

Bulletin van Vragen en Antwoorden

Jaargang 31 – nummer 6

juni 2022

Vraag nr. 38 van raadslid W. Vermeersch van 14 april 2022.

Energiefacturen Kortrijk

Ook de stadsbesturen voelen de stijgende energieprijzen. In Brugge ligt de eindfactuur voor 2022 nu al vermoedelijk 3,1 miljoen euro hoger dan vooraf geraamd. De inschatting die Brugge heeft opgevraagd bij leverancier Engie geeft aan dat de totale kostprijs zal oplopen tot 8,6 miljoen euro.

1. Welk bedrag voorzag het stadsbestuur van Kortrijk in 2022 voor elektriciteit?
2. Welk bedrag voorzag het stadsbestuur van Kortrijk in 2022 voor gas?
3. Welk totaalbedrag aan energiefacturen voorzag het stadsbestuur van Kortrijk in 2022?
4. Wie is de energieleverancier van stad Kortrijk? Eveneens Engie?
5. Nam het stadsbestuur van Kortrijk ook contact met haar energieleverancier om de prijsstijging op te volgen? Zo ja, wanneer?
6. Welke stijging wordt verwacht door de energieleverancier(s) in 2022 voor elektriciteit?
7. Welke stijging wordt verwacht door de energieleverancier(s) in 2022 voor gas?
7. Welke stijging wordt verwacht door de energieleverancier(s) in 2022 van het totaalbedrag aan energiefacturen?
8. Bij de aanpassing van het meerjarenplan (AMJP2) werd geanticipeerd op de meerkost van energie: in 2022 werd het energiebudget verhoogd met 1 miljoen euro. Zal dit miljoen volstaan?

Antwoord

1. Welk bedrag voorzag het stadsbestuur van Kortrijk in 2022 voor elektriciteit?

4.265.018 euro

2. Welk bedrag voorzag het stadsbestuur van Kortrijk in 2022 voor gas?

922.488 euro

3. Welk totaalbedrag aan energiefacturen voorzag het stadsbestuur van Kortrijk in 2022?

In totaal is een budget van 5.810.670 euro voorzien in 2022, elektriciteit, gas en water.

4. Wie is de energieleverancier van stad Kortrijk? Eveneens Engie?

Het Vlaams Energie Bedrijf (VEB)

5. Nam het stadsbestuur van Kortrijk ook contact met haar energieleverancier om de prijsstijging op te volgen? Zo ja, wanneer?

Stad Kortrijk volgt de energiemarkt maandelijks op.

6. Welke stijging wordt verwacht door de energieleverancier(s) in 2022 voor elektriciteit?
+3M€ of +76% (prognose 25april2022)

7. Welke stijging wordt verwacht door de energieleverancier(s) in 2022 van het totaalbedrag aan energiefacturen?
+4.9M€ of +82% (prognose 25april2022)

8. Bij de aanpassing van het meerjarenplan (AMJP2) werd geanticipeerd op de meerkost van energie: in 2022 werd het energiebudget verhoogd met 1 miljoen euro. Zal dit miljoen volstaan?

Bij de aanpassing van het meerjarenplan AMJP2 werd verwacht dat de energiemarkt zou afkoelen vanaf maart 2022. Door de oorlog in Oekraïne gebeurde net het omgekeerde. De verhoging van 1 miljoen zal hierdoor niet volstaan. Nieuwe maatregelen zullen genomen worden om ook deze nieuwe crisis het hoofd te bieden.

Vraag nr. 39 van raadslid M. Vandemaele van 19 april 2022.

Bijzondere databanken bij PZ Vlas

Steeds meer politiezones creëren eigen - bijzondere databanken waarin ze gegevens bijhouden van burgers (VB: lijsten met woningen onder vakantietoezicht,...). De stad Kortrijk staat ondertussen bekend als een stad die de privacy van haar burgers minder belangrijk vindt. Daarom volgende vragen:

1. Welke bijzondere databanken zijn er bij PZ Vlas? Graag een overzicht van welke gegevens bijgehouden worden, van hoeveel brugers en in functie waarvan.
2. Welke regeles wordt er gehanteerd binnen de PZ Vlas over deze databanken? Hoe lang blijft informatie er op staan? Voor wie toegankelijk? welk inzagerecht is er voor burgers?
3. Hoe is de interne controle en het toezicht op deze databanken georganiseerd binnen PZ Vlas?

Antwoord

Principe

Als algemeen principe geldt dat politiediensten persoonsgegevens en informatie verwerken in het kader van de uitvoering van hun opdrachten van bestuurlijke en gerechtelijke politie. Op deze verwerkingen is titel II WGB, de wW, het Wetboek van Strafvordering en de bijzondere strafwetten van toepassing. Ze kunnen overeenkomstig Art. 10 en Art. 23.1. AVG in het bijzonder ook persoonsgegevens verwerken die onder de toepassing van de AVG en titel I WGB vallen.

Bij het verwerken van de politionele informatie moeten dan ook steeds de wettelijke contouren volgend uit de Wet op het politieambt gerespecteerd worden. Kortom, een politiedienst verwerkt steeds persoonsgegevens en informatie op basis van de haar opgelegde en vigerende wettelijke- en reglementaire verplichtingen en voorschriften.

Het is van belang om te weten dat een politiedienst binnen haar opdrachten van bestuurlijke- dan wel gerechtelijke politie toegang heeft tot meerdere *authentieke bronnen*. Zowel het *raadplegen* als de *doorgifte* van de informatie die erin verwerkt is, is dan ook onderworpen aan een strikte regelgeving.

Wanneer de uitoefening van de opdrachten van bestuurlijke politie en van gerechtelijke politie vereist dat de politiediensten de persoonsgegevens en de informatie bedoeld in artikel 44/1 WPA structureren zodat ze rechtstreeks kunnen worden teruggevonden, worden deze verwerkt in een operationele politionele gegevensbank die behoort tot een van de hierna bedoelde categorieën:

- 1° de Algemene Nationale Gegevensbank, of kortweg de 'ANG' genoemd;
- 2° de basisgegevensbanken;
- 3° de bijzondere gegevensbanken.

De doelstellingen van de hiervoor vermelde operationele politionele gegevensbanken 1 en 2 worden nader bepaald in de artikelen 44/7, 44/11/2, § 1. en 44/11/3, § 2. van de Wet op het politieambt.

Nuttig om te vermelden is het feit dat de verantwoordelijkheid voor de verwerking van persoonsgegevens en informatie bedoeld in artikel 44/1 met inbegrip van deze ingevoegd in de gegevensbanken bedoeld in artikel 44/2, § 1, tweede lid, 1° en 2°, voor wat betreft bestuurlijke politie, bij de minister van Binnenlandse Zaken ligt. Voor de verwerking van persoonsgegevens en informatie bedoeld in artikel 44/1 met inbegrip van deze ingevoegd in de gegevensbanken bedoeld in artikel 44/2, § 1, tweede lid, 1° en 2°, geldt voor wat betreft gerechtelijke politie, de minister van Justitie als verwerkingsverantwoordelijke.

De modaliteiten voor het oprichten van zogenaamde bijzondere gegevensbanken zijn dan weer duidelijk omschreven in artikel. 44/11/3, § 1. van de Wet op het politieambt.

Zo kan de korpschef die in deze als verantwoordelijke voor de verwerking geldt, in de schoot van de politiezone bijzondere gegevensbanken (laten) oprichten teneinde de erin vervatte gegevens verder te (laten) verwerken in het kader van de uitoefening van de opdrachten en doeleinden van bestuurlijke en gerechtelijke politie.

Bijzondere gegevensbanken kunnen de categorieën van gegevens bevatten zoals bedoeld in artikel 44/5 WPA. Dit voor zover de verwerking toereikend, terzake dienend en niet overmatig van aard is.

De oprichting van een bijzondere gegevensbank wordt door minstens een van de volgende bijzondere behoeften verantwoord:

- a) de noodzaak om persoonsgegevens en informatie te classificeren in de zin van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen;
- b) de technische of functionele onmogelijkheid om de ANG te voeden met alle of een gedeelte van de in deze gegevensbanken verwerkte persoonsgegevens en informatie;
- c) het niet ter zake dienend of overmatige karakter van de centralisering van alle of een gedeelte van de persoonsgegevens of de informatie in de ANG, in het kader van de uitoefening van de opdrachten van bestuurlijke- en van gerechtelijke politie.

Volledigheidshalve vermelden we nog dat politiediensten wanneer ze in de uitvoering van de opdrachten van bestuurlijke en gerechtelijke politie, technische hulpmiddelen gebruiken om automatisch persoonsgegevens en informatie van technische aard te verzamelen, zodat ze gestructureerd en rechtstreeks kunnen worden teruggevonden, eveneens zogenaamde technische gegevensbanken kunnen oprichten. De voorwaarden voor de oprichting van dit type van gegevensbank en de voorwaarden voor de verwerking van de persoonsgegevens en informatie die erin worden bijgehouden worden verder bepaald in artikelen 44/11/3sexies tot 44/11/3decies WPA.

Controle

Belangrijk om te vermelden is dat het Controleorgaan (COC) als toezichtshoudende autoriteit via het unieke register van de verwerkingsactiviteiten van de politiediensten bedoeld in artikel 145 van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus, actief op de hoogte gebracht wordt van de oprichting van een bijzondere gegevensbank.

Het COC heeft namelijk op basis van artikel 42, artikel 71 § 1 en de titels II en VII WGB een toezichtshoudende en een controlerende opdracht op de politiediensten. Dit betekent dat het COC ondermeer een algemene toezichtsbevoegdheid heeft op alle operationele en niet-operationele (persoons)gegevensverwerkingen door de politiediensten.

Het oprichten van bijzondere databanken in de schoot van de politiezone Vlas wordt in concreto dan ook bewaakt door de Data protection officer (DPO) van de politiezone. Hij verstrekt in deze ten behoeve van het beleid advies inzake de bescherming van de persoonsgegevens en informatie die zullen worden verwerkt, en ziet in bijzonder toe op de eerbiediging van de algemene voorwaarden voor de rechtmatigheid van de verwerking met betrekking tot het verwerken van persoonsgegevens. Kortom, de DPO ziet erop toe dat de vigerende wettelijke- en reglementaire verplichtingen en voorschriften dienaangaande maximaal worden gerespecteerd en dat in de politiezone een proactief beleid wordt gevoerd dat gebaseerd is op een systeem waarbij de uitgevoerde raadplegingen in betreffende politionele databanken kunnen worden *gecontroleerd* om de rechtmatigheid en de wettelijkheid ervan na te gaan.

Bewaring

Onverminderd de registratie of de archivering van de gegevens in overeenstemming met de artikelen 44/2, § 1, tweede lid, 1°, en 44/10, worden de gegevens die worden verwerkt in de bijzondere gegevensbanken gewist van zodra de hiervoor bedoelde bijzondere behoeften verdwijnen.

De logbestanden daarentegen van de verwerkingen worden bewaard gedurende minimum tien jaar. De Korpschef kan als verwerkingsverantwoordelijke en indien nodig, bij een gemotiveerde beslissing en na evaluatie deze termijn verlengen met een maximale periode van twintig jaar.

Als principe geldt dat de politiezone Vlas de persoonsgegevens en informatie niet langer dan noodzakelijk bewaart, voor het doel waarvoor deze zijn verstrekt, en zolang op grond van de wet is vereist.

Rechten van de betrokkene

De Wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens of kortweg de Wet Gegevensbescherming (GBW), voorziet in de artikelen 38 en volgende diverse rechten voor de betrokkene, waaronder de rechten van toegang, rectificatie of wissing

Voor het laten gelden van de rechten door betrokkene betreffende de verwerking van zijn of haar persoonsgegevens in de politionele databanken, werd in de Gegevensbeschermingwet (GBW) echter in een uitzondering voorzien in artikel 42. Hierin wordt bepaald dat betrokkene zijn rechten op een onrechtstreekse wijze moet laten uitoefenen door en via de toezichthoudende autoriteit, namelijk het Controleorgaan op de politionele informatie. Dit kan m.a.w. niet rechtstreeks via een politiedienst.

Het COC is dus bevoegd om in naam van betrokkene *onrechtstreekse toegang* te vragen of te nemen tot de geregistreerde persoonsgegevens in alle politionele databanken.

Belangrijk om weten is dat de Gegevensbeschermingswet (GBW) het COC echter niet toelaat om betrokkene in detail te informeren omtrent het resultaat van hun tussenkomst. Het COC kan in overeenkomstig met artikel 42 WGB namelijk enkel meedelen dat de nodige verificaties werden verricht.

Besluit

Op basis van wat voorafgaat kan worden opgemerkt dat in de politiezone Vlas veel belang wordt gehecht aan het respecteren van de persoonlijke levenssfeer en aan de bescherming van persoonsgegevens. De politiezone Vlas doet er dan ook alles aan om de privacy van alle betrokkenen te waarborgen en gaat daarom steeds zorgvuldig om met hun persoonsgegevens. De politiezone Vlas verwerkt de politionele gegevens en informatie dan ook enkel conform de wettelijke contouren en is in haar informatieveiligheids- en privacybeleid waakzaam om steeds passende maatregelen te nemen om de rechten, de vrijheden en de gerechtvaardigde belangen van de betrokkenen te beschermen, waaronder het eventueel onrechtmatig openbaar maken van de informatie, het niet gebruik ervan voor de bestemde doelen, het disproportioneel zijn ervan.

We besluiten in de hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en vermelden dat elke eventuele meer gedetailleerde informatieverstrekking, die u ondermeer een overzicht en inzicht zou geven van welke (bijzondere) databanken door de politiezone als verwerkingsverantwoordelijke worden opgericht teneinde de erin vervatte gegevens verder te verwerken in het kader van haar opdrachten van bestuurlijke-, dan wel gerechtelijke politie, aan strikte voorwaarden is gekoppeld en in bijzonder dient te gebeuren overeenkomstig de Wet op het politieambt.

Vraag nr. 40 van raadslid C. Ryheul van 19 april 2022.

Heule circulatieplan: observaties en verkeerstellingen

Het voorstel van de circulatiewijzigingen van het nieuwe circulatieplan Heule zijn uitgewerkt op basis van de toekomstvisie (= meer ruimte voor een groene en leefbare buurt), op basis van een aantal vaste principes en op basis van observaties en recente verkeerstellingen. Graag duidelijkheid laatste: welke observaties en verkeerstellingen zijn uitgevoerd ter voorbereiding van het Heuls circulatieplan? Indien het er meerdere zijn, graag telkens opsplitsen per dag, periode, conclusies.

Antwoord

De studie baseert zich op beschikbare verkeerstellingen van wagens en fietsers. De stad Kortrijk voert al jaren verkeertellingen uit met eigen teltoestellen, waarbij de snelheden en intensiteiten van nagenoeg alle straten in Kortrijk in kaart zijn gebracht. De meeste straten uit het projectgebied werden ook op die manier geteld. Daarnaast werden de verkeersintensiteiten in de Bozestraat en Molenstraat ook geteld in het kader van de toekomstvisie fietsrouteplan. Deze cijfers werden gebruikt voor de opmaak van de startnota, in het kader van het fietsfondstraject voor de realisatie van deze bovenlokale fietsinfrastructuur. De projectstuurgroep, samengesteld uit de Provincie, Vlaamse Overheid, stad en studie bureau kozen op basis van deze tellingen, de richtlijnen uit het fietsvademecum en expertise van de partners de gewenste profielen voor de fietsinfrastructuur en kruispunten op de Groene Verbinding. De wijziging van circulatie op het traject van de Groene Verbinding was hierbij een belangrijke randvoorwaarde. Deze startnota werd goedgekeurd door het CBS op van 24 januari 2022 en wordt toegevoegd als bijlage van het antwoord.

BIJLAGE

- Startnota N50c

Vraag nr. 41 van raadslid C. Matthieu van 19 april 2022.

Betonblokken Moeskroensesteenweg onder E403

Om het fietspad duidelijk te scheiden van de rijweg Moeskroensesteenweg heeft men een origineel ontwerp bedacht onder de vorm van een muur van zeer zware betonblokken als scheiding tussen de autobaan en de fietsbaan. Ondanks de intentie van de zwakke weggebruiker te beschermen hebben deze fietsers - maar ook de bestuurders van brommers en auto's - de vrees dat een accidentele val tegen de betonblokken fataal zou kunnen zijn omdat de betonblokken zo enorm zijn.

heeft men nog ander klachten ontvangen betreffende deze betonblokken ?

Antwoord

De betonnen blokken staan op een grote afstand van het fietspad. Ze zijn gesitueerd in het voetpad aan de kant van de rijbaan. In deze zone is meer dan voldaan aan de eisen die het fietsvademecum opleggen. Tussen een blok en het fietspad is heel wat ruimte over en kan men zich in normale omstandigheden op het fietspad bewegen.

De blokken zijn eigendom van het Agentschap Wegen & Verkeer.

Hierover zijn geen andere opmerkingen/meldingen gekend.

Vraag nr. 42 van raadslid B. Vandorpe van 21 april 2022.

Lopende en komende studieopdrachten mbt investeringsprojecten

De Stadscoalitie kondigde bij haar aantreden, heel wat investeringsprojecten aan. Deze gaan gepaard met evenveel studieopdrachten. Vandaar volgende vragen:

Oplijsting van de studieopdrachten mbt tot de investeringsprojecten van deze en komende legislaturen, met per studieopdracht volgende informatie:

1. verbonden project
2. aard studieopdracht
3. indien gekend, uitvoerder
4. totaal bedrag studieopdracht
5. bedrag (aandeel) Stad Kortrijk (of verbonden entiteit indien niet ingekanteld) in de studieopdracht
6. Status studieopdracht: uitgevoerd, in uitvoering, toegekend, gepland
7. Status achterliggend investeringsproject: uitgevoerd, uitvoering gepland in deze legislatuur, uitvoering gepland in volgende legislatuur, afgevoerd

Graag in excel formaat met 1 lijn per studieopdracht, en kolommen volgens bovenstaande 7 punten. Voor bepaalde projecten kunnen er natuurlijk meerdere studieopdrachten zijn, 1 lijn per studieopdracht.

Antwoord

De informatie met betrekking tot "status studieopdrachten" is beschikbaar vanuit e-decision en vanuit de rapportering *Strategisch meerjarenplan (SMJP)* en Jaarrekening (JR):

Indien een studieopdracht opgestart wordt en overgegaan wordt tot aanstelling van een ontwerper wordt dit in het desbetreffende bevoegde orgaan voorgelegd ter goedkeuring. In de desbetreffende nota's in e-decision is telkens de financiële informatie weergegeven.

Over de inhoudelijke voortgang van het desbetreffende investeringsproject wordt in het SMJP gerapporteerd. Er wordt een beschrijving opgegeven van de status van het investeringsproject – van de hieraan gelinkte studieopdracht of bouwopdracht (in functie van de fase waarin het project zich bevindt). Ook over de financiële vordering van het projectbudget wordt in het SMJP (en JR) gerapporteerd. Dit is echter telkens het totaalbudget gezien in de boekhouding er geen onderscheid wordt gemaakt of het studie- of bouwkosten betreft.

Reactie raadslid van 13 mei 2022

Ik moet helaas opnieuw vaststellen dat de communicatie in bijlage allerminst enig antwoord bevat op de gestelde en gedetailleerde schriftelijke vraag.

Graag zie ik het effectieve antwoord, conform het reglement, tegen 21/05/22 tegemoet.

Voor de volledigheid herhaal ik hierbij nog eens de vraag. Als er onduidelijkheden zijn, kan U me zoals meerdere malen in de Raadscommissie 1 aangehaald, contacteren voor nadere verduidelijking of overleg.

Indiener(s)
Benjamin Vandorpe

Tijdstip van indienen

21/04/2022 11:09

Onderwerp

Lopende en komende studieopdrachten mbt investeringsprojecten

Vraag gericht aan

Helga Kints

Toelichting

De Stadscoalitie kondigde bij haar aantreden, heel wat investeringsprojecten aan. Deze gaan gepaard met evenveel studieopdrachten. Vandaar volgende vragen:

Oplijsting van de studieopdrachten mbt tot de investeringsprojecten van deze en komende legislaturen, met per studieopdracht volgende informatie:

- 1. verbonden project*
- 2. aard studieopdracht*
- 3. indien gekend, uitvoerder*
- 4. totaal bedrag studieopdracht*
- 5. bedrag (aandeel) Stad Kortrijk (of verbonden entiteit indien niet ingekanteld) in de studieopdracht*
- 6. Status studieopdracht: uitgevoerd, in uitvoering, toegekend, gepland*
- 7. Status achterliggend investeringsproject: uitgevoerd, uitvoering gepland in deze legislatuur, uitvoering gepland in volgende legislatuur, afgevoerd*

Graag in excel formaat met 1 lijn per studieopdracht, en kolommen volgens bovenstaande 7 punten. Voor bepaalde projecten kunnen er natuurlijk meerdere studieopdrachten zijn, 1 lijn per studieopdracht.

Antwoord op reactie raadslid van 20 mei 2022

Het antwoord van 12 mei is volledig in overeenstemming met artikel 42 van het huishoudelijk reglement, dat het volgende bepaalt:

"Er kunnen geen schriftelijke vragen gesteld worden over informatie die de raadsleden zelf in edecision kunnen raadplegen."

Bijkomende reactie raadslid van 20 mei 2022

Dankjewel om me hier attent op te maken Valerie.

In e-decision kan je beslissingen terugvinden, of hoogstens een reeds achterhaald en slechts gedeeltelijk antwoord in de jaarrekening bundel, maar geen actuele en volledige situatie op datum van vandaag, zoals het doel van de vraag is.

Ik zie bijgevolg het antwoord op mijn gestelde vragen tegemoet tegen 21/05.

Finaal antwoord op bijkomende reactie raadslid van 30 mei 2022

Het proces is tot op heden dat wij halfjaarlijks rapporteren over de statussen van de projecten.

Indien over een actuele stand van zaken bijkomend dient gerapporteerd, vergt dit dusdanig veel werk dat hiermee kan gemotiveerd worden om dit niet te doen.

Eind juni starten wij met de stand van zaken op te maken van het afgelopen semester, die versie komt dan DD XX in de GR, dus dan kan een actuele status bezorgd worden aan het raadslid.

Vraag nr. 43 van raadslid C. Ryheul van 25 april 2022.

Evaluatie van de campagne 'Druk? Fietser stap af!'

Ik verwijs naar mijn schriftelijke vraag 2022_SV_00008 met onderwerp 'Evaluatie van de campagne 'Druk? Fietser stap af!' van 27/1/2022.

Uit het antwoord bleek dat enkele vragen niet beantwoord konden worden omdat de evaluatieperiode nog liep en het bijgevolg nog te vroeg was om al conclusies te trekken. De campagne werd opgestart op 25/10/2021 (net voor de solden) en zou 6 maanden lopen, tot minstens eind april. Bedoeling zou zijn om ook de lenteperiode mee te nemen in de evaluatie en in mei een evaluatie en bevraging te doen bij de stakeholders.

- Welke stakeholders werden bevroegd, wat is hun conclusie en hoe evalueert het stadsbestuur de campagne?
- Via welke kanalen werd bij de opstart gecommuniceerd en tweede instantie later, tegen de start van de lenteperiode (offline & online communicatie).
- Zoals door de stad aangegeven is de bepaling (artikel 22sexies.2.) een moeilijk handhaafbaar begrip. Is de stad er in geslaagd om met de campagne de wegcode te verduidelijken voor de weggebruikers?
- Volstond de sensibiliseringsperiode van 6 maand?
- Gaat de stad na die periode van een half jaar sensibiliseren nu ook over tot handhaving en eventueel tot een duidelijk fietsverbod in het winkelwandelgebied?

