokale wegen type II hebben een verzamelende functie. Zij brengen het verkeer van de lokale wegen type III naar de hogere wegenis. De afwikkeling van deze lokale wegen type III gebeurt bij voorkeur niet over het spoor heen. Hier zoeken we bij voorkeur een andere route wanneer het echt niet anders kan dient ook voor deze wegen een kunstwerk voorzien te worden.

De meeste wegen die de spoorlijn kruisen zijn lokale wegen type III.

Dit wil zeggen dat de hoofdfunctie van de weg 'verzamelen' en 'toegang verlenen tot de aanpalende percelen' (erffunctie) is. De verblijfsfunctie primeert op deze weg. De weg kent enkel bestemmingsverkeer, het overige verkeer wordt geweerd. Lokale wegen type III dienen te ontsluiten naar een weg met hogere categorisering. Bijna altijd kan deze ontsluiting gebeuren zonder dat daarvoor de spoorlijn gekruist moet worden, binnen woonwijken bestaan er nog overwegen, die daar historisch aanwezig waren voor de komst van de woonwijk die in de hedendaagse verkeerscontext niet aanvaardbaar zijn. Het lagere wegennet van Woonwijken mag een spoorlijn niet gelijkgronds kruisen. Dit is echter een basisstandpunt en dit dient natuurlijk geval per geval bekeken te worden en afgetoetst te worden met de reële verkeerstromen en de historische context.

Verdere principes/aandachtspunten Infrabel:

- Om de ontwikkeling van stad en spoorlijn niet te hypothekeren en een goede ruimtelijke ordening na te streven moet men de ruimte vrijwaren om kunstwerken/langswegenis te kunnen bouwen. Binnen de bestaande strategie van inbreiding staan de open ruimten binnen een stad enorm onder druk toch dient er voldoende ruimte te worden voorzien voor onze mobiliteitsoplossingen. Iedereen heeft baat bij een conflictvrije overgang spoorlijn –wegenis d.m.v. een kunstwerk (veiligheid, goede verkeersdoorstroming,...). Als de sluitingstijden van gesloten overwegen verder toenemen, zal dit de verkeerscirculatie in de stad verder belemmeren.
- Infrabel beschouwt overwegen in een dichte stadskern als levensgevaarlijk. Er is vaak een slechte zichtbaarheid, als er een ongeluk voordoet op een overweg en de trein ontspoord aan hoge snelheid zijn de gevolgen niet te overzien. In de meeste stadskernen loopt het spoor in ophoging en zijn er geen overwegen meer.
- Infrabel is vragende partij om een streefbeeld overwegen te integreren/af te toetsen in het mobiliteitsplan van de gemeente. Nu blijven overwegen vaak onvermeld en worden ze als een statisch, onveranderbaar gegeven beschouwd. Zo'n streefbeeld zelf moet evenmin statisch opgevat worden; het is een noodzakelijke toekomstvisie binnen het mobiliteitsbeleid en, gezien het ruimtebeslag van een kunstwerk, de ruimtelijke ordening van een stad.
- Infrabel wenst zich maximaal in te schakelen binnen het STOP-principe. Fietsers /voetgangers maken ook meer gebruik van het openbaar vervoer dan autogebruikers. Vlotte fietstoegangen naar stations (NMBS, De Lijn) moeten binnen het globaal parkeerbeleid geïntegreerd worden.
- Ongelukken tussen fietsers en auto's doen zich vooral voor thv kruispunten. Gezien overwegen op zich al gevaarlijke kruisingen zijn (spoorlijnen- autowegen) en fietslijnen langs het spoor daar vaak zeer dichtbij aansluiten, moet de fietsersstromen thv overwegen zeer aandachtig bekeken worden. Zeker bij fietssnelwegen (waar men grotere fietsvolumes mag verwachten, met een focus op vlotheid en snelheid). Meestal gaat het om dubbelrichtingsverkeer aan één zijde, waardoor er gekruist wordt in tegenrichting.
- Een lange-afstandfietspad zou bij elke kruising t.o.v. de spoorlijn, gebruik moeten maken van een bestaande of nieuwe fietstunnel/brug. Anders creëert met een fietsflux die de overweg intensief gebruikt en deze vaak ook schuin tracht te kruisen. Dit verhoogt het risico op ongevallen (trein kan niet remmen of uitwijken) , incidenten en vertragingen. Bijkomende signalisatie kan helpen, maar is eigenlijk het laatste middel in de hiërarchie van de risicomatregelen (Wet op de veiligheid). De eerste stap in preventie is risico's voorkomen door een collectieve voorziening (fietstunnel).
- de grotere aanwezigheid van mensen langsheen de spoorlijn (aanzuigefect) brengt een verhoogd veiligheidsrisico met zich mee. Het is belangrijk om in de zones tussen overwegen goed na te gaan dat er voldoende belemmering voor personen aanwezig is om een betreding van het spoorwegdomein te ontmoedigen (tresspassing, zelfmoordpreventie, kabeldiefstallen, sluikstorten...) daarvoor dienen er afsluitingen of andere werende maatregelen aangelegd te worden.
- Fietspaden langs het spoor moeten door Infrabel gebruikt kunnen worden als dienstwegen, zodat de bereikbaarheid van de infrastructuur verzekerd blijft of verbetert.
- Infrabel vraagt om geplande verkavelingen langs spoorlijnen te melden /vooraf te bespreken. Dan kan het ruimtebeslag voor kunstwerken, maar ook de verwachte mobiliteitsdruk thv overwegen worden ingeschat en vooraf integrale en kwalitatieve oplossingen worden gezocht.
- Doorgaans kunnen de negatieve effecten voor de landbouw van de sluiting van een overweg worden opgevangen door de bereikbaarheid van de percelen te garanderen. Dit hangt af van het type landbouwactiviteit. De omrijfactor is functie van de frequentie waarmee men op zijn veld moet zijn.
- Infrabel is vragende partij voor een herwaardering van overwegen naar louter fietsovergangen van lokale wegen type III. Het is een eerste stap naar een veiliger (gescheiden) verkeer en betekent voor Infrabel ook al winst op vlak van onderhoudslast (wegbekleding wordt niet meer kapotgereden). In een latere fase kan dan een fietstunnel/brug worden ingepland.
- Wanneer sluiptwegen over overwegen worden vermeden (doorgang voor enkel fietsers) verhoogt dit de levenskwaliteit van de omringende straten aangezien de straten enkel nog gebruikt zullen worden door bestemmingsverkeer. Het transitverkeer zal geen gebruik meer kunnen maken van de woonwijken en enkel op het voor transitverkeer bedoelde hogere wegennet kunnen rijden. Dit is een overweging die positieve effecten kan hebben voor de buurtbewoners (rust, gezondheid, meer speelruimte,...) als de gemeente consequent durft zijn in haar fietsbeleid en afstapt van het principe dat elke weg steeds maximaal moet ingericht worden voor een vlotte doorstroming van personenwagens.
- Infrabel is vragende partij om de soms emotionele discussies over de overwegen te objectiveren door verkeersstudies door onafhankelijke studiebureaus. Zo kan de mobiliteit in zijn geheel bekeken worden door een partij die bepaalde particuliere belangen overstijgt en een betere mobiliteit op bovenlokaal niveau voorstaat.

- Infrabel ziet zichzelf als een partner van de gemeente in het bredere mobiliteitsdebat en wil bij zijn investeringen en meerjarenplan rekening houden met de mobiliteitsknelpunten die de gemeente aangeeft.

In bijlage worden de algemene voorwaarden voor fietspaden langs spoorlijnen ingevoegd.

1.4.1.11 Streefbeeld N8 (Wevelgem – Bissegem)

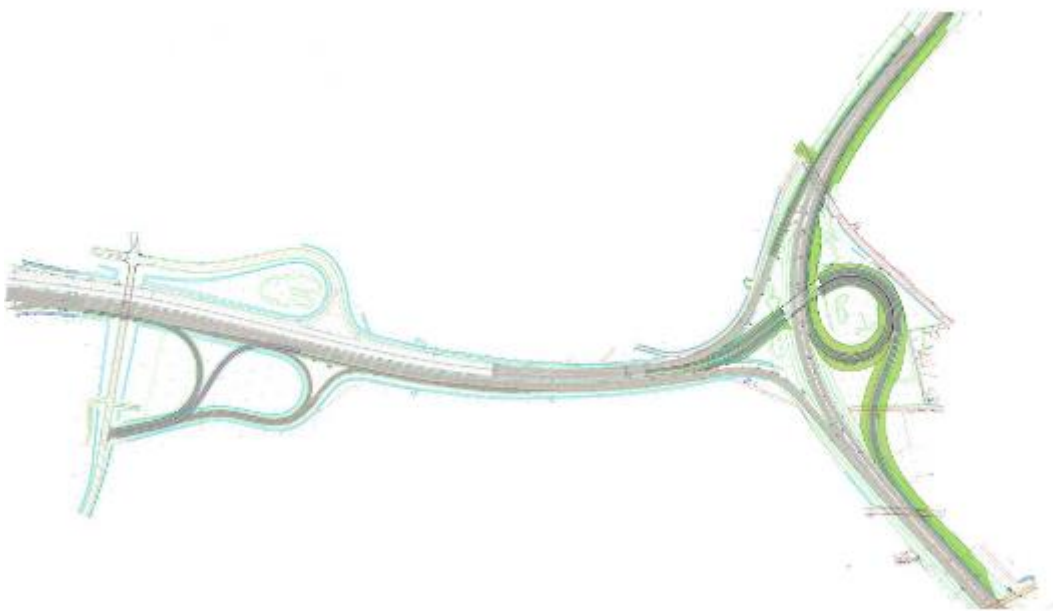
In opdracht van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en De Lijn voerde het studie bureau Vectris de voorbije jaren een diepgaande mobiliteits- en verkeersstudie uit voor de herinrichting van de N8 vanaf het kruispunt met de Gullegemsesteenweg in Bissegem tot aan de op- en afritten van de E403 in Wevelgem. Deze studie heeft geleid tot een streefbeeldvisie over hoe die drukke gewestweg kan verbeterd worden op het vlak van verkeersveiligheid en doorstroming maar ook op het vlak van leefbaarheid en ontsluiting van het bedrijventerrein. De gemeente Wevelgem, stad Kortrijk en De Lijn zijn partners in het project. Speciale aandacht gaat ook naar de fietsers. Er worden aparte verhoogde fietspaden aangelegd, gescheiden van de rijbaan. Ook op de rotondes rijden fietsers op aparte fietspaden. Er wordt aandacht besteed aan veilige fietsoversteken en de middelste rotonde krijgt een fietstunnel aan de zuidzijde. Vooraleer de uitvoering van start kan gaan, dienen echter nog een aantal procedures en acties doorlopen.

Momenteel werkt men aan de start- en projectnota. Naar aanleiding van de opmerkingen van de kwaliteitsadviseur wordt nagegaan of een fietstunnel thv de twee rotonde haalbaar is.

1.4.1.12 Herinrichting complex A19-R8 in Kortrijk⁴

Ter hoogte van de aansluiting van de A19 met de R8 komt er een volwaardige verkeerswisselaar zodat de beide kruispunten met verkeerslichten kunnen verdwijnen. De op- en afrit van de buitenring van de R8 op de A19 blijven bestaan. De aansluiting van de binnenring van de R8 op de A19 gebeurt via een brug over de R8.

Ook de op- en afrit van het op- en afrittencomplex nr. 1 Gullegem/Moorsele (rijrichting Kortrijk en R8) wordt opgeschoven om de weefzone tussen het complex nr. 1 en de R8 langer te maken en de weefbewegingen gemakkelijker te maken.



Figuur 7: Kortrijk/ Wevelgem: ontwerp Complex A19-R8 en nabijgelegen complex Gullegem

⁴ bron: <https://wegenverkeer.be/werken/herinrichting-complex-a19-r8-kortrijk>

Eind 2017 start de onteigeningsprocedure voor de inname van de nodige percelen en wordt de detailstudie van de werken verder verfijnd. AWW streeft ernaar om de werken in 2018 aan te besteden zodat ze vanaf eind 2018 kunnen uitgevoerd worden. Het zwaartepunt van de werken zal in 2019 liggen. Die timing is o.a. afhankelijk van het verloop van de onteigeningsprocedure en het verkrijgen van de bouwvergunning.

1.4.1.13 De kink in de link – harde tijden voor zachte weggebruikers

De studie is een project van netwerk duurzame mobiliteit, samengesteld uit de fietsersbond, treintrambus.be, trage wegen vzw en GroteRoutepaden met steun van de Vlaamse overheid. In deze studie wordt de barrièrewerking van harde infrastructuur voor de zachte weggebruiker in kaart gebracht. Er werd een terreinstudie uitgevoerd voor twee pilotoprojecten: Kortrijk, Wevelgem, Menen en Antwerpen - Zuidrand.

Voor het pilotoproject Kortrijk – Wevelgem – Menen gebeurde de analyse op basis van verzamelde data via interviews met betrokken partijen, literatuurstudies, enquêtes bij bewoners en via interactieve kaart op www.kinkindelink.be. Onderstaand worden de belangrijkste problemen en de daarmee corresponderende geformuleerde oplossingen weergegeven.

Probleem	Oplossing
(Fiets)verbindingen tussen (deel)gemeenten	Nood aan een bovenlokaal beleid over gemeentegrenzen heen voor de uitbouw van een fietsnetwerk voor functioneel en recreatief verkeer
Ontbreken van infrastructuur, bijvoorbeeld fietsbruggen en – tunnels	Fiets maatgevend bij de vormgeving/dimensionering van bruggen over de Leie en over auto(snel) wegen en bij spoorwegtunnels
Onveilige wegen voor zwakke weggebruik	Bepaalde wegen autovrij maken of het scheiden van gemotoriseerd en niet-gemotoriseerd verkeer. Meer snelheidscontroles
Heel veel studies in het gebied, trage vooruitgang en (te) weinig echt uitgevoerd	Participatie van de burger en/of bedrijven in de beginfase, creëren van een draagvlak. Andere financieringsmethode Overleg op regelmatige basis met de provincie(?) als bemiddelaar

1.4.1.14 Samen slimmer naar het werk

Intercommunale Leiedal en Voka willen met het project “Samen Slimmer naar het werk” ondernemingen en werknemers op bedrijventerreinen stimuleren en sensibiliseren om duurzamer te pendelen. Ze focussen op het woonwerkverkeer van acht tewerkstellingspolen in de regio. Ze gaan samen op zoek naar slimme alternatieven op maat van de plek, de bedrijven en hun werknemers. Het project kadert binnen de oproep ‘Ondernemingsvriendelijke gemeente’ van VLAIO.

Uit onderzoek bleek bijvoorbeeld dat 28% van de werknemers van het bedrijventerrein Kortrijk-Noord op minder dan 20 minuten fietsen woont.

1.4.2 Gemeentelijke plannen

1.4.2.1 Wervik – mobiliteitsplan (PAC september 2010)

1.4.2.1.1 Ruimtelijke aspecten

Ook op toeristisch vlak heeft Wervik een serieuze impuls gekregen. Het tabaksmuseum in combinatie met de attractiviteit van de Leie en de Balokken geven een toeristische meerwaarde aan Wervik, op voorwaarde dat de potenties van deze drie elementen optimaal worden aangewend. Door de aanleg van een brug voor langzaam verkeer tussen de Balokken en het centrum van Wervik, een groene as te voorzien tussen het stadscentrum en het Tabaksmuseum en door de stad terug op de Leie te oriënteren, wordt dit maximaal bekomen.

1.4.2.1.2 Gewenst fietsnetwerk

Voor de fietsers vormt het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk van de provincie West-Vlaanderen de basis van het netwerk, dat aangevuld moet worden met lokale fietsverbindingen. Er moet een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk worden uitgebouwd, zodat er op termijn een modal shift zou kunnen plaatsgrijpen van autogebruik naar andere duurzame verplaatsingsmiddelen. Waar nodig moeten fietspaden worden voorzien om een veilig fietsnetwerk te garanderen. Het voetgangersnetwerk is algemeen voldoende uitgebouwd.



Figuur 8: Wervik – gewenst netwerk mobiliteitsplan

De stad Wervik wenst een aantal routes mee op te nemen in het bestaande bovenlokaal functioneel fietsnetwerk. Het betreft de volgende trajecten:

- Het traject van het jaagpad langs de Leie: de visie van De Vlaamse Waterweg hierop is als volgt:“ Een jaagpad is in de eerste plaats van functioneel belang voor het beheer en de exploitatie van de waterwegen. In een tweede, bijkomende functie worden de jaagpaden ook ter beschikking gesteld

van onder andere fietsers en wandelaars. De jaagpaden hebben echter nooit het karakter van een fietspad.” (Opmerking: jaagpaden zijn inmiddels opgenomen als fietsnelwegen);

- Oude Ieperstraat tussen gemeentegrens met Zonnebeke en Peperstraat als functionele verbinding tussen Beselare, Terhand en Dadizele (Opmerking: Oude Ieperstraat is momenteel niet opgenomen, Dadizelestraat – Peperstraat – Beselarestraat wel);
- Kloosterstraat-Schoolstraat-Beselarestraat als functionele verbinding tussen Geluwe en Beselare. (Opmerking: inmiddels opgenomen als BFF);
- Beselarestraat-Lansiersstraat-Dadizelestraat als functionele verbinding tussen Geluwe en Dadizele. (Opmerking: inmiddels opgenomen als BFF).

1.4.2.1.3 Halten openbaar vervoer

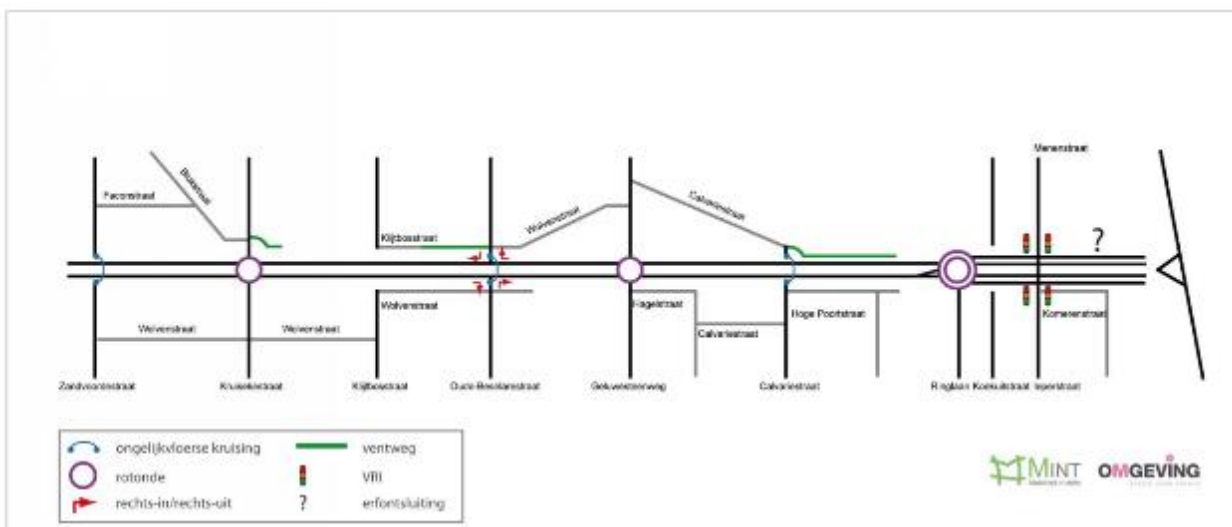
Het NMBS-station van Wervik wordt geselecteerd als intermodaal knooppunt en is gelegen langs de lijn 69 Kortrijk-Poperinge. Het traject wordt o.a. aangedaan door de P-trein Kortrijk - Poperinge en de IC-trein Poperinge-Brussel-Sint-Niklaas.

Ook aan alle halteplaatsen van de Lijn wordt een fietsenstalling voorzien (in eerste instantie aan OV haltes in de kernen).

1.4.2.2 Wervik - Uitwerking van een visie op korte termijn voor de N58 op grondgebied Wervik, tussen de A19 en de grens met Komen

De afdeling BMV West-Vlaanderen van het Vlaams Gewest heeft een studie gevraagd voor het ontwikkelen van een visie voor de N58 in Wervik. Het gaat in eerste instantie om een visie op korte termijn, zonder de langetermijn doelstellingen die samenhangen met de categorisering van de weg uit het oog te verliezen. De studie werd opgemaakt door Mint en Studiegroep omgeving in 2012.

Onderstaande figuur geeft de maatregelen weer die geformuleerd worden in de studie.



Figuur 9: Wervik – visie N58 op grondgebied van Wervik (bron: studie MINT en Omgeving)

Te nemen maatregelen van west naar oost:

- Zandvoordestraat afsluiten van N58 en realiseren ongelijkvloerse kruising voor recreatieve fietsers;
- Nieuwe ontsluitingsweg aantakkend op Kruikekestraat (na overleg met betrokken landbouwer);
- Klijtbosstraat noord afsluiten van N58;
- Klijtbosstraat Oude-Beselarestraat zuid afsluiten van de N58;
- Rechtsin-rechtsuit aan de Klijtbosstraat of Oude-Beselarestraat zuidkant;
- Rechtsin-rechtsuit aan de Oude-Beselarestraat noordkant;
- Ongelijkvloerse kruising aan Oude-Beselarestraat voor fietsers en landbouwverkeer;

- Aanpassen ruiterspad om ontsluiting woningen mogelijk te maken;
- Calvariestraat afsluiten van N58 en realiseren van ongelijkvloerse kruising voor landbouwverkeer en fietsers;
- Nieuwe ontsluitingsweg aantakkend op de Calvariestraat;
- Erfontsluitingen afsluiten van N58 met uitzondering van die aan de noordkant thv de afrit van de A19. Hiervoor moet overleg via VLM opgestart worden;
- Aanpassingen aan N58 in functie van Menen-West.

1.4.2.3 Menen – Mobiliteitsplan (ontwerp beleidsplan mei 2012)

1.4.2.3.1 Ruimtelijke aspecten

Westelijke tangent rond Menen-Halluin (Frankrijk)

De toekomstige ontwikkelingen en visies van de stad kunnen gerealiseerd worden binnen het kader van de bestaande infrastructuur, mits een goede categorisering, signalisatie en inrichting van de wegen.

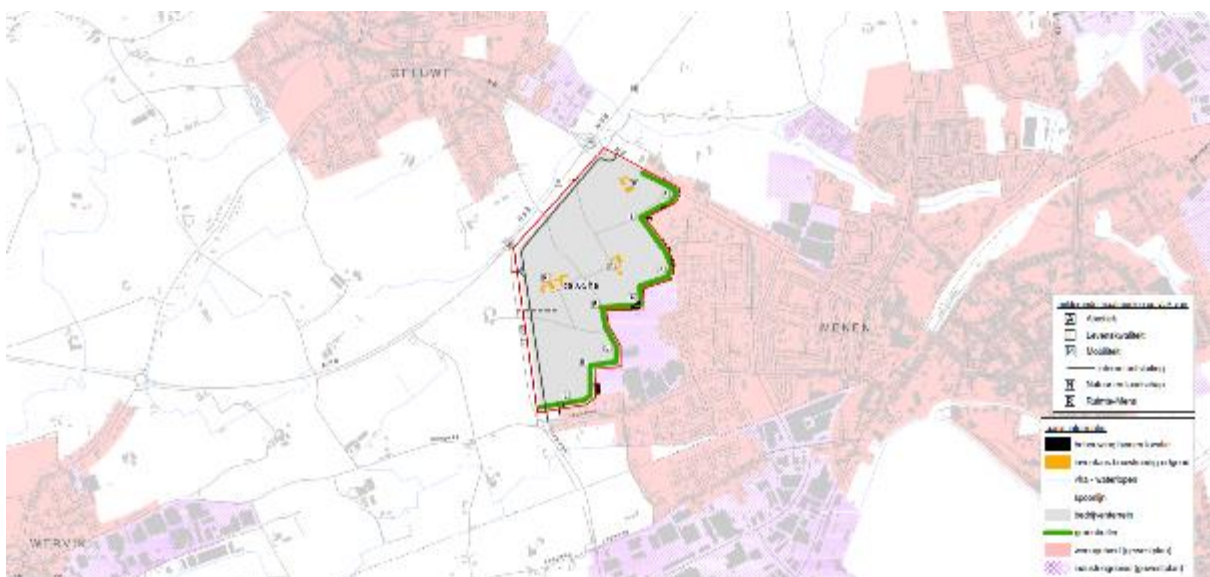
In diverse plannen wordt melding gemaakt van de westelijke tangent rond de grensoverschrijdende bipool Menen-Halluin. Een brug over de Leie vormt als het ware de link die de westelijke tangent rond Menen-Halluin zou kunnen realiseren. Uit een studie van MOW kwam naar voren dat de brug eerder een beperkt regionaal effect heeft op de mobiliteit.

Alle partners in het proces hebben zich akkoord verklaard deze brug niet te realiseren. De stad Menen heeft zich eveneens achter deze visie geschaard, maar wenst de Leiebrug wel als mogelijk idee te behouden op langere termijn.

Menen West

De provincie had de intentie ten noorden van Grensland een nieuwe zone voor regionale bedrijvigheid te ontwikkelen, met name Menen-west (deelplan Menen -West, opgemaakt in het kader van de afbakening van het kleinstedelijk gebied). De zone is gesitueerd tussen N8, N58, N338 | Ringlaan, Hogeweg en de bebouwing van Menen.

Het PRUP deelplan Menen West werd vernietigd door de Raad van State. Momenteel is er een nieuwe planMER-procedure opgestart met meer zoekzones. De locatie is door de deputatie van West-Vlaanderen aangeduid. Het plan-MER ligt van maandag 6 augustus tot en met vrijdag 5 oktober 2018 ter inzage.



Figuur 10: Sitering Menen - west (PRUP werd vernietigd door RvS)

Ontsluiting multimodale ontsluiting containerterminal (Halluin, Frankrijk)

De containerhaven op de noordoever van de Leie (HTC) heeft belangrijke potenties voor het verminderen van het vrachtverkeer over de weg, maar is vandaag enkel in zuidelijke richting ontsloten (richting Halluin).

De aanleg van een verbinding met Mene en de A19 autosnelweg biedt kansen voor multimodaal goederenvervoer in de regio. De goed uitgeruste laad- en losfaciliteiten aan de Leie, op Frans grondgebied, kunnen zo tevens bereikbaar gemaakt worden voor de bedrijven van Mene–Grensland en zelfs het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein in Mene.

De ontsluiting van de containerhaven naar Vlaanderen toe, zou mogelijk kunnen gemaakt worden via een kortsluiting tussen de Wervikstraat en de bedieningsweg van de ‘port fluvial’ op Frans grondgebied langsheen de Leie.



Figuur 11: Mene - Multimodale ontsluiting containerterminal

1.4.2.3.2 Gewenst fietsnetwerk



Figuur 12: Mene – Gewenst netwerk

De stad stelt voor volgende wijzigingen aan te brengen aan het bovenlokale fietsroutenetwerk (BFF):

- relatie Menen-Moorsele: Voskenstraat - deel oude spoorwegbedding - Krommebeekstraat – Moorselestraat (inmiddels reeds opgenomen);
- relatie Menen-N32: Krommebeekstraat (momenteel niet opgenomen);
- relatie Lauwe- Wevelgem: Leiestraat (momenteel niet opgenomen);
- relatie Menen-Kortrijk: via de N8 (momenteel niet opgenomen).