Antwoord

1. Op 12 mei was er een eerste evaluatie van de campagne met economie, communicatie en preventie. Op 21 juni is er een opnieuw een evaluatiemoment ingepland. Daar worden de resultaten van een bevraging van handelaars en fietsers uit het winkelwandelgebied besproken.
2. Stadsmagazine, website, stoepborden en sociale media. De oproep werd herhaald in het stadsmagazine van april en via stoepborden in het winkelwandelgebied. De preventiedienst (stadswachten) neemt dit op in haar regulier takenpakket bij haar aanwezigheid in het voetgangersgebied.
3. De evaluatie moet nog gebeuren.
4. De evaluatie moet nog gebeuren.
5. De evaluatie moet nog gebeuren.

Vraag nr. 44 van raadslid M. Vandemaele van 27 april 2022.

Hergebruik IT materiaal

De stad kortrijk wil inzetten op circulariteit. Wellicht dus ook op gebied van IT materialen binnen de eigen diensten. Vandaar deze vragen:

- Is er afgeschreven IT materiaal dat 'doorgegeven' wordt (refurbished) aan derde partijen (verenigingen, scholen, mensen in armoede,...)?
- is er een georganiseerde inzameling van oude GSM toestellen en ander IT materiaal (PC's, kabnels, klavieren,...)?
- wat zijn andere 'eindbestemmingen' van het afgeschreven IT materiaal (dat dus niet wordt doorgeven of ingezameld wordt)?

Antwoord

Antwoord op vraag 1

Afgeschreven administratieve pc's en laptops worden vervangen door nieuwe toestellen volgens ons vervangingsinvesteringsplan. Dit zorgt ervoor dat de medewerkers steeds over voldoende krachtig materiaal beschikken om hun werk zonder al te veel IT zorgen te kunnen uitvoeren.

De afgeschreven laptops en pc's – die nog bruikbaar zijn – vinden een weg naar een tweede leven via onze e-inclusiewerking (Allemaal Digitaal /digibanken). Team bib zorgt voor het refurbishen van de

toestellen. Aanvankelijk werden de toestellen herverdeeld naar scholieren, dit werd sinds 2022 opengetrokken naar volwassenen. Via de partners van de digibank (wijkteams, sociale dienst OCMW, brugfiguren, A'kzie, Ligo, Avansa, huis van het leren,) kunnen mensen die een nood hebben aan een toestel (om werk te zoeken, opleiding starten, ...) en onvoldoende budget hebben om er direct zelf één te kopen, een toestel krijgen.

Antwoord op vraag 2

Aan kleiner IT materiaal (monitoren, smartphones, ..) wordt eveneens een afschrijfperiode toegekend. Maar deze worden niet standaard vervangen. De vervanging gebeurt enkel bij defect of indien het toestel niet meer voldoet aan de huidige standaarden om vlot te kunnen werken. Defecte toestellen worden centraal verzameld en afgevoerd naar het recuperatiepark. Voor de verdere verwerking vertrouwen we op IMOG.

Antwoord op vraag 3

Voor ander IT materiaal (servers, storage, wifi-antennes, ..) die afgeschreven is en vervangen wordt door nieuwe apparatuur wordt ad hoc bekeken of er nog een herbesteding mogelijk is of niet. Soms wordt het terug genomen door de leverancier. Vaak gaat dit echter over hardware van een bepaalde leeftijd die niet meer echt operationeel inzetbaar is. Indien er geen 2^{de} leven gevonden wordt, wordt dit materiaal afgevoerd naar het recuperatiepark.

Bijlage Aan Vraag 40:
CALCULATIEPLAN

startnota

De Groene Verbinding Route50

OPDRACHTGEVER

Stad Kortrijk
Stadsvernieuwing & Omgevingsbeleid
Grote Markt 54
8500 Kortrijk

Contactpersoon:
Jeroen Vanhoorne

OPDRACHTHOUDER

Arcadis Belgium
Kortrijksesteenweg 302
9000 Gent

Contactpersoon:
Bert Van Rijckeghem
Katelijne Vanhoutte



INHOUDSTAFEL

- I. Projectsituering
- II. Projectproces
- III. Planningscontext
- IV. Ontwerprichtlijnen
- V. Gebiedsgerichte inrichtingsprincipes
- VI. Ontwerpend onderzoek
analyse | oplossingsrichtingen | afweging
- VII. Raming
- VIII. Verslagen voorbereidende PSG'en
- IX. Verslag en presentatie finale PSG

I.

Projectsituering

De Groene Verbinding

De reservatiestroken voor de N50C en de N328 waren bestemd om ooit een autoweg te worden. De stad gaf dit idee op en gaf de stroken een nieuwe bestemming waarin groene verbindingen en fietsverbindingen centraal staan.

In het gebied waar Heule, Kortrijk en Bissegem elkaar raken, grijpt de stad de kans om groene functionele belevingstrajecten te realiseren, buurten en plekken met elkaar te verbinden met De Groene Verbinding. Het zijn veilige fietspaden en groenblauwe corridors, met kansen om aantrekkelijke publieke ruimtes met buurtgroen op wandelafstand en een verzorgd openbaar domein te creëren dat spelen en bewegen stimuleert.

Om die als één geheel met één achterliggend verhaal te realiseren, maakt de stad een masterplan, een overkoepelende fiets- en groenstructuur op voor het gebied. Daarin wordt een onderscheid gemaakt tussen de twee zones 'Parc50' en 'Korridor328', met de Kortrijksestraat als scheidingslijn. Voor de fietspaden in beide zones worden twee startnota's opgemaakt in kader van het Fietsfonds. Onderhavige nota betreft de startnota van Parc50.

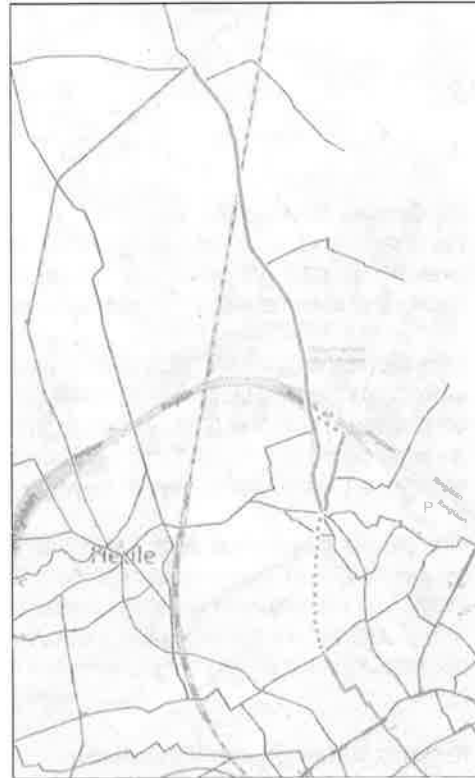
Kortrijk, fietsstad van Vlaanderen

Uit de studie en stadsdebatten die werden gevoerd in het kader van het toekomsttraject 'Kortrijk 2025' kwam duidelijk naar voor dat inwoners en beleid willen kiezen voor een stad die ruimte maakt voor de fiets. Het fietsnetwerk kan de nieuwe onderlegger vormen voor de ontwikkeling van de stad en zorgen voor ruimte voor een stad op mensenmaat. Fietsen moet een middel zijn om te bouwen aan een stad die aangenaam, leefbaar en duurzaam is. Momenteel is de stad nog niet volledig ingericht om overal veilig te kunnen fietsen. 'Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk' is een plan en een toekomstvisie voor het fietsroutenetwerk dat er voor zorgt dat gebouwd kan worden aan de fietsstad van morgen. Met dit plan is het de bedoeling om veilige en comfortabele fietsroutes te creëren die die fietsers zo veel als mogelijk weghouden van drukke autowegen die nu vaak ook nog druk gebruikt worden door fietsers, openbaar vervoer, om te parkeren,...

In een eerste stap van de toekomstvisie werden alle nodige gegevens verzameld om een realistisch plan te kunnen uitbouwen. De verwerking van deze gegevens gaf zicht op mogelijke functionele routes en op de gewenste verbindingen binnen de stad. Na de analyse van deze mogelijke verbindingen werden voorkeursroutes en het uiteindelijke fietsnetwerk van de toekomst geformuleerd. In deze laatste stap werden 16 prioritaire routes gekozen die moeten aan de kwaliteit van het lokale fietsroutenetwerk. Het aanleggen van de fiets- en groenstructuur Parc50, die zich zal situeren ter hoogte van de reservatiestrook van de N50c, kadert in deze toekomstvisie. Parc50 situeert zich namelijk ter hoogte van Route I uit de Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk.

Situering

Parc50 situeert zich op de reservatiestrook van de N50c en ligt, zoals eerder al werd vermeld, ter hoogte van Route I uit de Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk. Het is de bedoeling dat deze route Sente zal verbinden met Kortrijk Centrum. Tegelijk is in de toekomstvisie opgenomen dat deze Route I ook de industrieterreinen Kortrijk-Noord en Vierlinden en de kern Heule Watermolen zal ontsluiten. De nog te realiseren autovrije fietsweg op de locatie van de reservatiestrook wordt gezien als de grote sterkte van deze route. Na de reservatiestrook, vanaf de Molenstraat, worden fietspaden voorzien tot in het Astridpark, aansluitend op Overleie.



tracé Parc50 als deel van Route I

Doelstelling

Stad Kortrijk wil in het kader van 'Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk' een fiets- en groenstructuur realiseren op de reservatiestrook van de N50c. Het is de bedoeling dat dit project ingebed wordt in het brede verhaal over de fietsinfrastructuur op maat van de stad. Uiteindelijk is het de bedoeling om tot een geïntegreerd en herkenbaar fietsroutenetwerk te komen, waarbij comfort, veiligheid en beleving voorop staan. Er zal een participatie- en communicatietraject op maat van verschillende stakeholders plaatsvinden.

In eerste instantie zal de planningscontext van dit project bekeken worden. Hiervoor wordt dieper ingegaan op de ruimtelijke context, de verkeersplanologische context en de juridische context van het gebied. Ook worden een oplisting gemaakt van de verschillende relevante of lopende studies.

Daarna wordt per deelgebied een analyse gemaakt. In deze analyse worden onder meer aansluitingen met bestaande fietspaden en kruispunten met wegen onderzocht. Op basis van deze analyse worden voor elk element van het traject in het deelgebied (kruispunten, segmenten, aansluitingen,...) oplossingsrichtingen voorgesteld. Ten slotte kunnen deze oplossingsrichtingen beoordeeld worden en dan ook tegen elkaar afgewogen worden. De beoordeling gebeurt aan de hand van het aftoetsen van de verschillende oplossingsrichtingen aan verschillende criteria, waaronder veiligheid en comfort, beleving en herkenbaarheid en het aspect van het geïntegreerd fietsroutenetwerk.

II.

Projectproces

Deze startnota is uitgevoerd in opdracht van de Stad Kortrijk. In kader van de procedure eigen aan een startnota zijn overlegmomenten georganiseerd met de projectstuurgroep. Er vonden vier voorbereidende projectstuurgroepen plaats en één officiële projectstuurgroep waarbij de startnota officieel werd goedgekeurd. De inhoud van deze startnota en de startnota werden aan elkaar gekoppeld en beide kwamen op deze overlegmomenten aan bod.

De overlegmomenten gingen door op:

- 12 mei 2021: voorbereidend overleg 1
- 23 juni 2021: voorbereidend overleg 2
- 1 september 2021: voorbereidend overleg 3
- 15 september 2021: voorbereidend overleg 4
- 24 november 2021: officiële goedkeuring

De samenstelling van de voorbereidende projectstuurgroep was als volgt:

- Provincie West-Vlaanderen
Koen Vanneste
Murielle Decoo
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Inge Feys
- Agentschap Wegen en Verkeer
Franco Verschuren
- De Lijn
Maikel Kegels
- Stad Kortrijk
Jeroen Vanhoorne
Nicolas Provoost
Dries Soubry

De bijkomende aanwezigen op de finale projectstuurgroep waren:

- Provincie West-Vlaanderen
Liesbet Serlet
Leen Degrande
- Vlaamse Milieumaatschappij
Kevin Vromant
- Agentschap Onroerend Erfgoed
Frederik Mahieu
Koert David
- Stad Kortrijk
Axel Weyts

III.

Planningscontext

RUIMTELIJK

In dit hoofdstuk wordt de ruimtelijke planningscontext van voorliggend project geschetst. Hierin wordt bekeken of er relaties zijn met de verschillende relevante structuurplannen. Er wordt gekeken naar elementen uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan van de provincie West-Vlaanderen en het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Stad Kortrijk.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) vormt het fundament voor het ruimtelijke beleid op lange termijn in Vlaanderen. Het RSV omvat een visie die aangeeft hoe in Vlaanderen het best met ruimte wordt omgegaan en vormt een beleidskader voor de provinciale en gemeentelijke structuurplannen.

Binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt Kortrijk aangeduid als een regionaalstedelijk gebied. Regionaalstedelijke gebieden zijn gebieden met veel potentieel inzake groei in bijkomende woongelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteiten. De ruimtelijk-functionele afbakening van het stedelijk gebied geeft aan waar het beleid van groei en verdichting gewenst is, of dus de grens bepalen tussen het stedelijk gebied waar ontwikkelingen worden gestimuleerd en geconcentreerd en het buitengebied, waar een meer terughouden beleid wordt gevoerd. Het projectgebied situeert zich binnen de afbakening van het regionaalstedelijk gebied.

De R8 is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) geselecteerd als een primaire weg type II. Dat houdt in dat deze weg een verzamel functie heeft voor gebieden of concentraties van activiteiten van gewestelijk belang en dat met deze weg de verbinding naar het hoofdwegennet of naar een primaire weg I gemaakt wordt.

Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS)

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) regelt de structuurbepalende ruimtelijke ontwikkelingen op het provinciaal niveau. Binnen het PRS worden verschillende ruimtelijke principes gehanteerd die als doel hebben om de ruimtelijke verscheidenheid te behouden en te versterken. Deze principes vormen de basis voor de verdere uitwerking van de deelstructuren en deelruimtes. De meest actuele versie van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen werd door de Vlaamse Regering goedgekeurd op 6 maart 2020.

Binnen het PRS wordt Kortrijk grotendeels gesitueerd in de Leieruimte, met overlap met de middenruimte en de interfluviumruimte. Het verstedelijkt gedeelte van Kortrijk, en dus ook het projectgebied, situeert zich in de Leieruimte. De lineaire ontwikkeling van deze ruimte wordt in grote mate bepaald door de parallel lijninfrastructuur (de gekanaliseerde Leie, de spoorlijn, de autowegen en steenwegen) In de nabijheid van het projectgebied werd binnen het PRS de Meensesteenweg (N8) geselecteerd als een secundaire weg type II. De R8 tot net voorbij de kruising met de Gullegemsesteenweg werd geselecteerd als een secundaire weg type I.

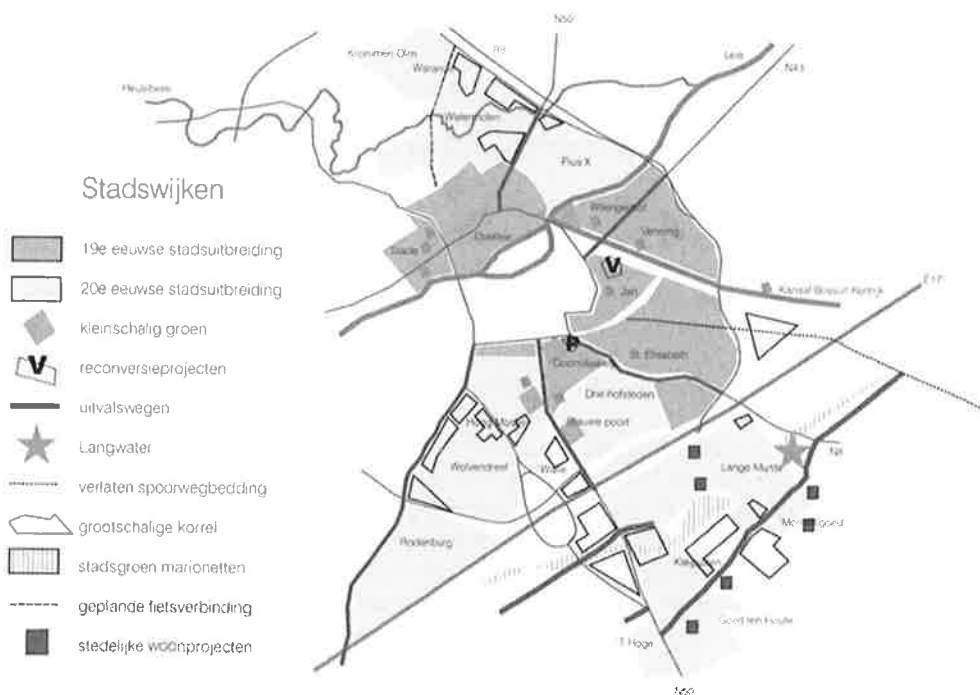
Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS)

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) van Kortrijk legt het ruimtelijk beleid van de stad vast. Dit GRS werd door de Deputatie goedgekeurd op 26 april 2007. Eind 2014 besliste de gemeenteraad om dit beleidsplan te actualiseren. Het GRS bestaat uit drie delen: een informatief deel, een richtinggevend deel en een bindend deel. Het richtinggevend en bindend deel geven de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de stad weer en vormen een kader voor bestemmingsplannen. Hieronder worden enkele relevante elementen uit het GRS aangehaald.

Informatief gedeelte

In het informatief gedeelte van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van de stad Kortrijk wordt de N50c een aantal keer vermeld. Er wordt onder meer aangehaald dat de N50c deel uitmaakt van één van de onafgewerkte structuren, deze onafgewerkte structuren zouden ervoor zorgen dat de verkeersstructuur onleesbaar en chaotisch is. Verder wordt vermeld dat voor deze weg een ruime reservatiestrook is voorzien.

De N50c is gesitueerd in de deelruimte stadswijken, meer specifiek binnen het type van de 20e -eeuwse stadsuitbreiding. Binnen dit type van stadsuitbreiding bestaat de bebouwing grotendeels uit alleenstaande bebouwing. De wijken in de nabijheid van de N50c die behoren tot de 20e -eeuwse stadsuitbreiding zijn Krommen Olm, Warande en Watermolen. In het GRS wordt verder vermeld dat de aanwezigheid van grootschalige infrastructuur zorgt voor een versnippering van dit stadswijken-gebied. De onvolledige afwerkingen van de infrastructuur, waar de N50c toe behoort, zou leiden tot een gebrekkige verkeersafwikkeling. Daarnaast zou er binnen deze deelruimte ook een gebrekkige cohesie zijn. Het aanleggen van een fietsroute op de reservatiestrook van de N50c wordt aangehaald als een ontwikkeling die nodig is in dit deelgebied. Onderstaande figuur geeft schematisch de deelruimte van de stadswijken weer



Schematische weergave Deelruimte Stadswijken (bron: Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Kortrijk, informatief gedeelte, november 2006)

Gewenste deelstructuren

Binnen het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan worden verschillende gewenste deelstructuren van de stad Kortrijk besproken. Hieronder worden de relevante deelstructuren kort aangehaald.

Gewenste natuur & groenstructuur

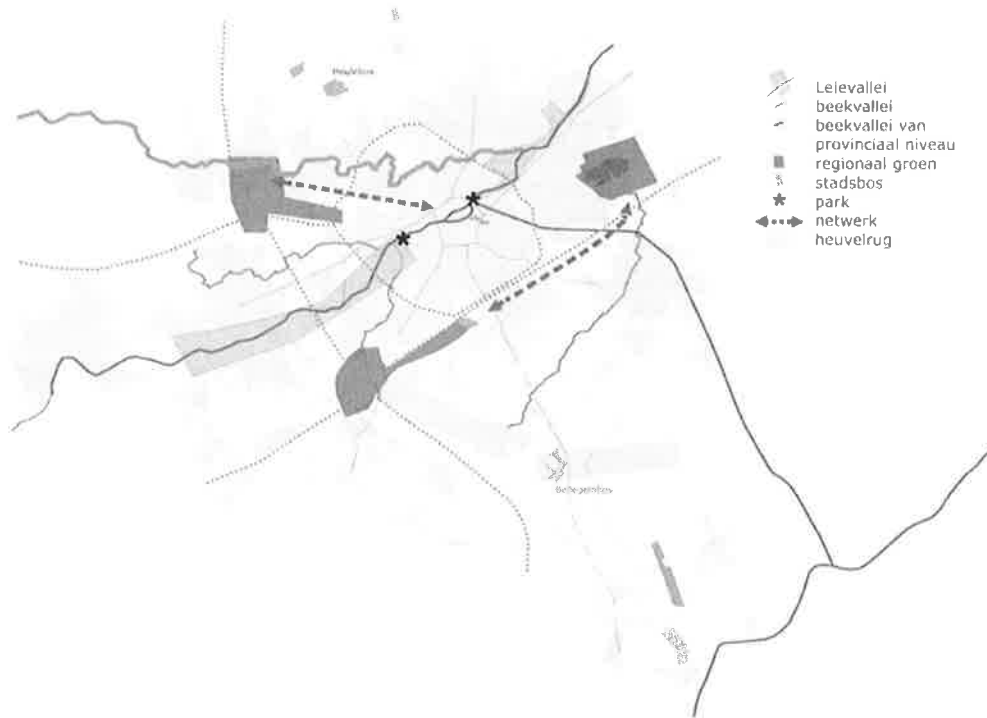
De visie van de stad op de gewenste natuur- en groenstructuur start van de bestaande natuur- en groenelementen. Deze worden opgewaarderd en verder uitgebouwd. In functie van het verbeteren van het woon- en leefklimaat kunnen nieuwe groenelementen worden ontwikkeld. Het is de bedoeling om via netwerken de verschillende gebieden ecologisch met elkaar te verbinden. Op die manier wordt vermeden dat natuurgebieden geïsoleerde eilandjes blijven en versnippering tegengegaan wordt. Naast de ecologische infrastructuur spelen ook de valleigebieden en de lijninfrastructuur hier een essentiële rol in. Tenslotte wordt in het GRS aangegeven dat ook een goede verstandhouding onderhouden tussen de verschillende functies (landbouw, natuur en recreatie) binnen de gewenste natuur- en groenstructuren van groot belang is.

Deze visie kan vertaald worden naar verschillende ruimtelijke concepten of scenario's. In het GRS wordt er voor gekozen om te werken met een concept dat het onderscheid maakt tussen het stedelijk en het buitengebied en dat vertrekt van de aard, betekenis en ligging van de natuur- en groengebieden. In het stedelijk gebied zijn er drie randstedelijke groengebieden die op regionaal niveau functioneren. Op de nieuw te ontwikkelen woongebieden sluiten stadsparken aan en in de binnenstad en de stadswijken ligt een netwerk van groene ruimten. Ook de beekvalleien en de Leie vormen mee het netwerk. In het buitengebied zijn de structuurbepalende elementen de bestaande bossen, beekvalleien en de kamlijn.

In het kader van voorliggend project is vooral de visie omtrent netwerken van belang. Om de natuurlijke structuur goed te laten functioneren wordt een netwerk gevormd dat bestaat uit aaneengesloten groengebieden die met elkaar verbonden worden door middel van groene verbindingen. Het is de bedoeling om met behulp van de netwerken de 'witte vlekken' voor fauna en flora weg te doen vallen en te vermijden dat natuurgebieden geïsoleerd raken. Bij het uitbouwen van deze netwerken spelen niet enkel de valleigebieden, bermen en kleine landschapseenheden een rol, maar ook een continue fiets- en voetgangersstructuur.

Binnen het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan wordt vermeld dat de beekvalleien een ideale structuur vormen om dienst te doen als groen en ecologisch verbindingselement. Het zijn lijnvormige structuren die een verbindend element vormen voor mens, dier en planten. Per beekvallei kunnen concrete ambities afzonderlijk worden onderzocht en uitgewerkt. In het GRS wordt vermeld dat één van de beekvalleien die in aanmerking komt voor de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan de Heulebeek is. Deze beekvallei dwars de reservatiestrook van de N50c.

Op onderstaande figuur, die werd overgenomen uit het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van de stad Kortrijk, wordt schematisch de gewenste natuur- en groenstructuur weergegeven. Op deze figuur is te zien dat de beekvallei van de Heulebeek is opgenomen in deze gewenste structuur en is aangeduid als beekvallei van provinciaal belang.



Gewenste natuur- en groenstructuur (bron: Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Kortrijk, november 2006)

Gewenste nederzettingsstructuur

Het onderscheid tussen stedelijk en niet-stedelijk wonen wordt door het afbakenen van de stedelijke gebieden scherper gemaakt. Voor het stedelijk gebied, waarin voorliggend project zich situeert, wordt er een onderscheid gemaakt tussen de binnenstad, de stadswijken, de perifere verkavelingen en de randstedelijke kernen (Heule, Bissegem, Marke). Parc50 situeert zich, zoals eerder al werd vermeld, in de nabijheid van de stadswijken, meer specifiek de 20e -eeuwse stadswijken. In de stadswijken is het beleid gericht op het verluchten van deze stadsdelen. Dit kan onder meer door het aanleggen van stadsgroen. De aandacht gaat zowel naar het uitbreiden als naar het beter toegankelijk maken van de groenstructuren.

Gewenste voorzieningenstructuur

In het GRS is opgenomen dat Kortrijk zich onder meer wil profileren als centrum van de regio en als Vlaamse stad binnen de metropool Rijsel. Hiervoor zijn eigen kwalitatieve en sterk uitgebouwde voorzieningen nodig. Daarom is het ook nodig om voldoende ruimte te reserveren voor mogelijke ontwikkelingen in de toekomst.

In het kader hiervan zal het gebied van de Warande gereorganiseerd worden in functie van het uitbouwen van speel-, recreatie- en verblijfsmogelijkheden voor jongeren. Hiervoor wordt ook onderzocht in welke mate de reservatiestrook voor de N50c kan worden gebruikt voor de uitbreiding van de Warande en voor het aanleggen van een noordelijke verbinding voor fietsers en wandelaar.

Gewenste verkeers- en vervoersstructuur

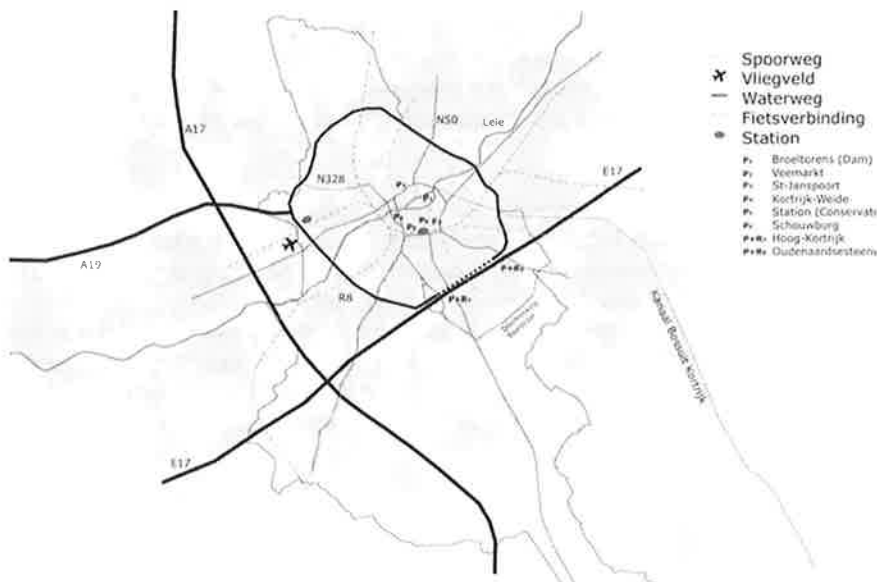
Voor het sociaal en economisch functioneren van de stad is het belangrijk dat een bereikbaarheid op lange termijn gegarandeerd kan worden. Dit is enkel mogelijk indien Kortrijk multimodaal bereikbaar is voor personen en goederen.

Verder is in het GRS is opgenomen dat zowel verkeersleerbaarheid als verkeersveiligheid op verschillende plaatsen verbeterd kunnen worden. Hiervoor zijn gerichte acties noodzakelijk, waaronder het beschermen van de zachte weggebruiker en het verhogen van de kwaliteit van het openbaar domein. Verder wordt aangehaald dat in de toekomst een groter aandeel van de verplaatsingen te voet, met de fiets of met het openbaar zal gebeuren. Hierbij is het noodzakelijk dat bijvoorbeeld het netwerk van fietsroutes in aansluiting met de randgemeenten en het buitengebied uitgebouwd wordt.

Binnen het GRS wordt de R8 aangeduid als verdeelring, om deze optimaal te laten functioneren moet de doorstroming van het autoverkeer worden verbeterd. De R36 wordt gezien als een stedelijke boulevard en als een verbindings-element tussen de binnenstad en de stedelijke woonomgeving erbuiten. De overige wegen werden in het mobiliteitsplan gecategoriseerd, rekening houdend met een evenwichtige spreiding van het verkeer tussen de R8 en de R36, het openbaarvervoersnet, een doortochtenbeleid en een continue fietsroutenetwerk. Deze categorisering is de basis voor het verdere ruimtelijke beleid.

Wat betreft ingrepen die noodzakelijk zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van de deelgebieden, wordt in het GRS over de N50c gezegd dat 'de aanleg van de N50c niet prioritair is'. Verder onderzoek zal moeten uitwijzen in hoeverre de reservatiestrook gebruikt kan worden voor het aanleggen van een wandel- en fietsverbinding en welke bestemmingen de gronden kunnen krijgen.

Tenslotte wordt in het luik van de gewenste verkeers- en vervoersstructuur ook aangegeven dat een aantrekkelijk fietsroutenetwerk in aansluiting met de randgemeenten en het buitengebied van Kortrijk gecreëerd moet worden. Het aangepaste fietsrouteplan uit 2004 vormt de basis voor het verdere beleid. In het GRS wordt onder meer aangegeven dat het tracé van de N50 gebruikt kan worden voor het maken van een noord-zuidverbinding binnen het fietsrouteplan. Onderstaande figuur geeft de gewenste verkeers- en vervoersstructuur weer, de N50c is hier al aangeduid als fietsverbinding.



Gewenste verkeers- en vervoersstructuur (bron: Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Kortrijk, november 2006)

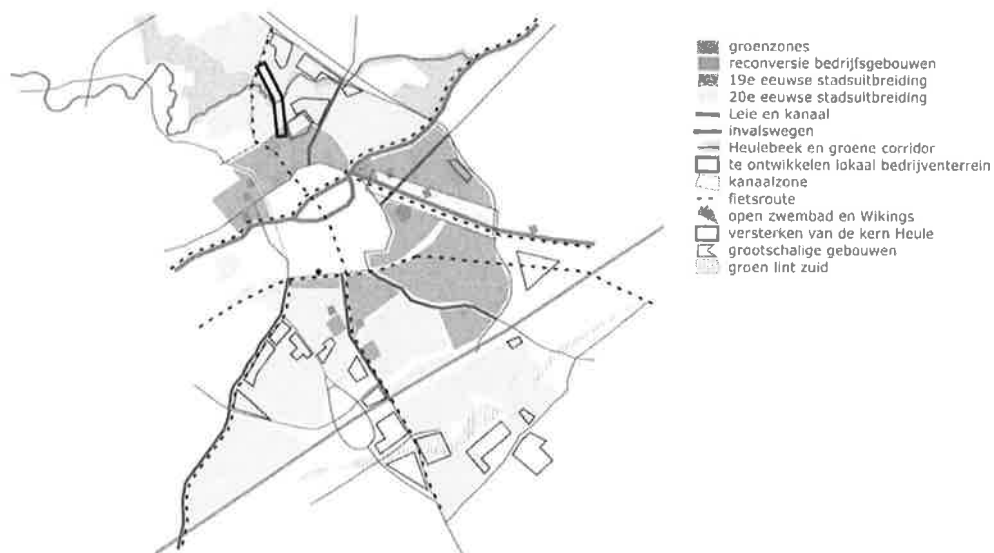
Gewenste deelruimtes

Binnen het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan worden ook verschillende deelruimtes uitgewerkt, met elk eigen kenmerken en potenties. Voor de gewenste ruimtelijke structuur van de deelruimtes wordt vertrokken van de kenmerken van de bestaande ruimtelijke structuur. De deelruimten die worden aangehaald in het GRS zijn Binnenstad, Stadswijken, E17-Zuid, Randstedelijke kernen, Open ruimte en Landelijke kernen. In het kader van dit project is enkel de deelruimte Randstedelijke kernen relevant, deze wordt hieronder toegelicht.

Stadswijken

Binnen deze deelruimte gaat het grootste deel van de aandacht naar alle aspecten van het stedelijk wonen. Er wordt gewerkt aan het op peil houden van de woonkwaliteit in de stadswijken en deze te ontwikkelen als kwalitatieve stadswijken. De maatregelen die hiervoor genomen zullen worden, zijn onder meer gericht op het inbrengen van groen. Binnen dit deelgebied zijn er twee soorten groenzones te onderscheiden, groenzones die functioneren op het niveau van de stad en groenzones die functioneren op het niveau van de wijk. De groenzones die kunnen functioneren op het niveau van de stad zijn onder meer gelegen op de noord-zuidas.

In de 20e -eeuwse stadswijken zal de mix behouden worden tussen monofunctionele woonwijken en grootschalige functies. In het GRS is opgenomen dat wat betreft de infrastructuur, de onafgewerkte infrastructuren zullen worden afgewerkt in samenspraak met de hogere overheid. Verder wordt vermeld dat het tracé van de N50 niet verder behouden zal worden. In functie van de uitbreiding van de Warande zal de herbestemming van dit tracé verder onderzocht worden. Er zal een fietsverbinding voorzien worden tussen het industrieterrein en de binnenstad. Onderstaande figuur geeft schematische een overzicht van de gewenste structuur in de stadswijken. Het tracé van de N50c is op deze figuur aangeduid als fietsroute.



Voorstelling van de deelruimte 'Stadswijken' (bron: Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Kortrijk, november 2006)

Randstedelijke kernen

De deelruimte 'Randstedelijke kernen' omvat de deelgemeenten Heule, Bissegem, Marke en de kleine kern Watermolen. De randstedelijke kernen vormen de basis voor de verdere kerngebonden ontwikkeling van het gebied en zijn dus een belangrijk onderdeel van Stad Kortrijk. Naast het versterken van de centra van deze woonkernen, zijn volgens het GRS ook woonontwikkelingen tussen de kernen gepland. Deze woonontwikkelingen zijn momenteel lopende en in sommige gevallen reeds afgewerkt. De eerste figuur hieronder situeert de verschillende randstedelijke kernen.

Voorliggend project situeert zich nabij Watermolen, een historisch gegroeide kern waarvan het centrum zich situeert ter hoogte van het kruispunt van de Heulebeek en de Izegemstraat. Zoals eerder al werd vermeld, vormt de Heulebeek hier een groene corridor in het gebied. In het GRS is opgenomen dat de link tussen deze kern en de binnenstad gelegd zal worden via een as voor fietsverkeer en voor openbaar vervoer.

De verschillende randstedelijke kernen zijn historisch gezien onafhankelijk van elkaar ontwikkeld, waardoor ze gescheiden zijn door open ruimte. In het GRS is opgenomen dat bij de verder invulling aan die open ruimte een gerichte ontwikkeling zal gegeven worden. In het gebied ten noorden van Kortrijk is de structuur niet echt duidelijk. Er is de Heulebeek die structuur brengt, maar de rest van de open ruimte blijft een enclave met een wat amorfe vorm. De omgeving van de Preetjes Molen is een beschermd stads- en dorpsgezicht. Ook het tracé van de N50c loopt door dit geklasseerd zicht. Het vrijgehouden tracé van de N50c zorgt, samen met de Toortelbeek, voor een ecologische verbinding met de open ruimte in het noorden.

Tenslotte is in het GRS ook de nieuwe betekenis van de reservatiestrook van de N50c opgenomen. Oorspronkelijk vormt de N50c een ontdubbeling van de Brugsesteenweg, uit onderzoek is echter gebleken dat dit onnodig is. In de loop van de tijd werd dit tracé bij de realisatie van projecten reeds op verschillende plaatsen vrijgehouden. In het GRS wordt gesteld dat het ook een mogelijke verbinding kan vormen tussen de realisaties langs de R8 en de binnenstad. Er wordt aangegeven dat nog verder onderzocht zal worden hoe aan de reservatiestrook een nieuwe betekenis gegeven kan worden. Ook groene ruimten zullen via het tracé van de N50c met elkaar verbonden kunnen worden.

VERKEERSPLANOLOGISCH

Onder het vorige hoofdstuk (RSV / PRS) staat de relevante selectie van de primaire en secundaire wegen voor dit project vermeld.

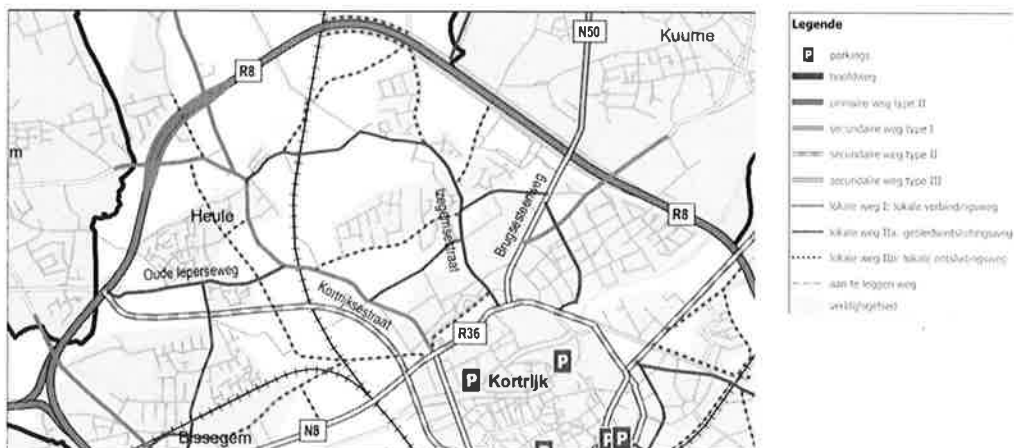
Gemeentelijk mobiliteitsplan

Stad Kortrijk beschikt over een mobiliteitsplan dat dateert van 16 juni 2011. Dit mobiliteitsplan bevat zowel strategische en operationele doelstellingen als een concrete actielijst. In het mobiliteitsplan is de selectie van de lokale wegen opgenomen, de wegen die relevant zijn voor deze startnota zijn de volgende:

- **Izegemsestraat**: lokale weg IIb – lokale ontsluitingsweg tussen de R8 en de Hoge Dreef, lokale weg IIa – gebiedsontsluitingsweg vanaf de Hoge Dreef
- **Hoge dreef**: lokale weg IIa – gebiedsontsluitingsweg
- **Bozestraat**: lokale weg IIb – lokale ontsluitingsweg
- **Molenstraat**: lokale weg IIa – gebiedsontsluitingsweg
- **R36 - Meensestraat**: lokale IIa – gebiedsontsluitingsweg
- **Graaf de Smet de Naeyerlaan**: lokale weg IIb – lokale ontsluitingsweg

Sinds het opstellen van het mobiliteitsplan is sterk ingezet op de fiets en werd verder gewerkt aan de toekomstvisie voor de stad. Dit resulteerde in het actieplan Kortrijk Fietst en in de Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk. Het actieplan vertrekt van het bestuursakkoord 'Plan Nieuw Kortrijk', waarin de fiets een prominente plaats kreeg. In het actieplan Kortrijk Fiets worden al enkele elementen aangehaald die de stad wil integreren in een nieuw mobiliteitsplan. Zo wordt in dit actieplan vermeld dat het tracé van de N50c samen met het tracé van de N328 een basisstructuur kan vormen voor een toekomstig fietsnetwerk.

Momenteel is de stad bezig met de actualisatie van het mobiliteitsplan en is een nieuw mobiliteitsplan in opmaak.

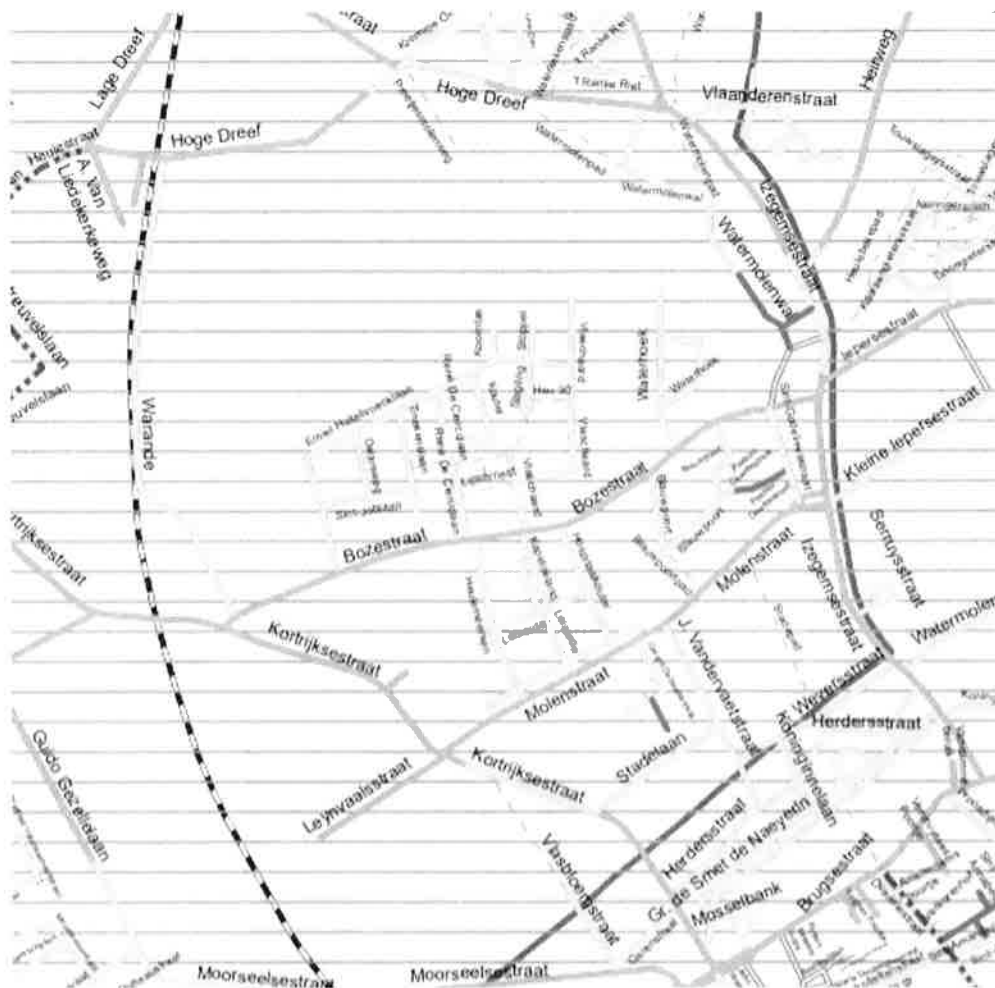


Mobiliteitsplan Kortrijk – wegcategorisering – visie 2040 (dd. 2011)

Snelheidsregimes

De snelheidsregimes op de wegen die in de nabijheid liggen van of die kruisen met de toekomstige fietsstructuur zijn:

- De Bozestraat heeft een snelheidsregime van 50 km/u
- De Izegemsestraat heeft een snelheidsregime van 50 km/u
- De Hoge Dreef heeft een snelheidsregime van 50 km/u
- Watermolenwal heeft een snelheidsregime van 30 km/u
- De Molenstraat heeft een snelheidsregime van 50 km/u
- De Jacob Vandervaeetstraat heeft een snelheidsregime van 30 km/u
- De Weverstraat heeft een snelheidsregime van 30 km/u
- De Koninginnelaan heeft een snelheidsregime van 30 km/u
- De Graaf De Smet De Naeyerlaan heeft een snelheidsregime van 30 km/u



| Legende | |
|---------------------------|-----------------------------------|
| Snelheidskaart | |
| Snelheidscategorie | |
| | Zone 25 km |
| | Zone 30 km |
| | Zone 30 km afhankelijk schooluren |
| | Woonerf |
| | Zone 50 km |
| | Zone 70 km |
| | Zone 90 km |
| | Zone 120 km |
| | betoudekom2007_voorstel |
| | aanduiding_bebouwde_kom_voorstel |

Openbaar Vervoer

De Lijn doet met één buslijn de omgeving van het projectgebied aan:

- Izegemsestraat: halfuurbediening (aanvullend net) door stadslijn 60 Kortrijk – Heule Shopping Center
- Izegemsestraat ten N van de Hoge Dreef: stadslijn 60 met functionele bediening



Parkeren

Er zijn verschillende ondergrondse parkings op het grondgebied van Kortrijk: Parking Vee-markt (Groeningelaan), Parking Schouwburg (Havermarkt), Parking Houtmarkt (Houtmarkt) en Parking Budabrug (Dam), Parking K in Kortrijk (Romeinselaan). Ook bovengronds zijn er verschillende afgesloten parkings, het gaat om: Parking Broeltorens (Ijzerkaai), Parking Haven (Botenkopersstraat) en Parking Korting Weide (Nelson Mandelaplein). Tenslotte zijn er nog Parking P + R Expo (President Kennedylaan) en P + B Wembley (Moorseelsestraat). Deze laatste parking ligt het in het projectgebied van voorliggend project en is een gratis parking. Op deze parking worden ook vijf private fietskluizen verhuurd. Dit zijn afsluitbare stallingen waarin een fiets veilig opgeborgen kan worden. Daarnaast is in deze fietskluizen ook plaats voor het opbergen van fietshelm, regenbroek, ... Deze parking is ingericht als een Park & Bike, een parking van waaruit men vertrekt met de fiets om diens traject te vervullen.

Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) en Fietssnelweg F361 Kortrijk-Roeselare (FSW)

Het projectgebied van voorliggende startnota is geselecteerd op het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk.