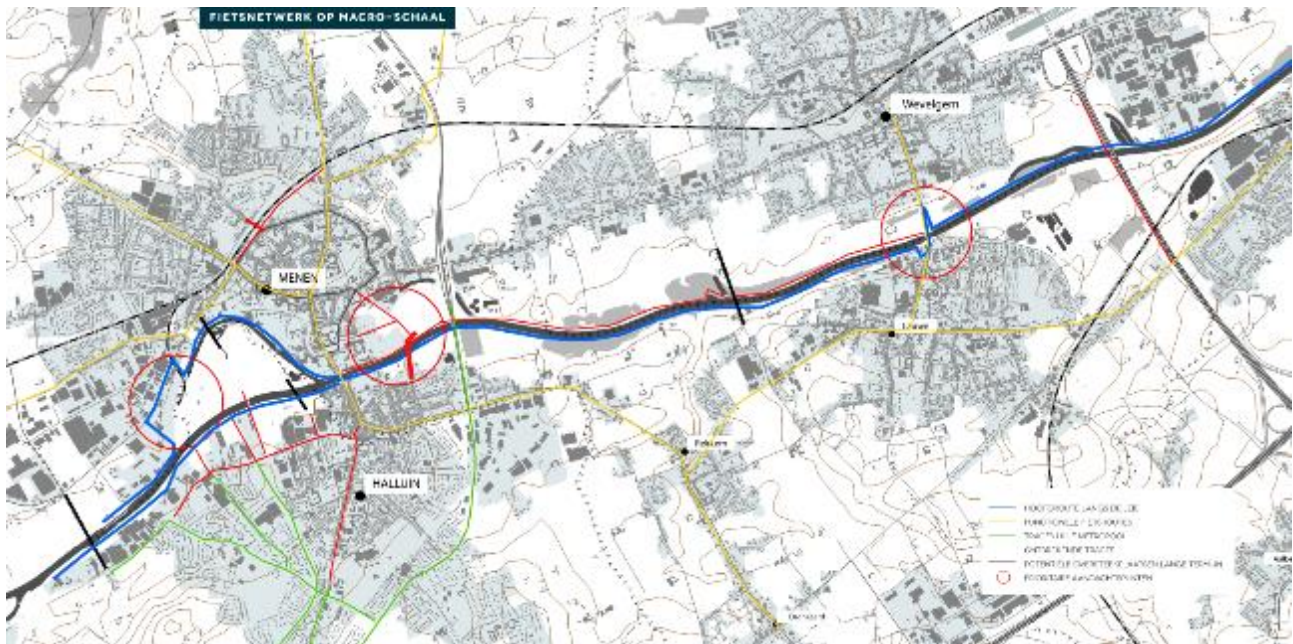
1.4.2.3.3 Halten openbaar vervoer

De stad Menen beschikt over een treinstation. De treinlijn 69 die Poperinge met Kortrijk verbindt passeert in Menen. Er passeert één trein per uur per rijrichting in het station, aangevuld met enkele piekurtreinen.

Het station van Menen is geselecteerd als regionaal knooppunt. Alle buslijnen van De Lijn op grondgebied Menen halteren aan het station.

1.4.2.4 Menen – Masterplan Leieboorden

De plannen voor de Leie vormden de aanleiding om vanuit de stad een visie te ontwikkelen over hoe het centrum van Menen (van Delors-plein tot station) en de omgeving van de Lauwe-brug beter gelinkt kunnen worden met de Leie.



Figuur 13: Fietsnetwerk macroschaal (bron: Masterplan Menen)

De continuïteit van het jaagpad langs de Leie en de veilige en vlotte oversteekbaarheid van de Leie zijn aandachtspunten. Diverse mogelijkheden voor bijkomende fietsersbruggen over de Leie werden reeds geformuleerd. Een prioritaire verbinding is de verbinding tussen de sportvelden en de Grondwetstraat in de Barakken. Dit maakt ook deel uit van het programma van de Leiewerken van W&Z. Het jaagpad langs de Leie is het belangrijkste fietspad voor Menen. Vooral de verbinding met de Barakken en het centrum van Menen naar deze nieuwe brug zijn van belang.



Figuur 14: Leiebrug thv Meneen

Net als de brug in Meneen, moet ook de brug in Lauwe aangepast worden om grotere en hogere schepen binnen het Seine-Schelde project doorgang te geven. Waar de Leie nu versmalt ter hoogte van de Lauwebrug, zal dit in de toekomst rechtgetrokken moeten worden. De Lauwebrug is een belangrijke as voor fietsers, zowel voor schoolgaande kinderen als recreanten. Fietsers langs de Leie tussen Meneen en Kortrijk moeten hier van oever wisselen. Dit verdient voldoende aandacht bij het ontwerp van de brug: vlote overstekbaarheid en aansluiting voor fietsers, zowel in langs richting langs de Leie, als dwars erop.



Figuur 15: Leiebrug thv Lauwe

Het pad langs de Leie kent weliswaar nog een aantal knelpunten. Er wordt voorgesteld om een gelijkaardig snel fietspad langs het spoor richting Wevelgem te ontwikkelen. Voor beide structuren (Leie en spoor) kan de overstekbaarheid voor fietsers beter, bv. door een nieuwe fietsbrug over het spoor en over de Leie. Op nieuw te ontwikkelen fietspunten zou vlot moeten kunnen overgeschakeld worden van openbaar vervoer of auto op de fiets. Prioritair is hier de stationsomgeving. Systemen als Blue-bike of een samenwerking met Mobiel (Kortrijk) worden verder onderzocht.

Voor de continuïteit langs de Leie is de omgeving van Galloo een prioritair aandachtspunt. De inrichting van deze omgeving komt aan bod bij de revitalisering van Meneen-West.

1.4.2.5 Meneen – Galloo-site – planologisch attest

GALLOO N.V. heeft door de combinatie van beide factoren nood aan bijkomende binnenruimte voor het uitvoeren van de recyclageprocessen. Onderstaande figuur geeft op welke percelen het bedrijf wenst uit te breiden.



Figuur 16: Galloosite: aanvraag uitbreiding (bron: provincie West-Vlaanderen)

1.4.2.6 Menen – ontwikkeling Hagewinde (plan in opmaak)

In de Hagewinde in Menen wordt negentien hectare woonuitbreidingsgebied aangesneden voor een nieuwe verkaveling. Het gebied is gelegen tussen N8, N32 en Moorselestraat. Het gebied zal ontsluiten deels naar de Moorselestraat, naar de N8 en naar de N32 (via rechtsin-rechtsuit).

De doodlopende straten lopen allen uit op een groenzone, die op haar beurt de verbinding vormt voor fietsers en voetgangers richting centrum van Menen.

Doorheen het gebied loopt de Groenstraat die geselecteerd is als een lokale fietsroutes.



Figuur 17: (Voorlopig) ontsluitingsvoorstel ontwikkeling Hagewinde (PCV-dossier 25 feb 2014)

1.4.2.7 Wevelgem – mobiliteitsplan (geactualiseerd juli 2011)⁵

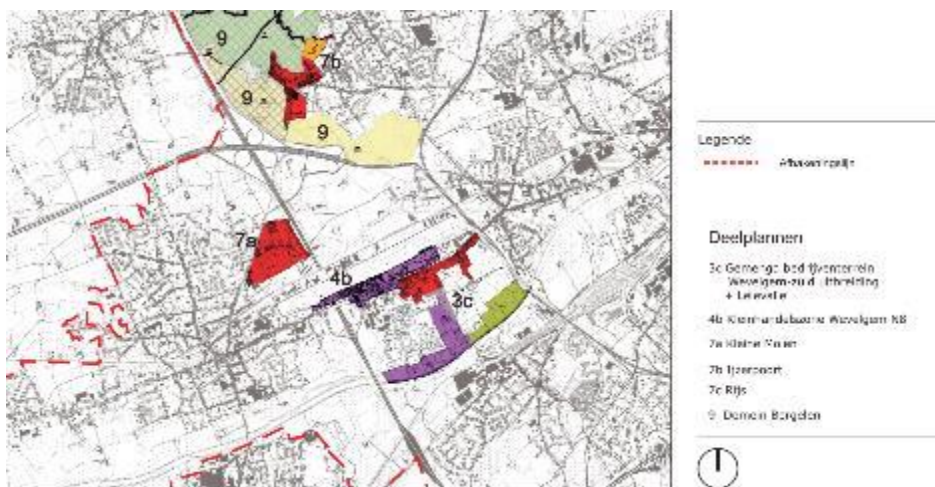
1.4.2.7.1 Ruimtelijke aspecten

Kleine Molen

Bij de stedenbouwkundige ontwikkeling van het gebied 'Kleine Molen' tussen spoorweg, A17 en Gullegemstraat, kunnen dit nieuw stedelijk woongebied en bedrijventerrein ontsloten worden naar de Kortrijkstraat N8 via een nieuwe ontsluitingsweg vanaf de Gullegemstraat en met een tunnel onder de spoorweg. De realisatie van het RUP wordt voorzien vanaf 2033.

Wevelgem – Zuid

In Wevelgem wordt een uitbreiding voorzien van het regionaal bedrijventerrein Wevelgem-Zuid (intussen al ontwikkeld). De commerciële zone aan het vliegveld in Wevelgem wordt voorzien voor grootschalige detailhandel. De uitbreiding van de Bergelenput wordt vastgelegd.



Figuur 18: Wevelgem ruimtelijke ontwikkelingen (bron: Mobiliteitsplan)

1.4.2.7.2 Gewenst fietsnetwerk (geactualiseerd mobiliteitsplan 2011)

In het recente verleden werden een aantal kwalitatieve autoluwe fietsroutes uitgebouwd. Toch zijn er nog een aantal ontbrekende schakels. Tussen Gullegem en Wevelgem is fietsen bijvoorbeeld zeer gevaarlijk door het vele autoverkeer dat richting oprijdt. Er bestaat geen rustiger alternatief. Het noodzakelijke schipperen tussen beide oevers van de Leie doet afbreuk aan de kwaliteit van deze non-stoproute. Bovendien kan daardoor niet overal aangetakt worden op de route.

De Leie wordt toegankelijk gemaakt voor fietsers. Via een aantal doorsteken wordt de Leieroute op meerdere plaatsen toegankelijk gemaakt.

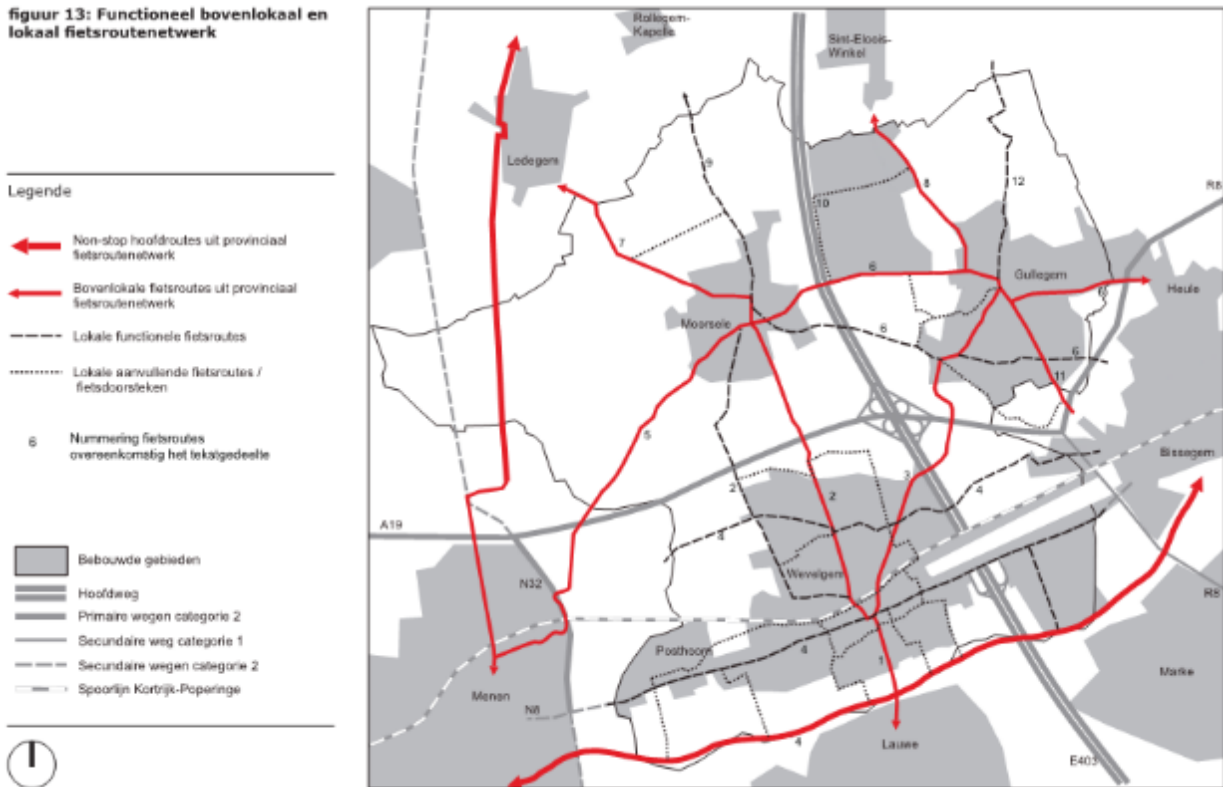
Voor de drie bruggen over de A17 die Moorsele verbinden met Gullegem, worden volgende keuzes gemaakt:

- Brug Meerlaanstraat openhouden voor autoverkeer. Dit heeft te maken met de keuze van de route voor paarden- en vrachtvervoer en naar het hippisch centrum Zilveren Spoor. Zo wordt dit uit het centrum van Moorsele gehouden.
- De brug aan de Vanmarckelaan – Rozenstraat – Hondshotestraat blijft behouden en wordt geoptimaliseerd als hoofdverbinding voor het autoverkeer (met fietspaden en optimalisering van knooppunt met de N343).

⁵Het mobiliteitsplan zal in de loop van 2018 een update krijgen.

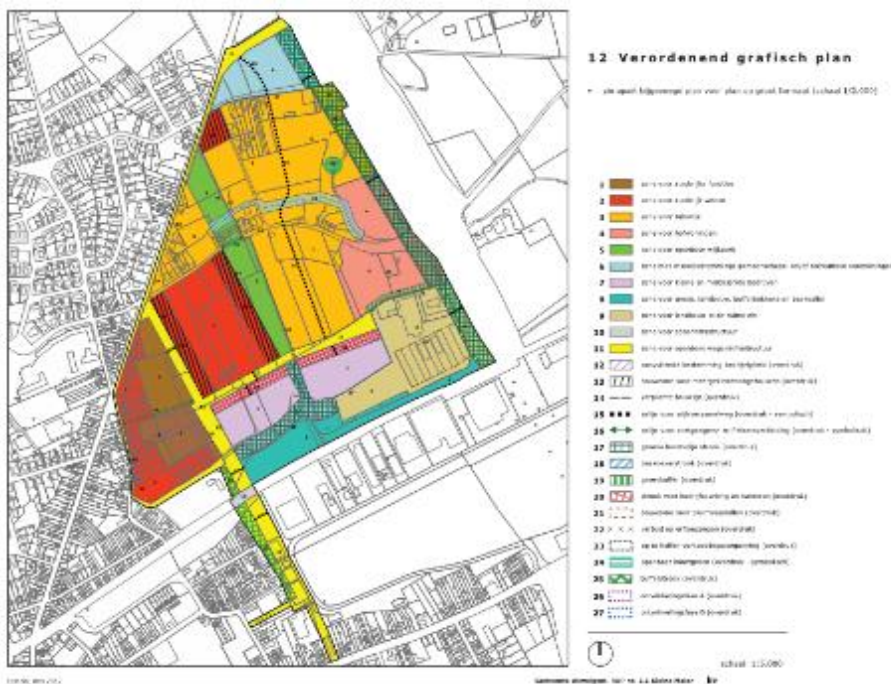
- De brug aan de Heerweg – Bergelen: autoverkeer wordt ontmoedigd door snelheidsremmers (var B-M2) maar de weg blijft toegankelijk voor auto's, de bus en urgentiediensten; prioritaire fietsroute)⁶.

figuur 13: Functioneel bovenlokaal en lokaal fietsroutenetwerk



Figuur 19: Mobiliteitsplan Wevelgem – Gewenst fietsnetwerk

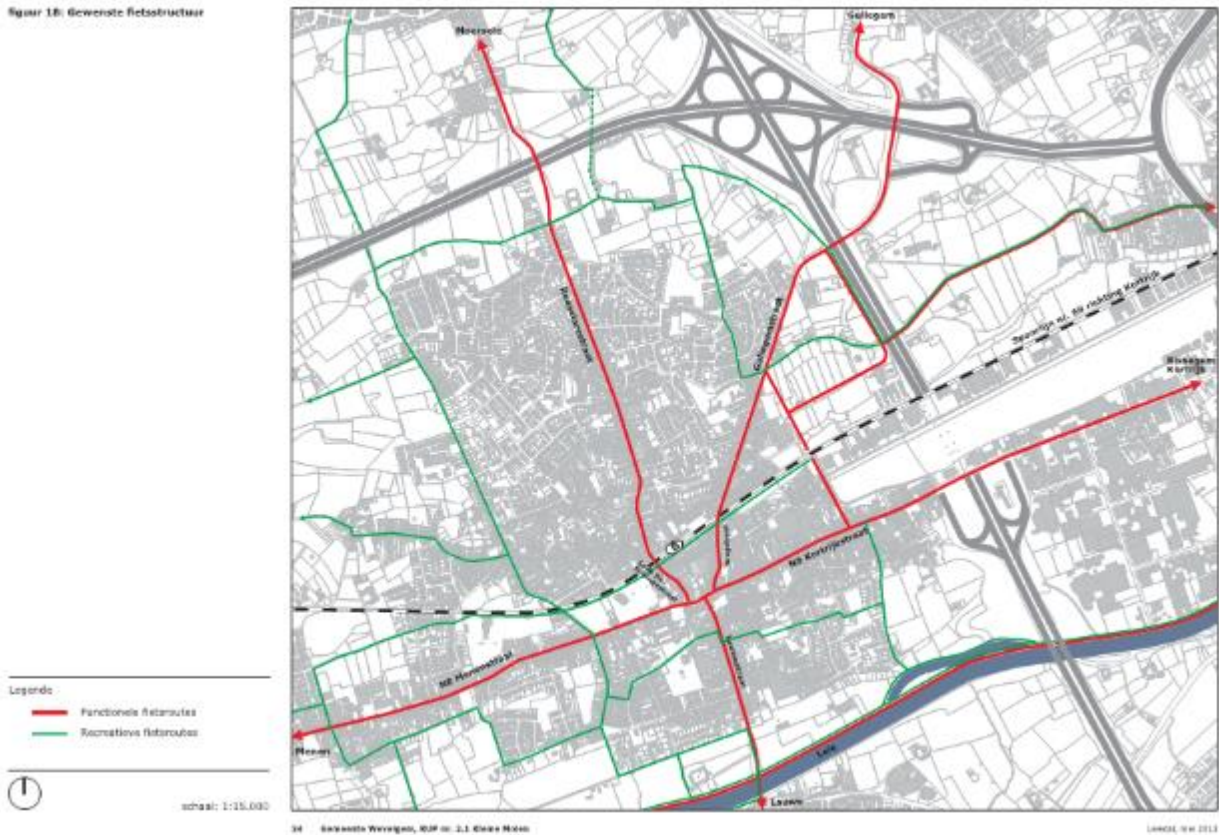
Onderstaande figuur geeft het gewenste netwerk op niveau van het RUP Kleine Molen.



Figuur 20: Wevelgem – RUP Kleine Molen

⁶ De route van de Lijn is gewijzigd. De bus rijdt niet meer door Bergelen-Heerweg. In het fietsplan is voorzien om deze route autoluw te maken door middel van een knip.

Figuur 18: Gewenste fietsstructuur



Figuur 21: Mobiliteitsplan Wevelgem – fietsnetwerk Kleine Molen

1.4.2.7.3 Halten Openbaar vervoer

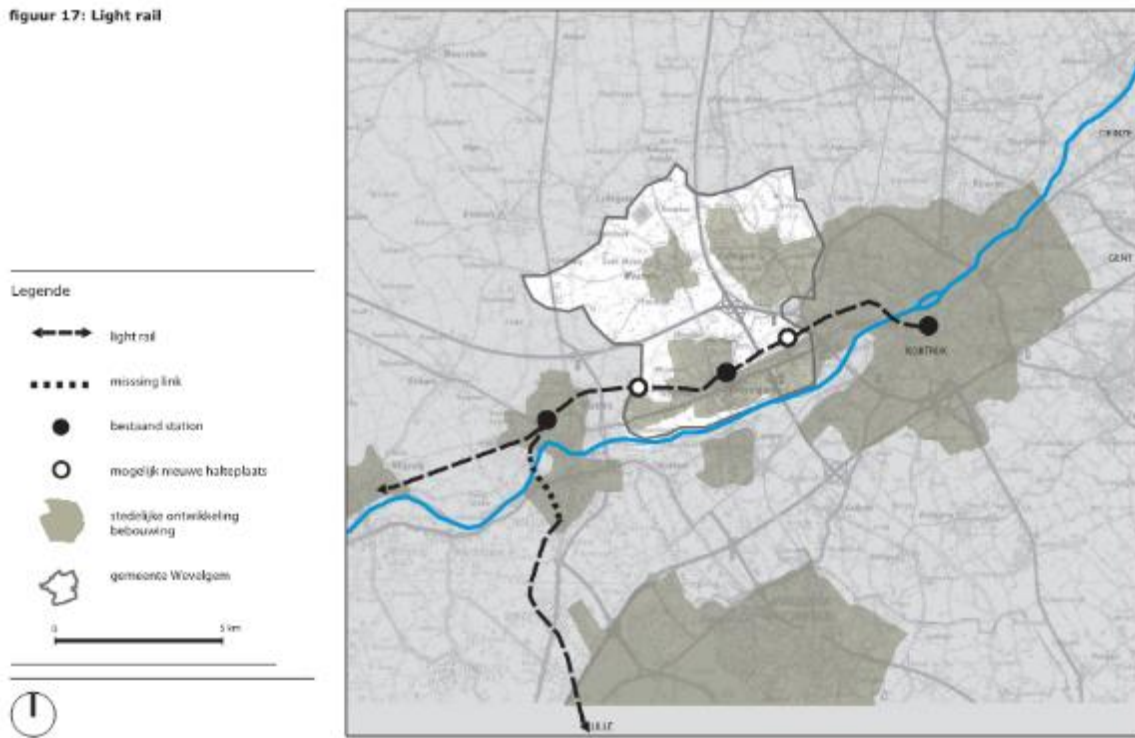
Het station van Wevelgem is een belangrijk lokaal attractiepunt, centraal in de gemeente gelegen. De uitstraling van het station en de stationsomgeving wordt vergroot door het strategische ruimtelijk inbreidings- en herwaarderingsproject. De lokale invloedssfeer wordt in de eerste plaats verzekerd door een goede fietsbereikbaarheid. Dit houdt een verknoping van (autoluwe) fietsroutes in en het voorzien van aantrekkelijke fietsenstallingen. Daarnaast kunnen beperkte Park-and Ridevoorzieningen voorzien worden.

Op Frans grondgebied leven plannen om de oude spoorbedding tussen Tourcoing en Halluin om te vormen tot lightraillijn. Door de Franse lightrail door te trekken tot over de grens en aansluiting te geven op spoorlijn 69, ontstaan interessante mogelijkheden. Tussen Menen en Kortrijk kan een verhoogd aanbod gecreëerd worden door de nieuwe verbinding af te wisselen met de verbinding Kortrijk – Poperinge (op termijn mogelijk ook lightrail) Bovendien kunnen er, inspeland op de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen (b.v. het vliegveld wordt op lange termijn omgevormd tot technologiepark) mogelijk bijkomende halten gecreëerd worden ter hoogte van het vliegveld en de Posthoorn.

Goed uitgebouwde hoofdbushaltes die op knooppunten van het fiets- en voetgangersnetwerk liggen, verhogen de intermodaliteit (overdekte fietsstallingen, goed uitgebouwde informatieverlening...). Volgende haltes worden geselecteerd als hoofdhalte:

- Gullegem – Plaats;
- Moorsele – Standbeeld;
- Wevelgem – Plaats;
- Wevelgem – Posthoorn;
- Wevelgem – industrie/kleinhandel (ter hoogte van Vlamingstraat);

figuur 17: Light rail

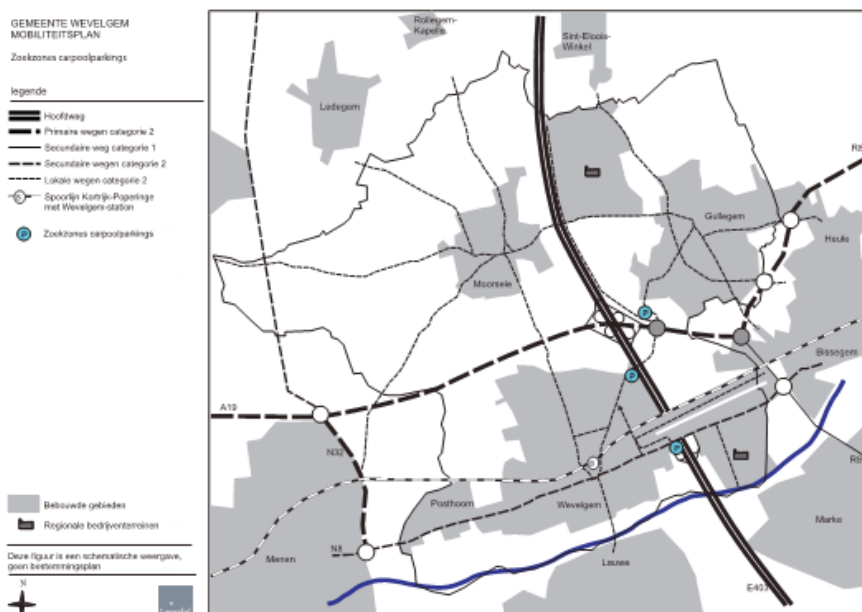


Figuur 22: Mobiliteitsplan Wevelgem – light Rail – halten

1.4.2.7.4 Zoekzone carpoolparkings

Er worden drie zoekzones voor de mogelijke inplanting van carpoolparkings op het grondgebied van de gemeente Wevelgem aangeduid:

- Wevelgem: Kortrijkstraat N8 nabij het in- en uitrittencomplex ‘Wevelgem’ van de autosnelweg E403/A17 (Brugge-Kortrijk-Doornik);
- Wevelgem: Gullegemstraat nabij het in- en uitrittencomplex ‘Wevelgem-Gullegem’ van de autosnelweg A19 (Kortrijk-Ieper);
- Gullegem: Rijksweg N343 nabij het in- en uitrittencomplex ‘Wevelgem-Gullegem’ van de autosnelweg A19 (Kortrijk-Ieper).



Figuur 23: Mobiliteitsplan Wevelgem – zoekzone carpoolparkings

1.4.2.8 Wevelgem – Fiets- en parkeerplan (2015)

Vanuit de gemeente werd gevraagd om ook de N8 op te nemen in dit netwerk, zodat subsidies kunnen verkregen worden voor de verbetering van de fietsvoorzieningen op deze belangrijke verkeersas, voor zowel scholieren als pendelaars. Dit is inmiddels gerealiseerd. De N8 werd opgenomen in het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk.

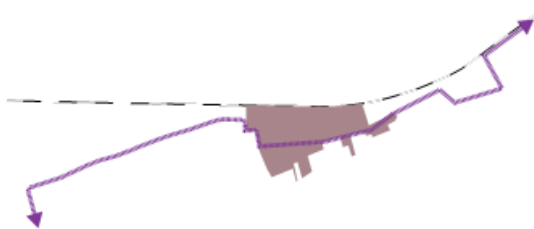
Er wordt onderzocht hoe bepaalde routes autoluw/autovrij kunnen gemaakt worden. Het gaat om:

- Bergelen Heerweg;
- Normandiëstraat;
- Vrijstraat – Moorselestraat;
- Bieststraat (link met plan-MER Ter Biest).

1.4.2.9 Wevelgem – Uitvoeringsplannen

1.4.2.9.1 Landschapsplan Groene Slinger Wevelgem/Posthoorn

In uitvoering van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan heeft de gemeente Wevelgem opdracht gegeven om een landschapsplan op te maken voor de Groene Slinger Posthoorn/Wevelgem. In de visie wordt een recreatieve loper & een multifunctioneel recreatiegebied voorzien. Het is een recreatieve loper of 'sportpad' dat als veilige fiets- en wandelverbinding moet ingericht worden met sterke beeldkwaliteit.