De fietsroute langs de reservatiestrook van de N50c, oftewel Parc50, is in de 'Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk' opgenomen als Fietsroute I. Deze route is in het kader van het masterplan Fiets van de provincie West-Vlaanderen geselecteerd als een bovenlokale functionele fietsverbinding (BFF). Onderstaande figuur toont het tracé van de fietsroute van Parc50 met aanduiding van nabij gelegen bovenlokale functionele fietsroutes (oranje) en fietssnelwegen (rood).



Aanduiding tracé Parc50 en nabijgelegen Bovenlokaal Functionele Fietsroutenetwerken (oranje) en fietssnelwegen (rood)

Momenteel is in opdracht van MOW een studie lopende naar de ligging van deze fietssnelweg

Recreatief fietsroutenetwerk

Het recreatief knooppuntennetwerk kruist het projectgebied ter hoogte van het kruispunt tussen de Hoge Dreef en het Watermolenpad, dit wordt aangeduid op onderstaande figuur.



Recreatief knooppuntennetwerk ter hoogte van het projectgebied

Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk

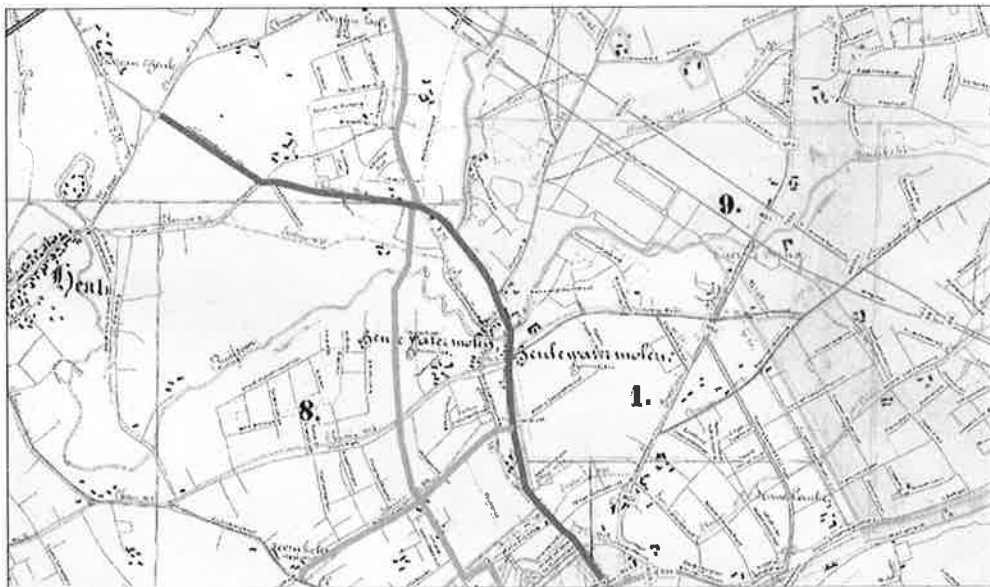
Sinds het opstellen van het mobiliteitsplan in 2011 is sterk ingezet op de fiets en werd verder gewerkt aan de toekomstvisie voor de stad. Dit resulteerde in het actieplan Kortrijk Fietst en in de Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk. Het actieplan vertrekt van het bestuursakkoord 'Plan Nieuw Kortrijk', waarin de fiets een prominente plaats kreeg. In het actieplan Kortrijk Fietst worden al enkele elementen aangehaald die de stad wil integreren in een nieuw mobiliteitsplan. Zo wordt in dit actieplan ook vermeld dat het doortrekken van de N50c geen nieuwe autoweg wordt, maar dat de reservatiestrook op het gewestplan als een fietsverbinding en een verbinding tussen verschillende groenstructuren kan worden uitgebouwd. Er wordt vermeld dat de N50c samen met de N328 potentieel heeft als bovenlokale fietsverbinding en een basisstructuur kan vormen voor een toekomstig fietsnetwerk.

Trage wegen – Atlas der buurtwegen

In het kader van voorliggend startnota zijn de volgende gemeentewegen, aangeduid op de kaart van de Atlas der Buurtwegen, relevant:

- Chemin nr. 1 volgt de Kortrijksestraat
- Sentier nr. 34 volgt het tracé van de Molenstraat
- Sentier nr. 4 volgt de Bozestraat
- Chemin nr. 2 volgt het tracé van de Izegemstraat

De meeste van deze wegen zijn ofwel opgenomen in de huidige wegenstructuur van het plangebied of zijn reeds gewijzigd.



Atlas der buurtwegen met aanduiding van BFF (oranje) en FSW (rood)

Routes uitzonderlijk vervoer

Onderstaande figuur geeft het reiswegennetwerk in en rond Kortrijk weer. Dit reiswegennetwerk is een verzameling van de wegen voor uitzonderlijk vervoer (netwerk klasse 90t, netwerk klasse 120t, netwerk klasse autosnelwegen, netwerk klassen kranen). Er zijn geen routes uitzonderlijk vervoer doorheen het projectgebied.



Reiswegennetwerk (routes uitzonderlijk vervoer) in en rond Stad Kortrijk (bron: Agentschap Wegen & Verkeer)

OngevallenGIS

Onderstaande kaart geeft de ongevallen weer tussen xxxx en xxxxx, op basis van de vaststellingen van de politie. Het gaat over de ongevallen op de xxxx straat, de xxxx straat.

JURIDISCH

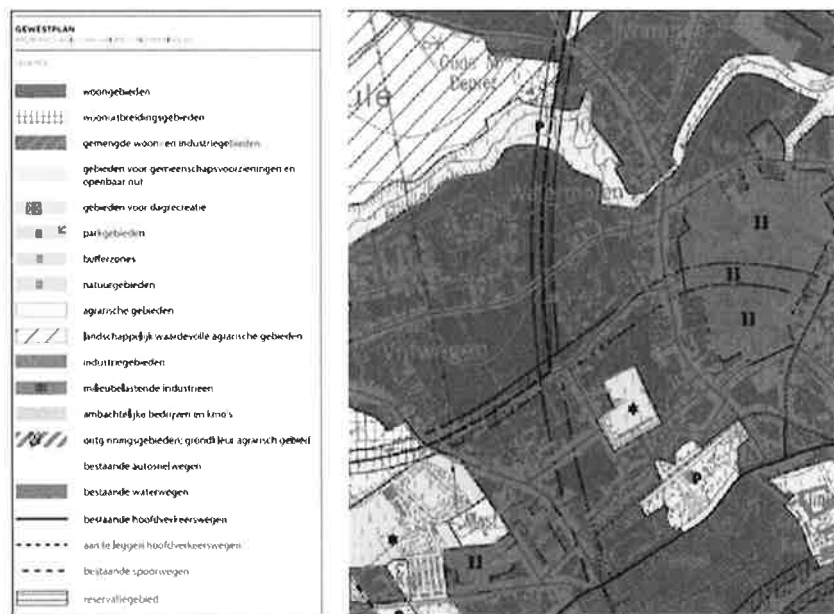
Gewestplan

Het gewestplan is een ruimtelijk plan dat de algemene functiebestemmingen van alle delen van het grondgebied vastlegt. Het gaat om bestemmingen als woongebied, landbouwgebied, industriegebied, natuurgebied,... Het gewestplan dateert al van de '70 en is enkel nog van kracht op de plaatsen waar het niet werd vervangen door een ruimtelijk uitvoeringsplan.

Onderstaande figuur toont het gewestplan ter hoogte van het projectgebied. Zoals te zien is op deze figuur, is voor het gedeelte van de Molenstraat tussen de Kortrijksestraat tot net voor de Jacob Vandervaeetstraat een reservatiestrook van kracht. Ook voor het gedeelte tussen de Izegemstraat en de Molenstraat is nog een reservatiestrook van toepassing.

Het voorliggend project situeert zich grotendeels op deze reservatiestrook. Verder liggen in de omgeving van het projectgebied voornamelijk zones met als functie wonen en parkgebied. Momenteel is een gemeentelijk RUP in opmaak die deze beide reservatiestroken zal herbestemmen (zie verder).

Delen van het gewestplan zijn reeds vervangen door goedgekeurde gewestelijke RUP's (zie verder)



Gewestplan in de nabijheid van het projectgebied

BPA's en/of RUP's

Gewestelijk RUP afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk

De Vlaamse regering heeft op 20 januari 2006 het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening Regionaalstedelijk gebied Kortrijk definitief vastgesteld. De realisatie van de fietsverbinding interfereert niet met deelplannen uit dit gewestelijk RUP.

Provinciale RUP's

Er zijn twee provinciale RUP's die betrekking hebben op de stad Kortrijk: Het RUP Zonevreemd jeugdverblijf Verblijfshoeve Van Clé (definitief vastgesteld door de provincieraad op 29 november 2016) en het RUP Solitaire vakantiewoningen – Interfluvium (definitief vastgesteld door de provincieraad op 25 juni 2015).

RUP Zonevreemd jeugdverblijf Verblijfshoeve Van Clé overlapt niet met het projectgebied.

Het provinciaal RUP Solitaire vakantiewoningen – Interfluvium heeft betrekking op verschillende gemeenten, waaronder Kortrijk. Binnen de contour van dit RUP wordt de functie solitaire vakantiewoning, binnen bestaande vergund of vergund geachte woningen toegestaan, voor zover deze woning is gelegen in een bestemming die ressorteert onder de gebiedscategorie 'landbouw' en voor zover er binnen de woning of gebouwencomplex geen functies zijn vergund die enkel mogelijk zijn als een complementaire functie bij een residentiële woonfunctie. Dit PRUP overlapt dus met het projectgebied, maar heeft er niet direct impact op.

Gemeentelijke RUP's

RUP Park N50

De plannen voor de autoweg N50c die de Brugsesteenweg zou moeten ontlasten zijn opgeborgen. De gronden die hiervoor gereserveerd werden tussen de R8 (buitenring) en de R36 (stadsring) zullen opnieuw ingevuld worden. Er worden plannen gemaakt voor een parkgebied met een fietsverbinding en meer ruimte voor wonen. Het is de bedoeling dat de groene fietsverbinding verweven wordt in de omgeving. Het fietspad zal de verbinding maken tussen de binnenstad van Kortrijk en het speeldomein 'De Warande'. Stad Kortrijk voorziet een kwalitatieve inbedding van de bovenlokale fietsverbinding in een robuuste groenstructuur.

In het RUP komen onder meer het schrappen van de reservatiestrook van de N50c, de herbestedingen en het voorzien van een groene fietsverbinding ter hoogte van het tracé van de reservatiestrook aan bod. Onderstaande figuur werd overgenomen uit de startnota van dit RUP (oktober v2020) en geeft de contour van het plangebied weer.

- | | |
|---|-------------------------------------|
|  | Contour Plangebied |
| 1. | Reservatiestrook N50c |
| 2. | Molenstraat - reservatiestrook N50b |
| 3. | Heule-Watermolen |
| 4. | Astrandpark |
| 5. | Sportcampus Wimbley |
| 6. | Heulebeek |
| 7. | De Warande |
| 8. | Preegjes Molen |
| 9. | Binnenstadring R36 |

TOPOGRAFISCHE KAART
 BRUNNEN: 1:25000 DE BRUNNEN: 1:25000
 BRUNNEN: 1:25000 DE BRUNNEN: 1:25000
 BRUNNEN: 1:25000 DE BRUNNEN: 1:25000



Contour van het plangebied RUP Park N50

Goedgekeurde niet vervallen verkavelingen

In onderstaande figuur wordt een beeld gegeven van de goedgekeurde niet-vervallen verkavelingen in de omgeving van de te realiseren fiets-groenstructuur. Er zijn geen verkavelingen die interferentie hebben met het realiseren van de fietsstructuur.



Verkavelingen in de nabijheid van de reservatiestroom N50c

Watergevoeligheidskaart

Binnen het projectgebied situeert zich een zone die overstromingsgevoelig is. Het gaat om de zone ter hoogte van de Heulebeek. Deze zone is zowel aangeduid als mogelijk overstromingsgevoelig gebied en als effectief overstromingsgevoelig gebied (recent overstroomd gebied).



Overzicht watergevoeligheidskaart met aanduiding van de waterlopen en het fietsnetwerk

Erfgoed

Beschermd erfgoed

Het Onroerenderfgoeddecreet voorziet vier mogelijke beschermingsstatuten: beschermde monumenten, beschermde cultuurhistorische landschap, beschermde stads- of dorpsgezichten en beschermde archeologische sites. Binnen elk van deze statuten kan bovendien een overgangszone ingesteld worden.

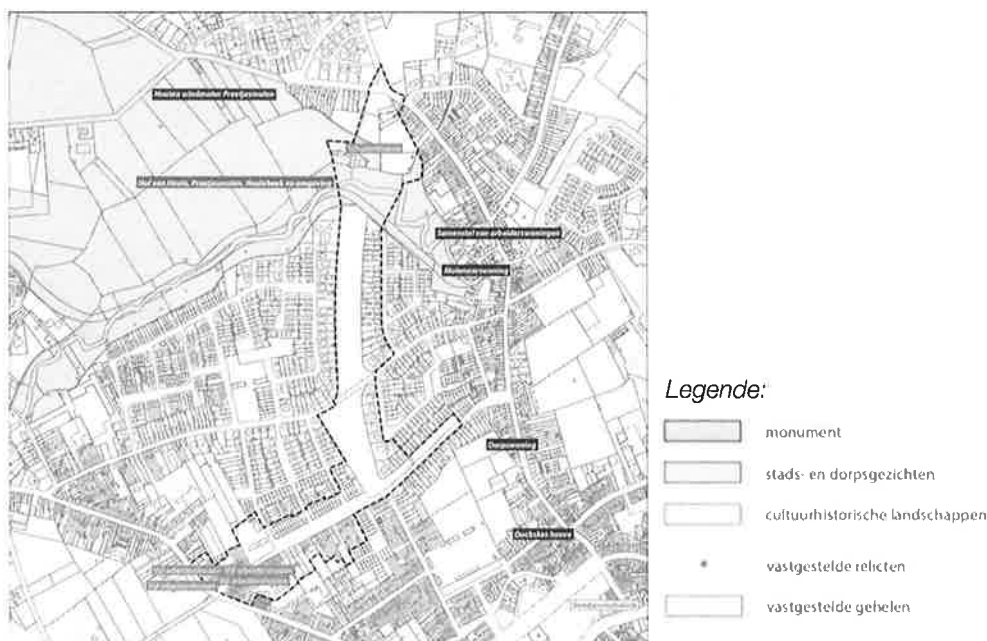
Het fietstraject kruist het beschermde stads- en dorpsgezicht Hof van Heule, Preetjesmolen, Heulebeek en omgeving (ID 13840). Enkele beschermde monumenten die in de buurt liggen zijn een Molenaarswoning (ID 13314) en de Houten windmolen Preetjesmolen (ID 13069).

Vastgestelde inventarissen

Naast de beschermingen kan de overheid nog een aantal inventarissen vaststellen. Dit is een lijst met erfgoedobjecten die waardevol maar niet beschermd zijn. De verschillende vastgestelde inventarissen zijn deze van de landschapsrelicten, de historische tuinen en parken, de houtige beplanting met erfgoedwaarde, het bouwkundig erfgoed en tenslotte de vastgestelde inventaris van de archeologische zones.

In het projectgebied liggen geen elementen uit de landschapsatlas, geen historische tuinen en parken en geen geïnventariseerde houtige beplantingen. Er liggen in de nabije omgeving wel enkele elementen die zijn opgenomen in de vastgestelde inventaris bouwkundig erfgoed. Het gaat om:

- Hoeve ter Mote (ID 81731)
- Reeks van sociale woonhuizen (ID 70151)
- Schapershoeve (ID 26445)



Bouwkundig erfgoed, overgenomen uit de startnota RUP N50c, Leidal.

OVERIGE RELEVANTE STUDIES OF ANDERE PROJECTEN : VISIE VAN PARTNERS EN ACTOREN

Visie Toekomstplan Overleie

In 2011 startte de Stad Kortrijk met de opmaak van een Toekomstplan voor Overleie, dit om de vele ontwikkelingen die in het gebied plaatsvinden in goede banen te leiden. Samen met de studie van de Leieboorden, vormde dit visiedocument een leidraad voor de toekomstige ontwikkeling van de wijk. Het toekomstplan is opgebouwd rond vijf pijlers: de Leieboorden, het open stedelijk landschap, de groene stapstenen en verbindingen, Overleie Centrum en de stadsring.

In het kader van groene stapstenen en verbindingen wordt in het Toekomstplan Overleie de doelstelling geformuleerd om de verschillende stedelijke, maar overwegend groene landschapsruimtes, in de onmiddellijke omgeving van Overleie en de stadskern met elkaar te verbinden. Hiervoor werd in mei 2014 ook een workshop gehouden met de inwoners van Kortrijk. Binnen de workshop werd gefocust op verschillende deelzones, waaronder de N50c en Heulebeek – Warande.

In de komende jaren wordt ingezet op de uitbouw van een zacht netwerk in de Heulebeekvallei, waardoor deze een belangrijke groen-blauwe drager wordt. Ook is er de mogelijkheid om een nieuwe link te realiseren tussen de Molenstraat en het sportpark Wembley. De N50c wordt gezien als een belangrijke schakel tussen de Molenstraat en de Heulebeek. De reservatiestrook heeft een lengte van ca. 660 m en een gemiddelde breedte van ca. 60 m, waardoor deze zone een belangrijke stedelijke drager voor zachte mobiliteit kan worden. De oppervlakte laat bovendien toe dat deze zone ook een functie kan vervullen als groene link. Dit zou de stad en de wijk Overleie beter verbinden met het noordelijk deel van de stad richting Heulebeek en zou zorgen voor een veilige verbinding met het stedelijke speeldomein 'De Warande'. In de toekomstvisie wordt gesteld dat het invullen van de voormalige reservatiestrook N50c als zachte groene verbinding hiervoor essentieel is.

Project Heulebeek

Het project Heulebeek heeft als doel om de stadsbeelden uit de toekomstvisie 'Kortrijk 2025' samen te brengen met de principes van het visiedocument de Heerlijke Heulebeek (opgemaakt in 2008, bekrachtigt de ruimtelijk structurerend rol van de Heulebeek en haar vallei) tot een concrete en uitvoerbare visie die innoverend, inspirerend en respectvol naar de omgeving toe is.

In het studiegebied van dit project Heulebeek worden drie deelgebieden geselecteerd: de zone tussen de Warandestraat en de N50c, de noord-zuidverbinding N50c en het valleigebied aan Heule Watermolen. Voor voorliggend project, de realisatie van de fiets-groenstructuur op de reservatiestrook van de N50c, is voornamelijk de tweede deelzone (noord-zuidverbinding N50c) van belang.

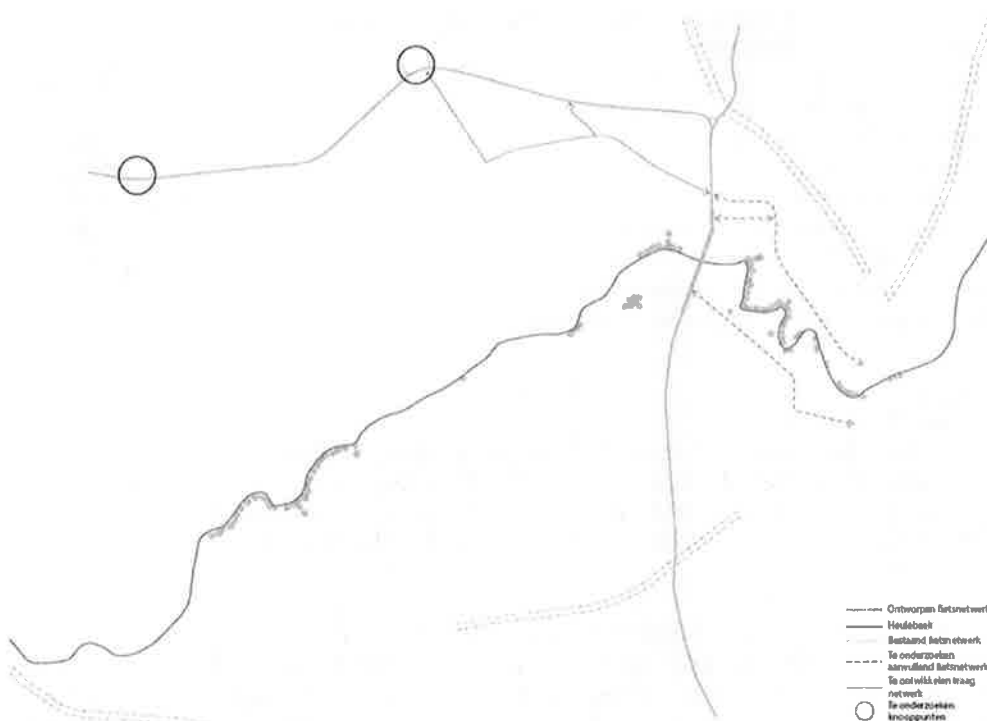
Om de ruimtelijke structuur rond de Heulebeek te optimaliseren worden per deelruimte verschillende doelstellingen vastgesteld. Er wordt gewerkt met primaire doelstellingen en secundaire doelstellingen. Primair doelstellingen hebben een grotere impact hebben op de ruimtelijke structuur en zullen zorgen voor snellere ruimtelijke optimalisaties. Secundaire doelstellingen zijn meer op langere termijn realiseerbaar. Het realiseren van een bovenlokale noord-zuidfietsverbinding in de reservatiestrook van de N50c over de Heulebeekvallei wordt in het Project Heulebeek opgenomen als een primaire doelstelling. Ook de programmatische en landschappelijke visievorming van het park ter hoogte van de reservatiestrook van de N50c behoort tot de primaire doelstellingen. Secundaire opgaven zijn onder meer het zoeken naar verbinding tussen de buurt en het park en de aandacht voor knoop- en knelpunten in het noord-zuidtraject.

Tracékeuze N50c

Om de noord-zuidfietsverbinding binnen de reservatiestrook van de N50c te realiseren, zoals stad Kortrijk ambieert, moet het tracé (inclusief brug) ingepast worden in de omgeving. Er moet dus in het project gezocht worden naar een correcte ruimtelijke inpassing, dit in combinatie met voldoende draagvlak bij de bevolking en verschillende actoren.

Voor dit tracé lagen binnen Project Heulebeek twee tracés op tafel. Het uiteindelijke tracé dat werd gekozen is het traject dat vanuit de N50c loodrecht de vallei snijdt en landt tussen de Schapershoeve en het kerkhof. Dit tracé scoorde het best op het vlak van een veilige, snelle en realiseerbare fietsverbinding. Ook de beekvallei kan hierbij optimaal gevrijwaard blijven.

Onderstaande figuur is overgenomen uit de projectbundel van het globaal plan Kortrijk Heulebeek en toont het voorkeurstracé voor de fietsverbinding. Langs het fietstraject zijn een tweetal knooppunten aanwezig die de nodige aandacht vereisen: de kruising met de Bozestraat en de kruising met de Izegemsestraat. Wanneer het noord-zuidfietstraject wordt uitgevoerd zijn deze punten te optimaliseren.