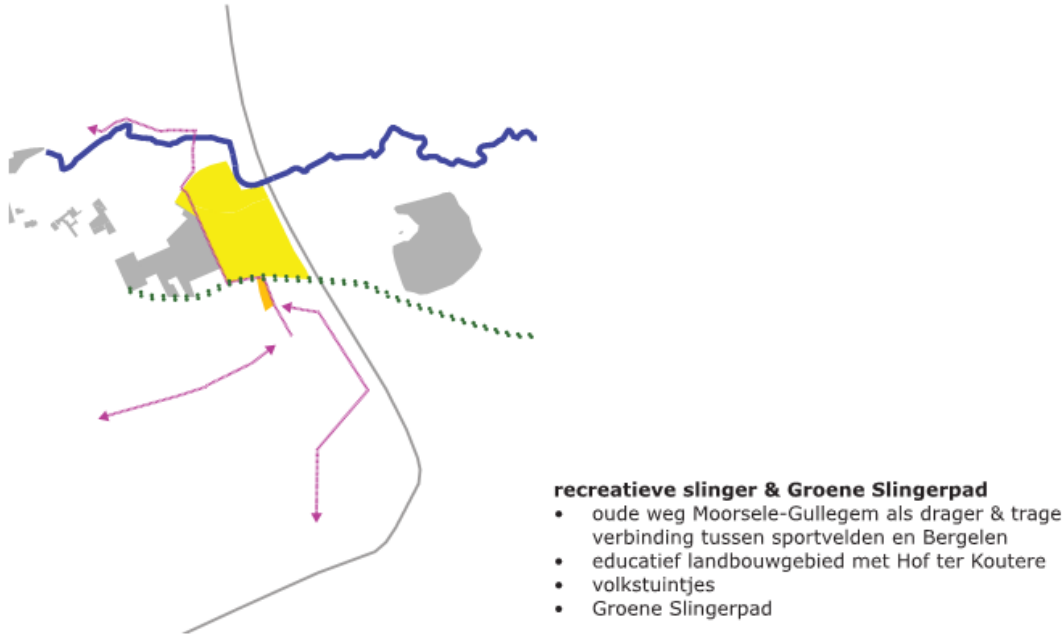


Figuur 24: Wevelgem: Landschapsplan RUP Groene slinger Wevelgem/Posthoorn – recreatieve lopen of sportpad (2012)

Deze route werd grotendeels opgenomen als lokale fietsroute.

1.4.2.9.2 Wevelgem, RUP 12-1 Groene Slinger Moorsele

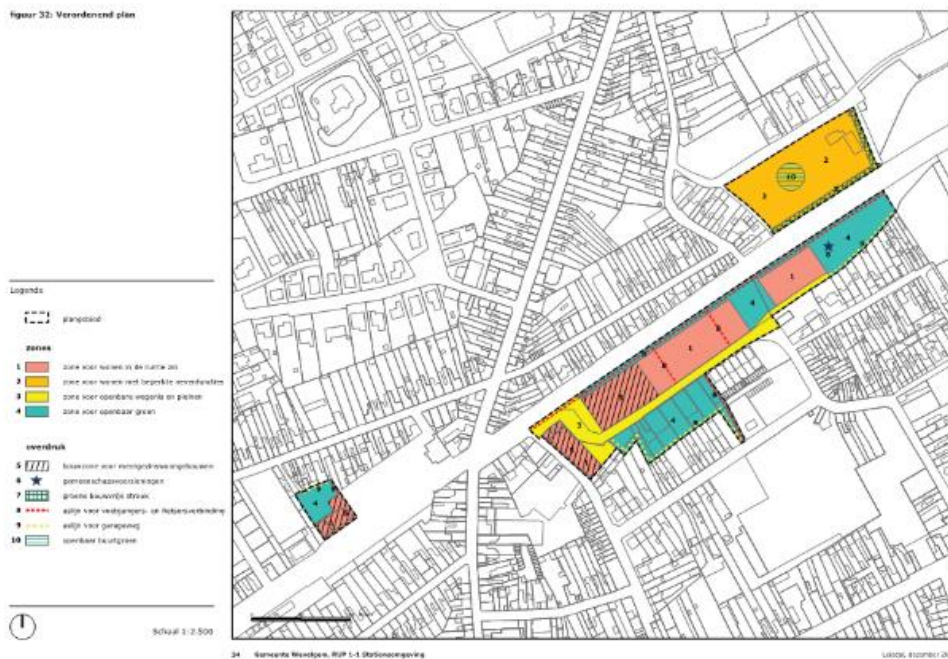
Momenteel wordt gewerkt aan het RUP Groene Slinger Moorsele. In het plan zullen een aantal verbindingen voor voetgangers en fietsers voorzien worden. Onderstaande figuur geeft aan waar deze zich situeren.



Figuur 25: Wevelgem - RUP Groene slinger Moorsele (voetgangers-en fietsersverbindingen).

1.4.2.9.3 Wevelgem, RUP Stationsomgeving

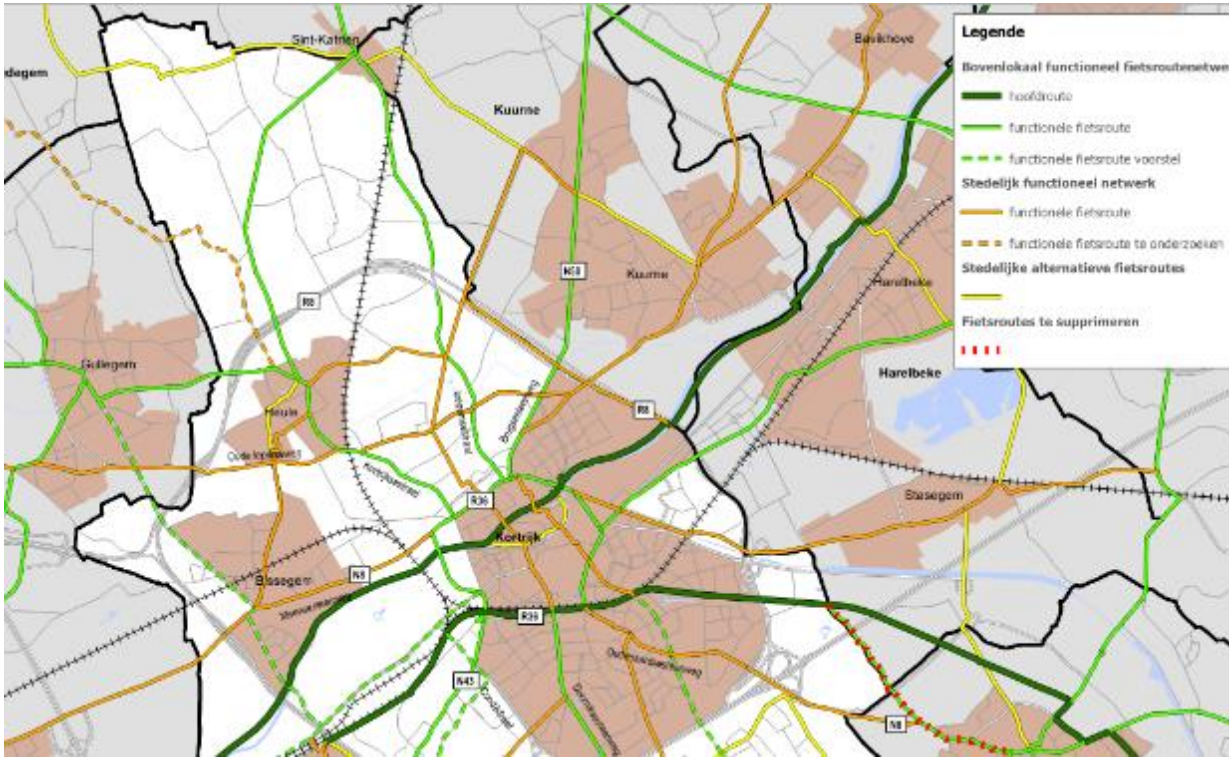
Langs het spoor, ter hoogte van de Spoorwegstraat werd ruimte voorzien voor de realisatie van een voetgangers-en fietsersverbinding.



Figuur 26: Wevelgem Rup 1.1 Stationsomgeving

1.4.2.10 Kortrijk – Mobiliteitsplan (2011)

Onderstaande figuur geeft het gewenste netwerk uit het mobiliteitsplan. Momenteel werkt de stad aan een actualisatie van het fietsnetwerk (zie 1.4.2.13).



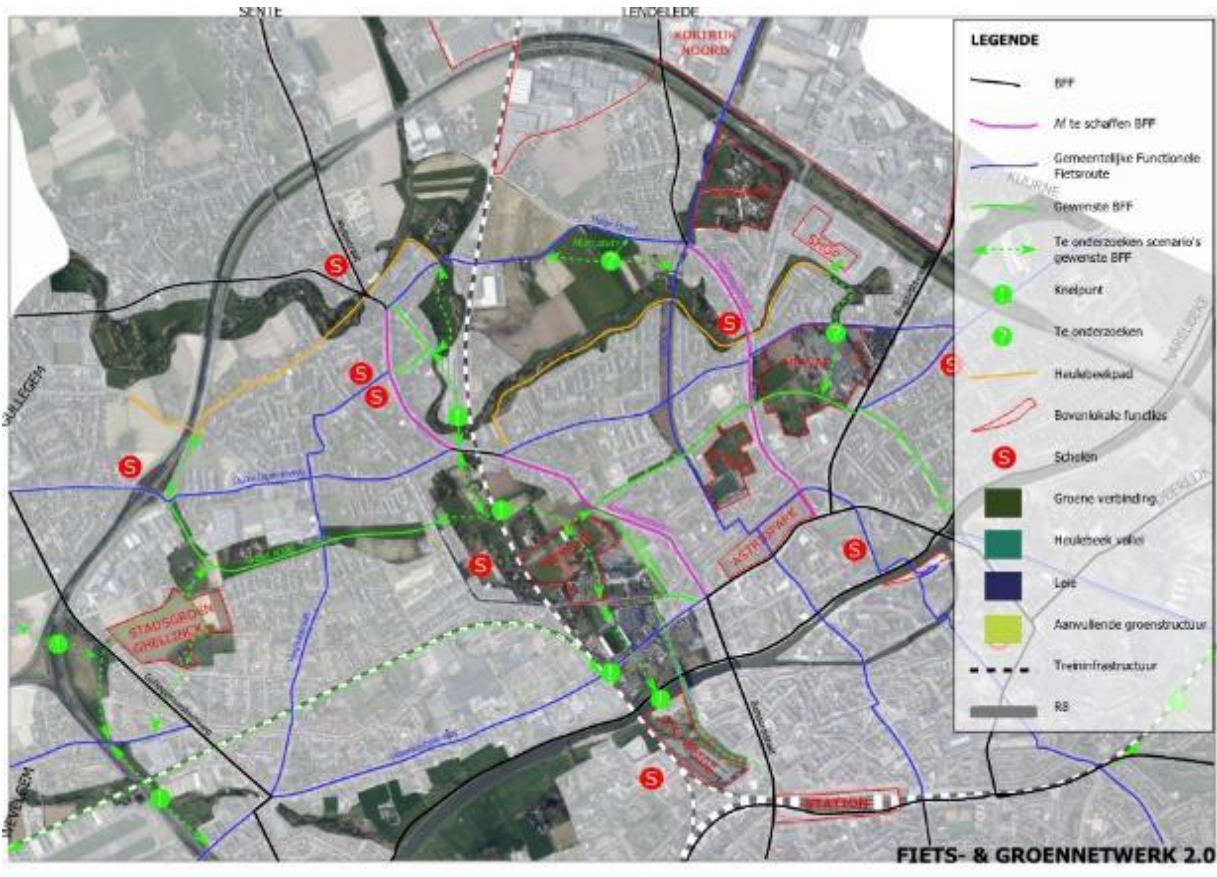
Figuur 27: Mobiliteitsplan Kortrijk – gewenst fietsroutenetwerk (2011)

1.4.2.11 Kortrijk – Visie fiets- en groennetwerk 2.0. Noord Kortrijk

Door de schrapping van een aantal reservatiestroken in het gewestplan ontstaan er een aantal potenties voor de realiseren van fietsverbindingen te Kortrijk.

De eerste visie van de stad wordt opgenomen in onderstaande schets.

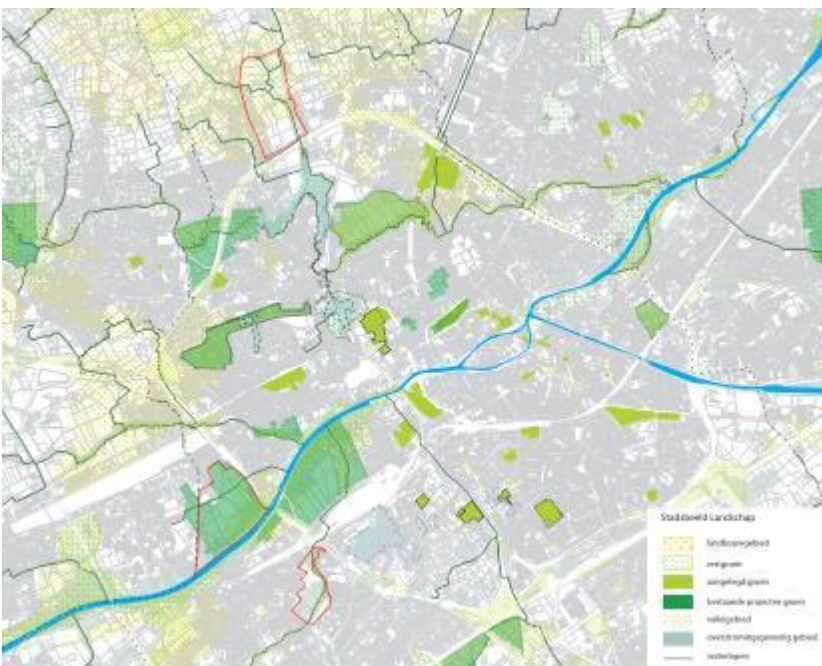




Figuur 28: Kortrijk - Visie fiets- en groennetwerk 2.0 Noord Kortrijk

1.4.2.12 Kortrijk – Project open ruimte

In het stadsbeeld 'landschap aan je voordeur' ziet de stad Kortrijk open ruimtes als een groene publieke ruimte voor de stad. Het project 'Open Ruimte' maakt dit concreet voor drie gebieden: Kruiskouter-Leiemeersen, de Toortelbeekvallei en het binnengebied van Marke. Daar liggen heel wat mogelijkheden en uitdagingen voor landbouw, natuur, mobiliteit, wonen,...



Figuur 29: Situering projectgebieden 'Open Ruimte'

Projectgebied Kruiskouter:

<p>Kunnen we op plekken waar voldoende groen is verder verdichten zodat iedereen die in de stad woont, een groene zone dichtbij huis heeft?</p>		<p>Parkeerplaatsen uit de straat weghalen en bundelen op andere goed bereikbare plekken in de buurt?</p>
<p>Is het goed om nog open ruimte aan te snijden aan de rand van de stad voor bedrijven die in de stad thuishoren?</p>		<p>Kunnen we slecht ontsloten woonuitbreidingsgebieden schrappen?</p>
<p>Hoe kunnen we bedrijven die niet in de stad thuishoren clusteren op goed bereikbare plekken dichtbij de stad?</p>		<p>Kunnen we shortcuts maken tussen plekken die we dagelijks gebruiken?</p>
<p><i>"Hoe benutten we de kansen die de Leie hier biedt voor natuur, recreatie,... zo goed mogelijk?"</i></p>	<p><i>"Maak nieuwe shortcuts van de Meensesteenweg naar de Leie. Maak bestaande shortcuts beter zichtbaar."</i></p>	
<p><i>"Zorg dat de open ruimte ook bruikbaar blijft voor de landbouw en niet alleen voor recreatie."</i></p>	<p><i>"Is er ruimte voor stads-landbouw? En wat betekent dat voor de landbouwers die hier nu actief zijn?"</i></p>	
<p><i>"Kunnen we de belevingswaarde van het landschap verhogen? Mensen zijn gelukkiger als ze groen zien in de buurt."</i></p>	<p><i>"Tijd voor een watertaxi tussen Wevelgem, Bissegem en Kortrijk als alternatief voor de auto."</i></p>	

Figuur 30: Kruiskouter (bron: <https://www.kortrijk.be/file/pancartekruiskouterpdf#overlay-context=>)

Projectgebied Toortelbeek

<p>Een andere landbouwproductie, gericht naar de buurt (korte keten), is dit haalbaar en realistisch voor de betrokken landbouwers?</p>		<p>Kunnen we de Toortelbeekvallei meer ruimte geven voor natuur, recreatie, waterberging?</p>
<p>Enrichtingsverkeer in Mellestraat / Steenstraat?</p>		<p>Het gebied rond de Toortelbeek ligt nu ingesloten tussen bouwblokken. Moeten dit meer zichtbaar worden voor het publiek?</p>
<p>Een gedeelde parking (sportterrein, bedrijven, woningen), uit de straat = oplossing voor een aangename en veilige Mellestraat?</p>		<p>Het landschap ten noorden van de RB wordt bedreigd door verkavelingen. Vrijwaar de resterende open ruimte en landbouw."</p>
<p><i>"Als er open ruimte wordt ingenomen buiten de stad, dan zou dit gecompenseerd moeten worden met open ruimte in de stad."</i></p>	<p><i>"We hebben nood aan een veilige fietsverbinding van het noorden naar het centrum van Kortrijk."</i></p>	
<p><i>"De Mellestraat, als invalsweg naar Heulecentrum, zou dit geen geschikt tracé zijn voor een snelle OV-lijn?"</i></p>		
<p><i>"Maak van de Toortelbeekvallei een groen lint waar het aangenaam is om te fietsen, lopen, wandelen..."</i></p>		

Figuur 31: Toortelbeek (bron: <https://www.kortrijk.be/file/pancartetoortelbeekpdf#overlay-context=>)

1.4.2.13 Kortrijk – geactualiseerd fietsnetwerk

De stad Kortrijk werkt parallel met het masterplan noord haar fietsrouteplan uit (ism Tractebel). De studie vertrekt vanuit de gelaagdheid van het fietsnetwerk. Daarom wordt het fietssnelwegennetwerk en BFF, zoals opgemaakt in de studie Masterplan overgenomen. Kortrijk wijst wel op de noodzakelijke verfijning en aantakingspunten vanuit dit bovenlokale netwerk naar het stedelijke netwerk. Onderstaande figuur geeft een overzicht van de bovenlokale routes zoals deze opgenomen worden in het fietsrouteplan Kortrijk (dd augustus 2018)

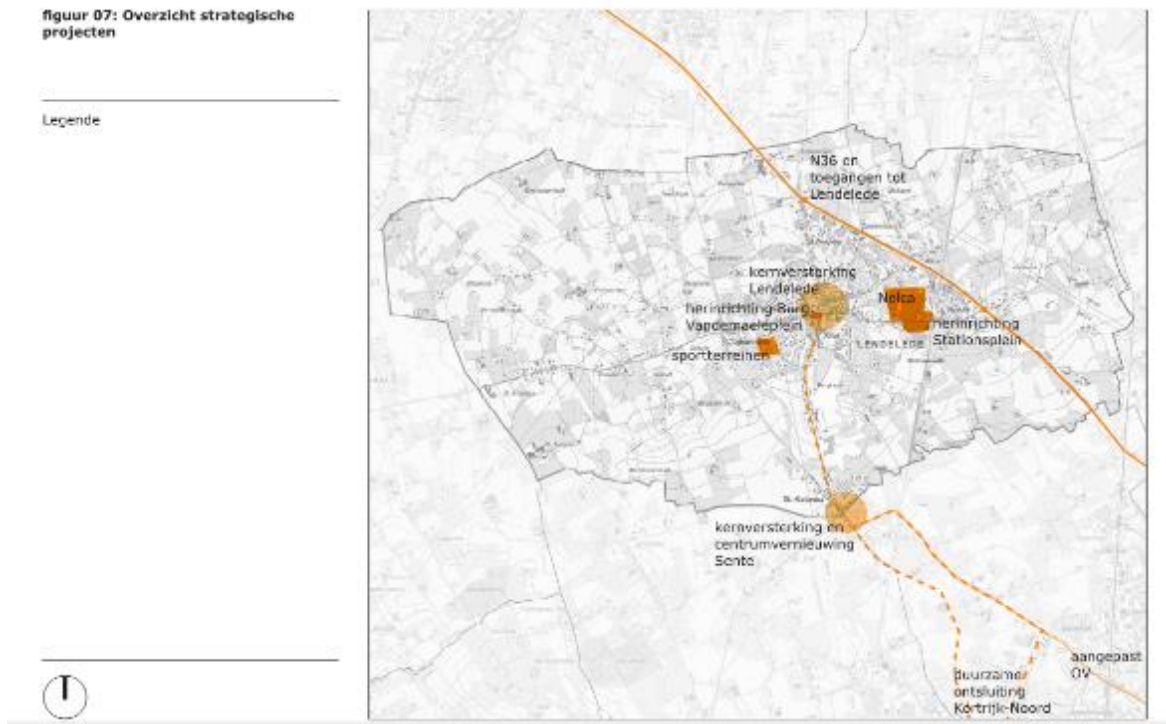


Figuur 32: Fietsrouteplan Kortrijk – fietssnelwegen en bovenlokale routes dd augustus 2018) (bron: stad Kortrijk)

1.4.2.14 Lendeledede – mobiliteitsplan (2015)

1.4.2.14.1 Ruimtelijke aspecten

Onderstaande figuur geeft de geplande strategische projecten.



Figuur 33: Lendeledede – strategische projecten (bron: mobiliteitsplan Lendeledede)

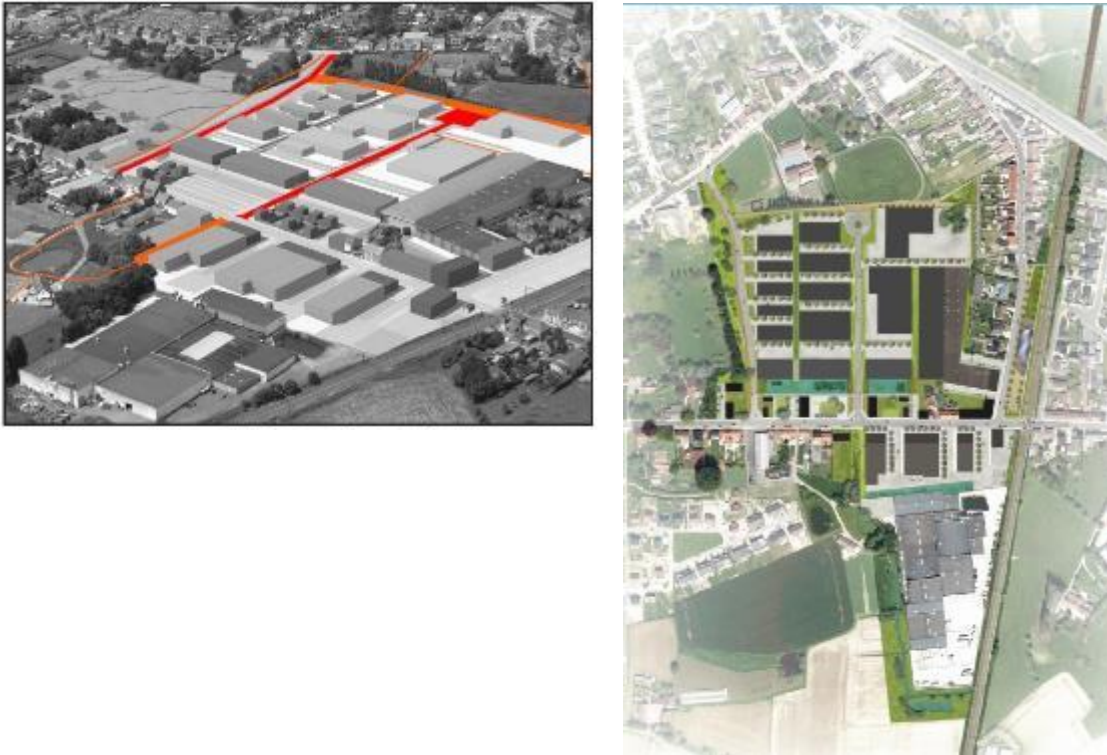
Nelca

Er is een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt en goedgekeurd om de reconversie van de bedrijfsgebouwen Nelca mogelijk te maken. De gemeente kiest ervoor om de site van ongeveer 10 ha groot te herontwikkelen als een volwaardig deel van het dorp Lendeledede. Er komt vooral plaats voor bedrijvigheid (weliswaar niet langer zwaar milieubelastend), maar ook voor een nieuwe verbindingsweg, kwalitatieve openbare ruimte, verschillende woonvormen en trage verbindingen met de omgeving en met het centrum. Het is de ambitie om deze ‘blinde vlek’ in Lendeledede om te vormen tot een echt deel van Lendeledede dat zich in de omgeving inpast.



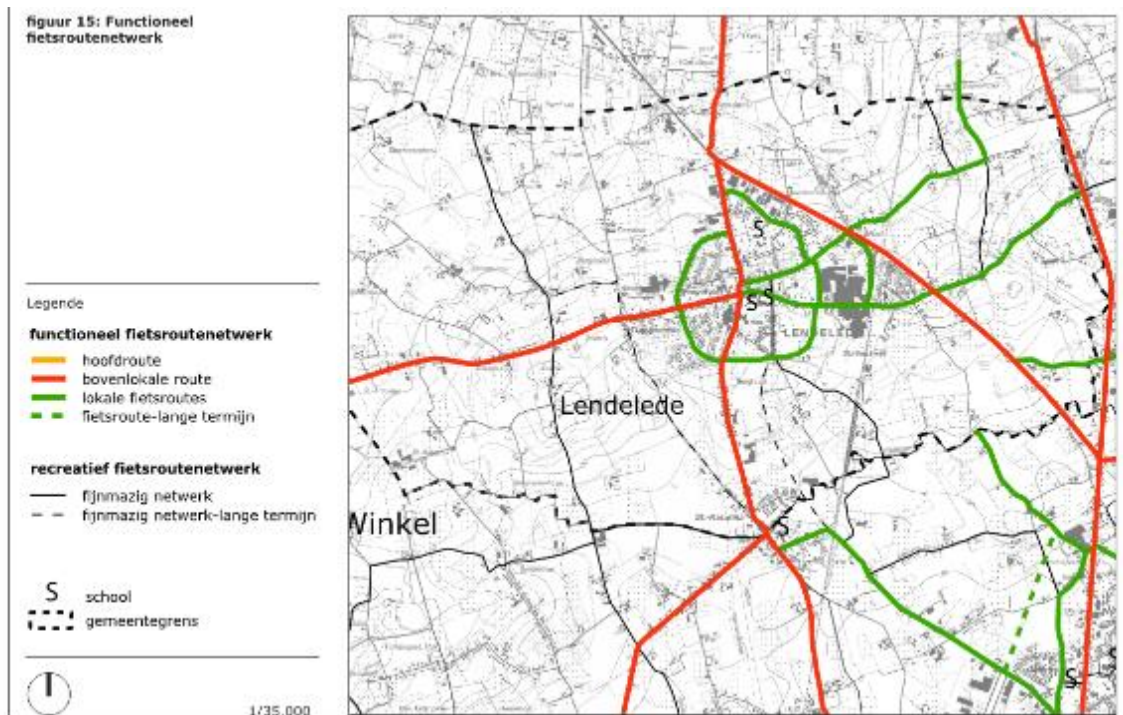
Figuur 34: Lendeledede – situering Nelca (bron: <http://www.leiedal.be/nelca>)

De provincie West-Vlaanderen heeft een netwerk uitgetekend voor de fietsverplaatsingen naar school, het werk of de winkel. Het netwerk loopt langs de Rijksweg, de Izegemsestraat, de Winkelsestraat en de Heulsestraat en zorgt voor verbindingen met Izegem, Ledegem, Kortrijk en Harelbeke. De site ligt tussen de knooppunten 1, 5 en 47 van het knooppuntennetwerk Leiestreek.



Figuur 35: Lendelede – Nelca, nieuwe verbindingen na herbestemming en ontwikkeling site en inrichtingsplan (bron: <http://www.leiedal.be/nelca>)

1.4.2.14.2 Gewenst fietsnetwerk



Figuur 36: Lendelede – Mobiliteitsplan – Gewenst fietsnetwerk.