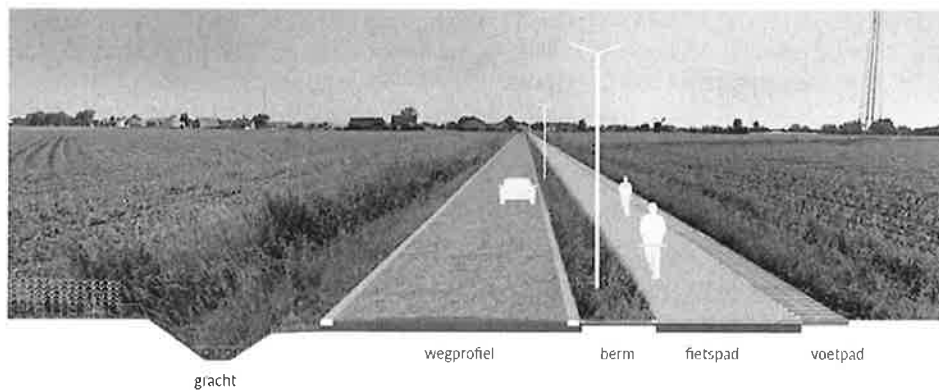
Weergave van het ontworpen fietsnetwerk in de reservatiestrook N50c en ter hoogte van de Bozestraat

Parc 50

Naast de ambitie van Stad Kortrijk om in de reservatiestrook een noord-zuidfietsverbinding te realiseren, wil men de reservatiestrook ook omvormen tot een parkzone. Deze parkzone is gesitueerd tussen de Molenstraat en de Heulebeekvallei en ligt volgens het gewestplan in woongebied, met als overdruk de reservatiestrook. Dit park heeft het potentieel om een aanvulling te zijn op en een verbinding te leggen tussen de verschillende parken die Kortrijk rijk is. In het Project Heulebeek worden verschillende scenario's voor het park onderzocht. Deze scenario's werden ook afgetoetst op een participatiemoment. Daarbij werd door de bevolking geen voorkeur naar voor geschoven.

Hoge Dreef

Naast de Hoge Dreef wordt nieuwe fietsinfrastructuur voorzien, waarvoor in deze studie ook een aantal liggings- en inrichtingsvarianten zijn bekeken. Aangezien de Heulebeek zoveel mogelijk gevrijwaard moet worden van harde (fiets)infrastructuur, wordt er naar deze weg gekeken als functionele, maar ook als recreatieve as. De voorkeursoptie gaat uit van een dubbelrichtingsfietspad aan de zuidelijke zijde van de Hoge Dreef.



Collage van de ruimtelijke inpassing van het typeprofiel

Fietssnelweg F361 | Fietssnelweg naar Roeselare

In opdracht van MOW is een studie lopende naar de keuze van de ligging van de Fietssnelweg F361 tussen Kortrijk en Roeselare.

In de studie worden de potentiële tracés voor de fietssnelweg samen met de reeds bestaande fietssnelwegen en functionele fietsroutes in beeld gebracht. Hier blijkt de nood voor een bijkomende radiale fietsverbinding tussen Kortrijk en Roeselare. De ambitie voor de fietssnelweg is een snelle, veilige en directe verbinding tussen Kortrijk en Roeselare te realiseren. Het ambitieniveau wordt onderstreept door een rechte verbindinglijn tussen deze twee kernen.

Een keuze op welk route de fietssnelweg zal komen te liggen is nog niet gemaakt. Er liggen nog verschillende tracévarianten en optimalisaties voor waarbij één van de mogelijke varianten is om de fietsroute Parc N50c als Fietssnelweg te selecteren en in te richten.

Kortrijk 2025 | De stad die we kunnen willen

Hoe ziet de stad eruit die we kunnen willen? Om op die vraag een antwoord te formuleren, zette Kortrijk samen met Architecture Workroom Brussels een intensief studie- en participatietraject op poten om samen na te denken over de toekomst van onze stad. Met stedenbouwkundige experts, ondernemers, politieke mandatarissen en vooral ook met de inwoners van Kortrijk. Zowat 1000 inwoners lieten hun stem horen tijdens drie grote stadsdebatten.

De resultaten van de stadsdebatten en de studie zijn neergepend in het boek 'Kortrijk 2025, de stad die we kunnen willen'. Het boek vertelt het verhaal van de zoektocht naar een toekomstvisie voor Kortrijk.

Het toekomstbeeld voor Kortrijk is opgehangen aan drie grote sterktes van Kortrijk: de ondernemende stad, de verbonden stad en de groen-blauwe stad. Om deze sterktes van Kortrijk verder uit te bouwen worden stadsmagneten geselecteerd. Dit zijn gebieden waar de kwaliteiten al aanwezig zijn en waar selectief wordt ontwikkeld.

De Groene Verbinding bouwt verder op de drie geïdentificeerde kwaliteiten en vormt bovendien als het ware het groene hart van de stadsmagneet Noordelijke Cluster.



Stadsmagneet Noordelijke Cluster

Om de ruimtelijke principes te combineren en te vertalen naar concrete en realiseerbare projecten worden vijf strategieën. Een van die strategieën is de fietspoort. Dit is een combinatie van een veilig en snel fietsnetwerk, een ontsluiting naar het nog verborgen landschap, een overstapplaats en innovatieve woonvormen en voorzieningen.



Fietspoort

Circulatie Projectgebied Fiets- en Groenstructuur

Voor het gebied tussen de Kortrijkstraat, de Izegemstraat en de R36 is een circulatieplan opgemaakt. Dit circulatievoorstel is door het CBS van de stad aanvaard. Communicatie over dit circulatieplan met de bewoners wordt voorzien in februari 2022.

Het introduceren van sterke groenstructuren met herkenbare fietsassen maakt deel uit van een duidelijke aanpak om ook het autoverkeer in het gebied tussen Bozestraat-Kortrijksestraat, Meensestraat en Izegemstraat te herdenken. Hiermee wordt consequent verder gebouwd op de beleidsvisie zoals die is neergeschreven in 'Kortrijk 2025, de stad die we kunnen willen'. Hierin staan heldere ambities en strategieën voor de stad omschreven. Eén van die strategieën is om meer ruimte aan voetgangers en fietsers te geven, wat volgens dit beleidsplan ook neerkomt op minder ruimte voor de auto. Straten worden veiliger, krijgen eenrichtingsverkeer (strategie 5, pag. 114).

Om deze strategieën tot uitvoering te brengen is door de stad een circulatieplan uitgewerkt voor het gebied gelegen tussen de Kortrijkstraat, Meensestraat, Izegemstraat en Bozestraat. Het huidige verkeersverloop wordt herdacht en er wordt gestreefd naar het creëren van autoluwe woonomgevingen en het verminderen van potentiële conflicten met de structurerende fietsgroenassen.

De Bozestraat wordt aan de oostelijke zijde eenrichtingsverkeer in westelijke richting. Hierdoor hoeft de fietsas slechts één rijvak te kruisen. Bovendien wordt doorgaand verkeer in oostelijke richting op die manier onmogelijk. De westelijke beweging – van Heule Watermolen naar Heule Centrum – blijft wel mogelijk.

Voor de Molenstraat wordt gekozen voor het introduceren van lussen met éénrichtingsverkeer. Aan westelijke zijde rijden wagens van de Kortrijkstraat naar de Jakob Vandervaetstraat. Aan de oostelijke zijde rijden wagens van de Izegemsestraat naar de Jacob Vandervaetstraat. Op die manier wordt vermeden dat doorgaand van Heule Centrum naar Heule Watermolen zich naar hier zouden verplaatsen.

De woonstraten Hospitaalkouter, Heulemeersen en Leiaarde worden geknipt ter hoogte van de Molenstraat. Ook de erfontsluitingsweg aan de noordelijke zijde van de Molenstraat takt niet langer aan op de Molenstraat. Op die manier worden 5 kruispunten op het westelijke gedeelte van de Molenstraat weggehaald en wordt de fietsverbinding in oost-west-richting op geen enkel punt nog gekruist door autoverkeer. De woonwijk tussen de Molenstraat en de Bozestraat wordt in de toekomst op die manier ontsloten op de Bozestraat.

Ten zuiden van de Molenstraat loopt de fietsroute via de Jakob Vandervaetstraat, de Weversstraat, de Herdersstraat en de Graaf de Smet de Naeyerlaan.

Voor de Jacob Vandervaertstraat wordt ervoor geopteerd om enkel nog eenrichtingsverkeer toe te laten tot aan de Weverstraat in functie van het vrijmaken van bijkomende ruimte voor fiets en groen.

De Koninginnelaan tussen de Weverstraat en de Herderstraat wordt geknipt en is enkel toegankelijk voor plaatselijk autoverkeer van de 8-tal percelen die op deze straat ontsluiten. Dit biedt het grote voordeel dat het kruispunt Konin-ginnelaan x Weverstraat verdwijnt en volledig ingericht kan worden ten voordele van de fietser. Op die manier worden fietsverkeer en autoverkeer tussen de Weverstraat en de Graaf de Smet de Naeyerlaan van elkaar gescheiden en kan een aangenaam groen fietssegment voorzien worden.



Voorstel van circulatiemaatregelen tussen de Izegemstraat en Kortrijksestraat

IV.

Ontwerprichtlijnen

In dit hoofdstuk worden minimale richtlijnen vooropgesteld voor de inrichting van de fietspaden op het gebied van samenhang, veiligheid en comfort. Elk deel van de nieuw te realiseren fietspaden moet hier in principe aan voldoen.

SAMENHANG

Fietspaden staan niet op zich maar spelen een rol in een ruimer fietsroutenetwerk. Zo'n netwerk is hiërarchisch opgebouwd met hoofdroutes, bovenlokale routes en lokale routes. Een goed uitgebouwd fietsnetwerk laat een fietser toe om de snelste, meest directe en comfortabele weg te plannen uit een combinatie van verschillende fietspaden. Elke route kent verschillende gebruikerseisen en vormgevingseisen. Bovendien moet de hiërarchische opbouw tot uiting komen in de inrichting en vormgeving van de fietsvoorzieningen.

Fietssnelwegen - hoofdroutes

In de hiërarchie van fietspaden staan fietssnelwegen de hoogste in de rangorde. Ze faciliteren bovenlokale fietsverplaatsingen over langere afstand en verbinden belangrijke steden en gemeenten.

Ze hebben steeds een breedte van 4 m, zijn over het algemeen ingericht als dubbelrichtingsfietspaden en zijn ontworpen op een maximale snelheid van 30km/u. Voor deze voorziene snelheid wordt, op de fietssnelweg zelf, een boogstraal van 35 m voorzien, voor de op- en afritten – waar een ontwerpsnelheid van 20km/u wordt gehanteerd – voorziet men een boogstraal van 15 m. Het tracé is zo rechthoekig en direct mogelijk.



Fietssnelwegen worden steeds aangeduid met de hiervoor ontworpen huisstijl en bijhorende logo.



Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) – bovenlokale routes

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk verbindt steden en gemeenten met deelgemeenten en attractiepolen. Het is een breedmazig fietsnetwerk tussen fietssnelwegen in en vormt de aanvoerroutes van de fietssnelwegen.

Ze hebben een breedte van 3m of bij voorkeur 4 m, zijn over het algemeen ingericht als dubbelrichtingsfietspad en er zijn ontworpen op een maximale snelheid van 20km/u. Voor deze voorziene snelheid wordt, op het BFF zelf, een boogstraal van 20 m toegepast. Voor de op- en afritten – waar een ontwerpsnelheid van 15km/u wordt gehanteerd – voorziet men een boogstraal van 15 m.

Lokaal functioneel fietsroutenetwerk (LFF) – lokale routes

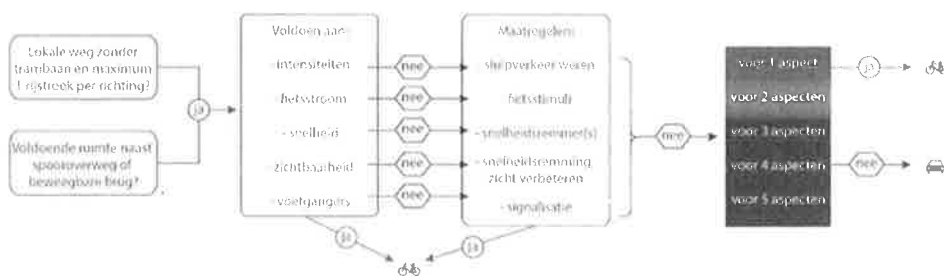
Het lokaal functioneel fietsroutenetwerk dient voor lokale verplaatsingen richting lokale attractiepolen. Het is een fijnmazig netwerk, binnen de gemeente en vormt de aanvoerroutes voor het BFF.

Kruispunten

Waar fietspaden van andere niveaus – hoofd, bovenlokaal of lokaal - elkaar onderling kruisen, moet duidelijk zijn welke fietser voorrang heeft. Dit kan door de geleding van de kruising waarbij het fietspad in de voorrang het vlotst kan doorfietsen. Daarnaast kunnen markeringen hierbij helpen.

Kruisingen met autowegen worden zo veel mogelijk vermeden, bijvoorbeeld door een herevaluatie van de bestaande verkeerscirculatie. Indien een kruising nodig blijkt, geniet een kruispuntinrichting met de fiets in de voorrang de voorkeur. Een alternatief om de continuïteit op het fietspad te verzekeren is ongelijkvloerse kruising. Een kruispuntinrichting met de fietssnelweg uit de voorrang is het minst geschikt.

Deze afweging wordt gemaakt op basis van de specifieke ruimtelijke context waarbij rekening gehouden wordt met de intensiteiten en snelheden van het gemotoriseerd verkeer, de zichtbaarheid overheen het kruispunt en de (te verwachten) stroom van fietsers en voetgangers. Deze aanpak is gebaseerd op de studie 'Fiets in de voorrang' van Fietsberaad. Deze afweging wordt uitgebreider toegelicht in hoofdstuk 5.



VEILIGHEID

Obstakelvrije zone

Om de veiligheid te garanderen, worden voor de obstakel vrije zone een aantal basisprincipes gehanteerd:

- Er wordt een afstand van 25 cm voorzien van het fietspad tot een tussenberm of rand met hoogteverschil van maximum 7 cm.
- Er wordt een afstand van 50 cm voorzien van het fietspad tot een rand met hoogteverschil van meer dan 7 cm
- Er wordt een afstand van 50 cm voorzien van het fietspad tot vaste voorwerpen zoals bomen, borden, geparkeerde wagens... (aanbevolen 75 cm)
- Er wordt een afstand van 100 cm voorzien van het fietspad tot een gesloten wand.

Afwatering

De afwatering wordt voorzien door een dwarshelling van 1 à 2% naar één zijde.

In overeenstemming met de hemelwaterverordening wordt het hemelwater opgevangen in regenwatervoorzieningen zoals grachten of wadi's. Op deze manier worden de grondwaterreserves in stand gehouden en belast het afvloeiende regenwater het rioleringsstelsel niet onnodig. Deze infiltratievoorzieningen staan niet op zich, maar worden meegenomen in het ontwerp van de omliggende publieke parkruimte.

De vuistregel voor de dimensionering van infiltratievoorziening is:

- infiltratievoorziening = $4 \text{ m}^3/100\text{m}^2$ afwaterende oppervlakte
- buffervolume = minimaal 25 liter/ m^2 afwaterende oppervlakte

Zichtbaarheid

Zichtbaarheid van de fietsers werkt in twee richtingen. De fietser wil zien én gezien worden.

Om als fietser de situatie van op de fiets goed in beeld te kunnen hebben, gelden volgende vuistregels. Het rijzicht van de fietser om te kunnen anticiperen op de wegsituatie is bij een snelheid van 30km/u 34 tot 42m en bij een snelheid van 20km/u is 22 tot 30m. Het stopzicht van de fietser, of de afstand van het remmanoeuvre, is bij 30km/u 40m en bij 20km/u 21m.

Om de zichtbaarheid van de fietser door wagens te garanderen wordt een gewenste zichtafstand van minstens 60 m maar bij voorkeur 75m toegepast. Dit is een belangrijke referentiemaat bij de herinrichting van kruispunten waar nu zichtbaarheid een probleem is.

Snelheidsvertragende maatregelen en gedeeld gebruik

Het inpassen van fietssnelwegen en functionele fietspaden in stedelijke omgevingen doet een aantal vragen verrijzen over de meest optimale ligging en inrichting. Wat is de gewenste voorrangstatus van deze fietspaden? Moeten ze voorrang krijgen op andere verkeersdeelnemers, en zelfs op voetgangers? Of juist niet? Hoe herkenbaar moeten deze fietspaden in drukke omgevingen zijn? Mogen deze fietspaden over zones met gemengd gebruiken of liggen ze beter afgescheiden.

Er kan worden gesteld dat er hiervoor twee benaderingen zijn die elkaars uiterste zijn.

Enerzijds is er de **mobiliteitstechnische benadering** waarbij de fiets duidelijk zijn plek krijgt in het straatbeeld. Het STOP-voorrangsprincipe wordt toegepast, waarbij de prioriteit eerst naar Stappen, dan Trappen (fiets), vervolgens Openbaar vervoer en dan pas naar Personenwagens gaat. Voetgangers hebben dus steeds voorrang op fietsers. Er wordt een scheiding van verkeersstromen nagestreefd. Zo worden de verschillende verkeersintensiteiten van elkaar ontvlochten en worden conflicten vermeden. Kruisingen worden duidelijk gesignaleerd. De looplijnen voor voetgangers worden logisch uitgestippeld.

Een lagere fietssnelheid wordt de norm en kan eventueel worden afgedwongen door snelheidsremmende maatregelen. Dit kunnen rammelstroken, een bochtiger tracé of een plaatselijke versmalling van het fietspad zijn.

Anderzijds is er de **sociale en stedelijke benadering** waarbij fietsers deel uitmaken van het stedelijk gebeuren en geen voorbehouden plek krijgen toebedeeld. Fietsers worden niet 'ingekapseld' of ingesloten maar worden geconfronteerd met andere weggebruikers opdat ze te allen tijde alert blijven. Stromen van fietsers en voetgangers worden door elkaar heen gewoven. *"In voetgangersstraten zien mensen niet langer alleen het achterste van hun voorligger, maar kijken ze elkaar in de ogen. Die ontmoeting geeft vertrouwen. De straat is dan de arena waarin we leven, niet langer de buizenpost waarlangs we ons voortbewegen."* ('Als je de auto durft weg te denken, is alles mogelijk in Brussel', Marco te Brömmelstroet, De Standaard, 15 juni 2021)

Afhankelijk van de specifieke ruimtelijke context zal de afweging gemaakt worden of de ene of de andere benadering, of iets tussenin opportuun is.



publieke ruimte met ontvlechting van modi



publieke ruimte als shared space

Tunnels

Om de veiligheid te garanderen, worden voor de inrichting van fietstunnels een aantal basisprincipes gehanteerd:

- Er wordt een doorrijhoogte van minstens 2,5m voorzien.
- De breedte van de tunnel is minimaal 1,5 keer de hoogte.
- De tunnels worden ingericht met een bijkomende breedte voor voetgangers en eventueel een afscherming.
- De tunnels dienen overzichtelijk en duidelijk te zijn dit in functie van de sociale veiligheid en verkeerskundige veiligheid.
- De tunnels worden verlicht.
- De tunnels zijn open sleuven of een U-bak met schuine wanden.
- De tunnels hebben steeds schuine tunnelwanden.
- De tunnels zijn zo kort mogelijk.
- De tunnels hebben steeds een rechte onderdoorgang.

Sociale veiligheid

De sociale veiligheid hangt samen andere vernoemde ontwerprichtlijnen. Daarbij zijn de thema's verlichting, zichtbaarheid en kwalitatieve inrichting van tunnels het meest van belang.

COMFORT

Verharding

Voor de aanleg van de fietssnelweg en de bovenlokale functionele fietspaden wordt gekozen voor een monolitische verharding. Daarbij geniet beton de voorkeur omdat dit reeds werd toegepast in stadsgroen Ghellinkc. Op die manier wordt de ruimtelijke samenhang en continuïteit doorheen de deelgebieden verzekerd.

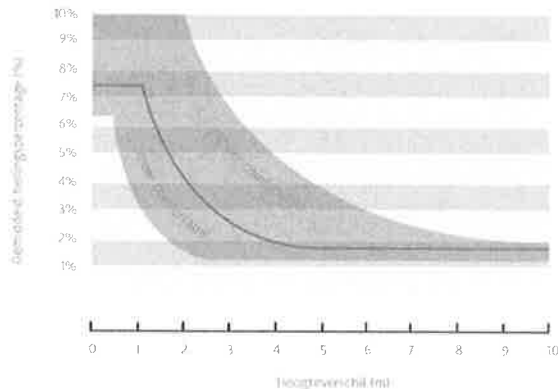
Verlichting

De fietspaden zijn steeds verlicht. Er wordt gekozen voor gerichte verlichting zonder strooilicht. Voor de inplanting en keuze van verlichting worden de principes van het Lichtplan van de Stad Kortrijk gevolgd. Daarin staan bepalingen over ruimtelijke principes en een keuze voor een aantal armaturen en palen. Indien de context het vraagt, kan hier van worden afgeweken.

Hellingen / ongelijkvloerse kruispunten

De hellingspercentages worden berekend naargelang het hoogteverschil. In deze startnota gaan we uit van een minimaal hellingspercentage van 2% en maximaal 4%. Hoe groter het hoogteverschil hoe flauwer de helling. Als het hoogteverschil groter is dan 5m, wordt bovendien een horizontaal vlak voorzien van 25m om halfweg de klim even op adem te komen. Bij tunnels kan gemakkelijker overgegaan worden naar steilere hellingspercentages tot 4% omdat fietsers eerst dalen en dus snelheid kunnen maken om de klim in te zetten.

Fietsenstallingen



Langsheen het tracé van het BFF en de fietssnelweg zullen fietsenstallingen worden voorzien. Deze zullen in lijn zijn met de huisstijl van de stad Kortrijk waarbij uitgegaan wordt van gegalvaniseerde nietjes. Heel occasioneel, wanneer de context het vraagt, kan hiervan worden afgeweken. Optioneel kunnen er ook overdekte buurtfietsenstallingen worden voorzien indien uit de participatiemomenten vragen daartoe naar boven komen.

V.

Gebiedsgerichte inrichtingsprincipes

Het voorgaande hoofdstuk vormt een overzicht van algemene vuistregels voor het ontwerp van fietsinfrastructuur. Dit hoofdstuk bouwt hierop verder en tracht deze vuistregels te ballen tot typeprofielen en – kruispunten. Tegelijk vormt het een overkoepelende blik op het volledige tracé, daar waar het volgende hoofdstuk in de diepte gaat en kruispunt per kruispunt, segment per segment ontleed.



Fietzers in het groen



Fietzers in het straatbeeld

De nieuwe fietsinfrastructuur dat onderwerp is van deze nota ligt gedeeltelijk in toekomstig parkgebied en gedeeltelijk in het stedelijk weefsel. Dat zorgt ervoor dat er zich verkeerskundig drie situaties voordoen.

Ter hoogte van het parkgebied ligt het fietspad weg van alle autoverkeer en deelt de fietser een rustige en groene omgeving met andere zwakke weggebruikers.

Op sommige plaatsen is dit parkgebied echter onderbroken door dwarsende wegen en kruist het fietspad een bestaande weg. Hier ligt het fietspad in een kruispunt.