Het zou aangewezen zijn om een alternatieve fietsverbinding door Sente aan te duiden die de P. Verhaeghestraat, de Sint-Katriensteenweg en de Kortrijkstraat met mekaar verbindt zonder gebruik van de hoofdstraten van de doortocht. De verblijfskwaliteit wordt in het centrumgebied versterkt en het doorgaand verkeer wordt zoveel mogelijk geweerd.

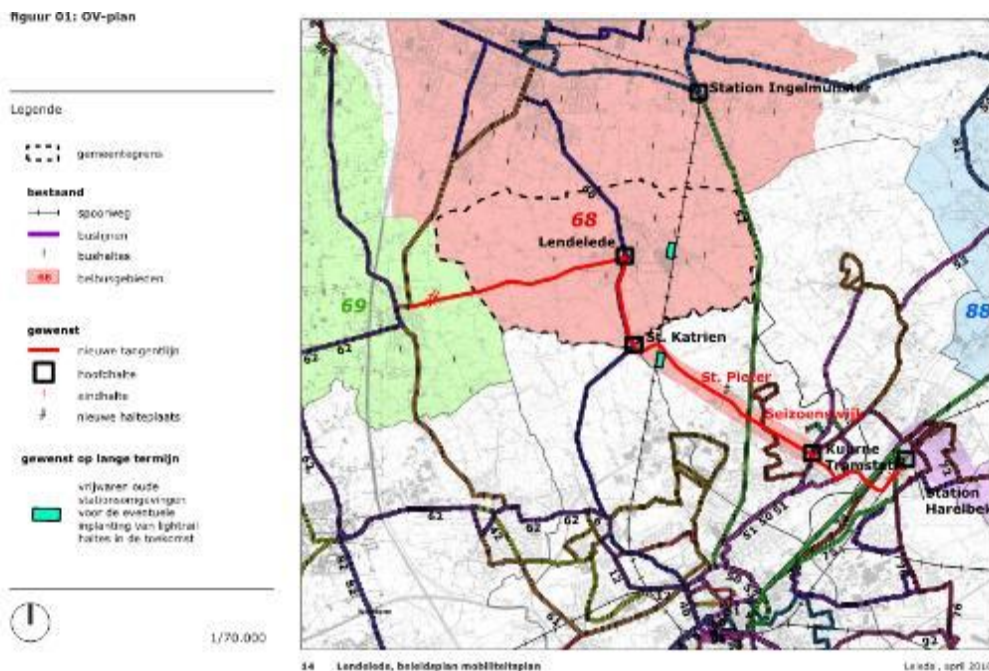
De plannen van de NMBS omvatten het afsluiten van de spoorwegovergang in de Izegemsestraat, op grondgebied Kortrijk. Het behoud van de fietsersoversteek over deze spoorweg in de Izegemsestraat (op grondgebied Kortrijk) is echter zeer belangrijk om een directe fietsverbinding tussen Lendelede - Sente en Kortrijk te kunnen aanbieden. Het afsluiten van deze fietsersoversteek zou een aanzienlijke omweg betekenen voor fietsers richting Kortrijk.

De bovenlokale functionele fietsroute via de Izegemsestraat sluit bovendien vlot aan op de fietstunnel onder de R8, even verderop. Het afsluiten van de Izegemsestraat voor fietsers maakt ook de fietstunnel onder de R8 minder interessant voor fietsers.

Een dergelijke omweg, zoals ontstaat door het afsluiten van de Izegemsestraat, werkt ontradend voor fietsers, en is dus nefast voor een duurzame mobiliteit. De gemeente blijft zich hier dan ook tegen verzetten. Tevens zorgt het doorknippen van de Izegemsestraat (op grondgebied Kortrijk) voor een aanzienlijke verhoging van de verkeersdruk op de omliggende straten. Vooral de Sint-Katriensteenweg, de Pieter Verhaeghestraat en de Sint-Katharinastraat zullen extra verkeer moeten verwerken. In het centrum van Sente (deels grondgebied Lendelede) zal dit de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid sterk benadelen. Ook om deze reden blijft de gemeente zich verzetten tegen het afsluiten van de spoorwegovergang in de Izegemsestraat.

De oversteekbaarheid van de N36 voor de zachte weggebruikers is een probleem. De kruispunten op de N36 zijn onveilig voor fietsers. Intussen zijn twee overgangen voorzien van een verkeerslichtenregeling en werd een kruispunt ingericht als een ovonde.

1.4.2.14.3 Openbaar vervoer – halten

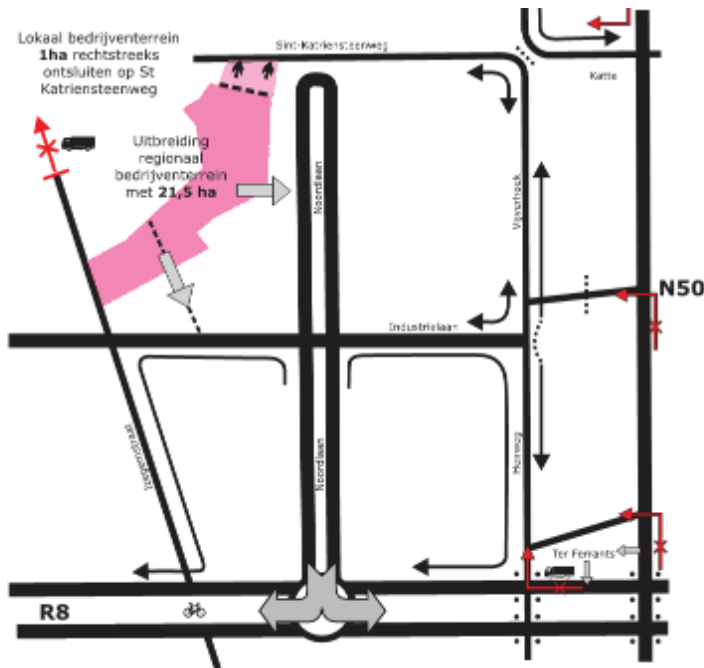


Figuur 37: Lendelede – Mobiliteitsplan – Openbaar vervoer

1.4.2.15 Kuurne – mobiliteitsplan (2010)

1.4.2.15.1 Ruimtelijke aspecten

Met de uitbreiding van het bestaande bedrijvenpark Kortrijk-Noord werd niet alleen extra bedrijvigheid mogelijk gemaakt maar werd ook de bestaande structuur van bedrijventerreinen in het regionaal stedelijk gebied gekoppeld aan hoofdwegen (R8, E17, A17), versterkt. De Noordlaan (N395) is direct aangesloten op de R8 en voorziet een vlotte ontsluiting. De ontsluitingswegen van het bedrijventerrein worden zo direct mogelijk afgeleid naar de Noordlaan.



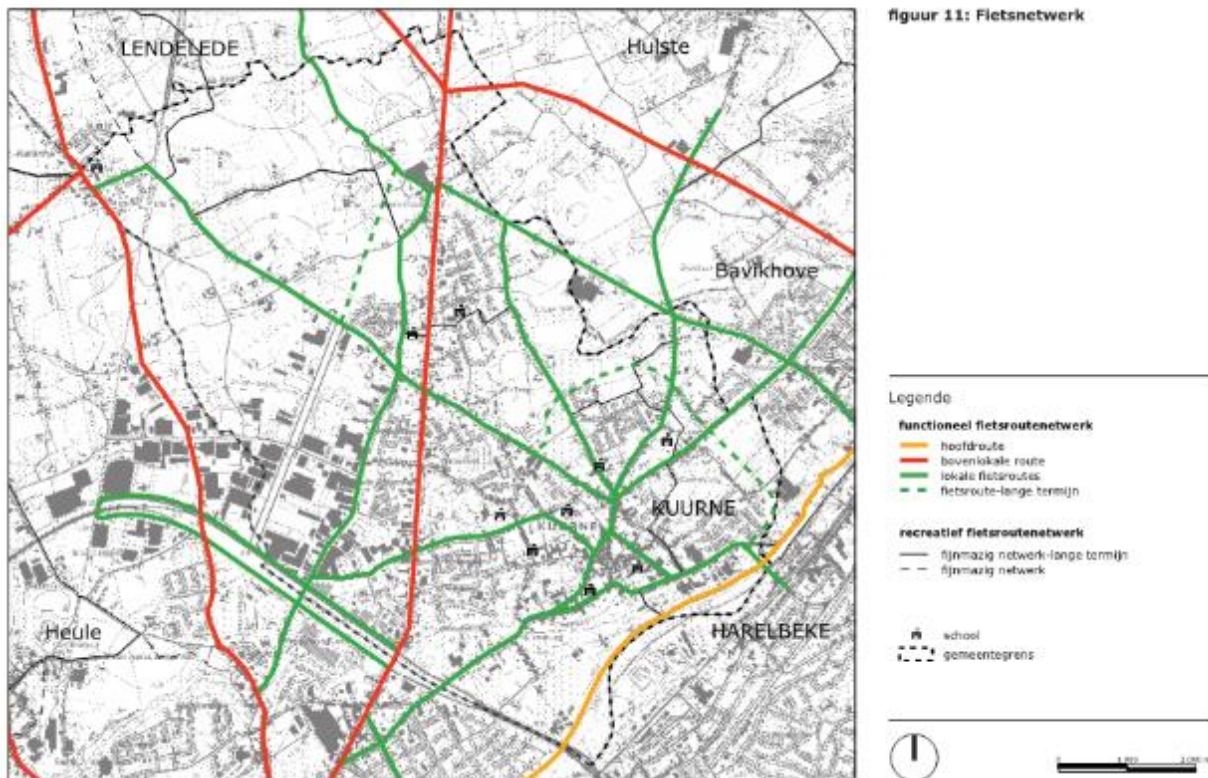
Figuur 38: Ontsluitingsschema bedrijvenpark Kortrijk-Noord

Er is een verbinding voor fietsers naar de Noordlaan en de Sint-Katrijnssteenweg. Gemotoriseerd verkeer gaat via Pieter Verhaeghestraat richting Industrielaan en Noordlaan.

1.4.2.15.2 Gewenst fietsnetwerk

Uit onderzoek blijkt dat de bovenlokale verkeersinfrastructuur (N50-R8) een barrière vormt voor schoolgaand fietsverkeer. De combinatie van het (zwaar) verkeer dat gegenereerd wordt door de industriezone en de zachte verplaatsingswijzen heeft een negatieve invloed op de verkeersveiligheid (objectief en subjectief). Dit probleem stelt zich vooral op de as Vijverhoek – Heirweg.

Het is makkelijker om het voor- en natransport van en naar het station van Kortrijk te organiseren. Een veilige fietsroute vanuit Kuurne naar het station in Kortrijk en Harelbeke is hiervoor een belangrijke voorwaarde.



Figuur 39: Kuurne – Mobiliteitsplan – Gewenst fietsnetwerk.

1.4.2.15.3 Openbaar vervoer – halten

De mogelijkheid voor een lightrail op bestaande sporen moet gevrijwaard worden (op lange termijn).

Naast het heropenen van het station van Sint-Katrien kan misschien ook onderzocht worden wat de potentie is van een nieuw station ter hoogte van de kruising met de R8.

2 BEÏNVLOEDING VAN HET GEDRAG

2.1 Inleiding

Vervoerswijzekeuze is een gedrag, meer bepaald een gewoontegedrag. Dit betekent dat mensen niet, telkens ze een verplaatsing maken, een weloverwogen beslissing nemen over het vervoersmiddel dat ze kiezen. Mensen nemen uit gewoonte de auto, de trein, de bus of de fiets. Dit gewoontegedrag doorbreken, vormt een mogelijkheid om de keuze voor de fiets te bevorderen.

Onderzoek heeft reeds aangetoond dat, wanneer mensen een aantal keer de fiets hebben gebruikt voor bijvoorbeeld woon-werkverkeer, in plaats van de modus die ze gewoon zijn, effectief overstappen op de fiets⁷.

Om het gewoontegedrag te doorbreken zijn verschillende maatregelen noodzakelijk. Deze maatregelen kunnen worden onderverdeeld in 'push'- en 'pull'-maatregelen. Pushmaatregelen maken het autogebruik minder aantrekkelijk. Pull-maatregelen zijn maatregelen die het comfort en gemak van de fietser vergroten. Pushmaatregelen lijken het meest effect te hebben op het fietsgebruik⁸.

Eveneens is het aangewezen om doelgroepen te onderscheiden, in specifieke situaties (bv. woon-werk verkeer, woon-school verkeer, woon-winkel verkeer) en vervolgens deze gericht te benaderen.⁹

Naast de doelgroepgerichte aanpak, bestaat er een duidelijke aantoonbare invloed van massamedia campagnes op gedrag. Dit kan te maken hebben met het feit dat de omgeving een grote invloed heeft op het gedrag van de mensen. Onderzoek toont aan dat een positieve houding tegenover fietsen van een persoon, maar ook van zijn omgeving, resulteert in meer fietsgebruik. De sociale druk vanuit de omgeving speelt dus zeker een rol¹⁰.

De fysieke en sociale omgeving is van groot belang voor mensen en stuurt ook continu signalen uit om een gedrag al dan niet uit te voeren. Massamedia kan hier op inspelen door niet alleen de doelgroep te overtuigen maar ook zijn omgeving¹¹.

2.2 Push & pull maatregelen en acties (azijn & honing)

Navolgend worden verschillende push en pull maatregelen besproken, met een onderscheid naar

- algemene maatregelen en acties (voor alle doelgroepen);
- woon - werk – relatie;
- woon - school – relatie;
- woon - winkel – relatie.

2.2.1 Algemene maatregelen en acties

Veel maatregelen zijn van toepassing op alle doelgroepen. Navolgend worden deze beschreven. Hierbij werd aandacht besteed aan maatregelen voor de rijdende fiets, maatregelen voor de stilstaande fiets en campagnes ten voordele van een gunstig imago voor fietsers en het aanmoedigen van het fietsgebruik.

2.2.1.1 De rijdende fiets

Om mensen te overtuigen de fiets te nemen voor hun verplaatsingen zijn er maatregelen of acties nodig voor de rijdende fiets:

- Het aanbieden van een goed werkend netwerk van fietsroutes (bovenlokaal en lokaal);

⁷ Fietsgebruik slim stimuleren, Eva Heinen, promovendus TU Delft

⁸ Vaker op de fiets, Marie-José Olde Kalter, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid 2008

⁹ Strategieën voor doelgroepgerichte stimulering fietsgebruik, november 2012, Ligtermoet & Partners

¹⁰ Fietsgebruik slim stimuleren, Eva Heinen, promovendus TU Delft

¹¹ Gedragsverandering via campagnes, 2011 – Literatuuronderzoek in opdracht van Dienst Publiek en Communicatie, Ministerie van algemene Zaken, Den Haag

- Het verknoping van deze functionele en recreatieve routes, met duidelijke en veilige schakels. Bijzondere aandacht dient te gaan naar de bereikbaarheid van scholen, alsook kerngebieden en tewerkstellingszones;
- De herkenbaarheid van de routes verbeteren door een aangepaste signalisatie:
 - Met differentiatie naar functionele en recreatieve fietsroutes;
 - Met vermelding van afstanden en tijd;
- Het voorzien van ruime en comfortabele fietsvoorzieningen. Met aandacht voor detaillering:
 - Materiaalkeuze: maximaal toepassen van monoliete materialen;
 - Fietsen maximaal op gelijk niveau t.h.v. aansluitingen en opritten (i.h.b. voorrang voor fietsverkeer);
- Het gestructureerd ontmoedigen van gemotoriseerd verkeer in verblijfsgebied: aanpassing verkeerscirculatie met eliminatie of aangepaste vormgeving van conflictpunten. Bv. strategisch aanbrengen van een 'knip' voor doorgaand gemotoriseerd verkeer;
- Het inrichten van fietsstraten;
- Het aanpassen van lichtengeregelde kruispunten ten voordele van de fietsers:
 - Opeenvolgende verkeerslichten uitrusten met een fiets-coördinatie, zodat de wachttijd voor fietsers t.h.v. de verkeerslichten beperkt wordt. Evt. kan de wachttijd weergegeven worden aan de lichten;
 - Controle of aanwezige by-passes in de lichtenregeling kunnen opgenomen worden, i.f.v. de veiligheid op de oversteken;
 - Controle of de aanwezige lichten in een kortere cyclus kunnen werken, zodat wachttijden voor fietsers die toekomen tijdens de roodfase verkorten, eventueel met bijkomende fietsdetectie;
 - Controle of de groenfase voor fietsers verlengd kan worden, zonder de cyclusbreedte op te drijven, eventueel met bijkomende fietsdetectie;
 - Controle of verkeerslichten die langs de route op relatief beperkte afstand van elkaar gelegen zijn, gecoördineerd kunnen worden i.f.v. fietsverkeer;
 - Detaillering bij ontwerp is noodzakelijk, zodat opstanden t.h.v. goten en boordstenen vermeden worden;
 - Controle of rechtsaf door rood voor fietsers mogelijk is, zonder eventuele knelpunten te induceren op vlak van veiligheid¹²;
 - Controle van aanwezige signalisatie en markeringen, in het bijzonder t.h.v. dubbelrichtingsoversteken;
 - Controle van de opstelruimte t.h.v. de lichten, zodat bij stilstand aan het rode licht, de achter doorrijdende fietsers niet gehinderd worden¹³;
 - Mogelijks kan voorgesteld worden om het binnen de lichten op te nemen kruisingsvlak beperkt uit te breiden, zodat bijkomende aansluitingen of oversteken bijkomend beveiligd kunnen worden. Coördinatie is in dergelijke geval noodzakelijk;
 - Controle of het voorzien van fietsofopstelstroken (OFOS) wenselijk is;
 - Waar het verkeersbeeld dit ondersteunt, kan er voor geopteerd worden om t.h.v. bestaande, voorrangsgeregelde kruispunten of belangrijke fietsoversteken over drukke verkeersassen verkeerslichten op te stellen;
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers op bestaande rotondes (bv. verbeteren voorrangssituatie, veiligheidsafstanden, signalisatie en markering,...);
- Regelmatig en degelijk onderhoud fietspaden: bv. onderhoudscontract;
- Strooiprogramma bij sneeuw en ijzel.

¹² Opmerking: Ter hoogte van kruispunten met gewestwegen wordt dit niet toegelaten

¹³ Opmerking: Ter hoogte van kruispunten met gewestwegen wordt rechtsaf door rood niet toegelaten.



Figuur 40: De rijdende fiets

2.2.1.2 De stilstaande fiets

Naast acties voor de rijdende fiets is het belangrijk ook maatregelen en actie te nemen voor de stilstaande fiets:

- Stalplaatsen t.h.v. fietsgenererende polen: park & ride locaties, stations, OV- haltes, winkel- en dienstencentra,... Deze maatregel voorkomt wildparkeren.
- Goede uitrusting van de stalplaatsen = voldoende in aantal + uitbreidingsmogelijkheden, overkapping, beveiliging, ...
- Het uitbreiden van fietsenstallingen ten nadele van het aantal parkeerplaatsen voor de auto;
- De uitbreiding van locaties voor deelfiets-systemen (Velo, Blue-bike, bakfietsdelen,...) t.h.v. fietsgenererende polen: park&ride locaties, stations, OV- haltes, winkel- en dienstencentra, gebieden met grote tewerkstelling,...;
- Inzetten op co-modaliteit tussen fietsgebruik en OV: fietsverhuur en –onderhoud, park & ride faciliteiten, ...;
- Inzetten op co-modaliteit tussen fietsgebruik en auto: fietsverhuur en –onderhoud, park & ride faciliteiten, autodeel-systemen,...;
- Uitbreiding locaties voor fietspunten t.h.v. fietsgenererende polen: park & ride locaties, stations, OV- haltes, winkel- en dienstencentra, gebieden met grote tewerkstelling,... .Dit is bij uitstek te combineren met grote stalplaatsen.
- Uitbreiding oplaadpunten voor elektrische fietsen. Dit is bij uitstek te combineren met grote stalplaatsen en fietspunten.
- Controle + opruimen weesfietsen, om de negatieve impact op het straatbeeld te voorkomen



Figuur 41: De stilstaande fiets

2.2.1.3 Campagnes of acties ten voordele van een gunstig imago van fietsers

Massamedia kan inspelen op een gunstiger imago voor de fietsers door niet alleen de doelgroep te overtuigen maar ook zijn omgeving¹⁴. Navolgend worden een aantal goede voorbeelden besproken.



Figuur 16 : Gunstiger imago voor fietsers

Fietsgemeente/fietsstad 2018

Met **Fietsgemeente/Fietsstad 2018** gaan de VSV en de Vlaamse Overheid op zoek naar steden en gemeenten met een sterk lokaal fietsbeleid. Met die award willen ze de inspanningen van de vorige jaren belonen. Deze verkiezing is dus de uitgelezen kans om de realisaties voor het einde van de bestuursperiode nog eens extra in de kijker te zetten. Naast de titel van "Fietsgemeente/Fietsstad 2018", ontvangt de gemeente een subsidie van 50.000 euro die kan geïnvesteerd worden in een fietsopslagsysteem, bewegwijzering of een fietstelpaal. Bovendien kan dit jaar ook één van de **deelawards** in de wacht gesleept worden. 35 steden en gemeenten dienden in 2018 een dossier in.

¹⁴ Gedragsverandering via campagnes, 2011 – Literatuuronderzoek in opdracht van Dienst Publiek en Communicatie, Ministerie van algemene Zaken, Den Haag

Fietscongres

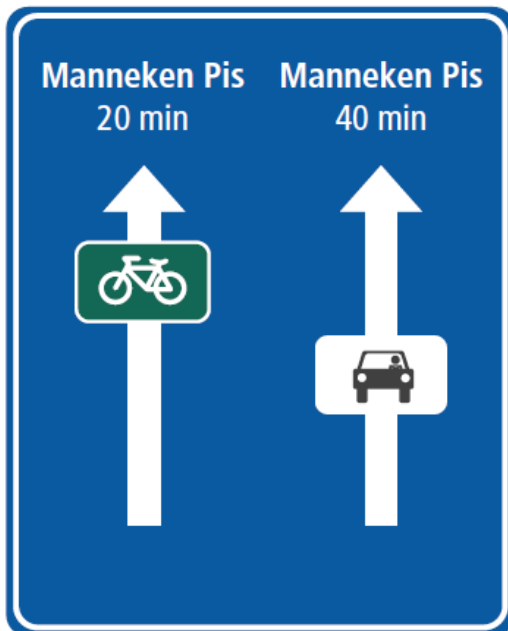
Jaarlijks wordt het fietscongres georganiseerd door Vlaamse stichting Verkeerskunde. Iedereen die fietsers een warm hart toedraagt is welkom, maar het Fietscongres een must voor mobiliteitsambtenaren van steden, gemeenten en provincies, medewerkers van de Vlaamse overheid, studie bureaus, politie, belangenverenigingen fietsers, onderwijsinstellingen, ...

Focus op FIETS (Kortrijk)

Het betreft een informatiecampagne met activiteiten over de fiets (fietsherstel, lange fietstochten, routeplanners, 50 ways to leave your car, ...), activiteiten met de fiets (fietsherstel, infosessie elektrisch fietsen, leren fietsen voor jongeren, leren fietsen voor kinderen, fietsevents in Kortrijk).

Met de fiets was je er al

Deze campagne georganiseerd door GRACQ en de Fietsersbond wijst op de nadelen van de wagen, namelijk de autobestuurder die in de file staat. Het gaat om een bewustmakingscampagne om automobilisten in de file ervan te overtuigen dat de fiets sneller is dan de wagen.



**Adieu les files
Met de fiets was je er al!**



Adieu les files Met de fiets was je er al!

Fietsen is snel!

Fiets je minder dan 5 km in de stad, als fietser ben je onklopbaar.

Fietsen is vrijheid!

Op fietsen staat geen leeftijd en fietsen kan altijd en overal.

Fietsen is gezond!

Fietsen is een fitnessbeurt minder.

Fietsen is goedkoop!

Drie woorden: geen belastingen, geen verzekeringen en weinig onderhoudskosten.

Fietsen is goed voor je omgeving!

Geen uitlaatgassen, lawaai en megalomane autowegen.

Le vélo, c'est rapide !

Pour les trajets de moins de 5 km, le vélo est imbattable en ville.

Le vélo, c'est la liberté !

Avec le vélo, chacun choisit où et quand il veut bouger.

Le vélo, c'est bon pour la santé !

Rouler à vélo permet de faire du sport pendant ses déplacements.

Le vélo, c'est bon marché !

À vélo, pas besoin de faire le plein, pas de taxes ou d'assurances, peu de frais d'entretien.

Le vélo, c'est bon pour l'environnement !

Pas de rejets de gaz à effet de serre ou toxiques, pas de bruit, pas d'infrastructures démesurées.

De **Fietsersbond** is er voor je:
www.fietsersbond.be

GRACQ-Les Cyclistes Quotidiens est là pour vous :
www.gracq.be

Figuur 19 : Campagne Met de fiets was je er al

2.2.1.4 Campagnes om fietsgebruik aan te moedigen

Naast campagnes ten voordele van het imago van fietsers zijn er ook algemene campagnes en acties mogelijk om het fietsgebruik aan te moedigen of te stimuleren. Navolgend worden ook hiervan een aantal goede voorbeelden besproken.

Mijn korte ritten

Met de campagne Mijn korte ritten (Mobiël 21, Cera en KBC) willen ze het stappen en fietsen voor korte afstanden tot 5 kilometer stimuleren. Mijn korte ritten maakt plaats voor een nieuwe campagne. Vanaf 26 april 2017 kan je terecht op www.woensdagfietsdag.be voor leuke acties en prijzen.

Infopanelen voor fietsers

Als motivatie voor het positieve gedrag van een fietser kunnen infopanelen worden geplaatst langs belangrijke fietsroutes waarop het aantal gepasseerde fietsers per dag en eventueel per maand kunnen worden weergegeven.



Voordeeltarief voor fietsers

Het recreatiedomein Ter Heide wordt uitgebaat door de gemeente Rotselaar. Voor de toegang tot de aanwezige zwembijver en ligweide op het recreatiedomein betalen fietsers van buiten de gemeente een voordeeltarief van 2,5€ in tegenstelling tot 5€ voor bezoekers die met de wagen komen (voor inwoners van Rotselaar is de toegang gratis). Deze actie moedigt recreanten aan om met de fiets te komen. Dit voorbeeld zou ook in andere recreatiedomeinen kunnen worden toegepast.

2.2.2 Woon-werk verkeer

Om werknemers te overtuigen hun woon-werk verplaatsingen met de fiets uit te voeren zijn verschillende maatregelen en acties mogelijk, zowel maatregelen inzake voorzieningen voor fietsers als het aanbieden van voordelen voor fietsers (positieve discriminatie) en het organiseren van campagnes of acties voor fietsers.

Als bedrijf is het belangrijk om de modal split van het personeel goed te monitoren en personeel te blijven informeren en motiveren over de voordelen van de fiets. Hiervoor is het interessant om een vervoerscoördinator aan te stellen of in dienst te nemen.

Navolgend worden een aantal maatregelen en acties besproken.

2.2.2.1 Maatregelen inzake voorzieningen voor fietsers

Hierbij wordt vooral gedacht aan comfort bieden aan de fietsers:

- Het voorzien in comfortabele stalmogelijkheden voor de fiets, de ideale fietsenstallingen is:
 - Voldoende ruime = voorziet een voldoende aanbod;

- Dichter bij de toegang tot het gebouw dan de parking voor de wagens;
- Overdekt;
- Beveiligd;
- Uitbreidbaar;
- ...
- Het aanbieden van kleedruimte en douches voor de fietsers.

2.2.2.2 Voordelen voor fietsers (positieve discriminatie)

Om werknemers te overtuigen om de auto te ruilen voor de fiets is het belangrijk om voordelen voor fietsers aan te bieden:

- Het aanbieden van een fietsvergoeding afhankelijk van de woon-werkafstand;
- Het aanbieden van een standaard vergoeding in de vorm van een forfaitair bedrag per maand voor iedere werknemer die met de fiets naar het werk komt;
- Het aanbieden van een kilometervergoeding of forfaitair bedrag voor het aandeel van de fiets in voor- of natransport;
- (mede)financiering door het bedrijf voor de aanschaf van een fiets (=leasefiets of bedrijfsfiets);
- Aanbieden van een fietsverzekering;
- Aanbieden van fietsuitrusting (helm, verlichting, kleding, ...);
- Het aanschaffen van verschillende elektrische fietsen, en het stimuleren gratis tijdelijke gebruik te maken van de elektrische fiets (bv. via verloting);
- De mogelijkheid bieden om de fiets te laten herstellen op de werkplek. Dit is een maatregel om het comfort en gebruiksgemak te verhogen;
- Een thuisomgarantie kan ervoor zorgen dat mensen die met de fiets gaan werken op een andere manier thuis geraken wanneer plots het weer omslaat en daardoor het fietsen niet aantrekkelijk is;
- Het aanbieden van route advies;
- ...