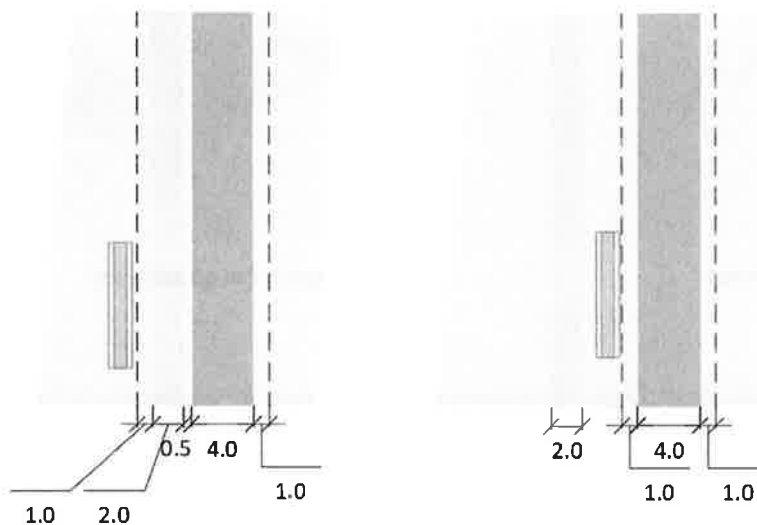
De derde situatie die zich voordoet is de ligging van het fietspad in het straatbeeld en krijgt het een plek naast andere weggebruikers.

FIETSERS IN HET GROEN

Voor de inrichting van het fietspad in parkgebied wordt één typeprofiel met twee varianten voorgesteld.

Er wordt steeds uitgegaan van een fietspad van 4m breed in combinatie met een voetpad van 2m breed. Deze paden kunnen over sommige segmenten nabij elkaar liggen en in andere segmenten net gescheiden van elkaar. Tussen beide paden ligt een objectvrije strook van minstens 50cm. Aan de andere zijde van het fietspad bedraagt deze objectvrije strook minstens 100cm. De materialisatie van het fietspad is monolithische verharding. De voorkeur gaat uit naar beton omdat dit materiaal reeds is toegepast voor de fietspaden in Stadsgroen Ghellinck en het fietspad in de Warande. In overeenstemming met de hemelwaterverordening wordt het hemelwater opgevangen in regenwatervoorzieningen zoals grachten of wadi's. Het is van belang dat de fietspaden ingebed liggen in het groen. Dit is waardevol voor de beleving op de fiets.

Van belang om te duiden is dat dit typeprofiel niet letterlijk is te interpreteren. De bovenstaande elementen zijn als het ware bouwstenen waar in het ontwerp van de parkgebieden mee kan worden aan de slag gegaan. Zo kunnen de fietspaden, voetpaden en infiltratievoorziening optimaal bijdragen tot de beoogde beleving en karakteristiek van elk deelgebied van het Kortrijkse landschapspark.



FIETSERS OP KRUISPUNTEN

Voor de kruising van fietspaden worden drie type-inrichtingen voorgesteld. De onderstaande volgorde is volgens voorkeur in functie van de continuïteit van het fietsnetwerk.

1. Gelijkvloerse kruising met fiets in de voorrang

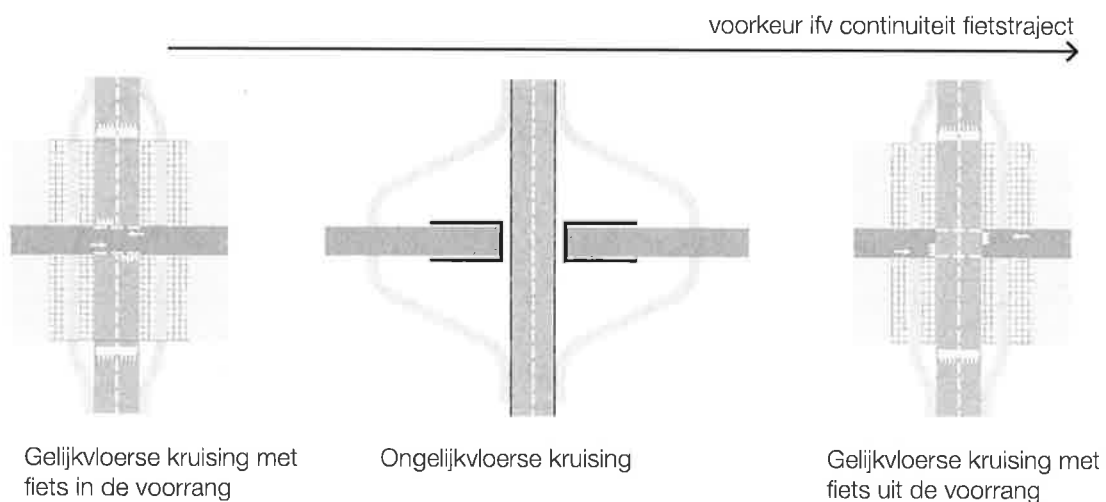
- Het parkgebied wordt als het ware over de dwarsende straat heen getrokken en wordt plaatselijk een pleintje met een zekere verblijfswaarde. Zo krijgen automobilisten het signaal dat ze te gast zijn in deze omgeving. Een verhoogde inrichting met een plaatselijk snelheidsregime van 30 km/u kan dit effect versterken. Dit wordt bij voorkeur toegepast waar er hoge intensiteiten en hoge snelheden zijn.
- De wegmarkeringen – een rode fietsoversteek en haaiantanden - maken duidelijk dat de fiets voorrang heeft op het autoverkeer. Ook de categorisering van de kruisende fietspaden en hun onderlinge verhouding (voorrang of niet) wordt duidelijk gemaakt met markeringen.

2. Ongelijkvloerse kruising

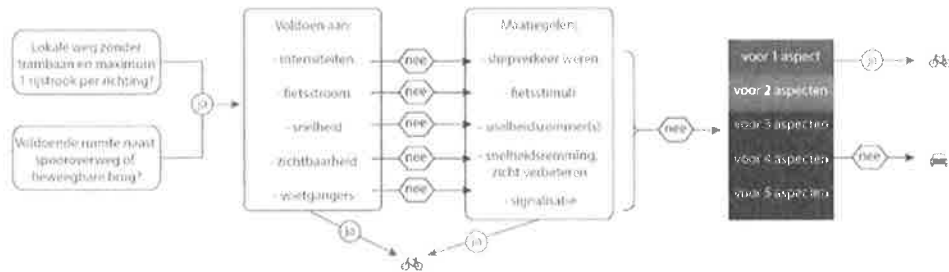
- In geval van een tunnel wordt het parkgebied mee in de tunnel getrokken. Er wordt steeds geopteerd voor een open tunnelinrichting waarbij het 'tunnelgevoel' zo kort mogelijk wordt gehouden. De onderdoorsteek onder de dwarsende weg is overzichtelijk mogelijk.
- De uitwisseling tussen de kruisende fietspaden is een aandachtspunt. Als de omrijfactor te groot wordt bestaat het risico dat fietsers die willen oversteken geen gebruik zullen maken van de tunnel en toch de dwarsende weg zullen kruisen.

3. Gelijkvloerse kruising met fietser uit de voorrang

- Ook bij een inrichting met het fietspad uit de voorrang wordt het parkgebied als het ware over de dwarsende straat heen getrokken en wordt plaatselijk een pleintje met een zekere verblijfswaarde. Zo krijgen automobilisten het signaal dat ze te gast zijn in deze omgeving. Een verhoogde inrichting met een plaatselijk snelheidsregime van 30 km/u kan dit effect versterken. Dit wordt bij voorkeur toegepast waar er hoge intensiteiten en hoge snelheden zijn.
- De wegmarkeringen maken duidelijk dat de fiets geen voorrang heeft op het autoverkeer van de dwarsende weg. De categorisering van de kruisende fietspaden en hun onderlinge verhouding (voorrang of niet) wordt duidelijk gemaakt met markeringen.
- Deze inrichting laat toe om na evaluatie het kruispunt aan te passen en de fietser in de voorrang te brengen met een eenvoudige aanpassing van de wegmarkeringen.



Concreet kan gesteld worden dat in het projectgebied de keuze is gemaakt tussen een **kruising met fiets in de voorrang of een kruising met fiets uit de voorrang** op basis van criteria uit de studie 'Fiets in de voorrang' van Fietsberaad.



categorisering

In eerste instantie zijn een aantal basisvoorwaarden van tel. De voornaamste van tel voor deze startnota gaat over de wegcategorisering. Een voorrangspositie voor de fiets wordt enkel overwogen voor wegen met een categorisering gelijk aan of lager dan een lokale weg.

intensiteiten

Op gebied van intensiteiten wordt een bovengrens van ca. 8000 pae/dag gehanteerd om de fietser voorrang te kunnen. Dat heeft voornamelijk te maken met mogelijke filevorming op de kruisende weg.

openbaar vervoer

Ook het openbaar vervoer wordt mee in beschouwing genomen. Waar hoogfrequente buslijnen voorkomen krijgt de fietser geen voorrang. Bij dit criterium wordt steeds vastgehouden aan het principe van herevaluatie van de kruispunten met de fiets uit de voorrang. Als in de toekomst wordt vastgesteld dat de intensiteiten van de wagen zijn gezakt of dat autobestuurders de fiets wel voorrang geven ondanks de inrichting, kan het kruispunt worden heringericht met een eenvoudige aanpassing van de wegmarkering.

fietsstroom

De aanwezig fietsstroom dient voldoende groot te zijn. Er wordt aangenomen dat de verwachte fietsstroom op de nieuwe fietspaden voldoende groot en continu zal zijn, om de fiets voorrang te kunnen verlenen.

snelheid

Ter hoogte van de oversteek rijden wagens maximaal 30km/u. Indien dit snelheidsregime niet wordt nageleefd zijn bijkomende snelheidsremmende maatregelen een vereiste.

zichtbaarheid

Indien de zichtbaarheid van de fietsers door de automobilist voldoende is kan gekozen worden voor haaiantanden. Indien het zicht van de automobilist vandaag niet voldoende is, wordt in eerste instantie gekeken naar mogelijke ingrepen om de zichtbaarheid te verbeteren zoals het verwijderen van laag en dicht groen. Indien dit niet mogelijk is en het zicht zodanig beperkt is dat hij geen voorrang zou kunnen verlenen zonder te moeten stoppen, moet er overeenkomstig de wegcode gekozen worden voor een stopbord en -streep.

voetgangers

Waar de nieuwe fietsverbinding een concentratie van voetgangers kruist, wordt de liging en inrichting van het fietspad goed overwogen met oog op veiligheid. Dit is nader toegelicht in hoofdstuk 4.

Onderstaand schema toont de resultaten van het onderzoek voor de kruispunten. Dit onderzoek wordt diepgaander toegelicht in hoofdstuk 6.



- gelijkvloers, fiets in de voorrang
- gelijkvloers, fiets uit de voorrang
- /// ongelijkvloers

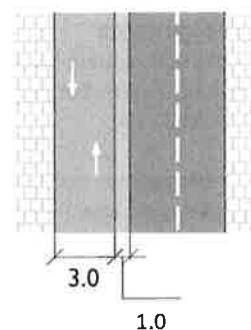
FIETSERS IN HET STRAATBEELD

Voor de inrichting van het fietspad in het straatbeeld worden twee typeprofielen voorgesteld.

1. Vrijliggend fietspad

Bij een voldoende breed straatprofiel wordt gekozen voor de inpassing van een dubbelrichtingsfietspad. Belangrijke kanttekening bij de maatvoering is dat er idealiter ook voldoende ruimte voor groen en voor waterinfiltratie voorzien wordt met oog op de continuïteit van de groenstructuur in het projectgebied.

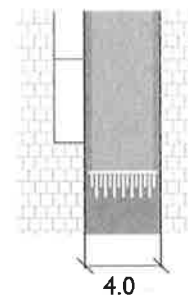
- Het dubbelrichtingsfietspad is minstens 3 meter tot 4 meter breed.
- Het fietspad ligt gescheiden van de rijweg met een tussenstrook van 1 meter. Deze tussenstrook kan verhard worden vormgegeven, maar is in het beste geval groen ingericht.



2. Fietsstraat

Als er onvoldoende ruimte beschikbaar is, kan worden gekozen voor de inrichting van een fietsstraat. Daarvoor moet de verkeerssituatie wel aan een aantal voorwaarden voldoen.

- De weg is een enkelrichtingsstraat.
- Parkeren gebeurt slechts aan één zijde. Bij voorkeur de linkerkant van de weg om conflicten tussen fietsers en autoportiers (die vaker aan de bestuurderszijde worden opengeslagen dan aan de passagierszijde) te beperken.
- De intensiteiten blijven onder 500 pae / dag.
- Weggebruikers in een fietsstraat mogen maximaal 30 km/u rijden. De effectieve rijsnelheden, als V85 uitgedrukt, moeten dus lager zijn dan of gelijk aan 30 km/u. Om dit te bereiken worden eventueel vertragende maatregelen aan het begin van de straat ingepast.
- De volledige straat wordt rood gemarkeerd.
- De fietsstroom is voldoende groot. Er wordt een richtcijfer van 200 fietsers / dag gehanteerd.



VI.

Ontwerpend onderzoek

analyse | oplossingsrichtingen | afweging

METHODE

ANALYSE

De analyse van elke verkeerssituatie bestaat enerzijds uit een screening van de beschikbare data: de categorisering, het snelheidsregime, het geplande openbaarvervoersnet, de verkeersstellingen en de verkeersongevallen. Anderzijds wordt ook gekeken naar de huidige weginrichting. Hoe overzichtelijk is de verkeerssituatie? Is de zichtbaarheid goed? Stimuleert de inrichting hogere snelheden of remt deze net af?

OPLOSSINGSRICHTINGEN

Om te verkennen wat de mogelijkheden zijn voor de inpassing van het nieuwe fietspad worden verschillende liggings- en inrichtingsvarianten opgemaakt. Op die manier wordt duidelijk wat de impact is van mogelijke inrichtingen en worden voor- en nadelen in kaart gebracht.

Voor kruisingen met wegen wordt op basis van de analyse gekozen voor de toepassing van één of meer van de drie typekruispunten; een gelijkvloerse kruising met fietser in de voorrang, een gelijkvloerse kruising met fietser uit de voorrang en de ongelijkvloerse kruising. Vooreerst bepaalt de specifieke ruimtelijke context de mogelijke inpasbaarheid van een typekruispunt. Daarnaast gebeurt de afweging op basis van de principes toegelicht in hoofdstuk 5.

AFWEGING

Op basis van de vooropgestelde ontwerprichtlijnen wordt een afweging gemaakt van de verschillende varianten en wordt een voorkeursvariant geselecteerd.

FIETSPAD IN PARKOMGEVING

Zoals toegelicht in hoofdstuk 4 zal het fietspad voor het grootste deel in parkomgeving komen te liggen. Voor de inrichting van de fietspaden die in de parken zullen liggen, is een typeprofiel met twee varianten voorgesteld. In dit typeprofiel zijn de elementen aangeduid die essentieel zijn voor de inrichting van het fietspad. Waar het fietspad effectief zal liggen in de parkgebieden en hoe het er zal uitzien, zal echter pas in de projectnota's volgende op deze startnota onderzocht worden. Daarom wordt in het hiernavolgend hoofdstuk over het algemeen niet ingegaan op de stukken van de fietsverbinding die in het groen liggen en ligt de focus op de plekken waar het fietspad wegen kruist. Enkele segmenten waar zich een specifieke problematiek stelt over risico op conflicten met andere parkgebruikers zoals Wembley en Collector worden wel onderzocht.

ROTONDE HOGE DREEF

ANALYSE

Fietspad kruist

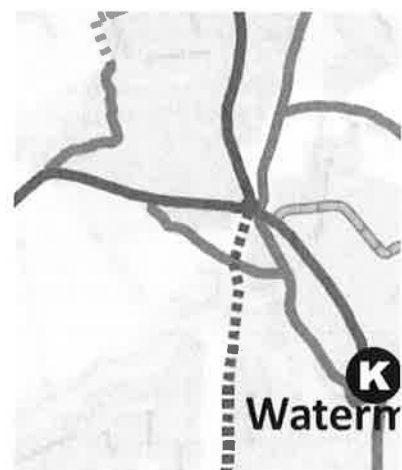
- Izegemsestraat Z en Hoge Dreef: Lokale weg IIa: gebiedsontsluitingsweg
- Izegemsestraat N: Lokale weg IIb: lokale ontsluitingsweg
- Zone 50
- OV /
- Tellingen Izegemsestraat ZUID (16-26/11/2020)
 - Auto's telperiode 42497
 - Auto's per dag 4232
 - 98.2% houdt zich aan toegelaten snelheid
 - V85 42 km/u
 - 363 fietsers per dag (2015)
- Tellingen Izegemsestraat NOORD (9-17/1/2017)
 - Auto's telperiode 11530
 - Auto's per dag 1438
 - 71.9% houdt zich aan toegelaten snelheid
 - V85 54 km/u
- Tellingen Hoge Dreef (3-9/12/2014)
 - Auto's telperiode 29686
 - Auto's per dag 4800
 - 41.3% houdt zich aan toegelaten snelheid
 - V85 58 km/u
 - Tellingen 2014: 400 fietsers per dag
- VKO geen



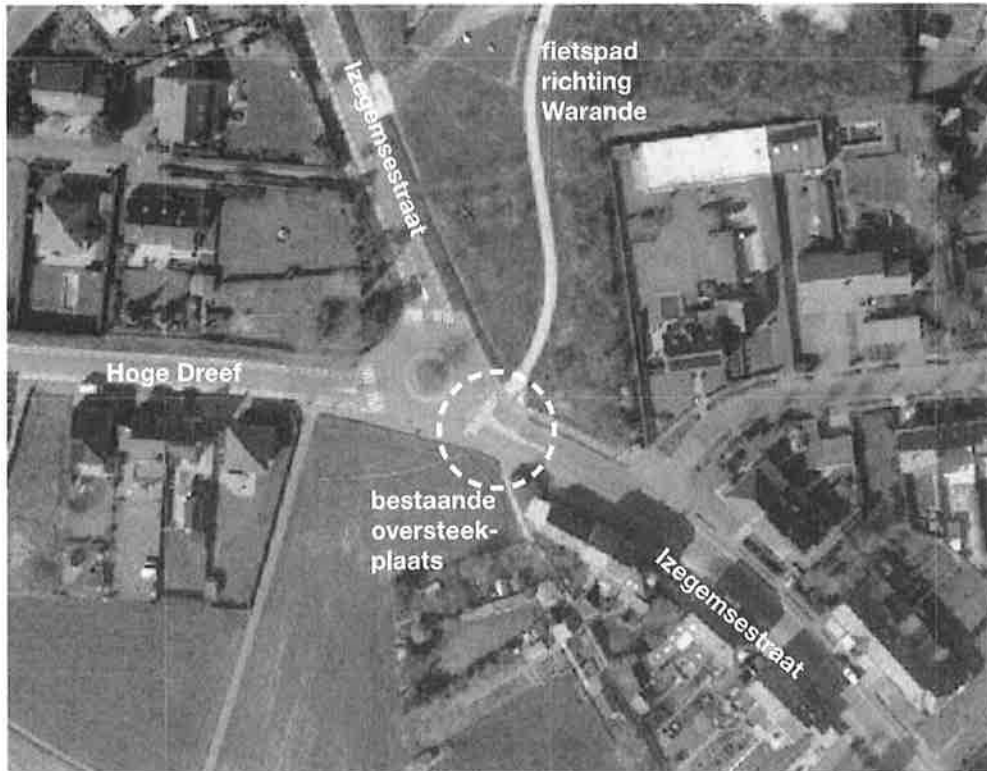
verkeersongevallen



verkeerstellingen



Fietsnetwerk



Ter hoogte van de rotonde aan de Hoge Dreef komen heel wat fietspaden samen. In OW-richting loopt het fietspad tussen Heule Centrum en Heule Watermolen. In noordelijke richting lopen het BFF langs de Izegemsestraat onder de vorm van aanliggende enkelrichtingsfietspaden en het BFF richting de Warande dat ingericht is als een dubbelrichtingsfietspad. In zuidelijke richting zal het nieuwe fietspad aansluiten. In oostelijke richting liggen enkelrichtingsfietspaden langs de Izegemsestraat. Vlak voor de rotonde ligt een fietsoversteekplaats waar fietsers komende van de Warande kunnen oversteken en verder fietsen langs de Izegemsestraat. Ten slotte zijn er verschillende recreatieve fiets- en wandelpaden die aansluiten op dit punt.

In kader van de studie Heulebeekvallei en Parc 50 (Maat-Ontwerpers / Antea) is de herinrichting van de Hoge Dreef onderzocht. Het voorkeursscenario gaat uit van een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad ten zuiden van de rijweg. Deze inrichting heeft verschillende voordelen op gebied van nodige grondverwerving, continuïteit van het fietspad tussen Heule Centrum

en Heule Watermolen, aantakking op andere fietspaden en ruimtelijke inpassing. In de studie wordt ook gesteld dat het perceel ten zuiden van de rotonde kan worden gebruikt voor de uitwisseling van de verschillende fietspaden.

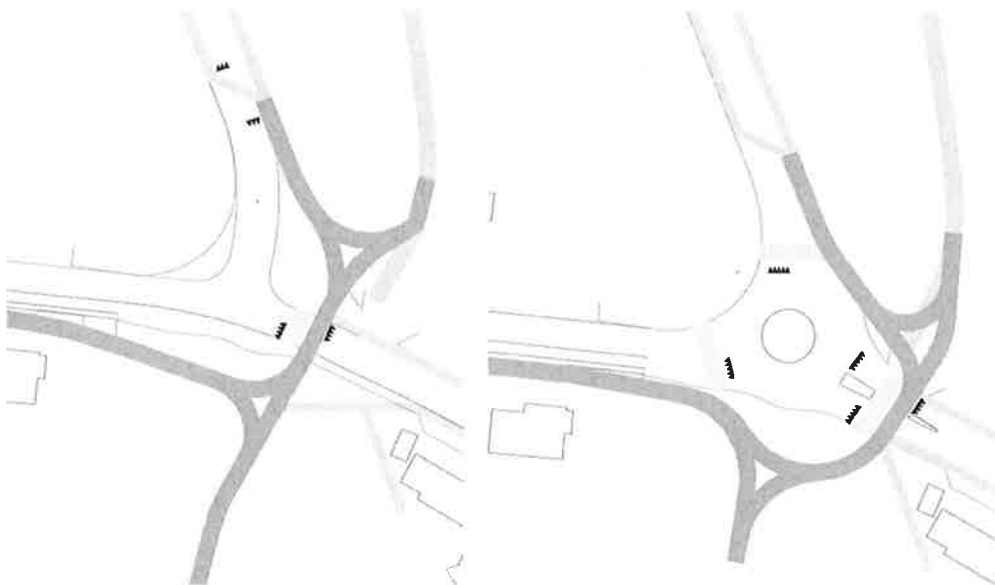
De wegcategorysering ter hoogte van dit kruispunt maakt duidelijk dat de noordelijke arm van de Izegemsestraat (IIb: lokale ontsluitingsweg) onderschikt is aan de zuidelijke arm van de Izegemsestraat en de Hoge Dreef (beiden Ila: gebiedsontsluitingsweg). De getelde verkeersintensiteiten tonen bovendien aan dat die wegen ook zo gebruikt worden.

OPLOSSINGSRICHTINGEN

De uitwisseling van de verschillende fietspaden is de voornaamste opgave ter hoogte van dit knooppunt. Daarnaast wordt ook onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor de inrichting van het kruispunt tussen de Hoge Dreef en de Izegemsestraat.