2.2.2.3 Campagnes voor woon-werkfietsers

Om personeel blijvend te motiveren of te overtuigen om met de fiets te komen zijn campagnes of acties noodzakelijk. Verschillende acties zijn mogelijk:

- Het stichten van een fietsersclub binnen het bedrijf of samen met andere nabijgelegen bedrijven;
- Het organiseren van een fietsveiligheidstest met omkaderende animatie;
- Een gezondheidscampagne organiseren met bijzondere aandacht voor het fietsen;
- Een wedstrijd organiseren tussen verschillende vervoermiddelen (in een stedelijke omgeving zal de fiets een vergelijkbare snelheid halen t.o.v. de auto);
- Het verloten van cadeaus onder fietsers;
- Het organiseren van een fietsontbijt;
- ...

Navolgend worden een aantal goede voorbeelden besproken.

I Bike I move

Uit onderzoek bleek dat, voor wat betreft woon-werkverkeer in het stadsgewest Hasselt-Genk, 78% de wagen gebruikte. Dat terwijl één op drie van de beroepsactieve inwoners van het stadsgewest op minder dan 5 kilometer van zijn woonplaats vertrok. Voor bijna 60% bedroeg de woon-werkafstand hoogstens 10 kilometer. Deze cijfers toonden aan dat er meer dan voldoende potentieel was voor een fietsproject. Tussen 2009 – 2014 voerde Smart Mobility, in opdracht van Stad Hasselt het project 'I Bike I Move' uit. Het doel van dit project was eenduidig: de Hasseltse werknemers massaal op de fiets krijgen.

Na 4 jaar liep 'I Bike I Move' af. Het projectteam slaagde erin om 101 Hasseltse bedrijven op de fiets te krijgen, goed voor 469 fietsen, in de eigen bedrijfskleur en voorzien van bedrijfslogo's.



Figuur 42: logo I move I bike

De testkaravaan (Provincie West-Vlaanderen en Wevelgem)

Het provinciebestuur van West-Vlaanderen startte vanaf voorjaar 2014 met een nieuwe campagne voor woon-werkverkeer: "de testkaravaan komt er aan!". De testkaravaan verwijst naar de brede waaier aan vervoermiddelen die de werknemers van de ingeschreven bedrijven gedurende drie weken gratis kunnen proberen voor hun woonwerkverkeer. De testkaravaan bestaat uit klassieke fietsen, elektrische fietsen, vouwfietsen, bakfietsen, en fietskarren. De testkaravaan gaat verder dan de fiets, met probeerpassen voor de trein, bus, Blue Bike en carpoolpromotie. Of een combinatie van verschillende vervoerswijzen. De doelgroep zijn werknemers die een actief duurzaam woon-werkbeleid voeren.



Figuur 24 : De testkaravaan

De testkaravaan passeerde al in 38 West-Vlaamse bedrijven. In 2016 strijkt ze neer bij maar liefst 27 werkgevers gespreid over gans West-Vlaanderen.

De resultaten van een bevraging 1 jaar na deelname aan de provinciale woon-werkcampagne "de Testkaravaan komt er aan!" liegen er niet om. 38,21% van de respondenten-testers gebruiken voortaan een duurzaam vervoermiddel voor hun woon-werkverkeer. De deelnemende bedrijven laten de testkaravaan niet als een momentum passeren, maar stimuleren via concrete en gerichte actiemaatregelen duurzaam woon-werkverkeer permanent verder binnen hun organisatie.

De gemeente Wevelgem heeft zijn eigen testkaravaan met (elektrische) (bak)fietsen en vouwfietsen. Ze ontleent aan burgers en mensen die werken in de gemeente.

Elmo@work

Het project Elmo@work staat voor 'multimodale elektrische mobiliteit voor woonwerk- en dienstverplaatsingen'. Met dit project wil het VIM nagaan of elektrische tweewielers, al dan niet in aanvulling met andere duurzame mobiliteitsvormen (klassiek openbaar vervoer, taxi,...), een volwaardig alternatief kunnen bieden voor werkgerelateerde verplaatsingen (woon-werk en zakelijk).

Het project liep van 3 oktober 2013 tot 31 januari 2016.

Na afloop van het project heeft Smart Mobility al zijn ervaringen gebundeld in een website (<http://elmoatwork.be>) die werkgevers en werknemers begeleidt bij de integratie van elektrische bedrijfs-tweewielers. Ondernemingen kunnen er heel eenvoudig nagaan of dit een goede keuze is voor hun bedrijf. Als dat zo is, kunnen ze gebruikmaken van een stappenplan om de implementatie te bevorderen.

2.2.3 Woon-school verkeer

Om leerlingen te overtuigen hun woon-school verplaatsingen met de fiets uit te voeren zijn verschillende maatregelen en acties mogelijk. Zowel maatregelen inzake voorzieningen voor fietsers als het aanbieden van verkeerseducatie en het organiseren van campagnes of acties voor fietsers zijn essentieel.

2.2.3.1 Maatregelen inzake voorzieningen voor fietsers

Hierbij gelden dezelfde aandachtspunten als bij woon-werk verkeer:

- Het voorzien in comfortabele stalmogelijkheden voor de fiets, de ideale fietsenstalling is:
 - o Voldoende ruime = voorziet een voldoende aanbod;
 - o Dichter bij de toegang tot het gebouw dan de parking voor de wagens;
 - o Overdekt;
 - o Beveiligd;
 - o Uitbreidbaar;
 - o ...
- Het voorzien van een aparte veilige fietstoegang en -oversteek aan de schoolpoort.

2.2.3.2 Verkeerseducatie

De doelgroep voor woon-schoolverkeer vraagt een andere benadering dan de doelgroep voor woon-werkverkeer. In dit geval is educatie een belangrijke factor om mee te werken.

Verkeerseducatie brengt kinderen en jongeren, naast kennis, ook vaardigheden en houdingen bij om op een veilige en positieve manier aan het verkeer deel te nemen.

Specifiek voor fietsers zijn er volgende mogelijkheden¹⁵:

- Kinderen en jongeren veilig leren fietsen en stappen in groep;
- Schoolroutekaarten aanmaken en verspreiden;
- Aanleren van de positie van de fietser op de rijbaan;
- Fietsers en voetgangers stimuleren om opvallende kledij en fluorescerend materiaal te dragen 'Val op Veilig! Val veilig op!';
- Fietsers stimuleren om fietsverlichting te gebruiken wanneer nodig;
- Fietsers veilig leren fietsen op kruispunt of rotonde;
- Het verkeersreglement bijbrengen;
- Fietsvaardigheidstraining organiseren;
- Kinderen en ouders stimuleren een fietshelm te dragen;
- Fietscontrole op school – veilige uitrusting.

2.2.3.3 Campagnes voor woon-schoolverkeer

Om leerlingen blijvend te motiveren of te overtuigen om met de fiets te komen zijn campagnes of acties noodzakelijk. Verschillende acties zijn mogelijk en dienen aangepast te worden aan de leeftijd van de leerlingen (kleuter, lager, middelbaar):

- Fietspool organiseren;
- Fietsen stimuleren 'Sam de verkeerssling';
- Het verloten van cadeaus onder leerlingen die met de fiets komen;
- Het aanbieden van een schoolfiets voor leerlingen van het secundair onderwijs in de vorm van een poulesysteem
- ...

Navolgend worden een aantal goede voorbeelden besproken.

¹⁵ Vademecum verkeersveilige schoolomgeving

Sam de verkeersslang

Sam de verkeersslang is een campagne die erop gericht is ouders en kinderen te stimuleren om veilig en milieuvriendelijk naar school te gaan. Het is een spel waarbij kinderen gedurende een week stippen op het spandoek plakken telkens ze veilig en milieuvriendelijk naar school zijn gekomen. Wanneer de slang vol stippen staat krijgen de school en de leerlingen een beloning. De doelgroep is kleuter- en lagereschoolkinderen en hun ouders.



Figuur 26: Sam de verkeersslang (bron: <https://verkeersslang.be/>)

Strapdag

De kerndoelstelling van de STRAPDAG is het aanmoedigen van scholen, kinderen en ouders om zich duurzaam en veilig naar school te verplaatsen. Het initiatief toont op een leuke wijze aan dat te voet of met de fiets naar school gaan bijdraagt tot een betere mobiliteit en verkeersveiligheid.

Scholen die lid zijn van het Octopusplan (Octopusschool) ontvangen materialen (affiches, ballonnen, strapbandjes, straplied, enz) om de campagne uit te werken. Dankzij de Octopusgemeenten (+/- 108) kunnen de scholen op het grondgebied van deze gemeenten zelfs kosteloos lid worden.

Medailles Verkeer op School

Scholen die samen met de VSV werken aan verkeer en mobiliteit, worden daarvoor beloond met Verkeer op School-medailles. Elk VSV-initiatief waaraan je school deelneemt, levert een punt op. Scholen die minstens driepunten halen, krijgen een bronzen medaillepakket. Vanaf zes punten heb je recht op een zilveren medaille, en negen punten of meer levert een gouden medaillepakket op. Punten kunnen als volgt verdiend worden:

Leer je kinderen veilig STAPPEN met:

- het Voetgangsbrevet Brons (laatste kleuterklas): 1 punt;
- het Voetgangsbrevet Zilver (eerste graad + derde leerjaar): 1 punt;
- Het Grote Voetgangersexamen (Voetgangsbrevet Goud) (vierde leerjaar): 1 punt

Leer je leerlingen vaardig FIETSEN via

- het Loopfietsbrevet (kleuters): 1 punt
- het Fietsbrevet Brons (eerste graad): 1 punt
- het Fietsbrevet Zilver (tweede graad): 1 punt
- Het Grote Fietsexamen (Fietsbrevet Goud) (zesde leerjaar): 1 punt

De kennis van de leerlingen kan getest worden via De Grote Verkeerstoets (vijfde leerjaar): 1 punt

Kijk! ik fiets! (Menen, Wevelgem)

Een ervaren lesgever leert kleuters via leuke spelletjes en hulpmiddelen fietsen op 2 wielen. Na de les krijgen zij een brevet.

Fietsexamen voor zesdeklassers (Menen, Wevelgem)

In het laatste jaar van het basisonderwijs worden leerlingen klaargestoomd om naar de secundaire school te fietsen, meestal in een gemeente in de buurt. De fietsbehendigheidspoeven zijn een goede oefening voor evenwicht, coördinatie, snel reageren op hindernissen, ... De grote test komt er op het einde van het schooljaar met het fietsexamen op de openbare weg. Je vindt permanente bewegwijzering met de route langs de weg. Per deelgemeente werd een route uitgestippeld.

2.2.4 Woon-winkel verkeer

Ook om winkelaars te overtuigen hun verplaatsingen met de fiets uit te voeren zijn verschillende maatregelen en acties mogelijk, zowel maatregelen inzake voorzieningen voor fietsers als het organiseren van campagnes of acties voor fietsers zijn hierbij belangrijk.

Navolgend worden een aantal maatregelen en acties besproken.

2.2.4.1 Maatregelen inzake voorzieningen voor fietsers

Ook voor woon-winkel verkeer wordt het comfort bepaald door de kwaliteit van de voorzieningen op het terrein:

- De ideale fietsenstallingen is:
 - Voldoende ruimte = voorziet een voldoende aanbod;
 - Dichter bij de toegang tot het gebouw dan de parking voor de wagens;
 - Overdekt;
 - Veilig (aandacht voor sociale veiligheid);
 - Uitbreidbaar;
 - ...
- Het aanbieden van een aparte veilige fietstoegang (=zonder conflict met in- en uitrijden auto- en vrachtverkeer).

2.2.4.2 Campagnes of acties woon-winkel verkeer

Naast de voorzieningen voor fietser is het belangrijk eveneens aandacht te besteden aan acties of campagnes om mensen te overtuigen of te belonen voor hun verplaatsingen met de fiets. Navolgend worden een aantal goede voorbeelden besproken.

Zo dichtblij

Om steden en gemeenten te helpen de klimaatuitdaging aan te pakken, biedt de Bond Beter leefmilieu, in samenwerking met Unizo en de Gezinsbond de lokale besturen 'Zo Dichtblij' aan. Het is een publiekscampagne die 'Met Belgerinkel naar de Winkel' opvolgt en nog een stap verder gaat. 'Zo Dichtblij' wil je inwoners en lokale actoren bewust maken van het belang van een groene en duurzame kern, en zin geven om ook zelf de schouders onder die verandering te zetten. Gemeenten kunnen in 2018 strijden om de Zo Dichtblij Awards. Er zijn 6 thema's waarrond activiteiten kunnen worden opgezet:

- Circulaire economie;
- Doordachte mobiliteit;
- Klimaatneutrale gemeente;
- Kwaliteitsvolle groene leefomgeving;
- Gezonde lokale voeding;
- Ondernemende kern.

2.3 Conclusie

De steden en gemeenten binnen het studiegebied doen reeds een aantal belangrijke inspanningen op het fietsgebruik te stimuleren. Kortrijk en Wevelgem doen mee aan de campagne "Zo dichtblij". Kortrijk, Menen, Wevelgem en Lendelede maakten reeds schoolfietsroutekaarten op. In de mobiliteitsplannen worden tal van

flankerende maatregelen genoemd om tot een meer evenwichtigere modal split te komen. Deze acties zijn toe te juichen en deze kunnen nog versterkt worden. Hierbij kan gedacht worden aan:

- Veralgemening van deelname aan campagnes zoals “Zo dichtbij”;
- Veralgemening van de opmaak van schoolroutekaarten;
- Voorzien van kwalitatieve fietsstalplaatsen en inzetten op comodaliteit fietsgebruik OV en fietsgebruik auto;
- Voorzien van oplaadpunten voor elektrische fietsen;
- Invoeren van voordeeltarief voor bezoekers van recreatiedomeinen bij gebruik van de fiets;
- Informatieverstrekking naar scholen en bedrijven mbt verkeerseducatie, schoolvervoersplannen,

3 REALISATIE VAN EEN VEILIG EN SAMENHANGEND KWALITATIEF FIETSNETWERK

Kaart 4: Gewenst bovenlokaal netwerk (met aanduiding lokale netwerken (versie jan 2018) en recreatief fietsknooppuntennetwerk)

3.1 Visie

De provincie streeft naar een **hiërarchisch fietsnetwerk**, bestaand uit:

- **Fietssnelwegen.** Deze fietssnelwegen zijn in vele gevallen jaagpaden en routes langsheen de bestaande spoorwegen. Zij vormen de hoogste categorie binnen het netwerk en de focus ligt hier op snelheid en veiligheid. Ondermeer door de komst van de elektrische fiets zullen deze snelwegen aan belang winnen. Zij vormen de ruggengraad voor fietsverplaatsingen over langere afstand. De verbindende rol is hier zeer belangrijk. Er wordt gestreefd naar aanvullingen om het netwerk uit te breiden. Daarnaast wordt ook gekeken waar en hoe het bestaande fietssnelwegen dienen aangepast te worden om optimaler te functioneren. Deze fietssnelwegen dienen te voldoen aan hoge inrichtingseisen (zie vademecum fietsvoorzieningen).
- **Bovenlokale functionele fietsroutes.** Deze routes voeden de fietssnelwegen en verbinden belangrijke polen. Het bovenlokale functionele fietsnetwerk wordt uitgebreid en/of aangepast.
 - met het oog op maasverkleining. Er wordt nagegaan waar bijkomende verbindingen aangewezen zijn. Deze worden toegevoegd omwille van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of omwille van een toegenomen fietspotentieel, door bijvoorbeeld de opkomst van de elektrische fiets. Naast fietspotentieel zijn ook (om)rijafstanden hierbij richtinggevend.
 - het oog op het ontvlechten van auto-en fietsstromen. Doordat het netwerk voor de fiets in vele gevallen samenvalt met de belangrijkste wegen voor het autoverkeer, komen de aantrekkelijkheid, de veiligheid en het comfort voor de fietser in bepaalde gevallen in het geding. Het nieuwe streven is om de auto- en fietsstromen indien mogelijk, te ontvlechten. Hierbij wordt gekeken naar aantrekkelijke alternatieve routes voor de fietser. De belangrijkste eis voor een ontvlochten route is dat er niet te veel autoverkeer gebruik van maakt.

Daarnaast wil de provincie ook een aantal **intermodale knooppunten** uitbouwen. Dit zijn overstappunten voor openbaarvervoer - fiets enerzijds en voor wagen – fiets anderzijds. Door op strategische plaatsen fietsen ter beschikking te stellen, kan de multimodale bereikbaarheid van het gebied verbeterd worden. Door de fiets te gebruiken als voor-en natransport krijgen treinreizigers, busgebruikers of autobestuurders een bijkomend alternatief voor het laatste stukje van hun traject. Er wordt voorgesteld verder te bouwen op de resultaten van de studie reKover+ en de ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde.

- Interstedelijke IC/IR-knoop: Kortrijk;
- Interregionale IR-knoop: Waregem;
- Bovenlokale of stedelijke L-knoop: Menen, (Harelbeke), (Avelgem);
- Hoofdhalt (stedelijke kern): Wevelgem, Marke, Heule, Bissegem, (Zwevegem), Kuurne, (Stasegem);
- Hoofdhalt: regionale hub (in de ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde 'ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk' netwerken genoemd): Luchthaven, Bergelen*, Pottelberg*, Hoog-Kortrijk, Kortrijk Oost, Kortrijk noord, (Gavers).

* niet meer vermeld in de ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde, maar goede fietsrelaties zijn nog relevant.

- Hoofdhalt; hoofddorp: Geluwe, Wervik, (Aalbeke), Dadizele, Ledegem, Lauwe, Lendeledede;
- Hoofdhalt - woonkern of overige kern in het buitengebied: Rekkem, Rollegem, Bellegem, Moorsele, Sint-Katarina.

Daarnaast worden ook een aantal carpoolparkings beschouwd als belangrijke overstappunten. Het betreft Kortrijk-Oost, Menen, Wevelgem-Zuid (nog te realiseren, in de Kortrijkstraat dichtbij de oprit naar de E403/A17), Wevelgem-Noord (Gullegemstraat) en de LAR (nog te realiseren).

3.2 Fietssnelwegennetwerk

Het bestaande fietssnelwegennetwerk wordt uitgebreid met volgende fietssnelwegen:

- Fietssnelweg langs spoor 69 (Kortrijk – Wevelgem – Menen -Wervik)
- Fietssnelweg langs spoor Kortrijk -Moeskroen

Tevens werd nagegaan of de realisatie van een fietssnelweg langs spoor 66 Kortrijk - Heule - Roeselare (grondgebied Lendeledede – Kuurne – Kortrijk) te overwegen is. Er is een sterk fietspotentieel aanwezig tussen Kortrijk en Roeselare, maar een route langs het spoor impliceert een belangrijke omrijdfactor¹⁶. Daarom werd beslist om na te gaan of er een optimalere route kon gevonden worden voor de bestaande fietssnelweg tussen Kortrijk en Roeselare (F361).

Aangezien een route langs het spoor tussen het station van Ingelmunster en Kortrijk wel mogelijkheden biedt als bovenlokale route werd de haalbaarheid van fietsinfrastructuur langs het spoor tussen Ingelmunster en Kortrijk wel onderzocht (zie 3.3.1.4.).

Tot slot werden tevens een aantal aanpassingen voorgesteld aan de bestaande fietssnelweg langs de Leie.

3.2.1 Fietssnelweg langs spoor 69 (Kortrijk - Wevelgem - Menen - Wervik)

Kaart 5: werkkaart - screening haalbaarheid fietssnelweg langs spoor 69 Kortrijk-Wevelgem – Menen - Wervik.

Er is een zeer hoog fietspotentieel vanuit de algemene gegevens (zie onderstaande tabel).

	Menen	Wervik	Wevelgem
Kortrijk (bestaande fietsrelaties)	93	6	248
Kortrijk (bestaande autorelaties, potentiële fietsrelaties)	746	201	1144

De as verbindt L-knoop Menen, hoofdhalte Wevelgem, regionale hub Luchthaven, hoofdhalte Bissegem en IC/IR Kortrijk. De as ontsluit verschillende wooncentra en bedrijventerreinen. In de toekomst zal ook RUP Hagewinde hierop kunnen aansluiten en ook eventueel ook de site Ter biest (afhankelijk van de ruimtelijke ontwikkelingen). Het vormt een vrij directe route, met relatief weinig kruisingen. Het is een rechts en vlak tracé (eigen aan spoorwegen).

Volgens de visie van Infrabel worden overwegen afgesloten en worden ongelijkvloerse fietsovergangen voorzien, waardoor hier een veilige route zou kunnen ontstaan.

De haalbaarheid van het tracé werd globaal onderzocht, in nauw overleg met de betrokken actoren.

De realisatie van een fietssnelweg langs spoor 69 Kortrijk – Menen werd als haalbaar beschouwd.

Er wordt voorgesteld de fietssnelweg te voorzien aan de noordzijde van het spoor vanaf Kortrijk tot Wevelgem. Vanaf Wevelgem tot Menen wordt deze aan de zuidzijde voorzien. De overgang van noord naar zuid kan gebeuren ter hoogte van de (gelijkvloerse) oversteek in het verlengde van de Weggevoerdenstraat. Het is aangewezen deze spoorwegovergang ongelijkvloers te maken. Op termijn kan overwogen worden om de oversteek te realiseren ter hoogte van de spoorwegovergang (tunnel) die gepland is in het kader van het RUP Kleine Molen.

Verschillende knelpunten werden gedetecteerd:

- Grondgebied Kortrijk:

¹⁶ Afstand centrum Kortrijk – Roeselare in vogelvlucht: ca 16 km; Kortste afstand volgens Google Maps loopafstand: 17.7 km; Afstand via spoor: 19.8 km.

- o Brugovergangen moeten verbreed worden;
- o Conflicten met bestaande bebouwing¹⁷.
- Grondgebied Wevelgem:
 - o Brugovergangen die moeten verbreed worden;
 - o Conflicten met bebouwing. Ter hoogte van de conflicten met de bebouwing kan tijdelijk gebruik gemaakt worden van de bestaande wegen.
- Grondgebied Menen:
 - o Conflicten met bebouwing. Ter hoogte van de conflicten met de bebouwing kan tijdelijk gebruik gemaakt worden van de bestaande wegen.

Ten oosten van het station van Menen werd geen fietssnelroute meer aangeduid omwille van een beperkter aanwezig fietspotentieel en door de vele ruimtelijke conflictpunten die zich manifesteren.

3.2.2 Fietssnelweg spoor Kortrijk - Moeskroen

Kaart 6: werkkaart - screening haalbaarheid fietssnelweg langs spoor 69 Kortrijk-Moeskroen.

Er is een fietspotentieel aanwezig (cf. algemene gegevens diagnostiek).

	Mouscron (fiets)	Mouscron (wagens)
Kortrijk	9	215
Kuurne	0	11
Lendelede	0	4
Menen	4	128
Wervik	0	30
Wevelgem	1	83

De route ontsluit het bedrijventerrein LAR. Indien de route doorgetrokken wordt op Waals grondgebied, dan kan er een maasverfijning van het fietsnetwerk Ravel gerealiseerd worden.

¹⁷ De realisatie van een fietssnelweg langs het spoor op grondgebied van Stad Kortrijk is niet evident door de bestaande bebouwing. De stad Kortrijk suggereert een aantal mogelijke alternatieve routes:

- In het kader van de reconversie van de bedrijvensite Knohopack wordt een strook aan de westkant van het spoor voorzien voor een fietsverbinding. Deze kan zowel op lokaal als bovenlokaal niveau dienst doen (stippellijn op onderstaande figuur (bron: Stad Kortrijk)).
- In het kader van het fietsrouteplan van Kortrijk wordt de Bissegemsestraat ook aangeduid als belangrijke fietsverbinding, in het verlengde van de Zonnekesstraat. Bij moeilijke haalbaarheid van het fietssnelwegentracé langs het spoor kan deze ook meegenomen worden als te onderzoeken variant, net zoals de Schoonwaterstraat.





Figuur 43: Fietsnetwerk Ravel (Wallonië)

Er zijn relatief weinig kruisingen. Volgens de visie van Infrabel worden overwegen afgesloten en worden ongelijkvloerse fietsovergangen voorzien, waardoor hier een veilige route zou kunnen ontstaan. De route is relatief vlak en recht.

De ruimtelijke haalbaarheid werd onderzocht en als realiseerbaar beschouwd.

De route vertrekt vanaf het bestaande Guldensporenpad. Dit wordt in westelijke richting doorgetrokken. Op korte termijn kan overwogen worden om de fietssnelweg ten westen van het spoor te realiseren en gebruik te maken van de bestaande tunnel thv Aardeweg om vervolgens de route aan de noordzijde te leggen. Infrabel plant een nieuwe ontsluitingsweg in het kader van het schrappen van de overwegen. Er zou kunnen geopteerd worden om de fietssnelweg dan aan de noordzijde te leggen. De fietssnelweg situeert zich aan de noord en/of de westzijde van het spoor tot het bedrijventerrein de LAR. Ter hoogte van het bedrijventerrein LAR wordt voorgesteld om gebruik te maken van de bestaande wegen gelegen ten oosten van het spoor.

Verschillende knelpunten werden gedetecteerd:

- Grondgebied Kortrijk:
 - o Tracé langs spoor, net ten westen van R8: overleg met Infrabel en verder onderzoek naar de haalbaarheid is noodzakelijk;
 - o Thv brugovergangen (te smal).
- Grondgebied Menen:
 - o Brugovergangen en hoogteverschillen;
 - o Conflict met bebouwing;
 - o Conflict met aftakking spoor (nog in gebruik?).

Tussen de R8 en de E403 kan voorzien worden in een verbinding tussen de fietssnelweg langs het spoor en de bestaande fietssnelweg langs het water. Dit wordt verder bekeken onder 3.3.1.5.

3.2.3 Optimalisatie fietssnelweg Kortrijk – Roeselare (F361)

Kaart 7: werkkaart - optimalisatie tracé Kortrijk-Roeselare 190318.pdf

Eerder werd aangegeven dat een fietssnelwegverbinding tussen Roeselare en Kortrijk via het spoor een grote omrijfactor betekent. Daarom werd de route langs het spoor als verbinding tussen Roeselare en Kortrijk niet weerhouden als mogelijk tracé voor een fietssnelweg. Een deel van de route werd wel weerhouden als bovenlokale fietsroute (zie verder).

Vanwege het fietspotentieel tussen beide stedelijke gebieden (Kortrijk – Roeselare) werd nagegaan of er een optimalere route kan gevonden worden voor de bestaande fietssnelweg. Merk op dat de realisatie van een fietssnelweg conform de inrichtingsprincipes tussen deze steden niet evident is door de afwezigheid van directe spoorlijnen en waterwegen tussen beide en door de ruimtelijke structuur van het gebied. Er is geen draagvlak voor een nieuwe rechtlijnige verbinding.

Op de workshop werden verschillende tracés besproken. De resultaten van dit overleg zijn weergegeven op Kaart 7.

Op basis van het overleg werden volgende tracés verder onderzocht en ten opzichte van elkaar afgewogen.

- route A: de bestaande fietssnelwegroute (paarse lijn op Kaart 7 en op onderstaande figuur)
- route B: te beschouwen als een variant van de bestaande route A, maar ten noorden van de Winkelsestraat, wordt afgetakt naar de Roterij. Vervolgens is er een tracé door de velden waarna aangetakt wordt op de Geitenstraat (paarse stippellijn op onderstaande figuur).
- route C: de route die aangebracht werd op het werkoverleg met de betrokken gemeenten. Hierbij werd vooral gezocht naar verkeersluwere assen (okerkleurige lijn op Kaart 7 en oranje lijn op onderstaande figuur)
- route D: te beschouwen als een variant op route C volgt, maar voor het deel tussen R8 en Gootstraat (Ledegem) wordt de reservatiestrook van het gewestplan gevolgd (oranje stippellijn op onderstaande figuur).

In bijlage werd een fotorapportage ingevoegd van de verschillende tracés (zie 5.4).

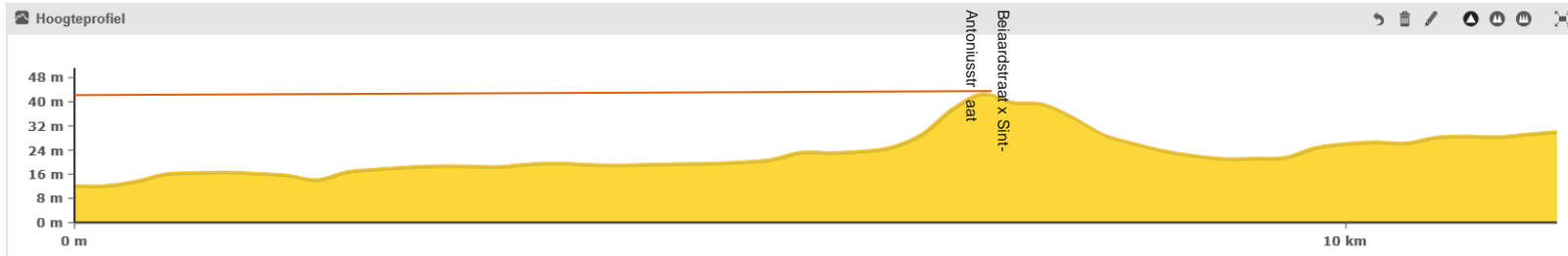


Figuur 44: Afgewogen tracés fietssnelweg Kortrijk – Roeselare

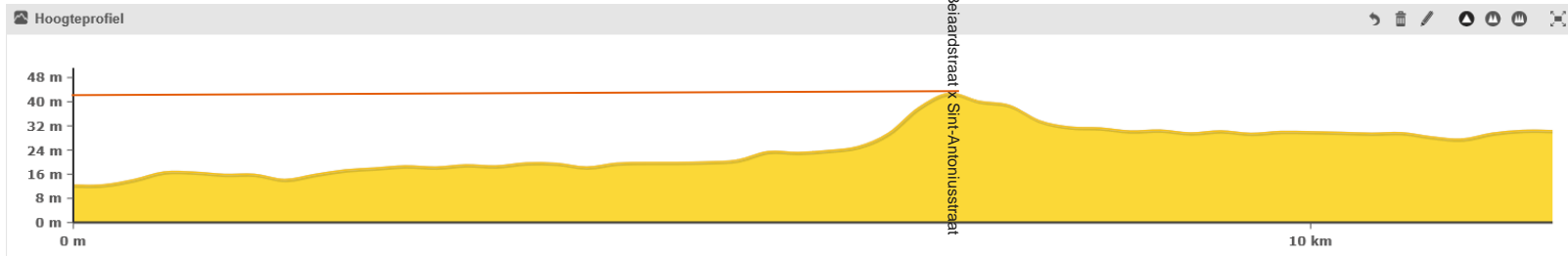
	A (bestaande route)	B (= A maar door de velden en via Geitenstraat)	C (workshoproute)	D (=C maar via reservatiestrook)
Afstand (tussen punt Leie en punt leperseweg) - (afstand in vogelvlucht: 9634 meter)	11 585 meter (deel ten zuiden van R8: 1473 meter)	11 625 meter (deel ten zuiden van R8: 1473 meter)	12 620 meter (deel ten zuiden van R8: 1432 meter)	11 991 meter (deel ten zuiden van R8: 1432 meter)
Ontvlechting	Gelegen op drukke verkeersroutes (stedelijk gebied) of landelijke wegen met relatief veel verkeer)	Gelegen op drukke verkeersroutes (stedelijk gebied) of landelijke wegen met relatief veel verkeer. Een aantal nieuwe routes (momenteel velden) kunnen als fietssnelweg gerealiseerd worden.	Ontvlechting binnen het stedelijke gebied. Er wordt gebruik gemaakt van landelijke wegen, die doorgaans verkeerluser zijn.	Zeer sterke ontvlechting. Het tracé via de reservatiestrook kan volledig als fietssnelweg ingericht worden.
Haalbaarheid (ifv van onteigeningen, bestaande tracés en ruimtelijke ontwikkelingen)	Maakt hoofdzakelijk gebruik van bestaande tracés.	Het noordelijke deel van het tracé loopt door velden, langs perceelgrenzen. Er zijn geen buurtwegen.	Maakt hoofdzakelijk gebruik van bestaande tracés Ter hoogte van het stedelijke gebied Kortrijk zijn een aantal tracés pas op lange termijn te realiseren (afhankelijk van de ruimtelijke ontwikkelingen (cf sportterreinen, Heeljkheid)	Maakt hoofdzakelijk gebruik van bestaande tracés. (Een deel ervan is gereserveerd voor wegenis (op grondgebied van Kortrijk. Op het aangrenzende gewestplan wordt de reservatiestrook niet aangeduid).
Hoogtemeters	Een aantal hoogtemeters meer (thv Beiaardstraat x Sint-Antoniussstraat)	Een aantal hoogtemeters meer (thv Beiaardstraat x Sint-Antoniussstraat)	Een aantal hoogtemeters minder.	Een aantal hoogtemeters meer (thv reservatiestrook)r
Aantal erfontsluitingen langs de route (bij benadering) (ten noorden van R8)	Wittestraat: 45 Wittestraat: 10 Beiaardstraat: 20 Beiaardstraat: 20 Assen ten noorden van Winkelsestraat: 140 Totaal: 235	Wittestraat:45 Wittestraat 10 Beiaardstraat: 20 Beiaardstraat: 20 Assen ten noorden van Winkelsestraat: 70 Totaal: 165	Te ontwerpen langs Heulebeek: 0 Wittestraat: 10 Beiaardstraat: 20 Wouter Schoutstraat/Mellestraat: 40 Assen ten noorden van Winkelsestraat: 40 Totaal: 110	Te ontwerpen langs Heulebeek: 0 Te ontwerpen langs reservatiestrook: 0 Te ontwerpen langs reservatiestrook: 0 Mellestraat: 6 Assen ten noorden van Winkelsestraat: 40 Totaal 64
Aantal kruisingen met belangrijke assen	Nieuwe kruising met spoorweg noodzakelijk Kruising R8 thv Heulebeek	Nieuwe kruising met spoorweg noodzakelijk Kruising R8 thv Heulebeek	Gelijkvloerse kruising spoorweg thv Vlasmolenstraat Kruising R8 thv Heulebeek	Gelijkvloerse kruising spoorweg thv Vlasmolenstraat Kruising R8 thv Heulebeek

Kruising Sint-Katharinastraat	Kruising Sint-Katharinastraat	Kruising Sint-Katharinastraat	Kruising Sint-Katharinastraat
Kruising Winkelsestraat en Izegemsestraat	Kruising Winkelsestraat en Izegemsestraat	Kruising Winkelsestraat en Izegemsestraat	Kruising Mellestraat/Gemeenhof Kruising Winkelsestraat en Izegemsestraat

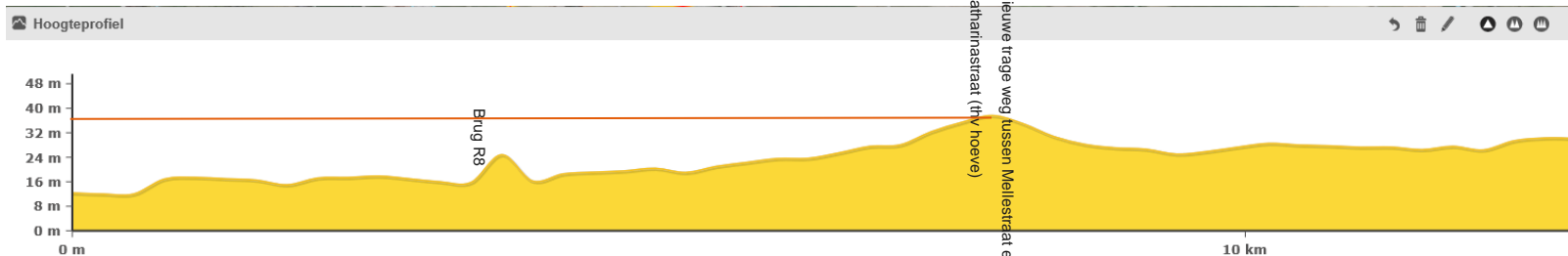
Hoogteprofiel route A



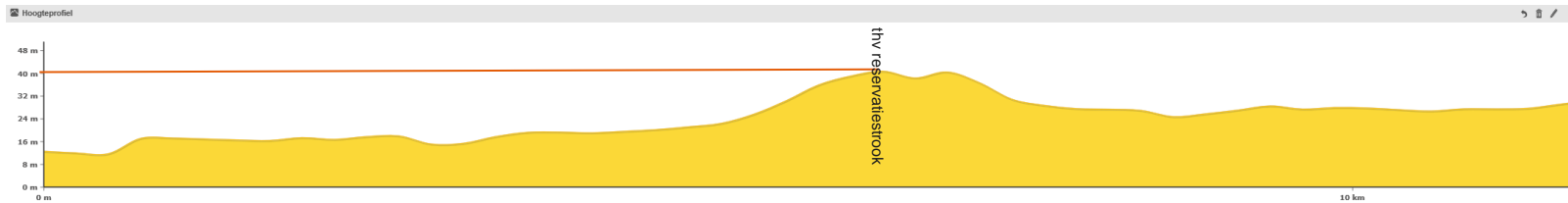
Hoogteprofiel route B



Hoogteprofiel route C



Hoogteprofiel route D



Elke van de tracés heeft voor-en nadelen om aan te duiden als fietssnelweg. Momenteel gaat de voorkeur uit naar tracé D. Tracé C kan beschouwd worden als een tussentijdse oplossing.

Tracé C en D zijn langer dan tracé A en B maar deze weg verloopt via routes met minder erfontsluitingen en bieden meer mogelijkheden voor ontvlechting, mits ingrepen. Na overleg met de betrokken gemeenten werd het tracé nog beperkt aangepast: vanaf de Wouter Schoutstraat (tracé C) wordt via de Groene Boomgaard aangesloten op de Gootstraat (tracé D).

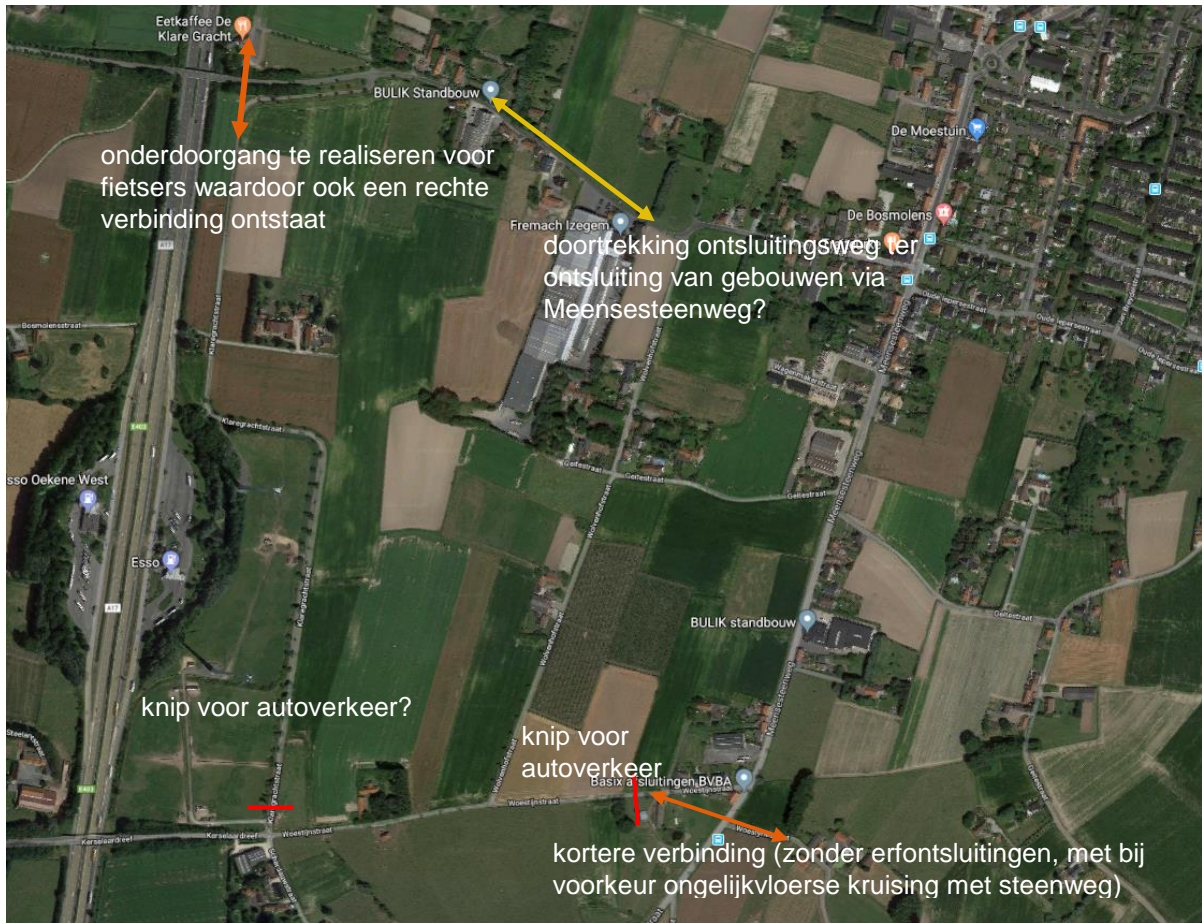
Onderstaand wordt het voorkeurstracé beschreven. Zoals eerder aangegeven zal een inrichting conform het fietsvademecum niet haalbaar zijn. Er worden een aantal mogelijke maatregelen geformuleerd om exclusiever gebruik door de fietsers mogelijk te maken. Onderstaande maatregelen worden gegeven als voorbeeld. Specifiek terreinonderzoek en mobiliteitsonderzoek (mbt circulatiemogelijkheden, bijkomende fietsassen, ,) zijn noodzakelijk om tot een gedragen en realiseerbaar tracé te komen.

- Ter hoogte van het stedelijk gebied Kortrijk wordt geopteerd voor ontvlechting. Ter hoogte van de Izegemsestraat (tracés A en B) komen tal van activiteiten samen. Om de fietsers meer ruimte te kunnen geven wordt geopteerd voor de realisatie van een fietssnelweg doorheen reconversiegebieden of nog te ontwikkelen gebieden (tracés C en D). Bij herstructurering of bij nieuwe plannen kan een fietssnelweg geïntegreerd worden. Specifiek wordt hier gedacht aan de integratie van de fietssnelwegen thv de sportterreinen en de Toortelbeeksite.
- Ten noorden van de R8 gaat de voorkeur naar de inname van de **gewestplan reservatiestrook** en verder noordwaarts via de Gootstraat (tracé D).
Hierbij moet opgemerkt worden dat de realisatie van een fietssnelweg langs een reservatiestrook, (doorheen open landschap) niet voor de hand liggend is. **In afwachting kan voor dit deel route C gebruikt worden (via Wouter Schoutstraat, Groene Boomgaard)**. Langsheen de Wouter Schoutstraat zijn er verschillende woningen, waardoor conflicten kunnen optreden.
In de Gootstraat zijn maatregelen aangewezen zodat enkel aangelanden de as gebruiken of om de fietser meer ruimte te geven op locaties met veel aangelanden (de weg breder maken, net ten noorden van Winkelsestraat en Lendeleedsesteenweg).
- Vervolgens wordt de **Woesteynstraat/Woestijnstraat** beschouwd als fietssnelweg. Dit is een landelijke weg die een 5-tal woningen en (para)agrarische bedrijven ontsluit. Er kan gestreefd worden naar een maximale ontsluiting van deze gebouwen via de Bosmolenstraat zodat het verkeer op Woestijnstraat beperkt wordt. Conflicten tussen fietsers en landbouwverkeer is onvermijdelijk en is een belangrijk aandachtspunt.
- De Woesteynstraat/Woestijnstraat **kruist met de Meenstesteenweg/Izegemsestraat**. De realisatie van een ongelijkvloerse kruising en een meer directe verbinding kan overwogen worden.



- De Woestijnstraat/Klaregrachtstraat ontsluit een beperkt aantal functies. De Oude Ieperstraat en de Meensesteenweg kunnen maximaal het gemotoriseerd verkeer op zich nemen. Dit kan afgedwongen worden door het knippen op strategische plaatsen.

Onderstaand worden een aantal mogelijke maatregelen aangegeven als voorbeeld om de Klaregrachtstraat verkeersluwer te maken.



Op bepaalde delen is er een bochtiger tracé. Bij de lokale uitwerking dient nagegaan te worden of deze rechter kunnen getrokken worden. Specifiek gaat het over volgende locaties:

- Deel tussen de Leie en R8. Bij de ruimtelijke ontwikkelingen dient deze route zo vloeiend mogelijk gerealiseerd te worden.
- Gebied ten noorden van de Lendeledsestraat/Winkelsestraat. De huidige structuur is sterk noord/zuid, oost/west gericht. Een diagonale verbinding zou een meerwaarde zijn, doch dit lijkt momenteel moeilijk realiseerbaar. Er zijn momenteel geen buurtwegen aanwezig die een directere verbinding mogelijk maken. Voorlopig wordt daarom uitgegaan van het gebruik van de bestaande wegen.

3.2.4 Aanpassing fietssnelweg langs de Leie

Twee locaties van de bestaande fietssnelweg werden verder onderzocht:

- ter hoogte van Wevelgem;
- ter hoogte van Galloosite (Menen).

3.2.4.1 Fietssnelweg aan de noordzijde thv Wevelgem?

Tijdens het onderzoeksproces werd nagegaan of het aangewezen is om de fietssnelweg op grondgebied van Wevelgem aan de noordzijde van de Leie te leggen (in plaats van de zuidzijde). Hierdoor kan deze fungeren als alternatief voor de N8.

Vanuit het streven naar een vlot netwerk verdient een fietssnelweg aan de noordzijde de voorkeur. Oversteekbewegingen (thv Lauwestraat/Rijselstraat) voor verplaatsingen op langere afstand kunnen hierdoor vermeden worden. Echter, dit vraagt nieuwe (bijkomende verharding) doorheen gebieden met belangrijke natuurwaarden en erfgoedwaarden. Dit is niet evident, zeker niet indien rekening gehouden wordt met de bestaande infrastructuur die kan gebruikt worden mits twee oversteken. Deze oversteken zullen worden geoptimaliseerd (cf Leie-Schelde-studie). Een eerste afweging van beide opties wordt als bijlage ingevoegd.

Er wordt voorgesteld om bijkomend onderzoek uit te voeren waarbij alle effecten van een bijkomende fietssnelweg aan de noordzijde te onderzoeken. Dit dient in nauw overleg met de De Vlaamse Waterweg te gebeuren die het Schelde-Seine-project zullen realiseren. De milieueffecten op de verschillende MER-disciplines (mobiliteit, landschap, natuur, bodem, mens, ...) dienen op een gelijkwaardige manier onderzocht en beoordeeld te worden. In het onderzoek moet ook onderzocht worden wat de impact is van de bestaande recreatieve routes langs het onverharde pad.

In afwachting van de resultaten van deze effectenstudie wordt voorgesteld om de fietssnelweg aan de zuidzijde te behouden. Een bijzondere aandacht moet gaan naar een vlotte (en zo recht mogelijk) overgang van de Leie ter hoogte van de Lauwestraat en de Rijselstraat (cf bruggen worden vernieuwd met aandacht voor een vlotte verbinding met zo weinig mogelijk gelijkvloerse oversteken). Er wordt een nieuwe fietsbrug gepland thv Menen Barakkenpark. Vanuit het fietsnetwerk is het belangrijk deze oversteken veilig in te richten.

Een nieuwe fietsroute langsheen de Leie kan de rol van de N8 niet overnemen. De N8 blijft daarom geselecteerd als een bovenlokale route. Lokaal zijn er alternatieven voor de N8, namelijk langs de woonstraten. Wevelgem werkt aan het verkeersluw maken van de woonstraten, waardoor een aantrekkelijk alternatief voor de N8 bestaat.

3.2.4.2 Verlegging van de fietssnelweg thv Galloosite (Menen)

Door de uitbreiding van de Galloosite zullen er in de toekomst meer kruisingen zijn met de bovenlokale fietsroute. Na afweging van verschillende mogelijkheden (zie bijlage) gaat de voorkeur naar een verlegging van de fietssnelweg naar de Wervikstraat, aansluitend bij nieuwe bedrijfsgrenzen (momenteel privaat statuut). Door de opmaak van een RUP kan deze as een openbaar statuut krijgen.



Figuur 45: Situering huidig BFF (oranje) en voorstel toekomstig BFF (rode lijn)

3.3 Aanpassingen bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

3.3.1 Met het oog op maasverkleining

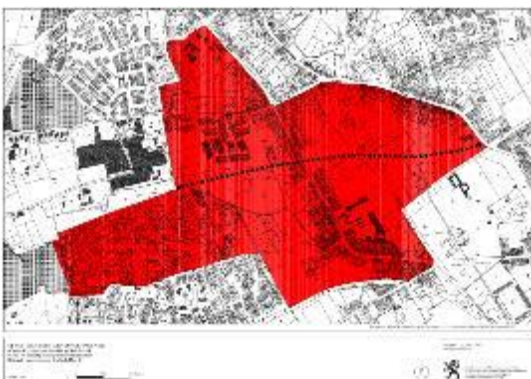
3.3.1.1 Kortrijk – reservatiestrook (bijkomende BFF tussen fietssnelweg en onderdoorgangen R8 (Kortrijk-Wevelgem))

Door de schrapping van een de reservatiestroken voor de N50C en de N328 in het gewestplan ontstaan er een aantal potenties voor de realiseren van fietsverbindingen te Kortrijk. Er ontstaat de mogelijkheid om een oost-westverbinding te realiseren.



Figuur 46: Situering geschrapte reservatiestroken Kortrijk

Volgens Omgeving Vlaanderen is de aanleg van een fietsroute op de voorziene reservatiestrook in strijd met de voorschriften van het GewRUP (deelplan 7f Haantjeshoek), gezien het GewRUP de aanleg van een verzamelweg ivf autoverkeer, fietsers, voetgangers en OV beoogt. De voorschriften van het GewRUP bepalen tevens dat inzicht moet worden gegeven in de situering en de ruimtelijke inpassing van de te realiseren weg in de (gemengde stedelijke) omgeving. Planningsinitiatieven zijn dus noodzakelijk.



Figuur 47: GewRUP afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk – deelplan 7f Haantjeshoek

Door een bijkomende verbinding te voorzien ontstaat er een maasverkleining in het bovenlokale netwerk. Deze route kan een belangrijke rol spelen in de aanrijking van de fietssnelweg vanuit de gebieden die aan de westzijde van de R8 liggen (Wevelgem). Er kan een verbinding ontstaan naar Bergelen, naar Wevelgem, via spoor of via het bestaand bovenlokale fietsnetwerk.

Er ontstaat een nieuwe verbinding tussen Kortrijk enerzijds en Bergelen en/of Bieststraat en/of Spoorlijn Kortrijk-Wervik anderzijds. Deze as biedt een aangenaam, veiliger en vlotter alternatief voor de Oude

Ieperseweg. De Oude Ieperseweg kan dan een meer lokale route worden. De bovenlokale rol wordt opgenomen door deze nieuwe verbinding. Deze verbinding kan aansluiten op de onderdoorgangen die gerealiseerd worden bij de heraanleg van het op- en afrittencomplex.

3.3.1.2 Kortrijk - Kuurne - Sint-Katriensteenweg - Kattestraat

Er is een grote maas tussen de N36, de Leie en de Heulsestraat. Door de aanwezigheid van de regionale bedrijvigheid (Kortrijk-Noord) is een maasverkleining aangewezen. Hierdoor wordt een directe verbinding voorzien tussen de noordzijde van de regionale bedrijvigheid en de fietssnelwegen langs de Leie en de langs de Beiaardstraat.

Door ook de Sentestraat te selecteren wordt een verbinding gemaakt met de fietssnelweg.



3.3.1.3 Harelbeke - Kuurne - Stationsstraat - Haantjesstraat - N36d Rijksweg - N36d Overleiestraat

Momenteel is de N36 aangeduid als bovenlokale functionele fietsroute. Dit is een as met een uitgesproken verkeerskarakter. Ten zuiden en parallel aan de N36 ligt de as Stationsstraat- Haantjesstraat - N36d Rijksweg - N36d Overleiestraat. Omwille van de relatief belangrijke ontsluitende functie van deze as wordt voorgesteld deze eveneens op te nemen als BFF. Het vormt een vrij directe verbinding tussen Lendeledede, Stokerijhoek en Harelbeke (met het station aan de zuidzijde van de Leie).



3.3.1.4 Station Ingelmunster – Lendeledede – Kortrijk via spoor

Kaart 8: werkkaart - haalbaarheid BFF langs spoor Ingelmunster – Lendeledede – Kortrijk

Eerder werd aangegeven dat een fietssnelweg via het spoor tussen Kortrijk en Roeselare een te grote omrijdfactor tussen de stedelijke gebieden betekent. Eventueel zou kunnen nagedacht worden over een bovenlokale fietsroute langs het spoor om Ingelmunster met Kortrijk te verbinden.

De haalbaarheid ervan werd onderzocht. Een route langs het spoor heeft een lengte van 7300 meter (station Ingelmunster – Vlasmolenstraat thv spoor). De huidige routeafstand (via N50 Brugsesteenweg – Melkweg – Noordlaan – N395a – Vier Linden) bedraagt 9200 meter.

Uit de quickscan blijkt dat de realisatie van fietsinfrastructuur zeer veel onteigeningen vraagt, hoofdzakelijk van landbouwgebieden, maar ook van woongebieden. De realisatie van een BFF langs het spoor is dan ook niet evident.

Infrabel werkt momenteel aan de studie waarin de ruimtelijke haalbaarheid van ongelijkvloerse kruisingen wordt onderzocht (zie ook 1.4.1.10). Indien vanuit deze studie kan gezorgd worden voor voldoende ruimte langs het spoor om fietsinfrastructuur te realiseren, dan is de realisatie van een bovenlokale route wel haalbaar. Hierdoor wordt vormgegeven aan het STOP-principe dat ook door Infrabel wordt gehanteerd. De fietspaden langs het spoor kunnen door Infrabel gebruikt kunnen worden als dienstwegen, zodat de bereikbaarheid van de infrastructuur verzekerd blijft of verbetert.

3.3.1.5 Verbinding fietssnelweg langs het spoor Kortrijk-Moeskroen en fietssnelweg langs de Leie

Hoger (zie 3.2.2) werd aangegeven dat er tussen de R8 en de E403 kan voorzien worden in een verbinding tussen de fietssnelweg langs het spoor en de bestaande fietssnelweg langs het water. Onderstaand worden verschillende mogelijkheden ten opzichte van elkaar afgewogen. Informatie m.b.t. de natuurwaarden, erfgoedwaarden, hoogteprofielen worden ingevoegd als bijlage (5.4).

Te overwegen tracés zijn:

- via de bestaande recreatieve route Knokbeeklaan - Dronckaertstraat (gele lijn op onderstaande figuur)
- langs de noordzijde van de Leie en via de Pontestraat (blauwe lijn)
- langs de noordzijde van de Leie en via een nieuwe doorsteek (blauwe en rode lijn)



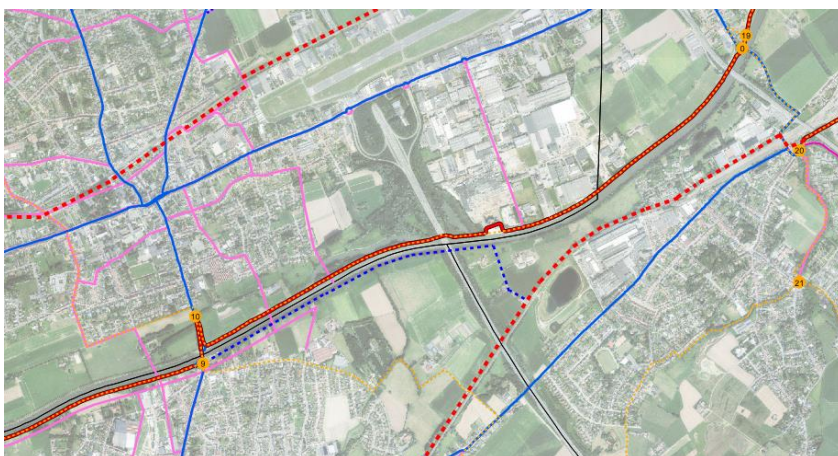
Figuur 48: afweging tracés verbinding fietssnelweg spoorlijn Kortrijk- Moeskroen en fietssnelweg langs de Leie.