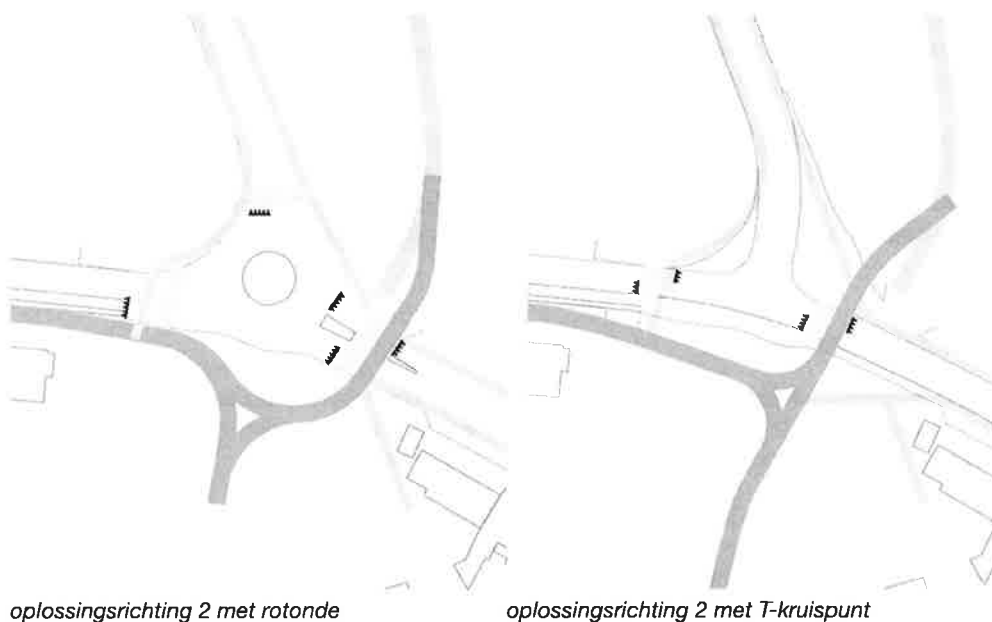
De voorstellen voor de kruising van de aansluiting van de nieuwe fietspaden in Parc50 met de meer noordelijke fietspaden gaan uit van een inrichting met de fiets in de voorrang. De wegcategorysering, intensiteiten en zichtbaarheid op de Hoge Dreef en de Izegemsestraat laten dit toe. De snelheden zijn een aandachtspunt.

De oversteekplaats wordt ingericht ter hoogte van het bestaande kruispunt. Op die manier kan de uitwisseling tussen het dubbelrichtingsfietspad langs de Hoge Dreef en in Parc 50 gebeuren op het daartoe voorberhouden perceel, en kan een zekere afstand voorzien worden tussen het kruispunt en de oversteekbeweging van de fietsers.



oplossingsrichting 1 met T-kruispunt

oplossingsrichting 1 met rotonde



oplossingsrichting 2 met rotonde

oplossingsrichting 2 met T-kruispunt

Oplossingsrichting 1 – Oversteek Izegemsestraat

In de eerste optie wordt ten noorden van het kruispunt een oversteekplaats in de voorrang ingericht voor fietsers komende van de enkelrichtingsfietspaden in het noordelijk gedeelte van de Izegemsestraat die fietsen richting de Hoge Dreef en Parc50. Nadeel aan deze inrichting is dat fietsers twee keer een lokale weg dienen over te steken. Vooral de beweging richting de Hoge Dreef vormt een omweg. Bovendien liggen de snelheden in het noordelijk gedeelte van de Izegemsestraat vrij hoog.

Oplossingsrichting 2 – Oversteek Hoge Dreef

In de tweede oplossingsrichting sluit het enkelrichtingsfietspad komende vanuit het noorden rechtstreeks aan op de dubbelrichtingsfietspaden naast de Hoge Dreef en in Parc 50. Op die manier hoeft de fietser slechts één keer over te steken, maar kruist deze wel de drukker bereden Hoge Dreef.

Kruispuntinrichting

Beide oplossingsrichtingen voor de fietspaden zijn gecombineerd met een inrichting met een T-kruispunt en rotonde. De tekeningen laten zien dat beide inrichtingen mogelijk zijn.

AFWEGING

Er wordt gekozen voor de tweede oplossingsrichting waarbij een oversteekplaats in de Hoge Dreef wordt ingericht. Op die manier is er een directe aansluiting voor fietsers die fietsen van noord naar zuid zonder een omrijbeweging via de oversteekplaats ten oosten van het kruispunt.

Er wordt gekozen voor een T-kruispuntoplossing. Daarbij worden volgende randvoorwaarden en aandachtspunten benoemd voor de verdere uitwerking in projectnotafase:

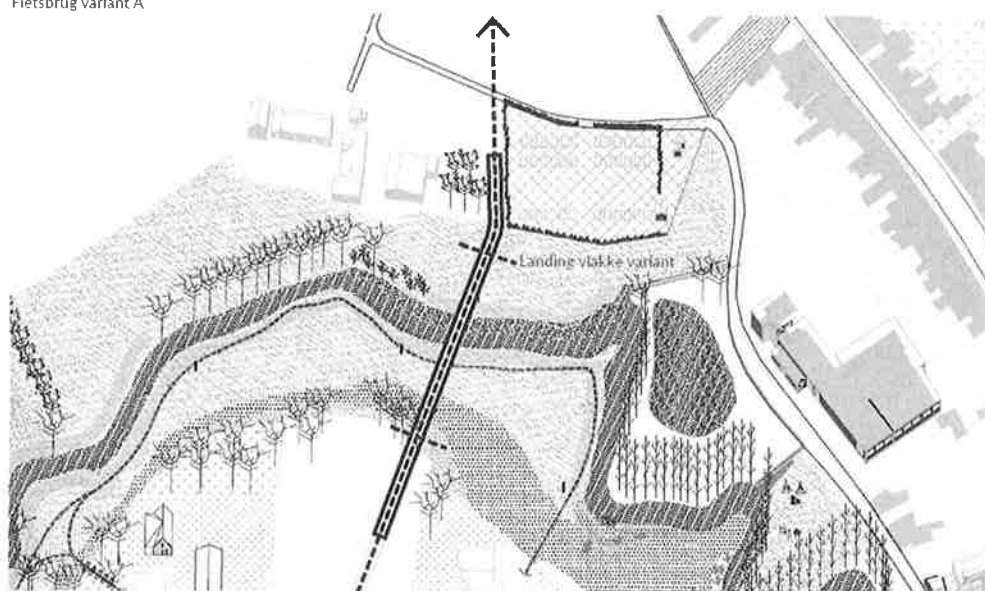
- Kruispunt moet ingericht met toepassing van snelheidsremmende maatregelen (verkeersplateau, insnoering, signalisatie, materiaalkeuze, ...)
- Belangrijk is een goede zichtbaarheid van alle verkeersdeelnemers op het kruispunt.

KRUISING HEULEBEEKVALLEI

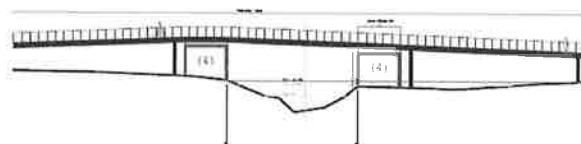
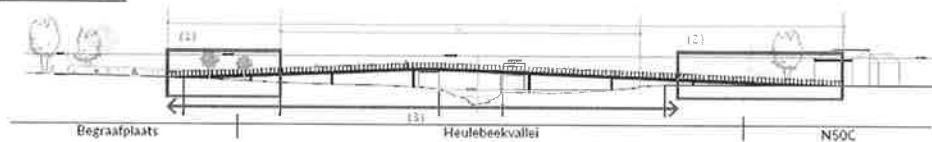
In de studie voor de Heulebeek (Maat-ontwerpers en Antea) zijn varianten onderzocht voor een brug over de Heulebeekvallei. Er zijn twee hoofdvarianten met twee verschillende tracés. Variant A ligt aan de westzijde van de begraafplaats. Variant B ligt aan de oostzijde van de begraafplaats.

Voor beide tracés zijn twee varianten uitgewerkt: de fietsbrug als een hoge brug en de fietsbrug als een vlakke brug of vlonder.

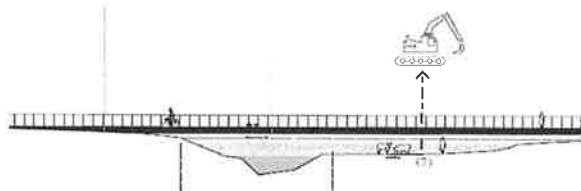
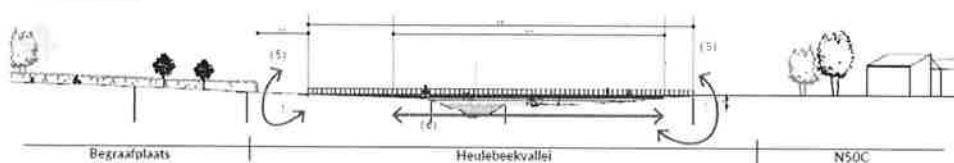
Fietsbrug variant A



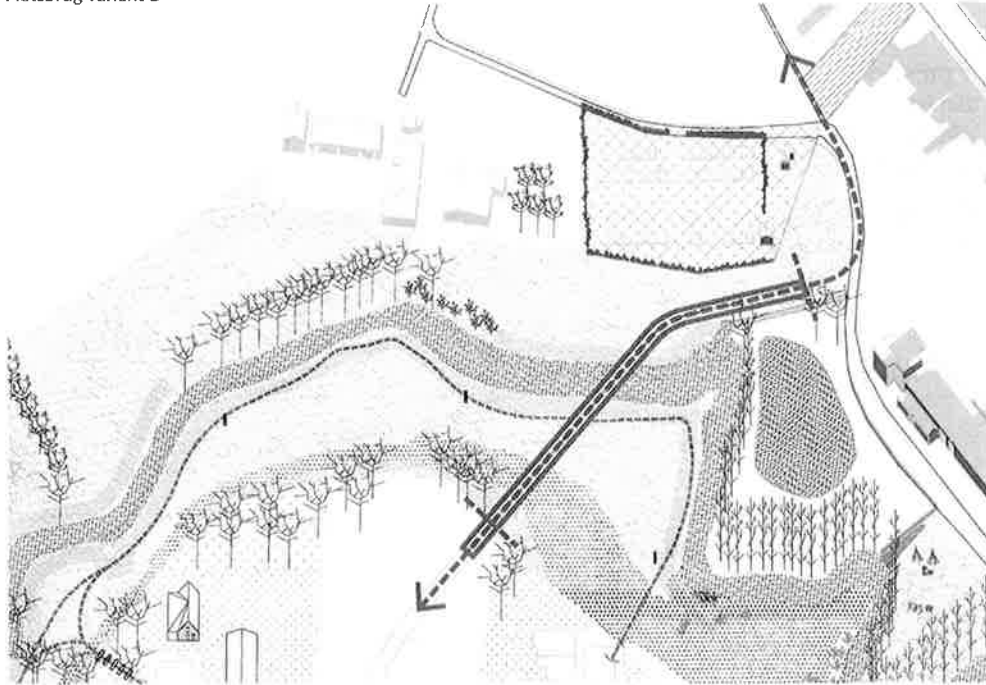
VARIANT A1, AFB. 01



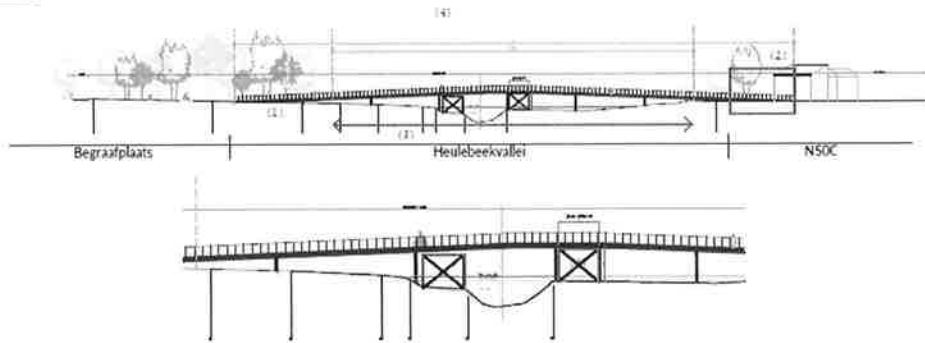
VARIANT A2, AFB. 02



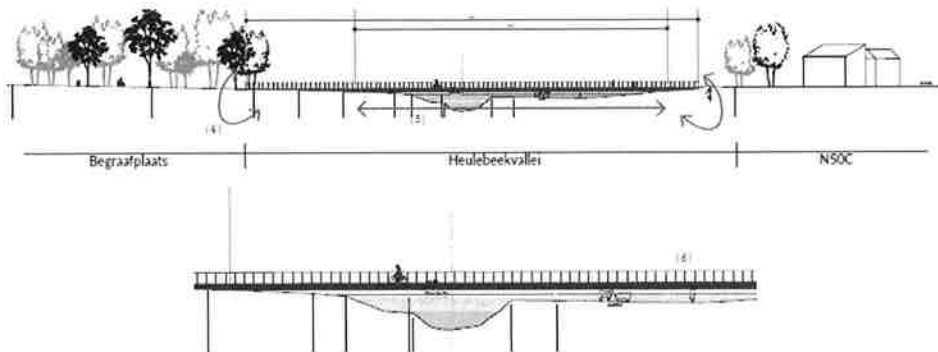
Fietsbrug variant B



AFB_01



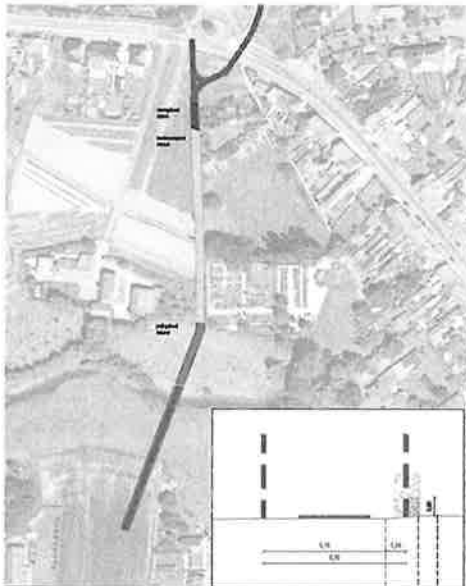
AFB_02



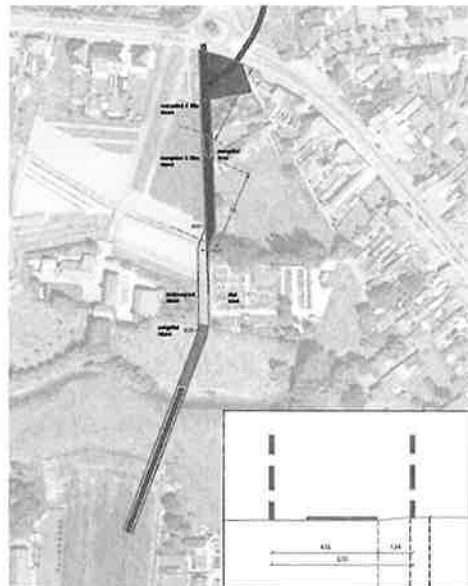
Om een correcte afweging te kunnen maken tussen de twee varianten van de fietsbrug dient het volledige fietstracé in kaart te worden gebracht. Afbeelding 01 en 02 tonen de mogelijke tracé's voor brugvariant A. Afbeelding 03 en 04 tonen de mogelijke tracé's van variant B. Voor beide tracé's werd een minimale breedte van 4m (wenselijke maat voor fietssnelwegen volgens het fietsvademecum) gehanteerd, met aan beide zijde een schuwzone van 1m. De totale breedte opgenomen voor verdere berekeningen is hier dus 6 meter.

Om een afweging te maken tussen de verschillende tracé's is een tabel opgemaakt die de voor- en nadelen voor verschillende aspecten inzichtelijk maakt. In de afwegingstabel is voor alle tracé's uitgegaan van de optie met een lage brug. Er werd een onderscheid gemaakt tussen hoofd- en neven-doelstellingen.

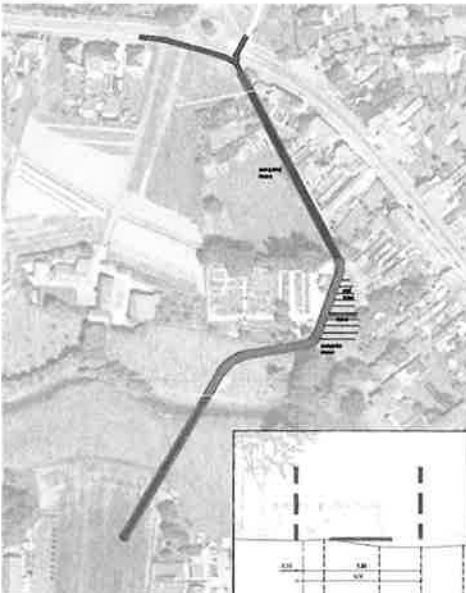
Afb. 01: Variant Ax en Ay



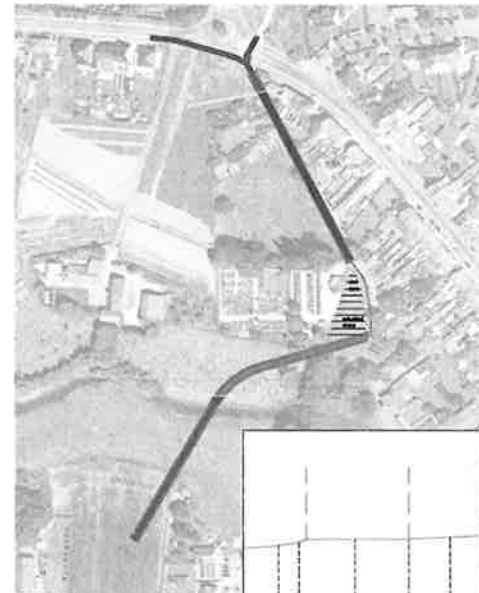
Afb. 02: Variant Az



Afb. 03: Variant Bx



Afb. 04: Variant By



Hoofdoelstellingen

Bij het criterium snelle fietsas wordt de directheid van de route gevalueerd en zo de ambitie getoetst om een vlotte en snelle stedelijke NZ-fietsas te realiseren. Zowel de lengte van de route als de bochtigheid worden beoordeeld.

Behalve een snelle fietsas streven we ook naar een veilige fietsas. Vooral de mogelijke conflicten thv Watermolenwal zijn hier onderscheidend, enerzijds de layout van de kruising van het fietstraject met Watermolenwal (leesbaarheid en zichtbaarheid), anderzijds de combinatie van zowel auto-verkeer als fietsverkeer op een deel van het NZ-fietstraject (cfr tracé B).

De realiseerbaarheid van de fietsas is ingeschat door te kijken naar de kostprijs enerzijds en de juridische context anderzijds. Voor de inschatting van de kostprijs is raming opgemaakt (zie tabel op volgende blz) voor de verschillende trajecten, op basis van volgende posten: (1) de kosten gerelateerd aan verwerving, (2) de aanleg van het fietspad in beton, (3) de bouwkost van de brug over de Heulebeek en (4) de wijziging in inrichting van kruispunten. Zoals reeds aangegeven is steeds uitgegaan van de lage variant voor de brugconstructie (zowel bij A als B). De prijs van de brug blijkt doorslaggevend voor de totale kostprijs.

Voor variant A wordt deze geschat op 324.000 euro. Voor variant B, door zijn grotere lengte, op 508.000 euro. Op basis van kostprijs kan dus gesteld worden dat er een voorkeur is voor variant A.

De juridische context geeft aan hoe moeilijk de verwerving van gronden voor de realisatie van de fietsas is. Er wordt uitgegaan van een voordeel bij tracé's die zich bevinden binnen de reservatiestrook (Ax, Ay en Az). Ax en Ay bevinden zich in landbouwgebied, Az in woongebied. De tracé's Bx en By bevinden zich ook in woongebied, maar niet in de reservatiestrook en vragen bovendien de verwerving en afbraak van enkele bijgebouwen.

Het fietstraject doorkruist een waardevol landschap en moet zich op een gepaste manier integreren in het beschermd landschap. Zowel de ruimtelijke en visuele impact op het open vergezicht vanop de Watermolenwal, de ecologie in de winterbedding als de impact op de identiteit en beleving van de begraafplaats zijn geëvalueerd.

Nevendoelstellingen

Voor de realisatie van de stedelijke fietsas is in elke variant een inname van private gronden noodzakelijk. Bij het aftoetsen van het criterium draagvlak is de impact voor de betrokken landbouwer geëvalueerd alsook de impact voor de betrokken bewoners (vooral tracé Bx en By). Tenslotte is ook de wens en ambitie om vanuit de Tinekeswijk een goede verbinding te realiseren naar de school aan Watermolenwal meegenomen in de afwegingstabel.

Afwegingstabel varianten

| Fietsroute NSOC traject 430-44 weg via deuren | Tracé A Prog. mto | Tracé B Prog. mto | Tracé A Prog. mto | Tracé B Prog. mto | Tracé B Prog. mto |
|---|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Hoofddoelstellingen | ***** | ***** | ***** | ***** | ***** |
| Doel 1: Doel 1 | 313 | 327 | 317 | 318 | 319 |
| Doel 2: Doel 2 | 320,76 | 325,54 | 324,76 | 323,29 | 325,19 |
| Doel 3: Doel 3 | 343 | 343 | 343 | 343 | 343 |
| Doel 4: Doel 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 5: Doel 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 6: Doel 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 7: Doel 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 8: Doel 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 9: Doel 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 10: Doel 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 11: Doel 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 12: Doel 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 13: Doel 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 14: Doel 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 15: Doel 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 16: Doel 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 17: Doel 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 18: Doel 18 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 19: Doel 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 20: Doel 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 21: Doel 21 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 22: Doel 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 23: Doel 23 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 24: Doel 24 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 25: Doel 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 26: Doel 26 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 27: Doel 27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 28: Doel 28 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 29: Doel 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 30: Doel 30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 31: Doel 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 32: Doel 32 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 33: Doel 33 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 34: Doel 34 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 35: Doel 35 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 36: Doel 36 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 37: Doel 37 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 38: Doel 38 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 39: Doel 39 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 40: Doel 40 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 41: Doel 41 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 42: Doel 42 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 43: Doel 43 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 44: Doel 44 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 45: Doel 45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 46: Doel 46 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 47: Doel 47 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 48: Doel 48 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 49: Doel 49 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 50: Doel 50 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 51: Doel 51 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 52: Doel 52 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 53: Doel 53 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 54: Doel 54 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 55: Doel 55 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 56: Doel 56 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 57: Doel 57 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 58: Doel 58 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 59: Doel 59 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 60: Doel 60 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 61: Doel 61 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 62: Doel 62 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 63: Doel 63 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 64: Doel 64 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 65: Doel 65 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 66: Doel 66 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 67: Doel 67 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 68: Doel 68 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 69: Doel 69 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 70: Doel 70 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 71: Doel 71 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 72: Doel 72 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 73: Doel 73 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 74: Doel 74 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 75: Doel 75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 76: Doel 76 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 77: Doel 77 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 78: Doel 78 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 79: Doel 79 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 80: Doel 80 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 81: Doel 81 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 82: Doel 82 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 83: Doel 83 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 84: Doel 84 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 85: Doel 85 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 86: Doel 86 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 87: Doel 87 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 88: Doel 88 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 89: Doel 89 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 90: Doel 90 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 91: Doel 91 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 92: Doel 92 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 93: Doel 93 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 94: Doel 94 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 95: Doel 95 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 96: Doel 96 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 97: Doel 97 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 98: Doel 98 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 99: Doel 99 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Doel 100: Doel 100 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Conclusie

Tracé A scoort bijzonder hoog op alle hoofddoelstellingen, in tegenstelling tot tracé B. Wanneer de nevendoelestellingen in acht worden genomen valt op dat tracé A en B, met uitzondering van Bx, gelijkwaardig zijn. Tegelijk zijn er bij de tracé's A optimalisaties mogelijk die voor de 2de nevendoelestelling een betere score kunnen opleveren.