In de onmiddellijke omgeving zijn er geen Vogelrichtlijn-, habitat- of Ramsargebieden. We zijn er delen gelegen in den VEN en het Ivon.

De kanten langs de Leie zijn biologische waardevol. Verschillende percelen worden aangeduid als complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen. Er zijn geen beschermde landschappen, dorpsgezichten of monumenten in de buurt.

	A Knokbeeklaan – Dronckaertstraat	B Leie – Pontestraat	C Leie kortste doorsteek
Afstand (tussen punt brug over de Leie en aansluiting Hermelijnsstraat)	3448 meter	3117 meter	2855 meter
Haalbaarheid (ifv van onteigeningen, bestaande tracés en ruimtelijke ontwikkelingen)	Ok	Afhankelijk van de haalbaarheid van een fietsroute langs de Leie. De Pontestraat is een buurtweg.	Afhankelijk van de haalbaarheid van een fietsroute langs de Leie. De verbinding is niet aangeduid als buurtweg.
Huidige voorzieningen	Knokbeeklaan :(Smalle) vrijliggende fietspaden, landelijke wegen of fietsweg, Dronckaertstraat: landelijke weg (ca 3 ontsluitingen)	Geen voorzieningen langs de Leie Pontestraat is een bestaande landelijke weg (ca 11 erfontsluitingen). Fietsers rijden er op de rijbaan.	Geen voorzieningen
Kruising E403	Ongelijkvloerse kruising te realiseren, parallel met spoor	Ongelijkvloerse kruising te realiseren onder E403 (parallel met water)	Ongelijkvloerse kruising te realiseren onder E403 (parallel met water)

Vanuit het fietsnetwerk is het belangrijk een vlotte link te realiseren tussen beide fietssnelwegen die zo kort mogelijk is. Vanuit dit standpunt is een bovenlokale fietsroute, die zo kort mogelijk is, aangewezen. Tracé B en C hebben hierbij de voorkeur. Hoewel tracé C korter is, lijkt tracé B meer haalbaar door de aanwezigheid van de buurtwegen en de aanwezige infrastructuur (Pontestraat). Dit veronderstelt echter dat er een fietspad kan gerealiseerd worden aan de noordzijde van de Leie.



De haalbaarheid van een fietsroute ten noorden van de Leie dient onderzocht te worden, rekening houdend met de diverse gevoeligheden, het VEN-gebied en de actoren die er momenteel gebruik van maken.

Omwille van het belang van een vlotte verbinding tussen beide fietssnelwegen wordt er een bovenlokale fietsroute aangeduid langs de Leie en de Pontestraat die beide fietssnelwegroutes verbindt. Zoals

aangegeven dient de haalbaarheid verder onderzocht. Tot zolang deze route niet kan gerealiseerd worden, kan de route Knokbeeklaan – Dronckaertstraat gebruikt worden als verbinding.

Een andere mogelijk alternatief is het realiseren van een fietsersbrug ter hoogte van Pontestraat / Wevelgem Zuid. Hierdoor ontstaat een directe verbinding tussen beide fietssnelwegen en wordt het regionaal bedrijventerrein beter ontsloten voor de fietsers. De noodzaak van een bovenlokale fietsroute aan de zuidzijde van de Leie vervalt dan. Deze brug is in de huidige planning van het Seine-Schelde-project niet voorzien.



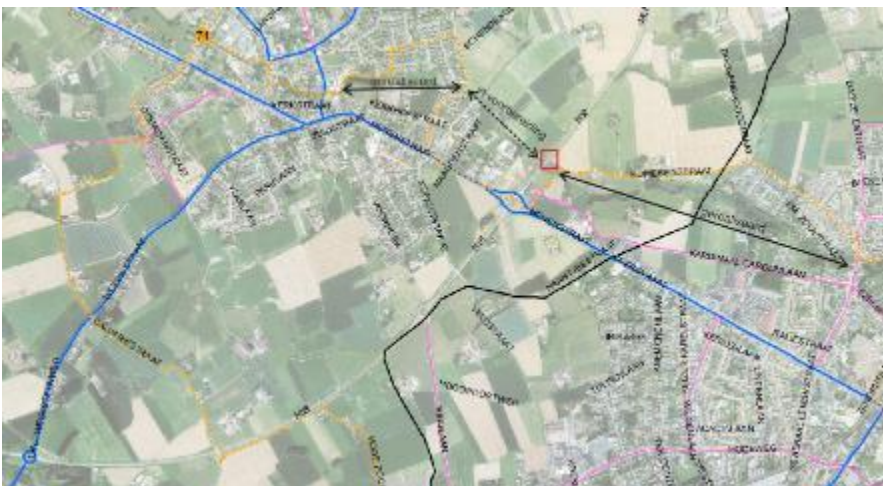
3.3.2 Met het oog op ontvlechting van verkeersstromen

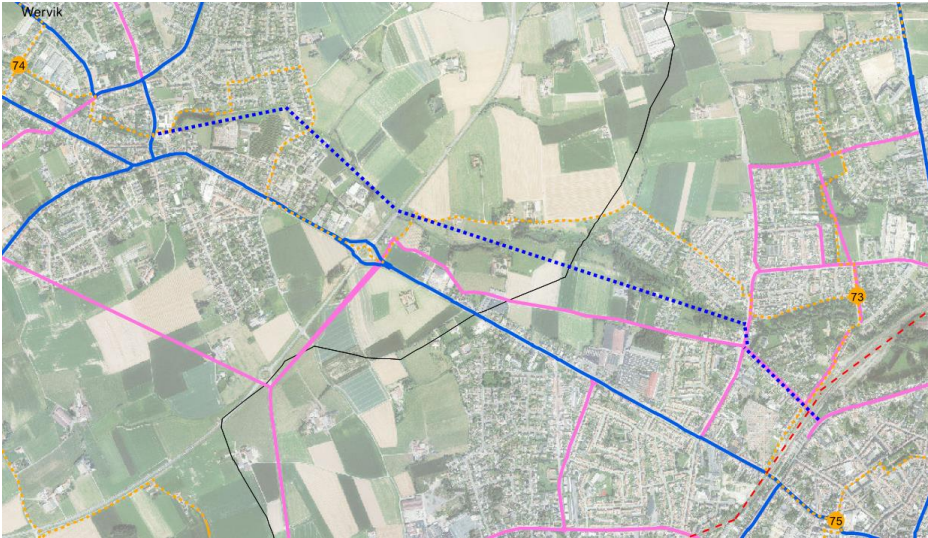
3.3.2.1 Menen: ontvlechting N58

Parallel aan de Menenstraat werd kwalitatieve fietsinfrastructuur gerealiseerd. Deze as zorgt voor een ontvlechting van het verkeer op de Menenstraat.

In de studie waarin een visie ontwikkeld wordt voor de N58 werd dit aspect niet uitgeklaard.

Er wordt voorgesteld om deze route eveneens te selecteren als een BFF zodat er verbinding wordt gemaakt met het station van Menen via de Ezelbrugstraat. Om deze ontvlechting te verbeteren is het aangewezen de oversteek met de N58 te optimaliseren (ongelijkvloers).





3.3.2.2 Wevelgem – ontvlechting N8 - Ter Biest

De Bieststraat is een verbinding tussen Kortrijk en Wevelgem (aansluitend bij het fietspad op de reservatiestreek N328 te Kortrijk).

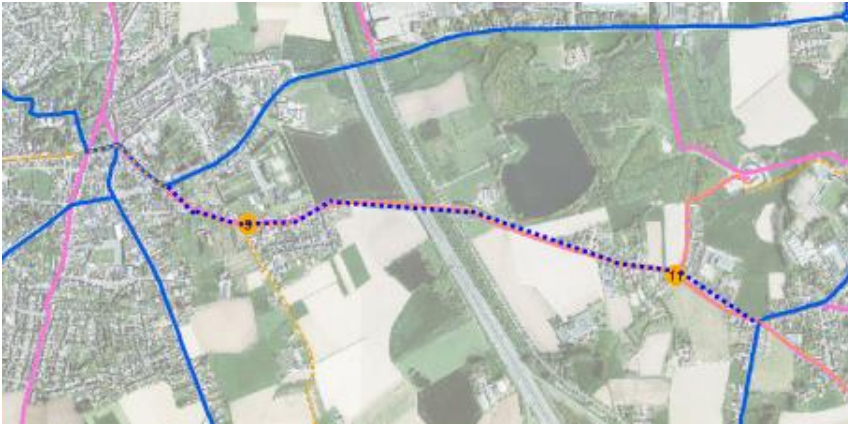
De Koningin Fabiolastraat blijft een belangrijke as, zeker rekening houdend met doorgang thv de knoop. Dit blijft een belangrijke BFF-route. Bijkomend wordt voorgesteld om ook Bieststraat te selecteren omdat dit een belangrijke bijkomende verbindingroute is die de barrièrewerking van de autosnelweg mildert. Het is aangewezen Bieststraat verkeersluw te houden zodat hier een kwalitatieve route kan ontstaan. Auto's worden via andere ontsluitingswegen gestuurd.



3.3.2.3 Wevelgem - Bergelen

Bergelen /Kleine Ieperstraat zorgt voor een directe verbinding tussen Wevelgem (Moorsele) en Kortrijk en gaat via een brug over de autosnelweg. Het is een aangenaam alternatief voor de verbinding Hondschotestraat- Bissegemstraat. De gemeente overweegt om Bergelen Heerweg te knippen. Hierdoor kan een kwalitatieve en veilige fietsverbinding ontstaan, die ondermeer het provinciaal domein 'Bergelen' ontsluit.

De Kleine Ieperstraat wordt niet geselecteerd als bovenlokale route omwille van de waaswijdte. De Kleine Ieperstraat wordt beschouwd als een lokale route.



3.3.2.4 Menen – Leiestraat

Probleemstelling

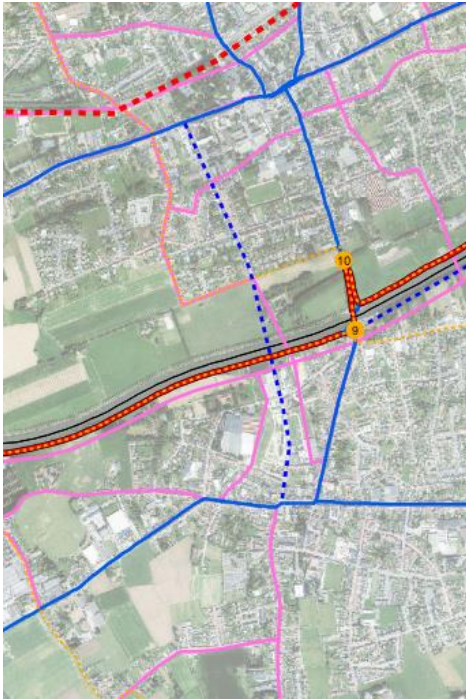


Voor de relatie van Lauwe naar Wevelgem wordt momenteel de Wevelgemstraat aangeduid. In het kader van het RUP Leiestraat te Lauwe wordt voorgesteld de Leiestraat naar voren te schuiven als bovenlokale route. Deze straat vormt immers de drager van enkele nieuwe functies zoals cultureel centrum binnen dit project.

Anderzijds dient vermeld dat in het kader van het project Seine-Schelde de brug over de Leie zal vernieuwd worden met aandacht voor fietsers. De gemeente Wevelgem is vragende partij voor de realisatie van een fietsersbrug ten westen van de bestaande brug, in het verlengde van de Leiestraat. Momenteel zijn hier nog geen concrete verbintenissen aangegaan om deze fietsersbrug te realiseren.

Tot zolang er geen concrete verbintenissen zijn om een brug te realiseren in het verlengde van de Leiestraat blijft de selectie van de Wevelgemstraat als BFF behouden.

Eens er concrete verbintenissen zijn om een fietsbrug te realiseren kan de Leiestraat geselecteerd worden als BFF ter ontvlechting van de Wevelgemstraat.



Daarbij zal het dan aangewezen zijn om beleidsmatig te sturen naar ontvlechting, waarbij wagens geconcentreerd worden op de Wevelgemstraat en waarbij fietsers via de Leiestraat worden gestuurd. Een bijzonder aandachtspunt bij de realisatie van een fietsroute voor het deel ten noorden van de Leie is de aanwezigheid van het beschermd stads-en dorpsgezicht (Hoeve Kloosterhof).

4 PRIORITAIR TE NEMEN ACTIES

Kaart 9: Gewenst bovenlokaal fietsnetwerk

- Aanpassing van de fietssnelwegen en het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk conform voorliggende studie (provincie en Vlaams gewest)
- De lokale fietsroutes worden verder geactualiseerd en verfijnd (steden en gemeenten).
- Nemen van acties en verderzetting van sensibilisatieacties om fietsgebruik te stimuleren, zoals invoering fietsdeelsystemen, ...(alle beleidsniveaus)
- Aanleg conform richtlijnen Vademecum fiets van fietssnelwegen en bovenlokale functionele fietsroutes (alle beleidsniveaus)
- Mbt de fietssnelwegen (niet limitatief)
 - o Gefaseerde realisatie van de fietssnelweg langs de spoorlijn 69 Kortrijk-Menen;
 - o Gefaseerde realisatie van de fietssnelweg Kortrijk-Moeskroen;
 - o Gefaseerde realisatie fietssnelweg Kortrijk – Roeselare doorheen het stedelijk gebied;
 - o Onderzoek op microschaalniveau voor bepaalde tracéonderdelen (bv ter hoogte van site De Meestere en de Heerlijkheid) van de fietssnelweg Kortrijk – Roeselare;
 - o Onderzoek naar ingrepen ter beperking van doorgaand gemotoriseerd verkeer op de assen die deel uitmaken van de fietssnelweg Kortrijk – Roeselare;
 - o Bijkomend onderzoek om de effecten van de realisatie van een fietssnelweg aan de noordzijde van de Leie, ter hoogte van Wevelgem volledig in te schatten. Dit dient in nauw overleg met de De Vlaamse Waterweg te gebeuren die het Schelde-Seine-project zullen realiseren.
 - o Realisatie verlegging fietssnelweg langs de Leie thv de Galloosite.
- Mbt de bovenlokale fietsroutes (niet limitatief)
 - o Overleg m.b.t. oversteek N58 (ontvlechting N8) (korte termijn);
 - o Realisatie oversteek N32 (Kezelbergrouete) (korte termijn);
 - o Planningsinitiatieven om de bovenlokale fietsroutes in de reservatiestrook mogelijk te maken ter hoogte van Kortrijk (GewRUP afbakening regionaal stedelijk gebied Kortrijk, deelplan 7F, Haantjeshoek);
 - o Optimalisatie oversteek van de bovenlokale functionele fietsroute ten noorden van de N8, ter hoogte van de N58;
 - o Maatregelen met het oog op een autoluwe Bieststraat;
 - o Maatregelen met het oog op een autoluwe Bergelen/Kleine Ieperstraat;
 - o Maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren in de Lauwestraat (Wevelgem) en Wevelgemstraat (Menen).
 - o Concretiseren van bovenlokale fietsroute langs het spoor tussen Kortrijk en station Ingelmunster
 - o Concretisering verbinding tussen fietssnelwegen langs Leie en spoor Kortrijk-Moeskroen thv Lauwe

5 BIJLAGEN

5.1 Algemene voorwaarden fietspaden langs spoorlijnen (bron: Infrabel)

ALGEMENE VOORWAARDEN VOOR AANLEG VAN FIETSPADEN LANGS SPOORLIJNEN

Alle aanvragen grenzend aan terreinen van Infrabel moeten ingediend worden via :

Infrabel Directie Infrastructuur Zone Gent I-I.NW.05 Koningin Maria-Hendrikaplein 2, 9000 Gent.

1. Indien het fietspad (deels) op Infrabelterrein aangelegd wordt, zal hiervoor **een bezettingscontract** opgesteld worden door Infrabel en moet een bijdrage aangerekend worden. Voor de start van de werken moet de zone **vrijgemaakt worden van kabels en leidingen** van de NMBS-groep, dit op kosten van de aanvrager.

Kabels en leidingen worden door de aanvrager in de studiefase aangevraagd via het

KLIP/KLIM-portaal. Geenszins mogen fietspaden aangelegd worden bovenop kabeltracés. In dat geval moeten deze kabels en leidingen steeds – op kosten van de aanvrager – verplaatst worden buiten de werkzone. In het geval van ingegraven kabels (dus niet in kabelsleuven gelegen) zal de aanvrager haar aannemer opleggen om de 10m proefsleuven te graven, totdat de kabels worden gelokaliseerd. De aannemer zal een overzichtelijk plan opmaken van deze kabels die hij voor alle verdere werken ter beschikking stelt aan zijn personeel en onderaannemers. Het plan wordt ook overgemaakt aan de verantwoordelijke Infrabel.

2. In de studiefase moet onderzocht worden of er door de aanleg van het fietspad **overwegen kunnen verbeterd worden**. Indien overwegen aanwezig zijn op het tracé fietspad, wordt een overleg opgestart tussen Infrabel en het opdrachtgevend bestuur. Indien overwegen kunnen verdwijnen wordt geen bijdrage aangerekend voor de bezetting van de gronden door het fietspad. Infrabel is dan bereid financieel te participeren in de aanleg van het fietspad cfr. een op te maken overeenkomst met Infrabel - dienst Kunstwerken.
3. Het fietspad (incl. afsluiting) bevindt zich **op minstens 4 m van de dichtste spoorstaaf en op minstens 1,50 m** van elke vaste installatie van Infrabel (bovenleidingspaal, keten, kabelsleuven, trekputten, ...). Indien het fietspad aangelegd wordt in ophoging/afgraving zijn voorgaande maten geldend voor de voet/kruin of de voorzijde van de grondkerende constructie van het talud. Lokale afwijkingen zijn mogelijk mits het akkoord van Infrabel.
4. De **afwatering** van het fietspad mag niet naar het spoor toe gaan, tenzij er een gemeenschappelijke gracht tussen de spoorbedding en het fietspad is. Zoniet moet er een gracht, drainering of riolering voorzien worden naar de buitenkant van het fietspad. De bestaande afwateringsvoorzieningen langs het spoor mogen niet onderbroken worden. De aanvrager zal de nodige tijdelijke (tijdens de werken) en nieuwe afwateringen voorzien zodat de bestaande afwateringscapaciteit plus deze voor de bijkomende verharde oppervlakte voldoende verzekerd is (watertoets) . Wanneer het fietspad in ophoging aangelegd wordt, moet er een gracht voorzien worden tussen het voetpad en de taludophoging of keerwand.

Een afsluiting wordt aan de spoorzijde van de gracht geplaatst.

Het onderhoud van alle hierboven vermelde grachten/ draineringen/ rioleringen is ten laste van de aanvrager.

5. Tussen het fietspad en het spoorwegdomein moet **een materiële afscheiding** gerealiseerd worden, hetzij een open gracht, hetzij een draadafsluiting van minstens 1,50 m hoogte. Bij risico op beschadiging van een ingegraven kabel, dient de aannemer de uitvoeringswijze voor te leggen aan Infrabel. In dit geval worden mechanische boringen of het inheien van palen verboden.

De afsluiting, op 10 cm boven het maaiveld geplaatst, bestaat in open gebied (lopend spoor) minimaal uit een gevlochten pvc-gecoate draad met bovenbuis; in stedelijk gebied, stations en 50m weerszij overwegen bestaat ze uit een staalmethekwerk (gelaste draad met PVC-coating). Zij moet op de door Infrabel aangegeven locaties (vb. ter plaatse van seinketen, wissels, ...) en minstens om de 300m worden voorzien van een afgesloten toegang (poortje) voor het onderhoudspersoneel van Infrabel. Deze poortjes zijn af te sluiten met een standaard sleutel van de NMBS-groep, die door Infrabel geleverd zal worden. Het onderhoud van de afsluiting is ten laste van de wegbeheerder.

Wanneer het fietspad op eenzelfde hoogte ligt als de bovenleidingen dien de afsluiting een fijne maaswijdte te hebben zodat er geen contact kan gemaakt worden met de bovenleidingen met een lang voorwerp.

6. Het fietspad moet **toegankelijk zijn voor lichte autovoertuigen en onderhoudstuigen** van de NMBS-groep, alsook voor de nooddiensten. Bij werken aan de spoorweginfrastructuur of bij ernstige incidenten moet het altijd mogelijk zijn het fietsverkeer te beperken of te verbieden en het fietspad tijdelijk af te sluiten. Om de toegankelijkheid van het fietspad voor autovoertuigen van derden te verhinderen mag men eventueel gebruik maken van wegneembare paaltjes of wegneembare wegversmallingen. De aanvrager dient Infrabel in het bezit te stellen van de nodige sleutels voor het verwijderen van deze paaltjes/ wegversmallingen. De eventuele verlichting van het fietspad mag de exploitatie van het spoorwegnet niet hinderen. Wanneer een fietspad een (private) overweg kan afschaffen zal op een beperkt gedeelte het fietspad berijdbaar worden voor voertuigen (landbouwers-aangelanden) door het installeren van bijvoorbeeld een (doodlopende) fietsstraat
7. Aan de **overwegen**, die niet afgeschaft kunnen worden, moet het fietspad voldoende uitwijken met een tracé dat de overweg adequaat benadert, zodat lichtseinen, slagbomen en andere verkeerstekens in het zicht van de fietsers komen. Eventueel moeten bijkomende lichtseinen of verkeerstekens geplaatst worden voor de veiligheid van de fietsers. Deze signalisatie is ten laste van de initiatiefnemer van het fietspad.
8. Infrabel moet in een zo vroeg mogelijk stadium betrokken worden in het overleg zodat zij een onderbouwd advies kan geven op de **stedenbouwkundige vergunning** en de technische uitvoerings-modaliteiten, en moet toezicht kunnen houden op het respecteren van de opgelegde voorwaarden. Het bouwaanvraagplan zal gebaseerd zijn op metingen van een beëdigd landmeter- expert in het LB72 /TAW-stelsel. Er worden dwarsprofielen uitgetekend om de 25m waarop ook de bovenleidingspalen en het spoorniveau (bovenkant dichtste rail) ingetekend en vermeld staan. Indien het fietspadniveau opgehoogd wordt t.o.v. het bestaande niveau, voorziet men minimaal in een 6/4 talud met de nodige afschermingen t.o.v. de bovenleidingspalen en mogelijke toezichtputten. Indien nodig kan infrabel bij het ontwerp bijkomende voorzieningen vragen bvb.voor de latere doorvoer van kabels,...

Na uitvoering van de werken is een dossier met as-builtonplannen door het opdrachtgevend bestuur in te dienen bij : Infrabel - Directie Infrastructuur - Zone Gent
Bureau Gronden I-I.NW.05
Koningin Maria-Hendrikaplein 2
9000 Gent.

De eigendomsgrenzen en aanwezige kabels of leidingen zijn exact aan te duiden op het as-builtonplan.

9. De aanvrager zorgt ervoor dat hij bij **de veiligheidsvoorschriften** van Infrabel (ivm risico's bij uitvoering van werken nabij het spoor) in zijn bestek opneemt. Voor de start der werken zullen de nodige afspraken gemaakt worden met de uitvoerder /aannemer ivm de veiligheid van werken.

10. Bij **aanleg van het fietspad en bij later onderhoud** moet de aanvrager de nodige maatregelen nemen met betrekking tot de instandhouding van de spoorweginfrastructuur en de veiligheid van het spoorverkeer. Bomen die te dicht bij het fietspad staan of een bedreiging vormen voor de veiligheid van het treinverkeer worden door de aanvrager gesnoeid of omgehakt. De aanvrager is verantwoordelijk voor de afwerking en onderhoud van bermen, grachten en begroeiing, ook naar de zijde van de aangelanden toe, op een afstand van **minstens 4 m vanaf de boordsteen/grens van het fietspad**, tenzij daarvan in de bezettingsovereenkomst wordt afgeweken, zolang het bezettingscontract loopt
Alle restgronden van Infrabel tussen het fietspad en de aangelanden worden in bezetting genomen en moeten onderhouden door de aanvrager. De aanvrager staat eveneens in voor het verwijderen van het zwerfvuil.

11. De beheerder van het fietspad moet als openbare overheid Infrabel vrijwaren van **alle kosten en nadelen die uit de aanleg of de exploitatie van het fietspad** voortvloeien. Indien schade veroorzaakt wordt aan kabels of leidingen van Infrabel of de NMBS zijn alle onkosten die hieruit voortvloeien ten laste van de aannemer die de kabels beschadigd heeft.

5.2 Afweging Wevelgem: fietssnelweg aan noordzijde of zuidzijde van de Leie

Natuurwaarden. Beide kanten van de Leie zijn aangeduid als GEN-gebieden (Grote-eenheden Natuur). Aan beide zijden zijn er gebieden met biologische waarde.



Figuur 49: Jaagpad Leie ter hoogte van Wevelgem: natuurwaarden (bron: geovlaanderen.be)

Beschermd onroerend erfgoed: aan de noordzijde ligt het beschermd stads- en dorpsgezicht Hoeve Kloosterhof en omgeving.



Figuur 50: Jaagpad Leie ter hoogte van Wevelgem: erfgoedwaarden (bron: geo.onroerenderfgoed.be)

	Noordzijde	Zuidzijde (bestaande toestand)
Fietspotentieel	Geen onderscheidend verschil	Geen onderscheiden verschil
Rol binnen het netwerk	Geen onderscheidend verschil	Geen onderscheiden verschil
	<p>Merk op dat een (eventuele) fietssnelweg aan de noordzijde van de Leie de rol van de N8 niet kan overnemen omdat de N8 een sterke ontsluitende rol heeft (en zal blijven hebben). Bij een fietssnelweg ligt het accent op het verbindende karakter (op hoger schaal niveau).</p>	

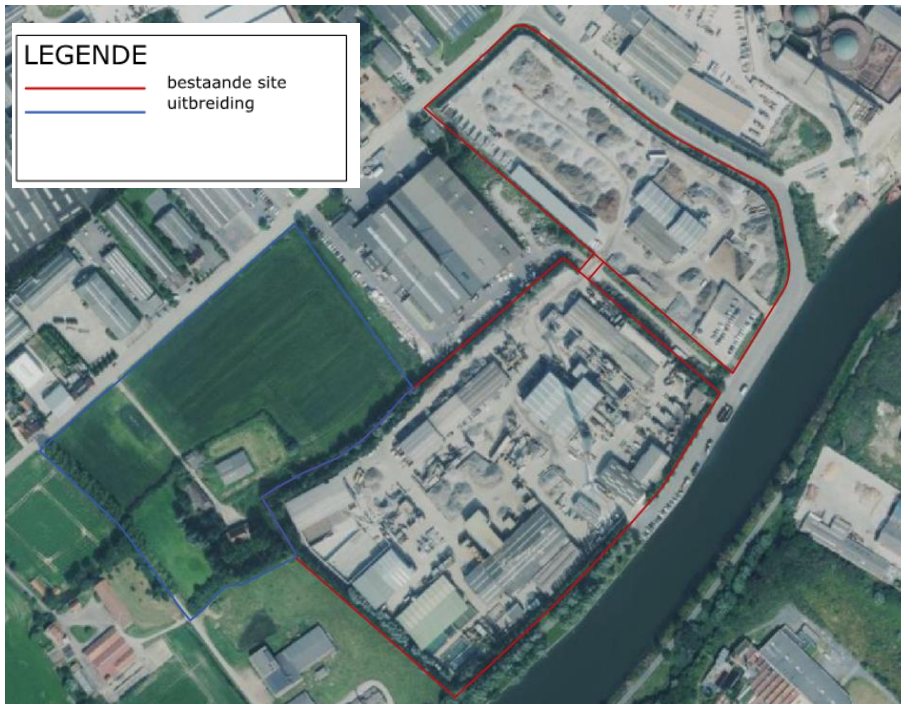
	Merk op dat, indien geopteerd wordt om een fietssnelweg te realiseren langsheen het spoor Kortrijk – Menen, er aan de noordzijde van de Leie, op grondgebied van Wevelgem een bijkomende snelle verbindingsmogelijkheid ontstaat.	
Direct	+ Op grote afstand worden twee oversteken vermeden.	- Er zijn twee oversteken noodzakelijk (thv Lauwestraat en Rijselstraat)
Aantrekkelijk en comfortabel	Relatief weinig onderscheidend verschil + ontsluit direct de sportvelden te Menen (maar in de visie van Menen wordt een brug aangelegd, dus dan ontstaat ook een vrij directe verbinding)	Relatief weinig onderscheidend verschil
Veilig	Geen onderscheidend verschil	Geen onderscheiden verschil
Ruimtelijke haalbaarheid (bestaande hypotheke)	- Bijkomende verharding in gebieden met natuurwaarden is noodzakelijk.	+ Er is reeds een asfaltstrook aanwezig.
	- nieuwe infra langsheen doorheen beschermd stads-en dorpsgezicht Hoeve Kloosterhof en omgeving	+ Er is reeds een asfaltstrook aanwezig.
	- Er is nog geen verharding aanwezig. Er is enkel een onverhard pad.	+ volledig verhard over volledige tracé

5.3 Afweging aanpassing fietssnelweg thv Galloosite

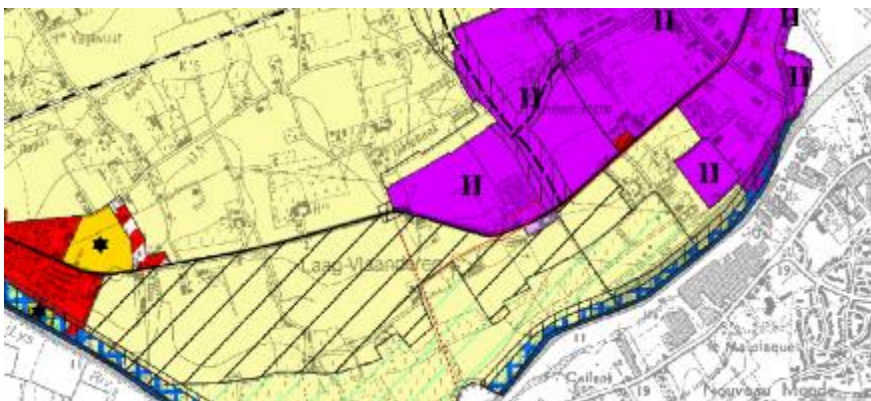
Door de uitbreiding van de Galloosite zullen er in de toekomst meer kruisingen zijn met de fietssnelweg. Er wordt nagegaan of het aangewezen is de fietssnelweg te verleggen.



Figuur 51: Situering bestaande fietssnelweg (bron: giswest.be)



Figuur 52: **Uitbreiding Galloo-site (bron Planologisch attest Galloo Ropswalle (Menen))**



Figuur 53: **Gewestplanbestemming (geopunt.be)**

Op basis van de analyse van de kaarten worden volgende tracés afgewogen

- Wervikstraat, aansluitend bij nieuwe bedrijfsgrenzen (momenteel privaat statuut);
- Nieuw tracé in verlengde van de Ringlaan;
- Busbekestraat (bestaande weg).



1. **Wervikstraat,**
aansluitend bij
nieuwe
bedrijfsgrenzen
(momenteel privaat
statuut)



2. **Nieuw tracé in
verlengde van de
Ringlaan**



3. **Busbekestraat**

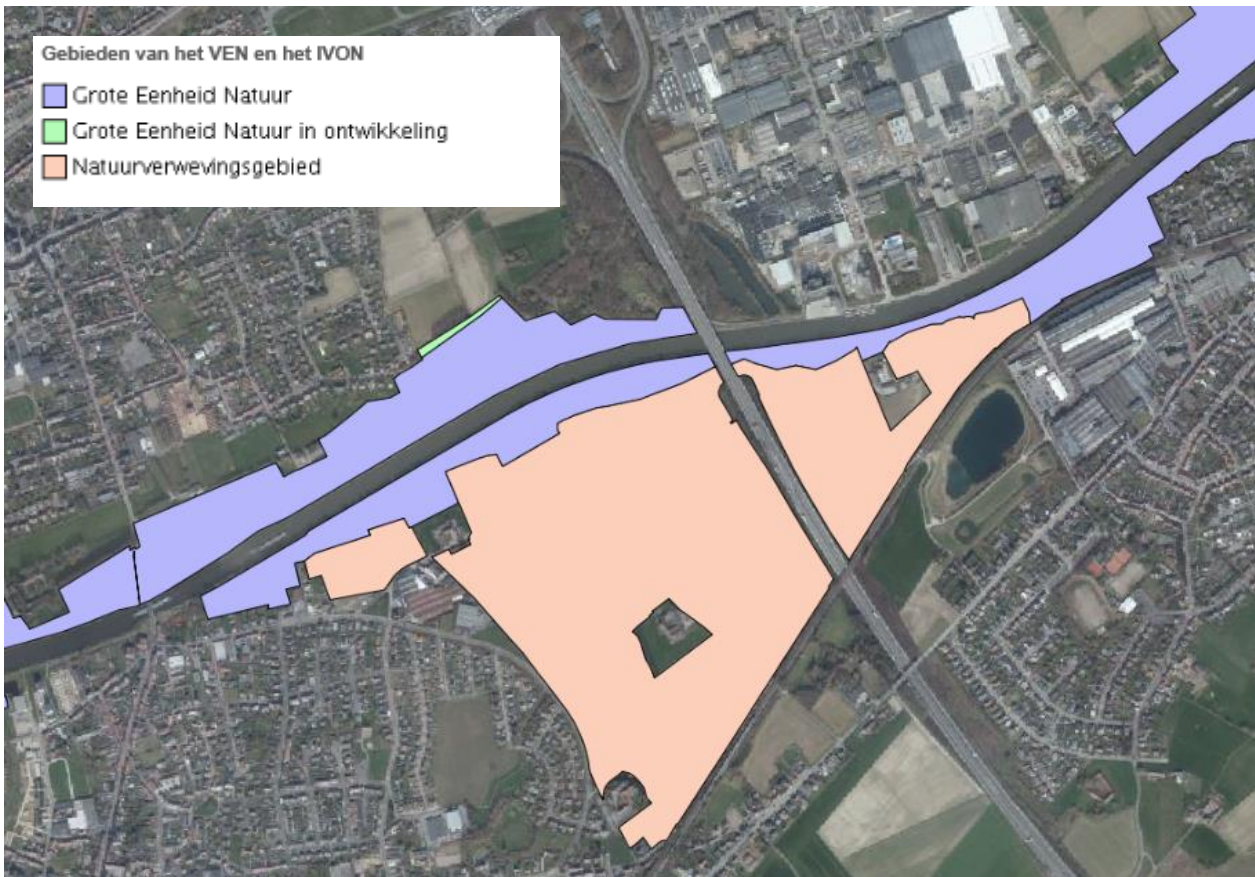


	1	2	3
Fietspotentieel	Geen onderscheidend verschil	Geen onderscheidend verschil	Geen onderscheidend verschil
Rol binnen het netwerk		Ook directere verbinding met Ringlaan en fietssnelweg (Ringlaan is geen onderdeel van BFF)	/
Direct	Geen onderscheidend verschil	Geen onderscheidend verschil	Geen onderscheidend verschil
Aantrekkelijk en comfortabel			/
Veilig	+ Valt beperkt samen met Wervikstraat/ Meensesteenweg	- Valt samen met Wervikstraat/ Meensesteenweg over lange afstand Eventuele oversteeek gebeurt ter hoogte van een druk kruispunt	- valt samen met Wervikstraat/ Meensesteenweg over lange afstand
Ruimtelijke haalbaarheid (bestaande hypotheke)	+ (indien privaat statuut kan opgegeven worden)	- doorheen landbouwgebied (nog verdere versnippering)	+ bestaande route

Voorlopig voorstel:

Route 1 krijgt de voorkeur omdat de versnippering van de ruimte wordt beperkt. Bovendien sluit deze route het snelst aan bij de route langs de Leie en verloopt deze in de minste mate via de Wervikstraat/Meensesteenweg.

5.4 Informatiekaarten tracéonderzoek verbinding fietssnelwegen

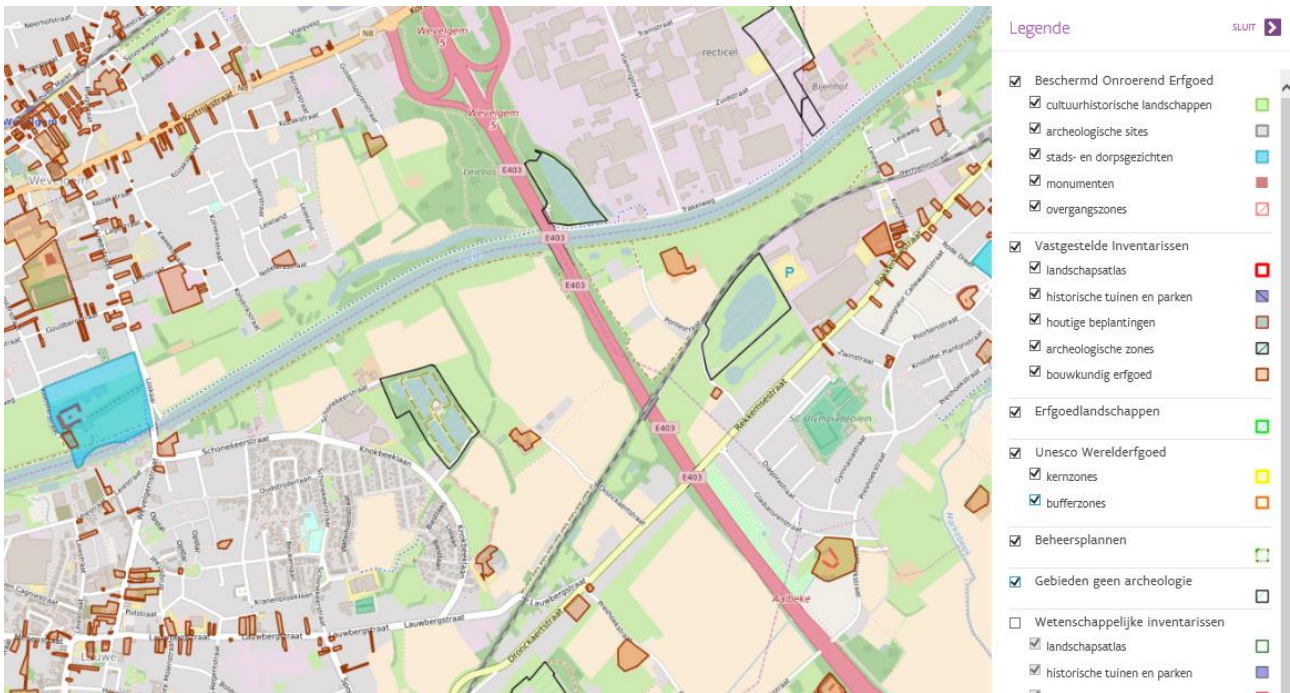


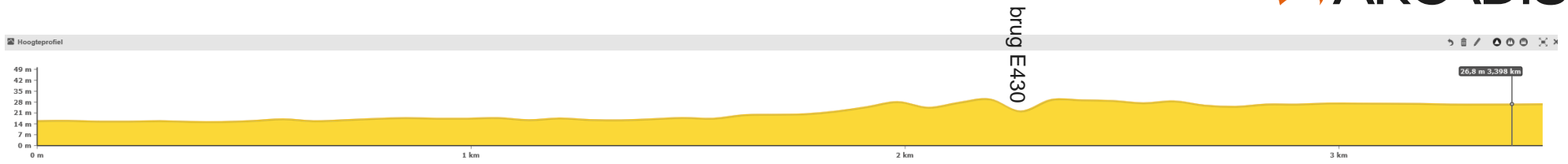
Onderstaande figuur geeft de biologische waardering van de gebieden



- Biologisch minder waardevol
- Complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen
- Complex van biologisch minder waardevolle, waardevolle en zeer waardevolle elementen
- Complex van biologisch minder waardevolle en zeer waardevolle elementen
- Biologisch waardevol
- Complex van biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen
- Biologisch zeer waardevol

Onderstaande figuur geeft de aanwezige erfgoedwaarden.















5.5 Fotorapportage routes Kortrijk – Roeselare

A Bestaande route	B = A maar door de velden en via Geitenstraat	C Workshoproute	D =C maar via reservatiestrook gewestplan)
<p>Izegemsestraat</p> 	<p>Idem A</p>	<p>Doorheen sportterreinen tussen Moorseelsestraat en Leie</p> 	<p>Idem C</p>
<p>Izegemsestraat</p> 	<p>Idem A</p>	<p>Doorheen sportterreinen Wembley ten noorden van Moorseelsestraat</p> 	<p>Idem C</p>
<p>Izegemsestraat/Hogedreef</p> 	<p>Idem A</p>	<p>Doorheen gebied tussen Wembley en Kortrijksestraat</p> 	<p>Idem C</p>

<p>Hoge Dreef</p> 	<p>Idem A</p>	<p>A. Van Liedekerkeweg</p> 	<p>Idem C</p>
<p>Vlasmolenstraat</p> 	<p>Idem A</p>	<p>Langs Heerlijkheid</p> 	<p>Idem C</p>
<p>Overweg Vlasmolenstraat</p> 	<p>Idem A</p>	<p>Aansluiting doorheen gebied Toortelbeek</p> 	

<p>Wittestraat (thv onderdoorgang R30)</p> 	<p>Idem A</p>	<p>Aansluiting projectgebied Toortelbeek Grysperestraat/Wittestraat</p> 	
<p>Wittestraat</p> 	<p>Idem A</p>	<p>Wittestraat (Idem A)</p> 	<p>Nog te realiseren tracé</p> 
<p>Wittestraat</p> 	<p>Idem A</p>	<p>Wittestraat (Idem A)</p> 	<p>Reservatiestrook ten noorden van R8</p> 

<p>Beiaardstraat</p> 	<p>Idem A</p>	<p>Beiaardstraat (Idem A)</p> 	<p>Reservatiestrook ten zuiden van Mellestraat</p> 
<p>Wittestraat</p> 	<p>Idem A</p>	<p>Wittestraat (Idem A)</p> 	<p>Reservatiestrook ten noorden van Mellestraat</p> 
<p>Beiaardstraat ten zuiden van Winkelsestraat</p> 	<p>Idem A</p>	<p>Wouter Schoutstraat</p> 	<p>Reservatiestrook thv gemeentegrens</p> 
<p>Beiaardstraat ten noorden van Winkelsestraat</p> 	<p>Idem A</p>	<p>Wouter Schoutstraat</p> 	

<p>Beiaardstraat ten noorden van Roterijstraat</p> 	<p>Roterijstraat</p> 	<p>Mellestraat</p> 	<p>Gootstraat (ten zuiden van Sint-Katherinestraat)</p> 
<p>Beiaardstraat</p> 	<p>Roterijstraat</p> 	<p>Gootstraat</p> 	<p>Idem C</p>
<p>Oude Iepersestraat</p> 	<p>Roterijstraat (doorlopend deel)</p> 	<p>Woestijnestraat</p> 	<p>Idem C</p>

<p>Oude Iepersestraat Izegem</p> 	<p>Te doorsnijden gebied</p> 	<p>Woestijnestraat</p> 	<p>Idem C</p>
<p>Oude Iepersestraat</p> 	<p>Wolvenstraat/Geitenstraat</p> 	<p>Woestijnstraat (ten oosten van Izegemsestraat/Meensesteenweg)</p> 	<p>Idem C</p>
<p>Oude Iepersestraat</p> 	<p>Idem A</p>	<p>Woestijnstraat (ten westen van Izegemsestraat/Meensesteenweg)</p> 	<p>Idem C</p>
<p>Oude Iepersestraat</p> 	<p>Idem A</p>	<p>Klaregrachtstraat</p> 	<p>Idem C</p>

<p>Ieperseweg (Brug over E403)</p> 	<p>Idem A</p>	<p>Klaregrachtstraat (ten noorden van brug over E403)</p> 	<p>Idem C</p>
<p>Kwadestraat</p> 	<p>Idem A</p>	<p>Ongelijkvloerse kruising N36 met aansluiting op noordelijke deel van Kwadestraat (aansluiting bestaande fietssnelweg Roeselare)</p> 	<p>Idem C</p>

5.6 Onderzochte (niet weerhouden) tracés

Tijdens het proces werden nog een aantal tracés onderzocht. Doch deze werden niet opgenomen in het bovenlokale functionele fietsnetwerk.

5.6.1 Kortrijk - Bijkomende tangentiële verbinding naar Ringshopping (Kortrijk) (maasverkleining)

Een mogelijke maasverkleining in oost-westrichting werd onderzocht.



Er is echter geen recht tracé, de bestaande mogelijkheden verlopen weinig rechthoekig. Er zijn ook geen buurtwegen die de realisatie mogelijk maken. De haalbaarheid om hier een verbinding te realiseren lijkt laag. Deze verbinding wordt niet verder meegenomen.

5.6.2 Wervik – Oude Ieperstraat (maasverkleining)

Probleemstelling

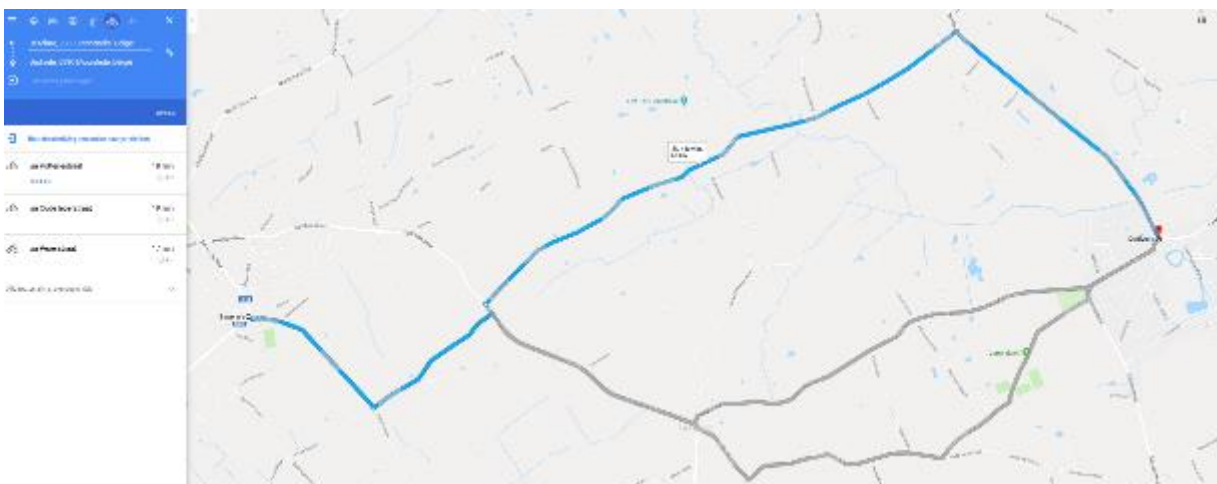
De gemeente vraagt om de Oude Ieperstraat tussen gemeentegrens met Zonnebeke en Peperstraat als functionele verbinding tussen Beselare, Terhand en Dadizele op te nemen. Inmiddels is Dadizelestraat – Peperstraat – Beselarestraat opgenomen, de Oude Ieperstraat niet.



Afweging

Kortste verbinding tussen Beselare, Terhand en Dadizele is via de Peperstraat. En deze is inmiddels opgenomen.

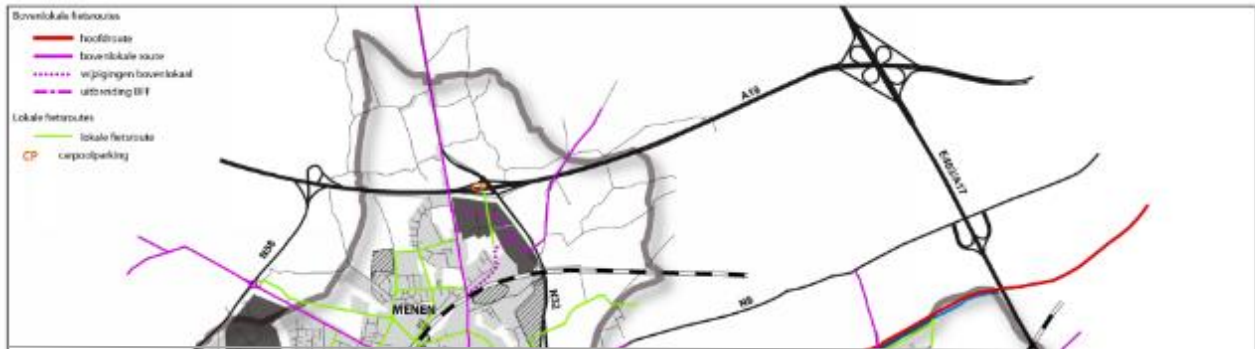
De Oude Ieperstraat is wel de kortste verbinding tussen Beselare en Moorsele. De Oude Ieperstraat is onderdeel van het fietsknooppuntennetwerk. De functie is eerder recreatief dan functioneel. Voorstel is om niet op te nemen in het bovenlokale netwerk wegen beperkt functioneel fietsverkeer.



5.6.3 Menen - Krommebeekstraat (maasverkleining)

Probleemstelling

Menen wil de Krommebeekstraat opnemen als BFF omwille van de relatie Menen – N32.



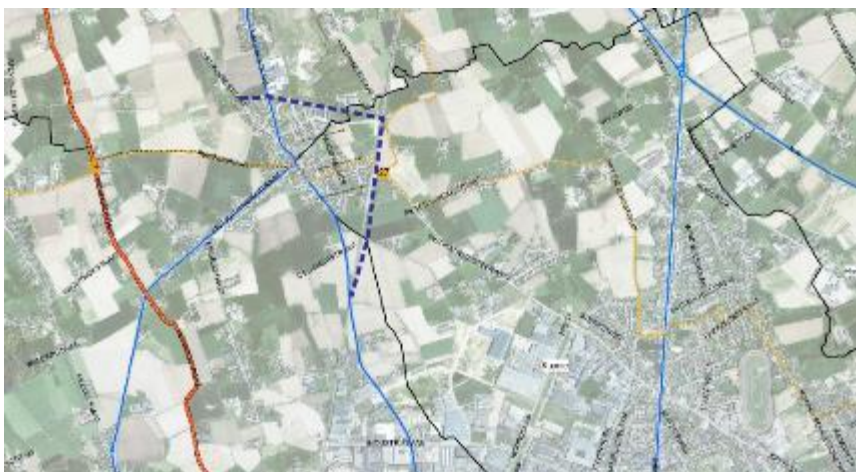
Afweging

De Voskenstraat werd inmiddels al opgenomen als BFF. Hier zijn bovenlokale fietsrelaties te verwachten. Dit is niet zo voor het noordelijke deel van de Krommebeekstraat. Voorstel om dit niet mee op te nemen (belangrijkste wijziging is inmiddels doorgevoerd).

5.6.4 Lendeledede – alternatieve verbinding voor Sente (ontvlechting)

Probleemstelling

De gemeente Lendeledede is vragende partij voor een alternatieve fietsverbinding door Sente aan te duiden die de P. Verhaeghestraat, de Sint-Katriensteenweg en de Kortrijkstraat met mekaar verbindt zonder gebruik van de hoofdstraten van de doortocht.



Afweging

Er zijn niet meteen voor de hand liggende alternatieven voor het volledige tracé (vanaf P. Verhaeghestraat tot Kortrijkstraat), tenzij de fietsers worden omgeleid. Er kan aangenomen worden dat fietsers deze omleiding niet zullen gebruiken.

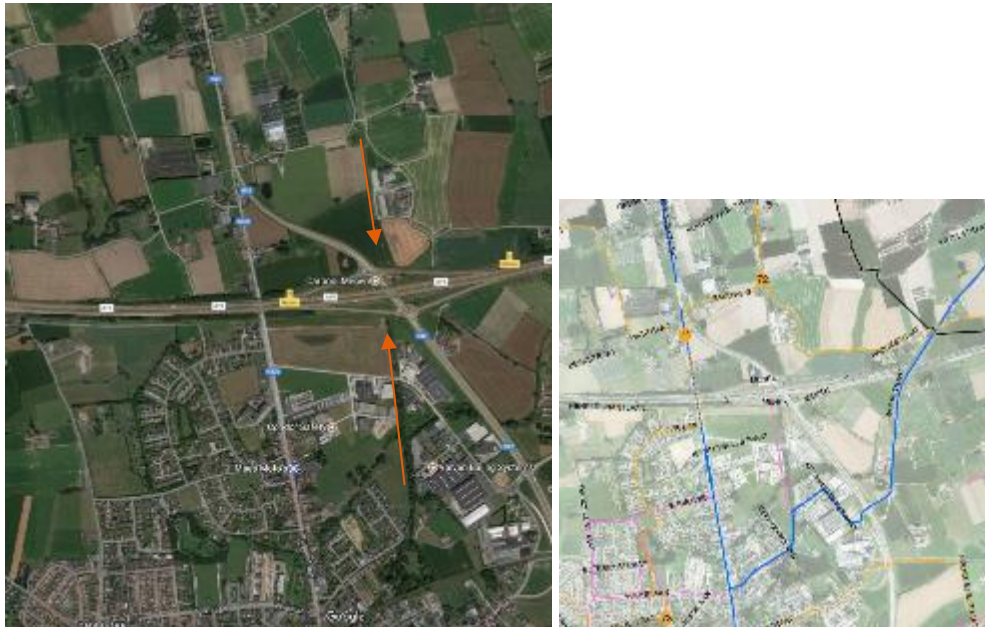
Wel zijn er doorsteken mogelijk op lokale schaal vanaf de Sint-Katriensteenweg via Waubrechts en de achterzijde van 't Senter/de school. Hierdoor kunnen fietsers het moeilijke kruispunt Sint-Katharinastraat/Sint-Katrienplein vermijden.

Voorstel:

Geen wijziging aan het bovenlokale functionele fietsnetwerk. Wel zal een bijzondere aandacht moeten gaan naar de realisatie van een veilige en aangename route ter hoogte van de doortocht van Sente.

5.6.5 Menen - Kezelbergroute

De Kezelbergroute is een route langs een oude spoorlijn. Deze route ten noorden van de E19 loopt door tot aan het station van Menen, maar de knoop van de A19 doorsnijdt dit. Er kan de vraag gesteld worden of een bijkomende onderdoorgang mogelijk is.



Momenteel zijn er al 3 mogelijkheden om de A19 te kruisen:

- Moorselsestraat (op grotere afstand);
- thv de op-en afrittencomplex. Er werd al een betere oversteek via tweerichtingsfietspad; gerealiseerd;
- via N32b.

Een vierde oversteek is momenteel niet realistisch. Een mogelijke bijkomende oversteek op een later moment wordt niet bij voorbaat uitgesloten. De infrastructuur op de Kezelbergroute is al aanwezig. De voornaamste investering ligt in de eigenlijke oversteek. In het kader van ontvlechting van fiets- en autoverkeer zou dit een meerwaarde betekenen voor het woon-werkverkeer tussen Menen en Roeselare.

Een bijzonder aandacht moet gaan naar het verkeerveiliger maken van de bestaande overgangen. Aan de op- en afrit is een betere voorziening aangelegd, doch deze is nog niet optimaal. De provincie beschouwt de doorsteek via de N32b als meest veilige optie en wil deze daarom naar voor brengen als beste.

De stad Menen heeft aan het agentschap Wegen en Verkeer gevraagd om de oversteek N32 x Zandweg en N32 x N32b te optimaliseren. De noodzakelijke overleggen over deze aanpassingen vinden plaats.

Arcadis Belgium nv

Gaston Crommenlaan 8 bus 101

9050 Gent

België

02 505 75 00

www.arcadis.com