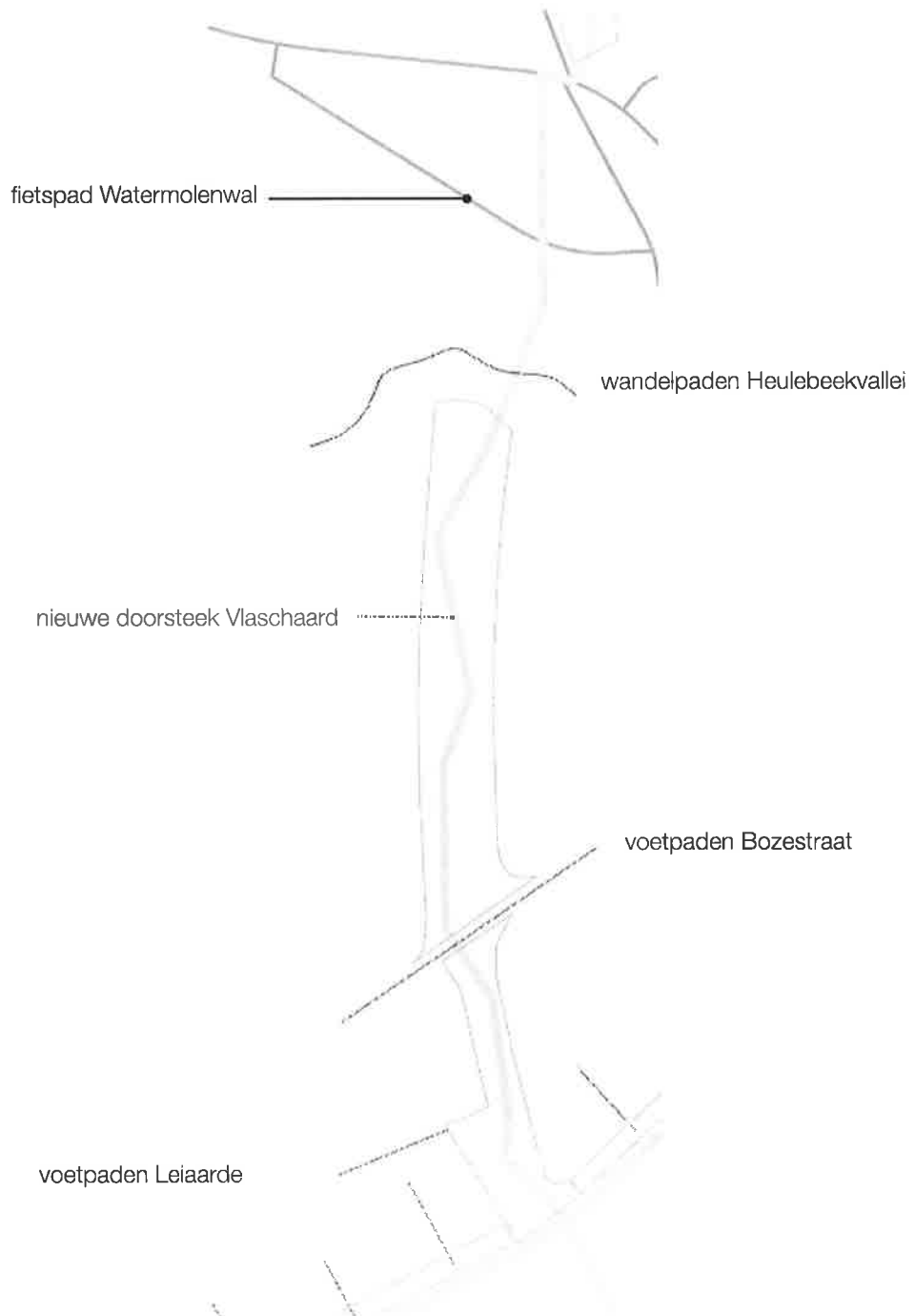
De kleine verschillen bij de nevendoelestellingen wegen hier-door niet op tov de grote verschillen bij de evaluatie van de hoofddoelstellingen. Vanuit de evaluatie wordt een duidelijke voorkeur uitgesproken voor tracé A.



Impressie voorkeursvariant: variant A met een platte brug

TRAGE WEGEN PARC 50

Onderstaande hiernaast biedt een overzicht van de fiets- en wandelpaden die de NZ-fietsas in het Parc 50 zullen kruisen. Deze paden zijn ook mogelijke conflictpunten tussen fietsers enerzijds en wandelaars die het fietspad kruisen anderzijds. Dit vraagt ook de nodige aandacht in de verdere uitwerking van de projectnota.



BOZESTRAAT

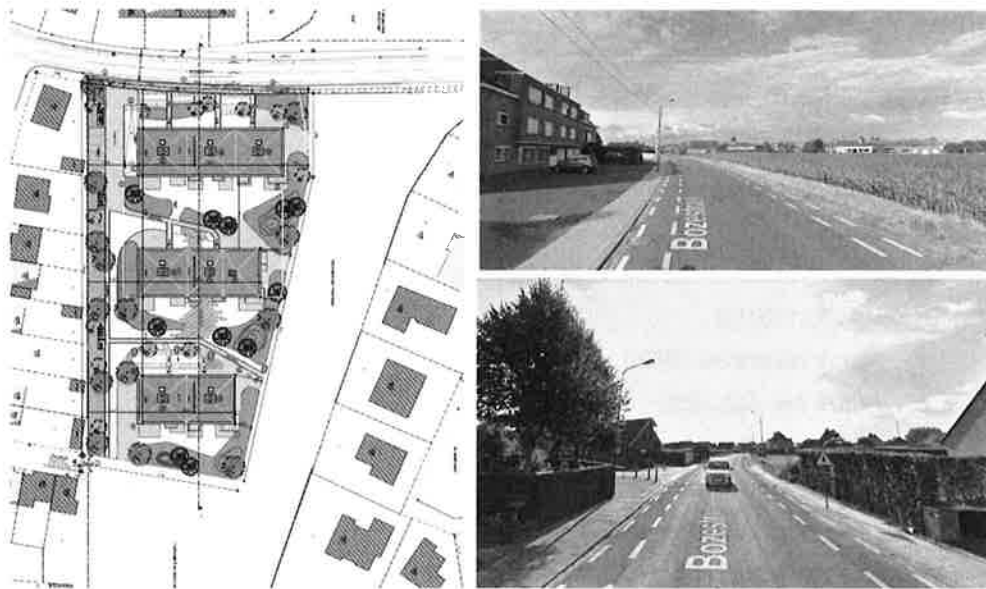
ANALYSE

Fietspad kruist

- Lokale weg IIb: lokale ontsluitingsweg
- Zone 50
- OV: vandaag buslijn, in de toekomst niet meer
- Tellingen (4-11/2019)
 - Auto's telperiode 18623
 - Auto's per dag 2660
 - 93,8% houdt zich aan toegelaten snelheid
 - V85 47 km/u
- Fietsen per dag 526 (telling 2014)
- VKO auto stoffelijke schade: 7, licht gewonde: 0
- VKO auto – fiets stoffelijke schade: 1, licht gewonde: 2



Verkeersongevallen



Geplande woonontwikkeling

Het circulatieplan gaat uit van éénrichtingsverkeer in de Bozestraat komende van Heule Watermolen richting Heuleplaats. Er ligt echter nog een alternatief op tafel waarbij de volledige Bozestraat wordt geknipt en het Parc 50 met bijhorende fietsverbinding op dit punt niet langer wordt onderbroken. Deze beslissing zal gebeuren in samenspraak met de bewoners op een infomoment in een latere fase.

OPLOSSINGSRICHTINGEN

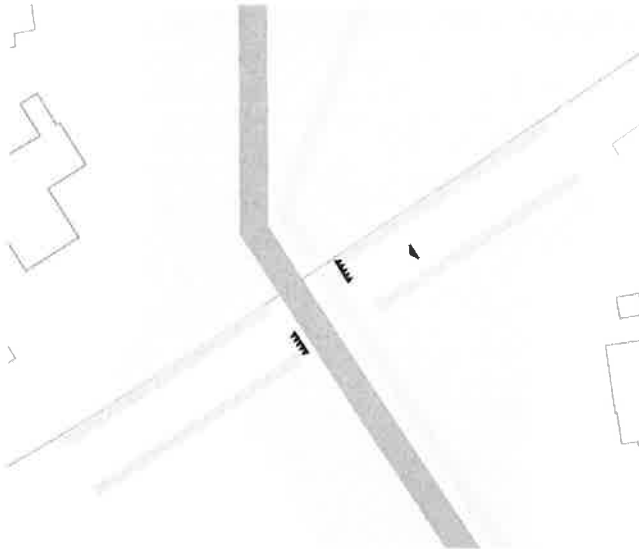
Er is zijn twee oplossingsrichtingen onderzocht die uitgaan van de twee weerhouden varianten voor het circulatieplan.

In geval van enkelrichtingsverkeer in de Bozestraat is het door de lage intensiteiten, de afwezigheid van hoogfrequent openbaar vervoer en de overzichtelijke inrichting is het mogelijk om de fietser voorrang te verlenen op het kruispunt.

Het kruispunt wordt beschouwd en ingericht als een pleintje dat de connectie vormt tussen de twee aanliggende groenzones. Op die manier wordt het landschapspark als het ware over het kruispunt heen getrokken. In deze zone staat de zwakke weggebruiker centraal en is de auto te gast.

Het zebrapad en het fietspad liggen naast elkaar en worden ze samen geïntegreerd als één gezamenlijk oversteekpunt.

In geval van een knip in de Bozestraat is er geen sprake meer van een kruising met autoverkeer. Bij deze variant worden de enkelrichtingsfietspaden in de Bozestraat samengebracht tot een dubbelrichtingsfietspad zodat er slechts één kruising is tussen fietsers in noordzuidrichting en oostwestrichting.



Oplossingsrichting 1



Oplossingsrichting 2

AFWEGING

De keuze voor één van de oplossingsrichtingen hangt samen met de beslissing op gebied van circulatie. Deze beslissing zal pas genomen worden in een latere fase in samenspraak met de bewoners.

Wel kan reeds worden gesteld dat bij keuze voor enkelrichtingsverkeer in de Bozestraat, de fietser voorrang zal krijgen op het kruispunt.

KRUISSING KORTRIJKSESTRAAT – MOLENSTRAAT WEST

ANALYSE

KORTRIJKSESTRAAT

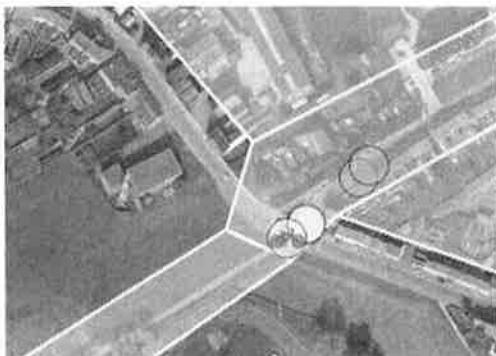
Fietspad kruist

- Historische fietsroute
- lokale weg I: lokale verbindingsweg
- Zone 50
- OV: in de toekomst geen buslijn langs hier
- Tellingen (18-26/11/2019)
 - Auto's telperiode 59124
 - Auto's per dag 7391
 - 78,3% houdt zich aan toegelaten snelheid
 - V85 42 km/u
- Tellingen 2010: 377 fietsers per dag (thv huisnummer 384)
- VKO auto stoffelijke schade: 10, licht gewonde: 1
- VKO auto – fiets stoffelijke schade: 0 licht gewonde: 2

MOLENSTRAAT

Fietspad ligt in

- Lokale weg IIa: gebiedsontsluitingsweg
- Zone 50
- OV /
- Tellingen westelijk punt (1-10/2/2021)
 - Auto's telperiode 12987
 - Auto's per dag 1367
 - 67.1% houdt zich aan toegelaten snelheid
 - V85 56 km/u
- Tellingen 2009: 264 fietsers per dag (thv J. Vandervaetstraat)



Verkeersongevallen



Profiel Leynvaalsstraat (startnota 328)



De Kortrijksestraat vervult als lokale verbindingsweg een rol als connectie tussen de R8 en Heule in het noorden, en de R36 en het centrum van Kortrijk in het zuiden. Dit verklaart de hoge intensiteiten van gemiddeld 73914 wagens per dag.

Waar het nieuwe fietspad de Kortrijksestraat kruist maakt de weg een bocht. De woning op de noordelijke hoek staat dicht bij de rand van de weg, waardoor het kruispunt vooral komende vanuit het noorden erg onoverzichtelijk is. Fietsers komend uit de Molenstraat zijn vandaag pas op laatste moment zichtbaar voor een automobilist komende uit het noorden. Deze situatie verklaart mogelijks de gebeurde ongevallen waarbij fietsers waren betrokken.

In de startnota van Korridor 328 is gekozen om de Leynvaalsstraat als fietsstraat in te richten omwille van de zeer lage intensiteiten van autoverkeer. Het nieuwe fietspad in de Molenstraat dient hierop aan te sluiten.

Het westelijk segment van de Molenstraat is gekenmerkt door een smal wegprofiel. Ter hoogte van het smalste punt is de weg slecht 10,2 meter breed. Het grootste deel van de beschikbare ruimte gaat nu op naar twee rijvakken en een strook voor langsparkeren. De voetpaden zijn krap. Om die reden heeft de Stad Kortrijk een aantal jaren terug drie percelen aangekocht om een buurtparking in te richten zodat langsparkeren in de straat kan worden geschrapt en er meer ruimte vrijkomt. Aandachtspunt zijn de twee invalideparkeerplaatsen die bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de woning worden voorzien.

In overeenstemming met het vooropgestelde circulatieplan wordt het westelijk deel van de Molenstraat daarom enkelrichtingsverkeer met de rijrichting naar de Jakob Vandervaeetstraat. Om volwaardige fietsinfrastructuur te integreren in dit segment van de Molenstraat, is het nodig om zowel het langsparkeren als één rijvak op te geven om voldoende ruimte vrij te maken.

OPLOSSINGSRICHTINGEN

De bovengrens voor autoverkeer om een fietspad in de voorrang te voorzien, wordt hier net niet bereikt. Daarnaast is er geen hoogfrequent openbaar vervoer aanwezig. Daarom wordt gekozen voor een inrichting met het fietspad in de voorrang.

In de drie oplossingsrichtingen wordt het kruispunt over de Kortrijksestraat beschouwd als een pleintje. Op die manier wordt duidelijk dat de kruisende zwakke weggebruiker centraal staat en is de auto te gast. Een verhoogde inrichting met een plaatselijk snelheidsregime van 30km/u versterkt dit principe. Gezien de hoge intensiteiten en snelheden zal deze verhoging ook snelheidsvertragend werken.

Ter hoogte van de oversteekplaats voor fietsers, wordt ook een oversteekplaats voor voetgangers voorzien en worden ze samen geïntegreerd als één gezamenlijk oversteekpunt.

Oplossingsrichting 1 - Dubbelrichtingsfietspad

In deze situatie wordt gekozen voor een tweerichtingsfietspad in de Molenstraat. Het fietspad is 3m breed en wordt gescheiden van de rijweg door een tussenstrook van 1m breed. Naast de enkelrichtingsstraat en het dubbelrichtingsfietspad, blijft nog ruimte over voor voetpaden van 1,6m breed.

Het fietspad loopt vloeiend over in de fietsstraat. De verkeerssituatie verandert wel van gemengd verkeer naar een gescheiden inrichting.

Oplossingsrichting 2 - Fietsstraat

In deze situatie wordt gekozen voor een fietsstraat.

De fietsstraat krijgt een breedte van 4m waardoor in totaal 6,2 meter overblijft voor voetpaden, groen en mindervalideparkeerplaatsen. Hierdoor kan de groenstructuur tussen Sportpark Wembley en het breder segment van de Molenstraat in beleving worden doorgetrokken.

Doordat zowel in de Leynaalsstraat als in de Molenstraat wordt gekozen voor een fietsstraat, is dit de meest leesbare en continue inrichting voor fietsers.

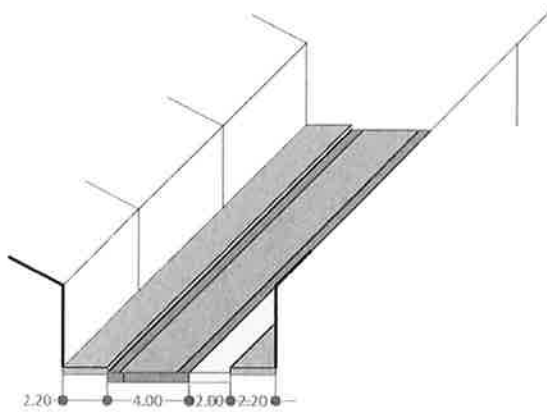
Oplossingsrichting 3 - Enkelrichtingsfietspaden

In deze situatie wordt gekozen voor twee enkelrichtingsfietspaden. Naast twee enkelrichtingsfietspaden en de enkelrichtingsstraat, blijven nog voetpaden over van 1,9m breed.

De overgang van de enkelrichtingsfietspaden naar de fietsstraat van de Leynvaalsstraat vormt een knelpunt. Deze overgang kan verwarrend zijn voor fietsers en creëert zo een onveilige situatie.

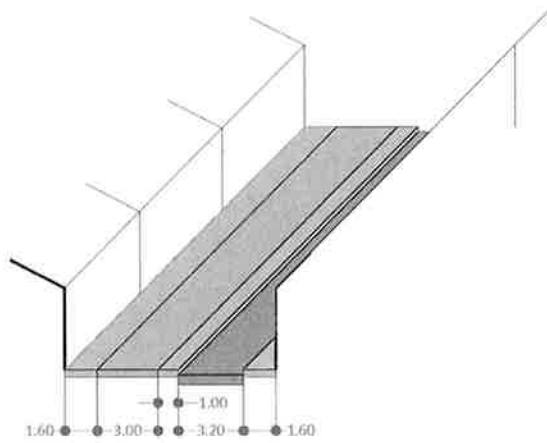


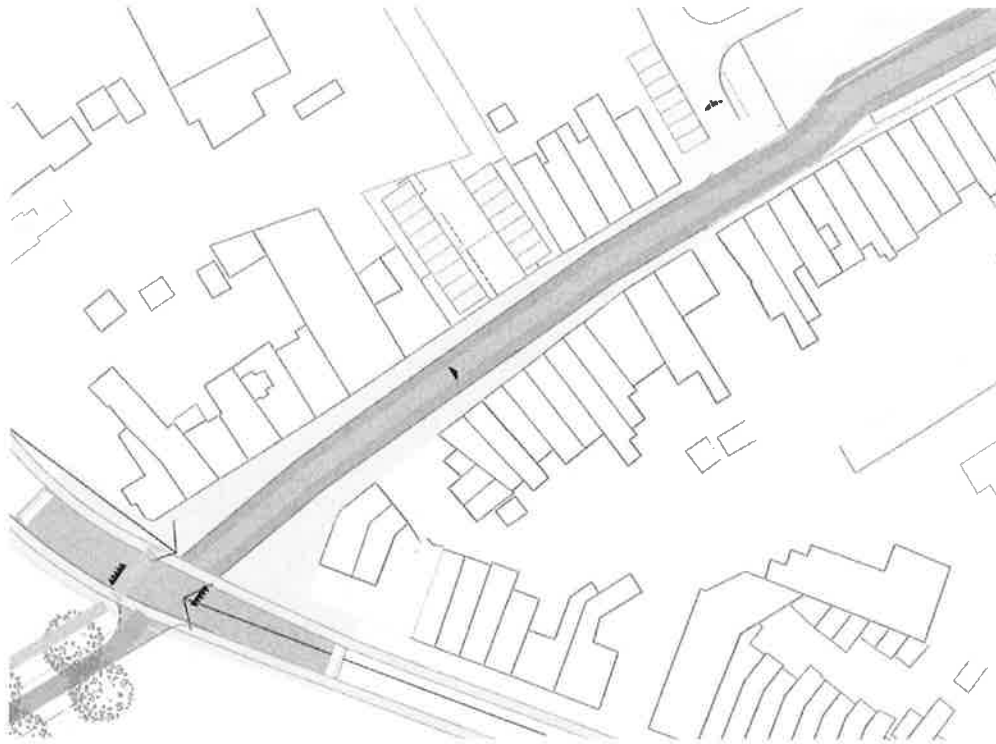
Oplossingsrichting 1 - Dubbelrichtingsfietspad



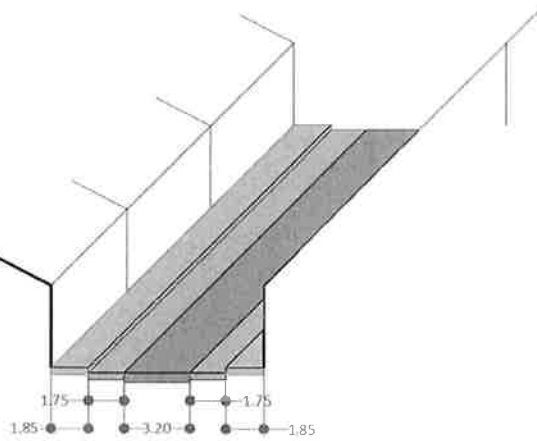


Oplossingsrichting 2 - Fietsstraat





Oplossingsrichting 3 - Enkelrichtingsfietspad



AFWEGING

Er wordt gekozen voor de tweede oplossingsrichting omdat deze inrichting het meeste potentieel heeft op gebied van continuïteit. Het profiel van fietsstraat wordt vanuit de Leynvaalsstraat doorgetrokken in de Molenstraat waardoor de situatie voor de fietser meteen duidelijk is. Op gebied van groen laat de vrijgekomen ruimte naast de fietsstraat toe om groen in te richten, waardoor de groene beleving tussen Wembley en de Molenstraat kan worden verdergezet.

Gelet op de hoge verkeersintensiteiten in de Kortrijkstraat zijn snelheidsremmende maatregelen (verhoogde inrichting, door ander materiaalgebruik wordt ook een signaal gegeven, ...) absoluut noodzakelijk. Een duidelijke signalisatie dat de fietser in de voorrang zit is nodig.

Bij de inrichting van de Kortrijksestraat dient er bij de opmaak van de projectnota ook voldoende aandacht te gaan naar de zichtbaarheid van de kruisende fietser. Daarbij kan onderzocht worden of de bocht van de Kortrijksestraat verder westelijk kan uitbuigen zodat fietsers komende van de Molenstraat meer zichtbaar zijn voor het verkeer uit de Kortrijksestraat met herkomst Heuleplaats.

Daarnaast wordt voorgesteld om het parkgebied ter hoogte van de Kortrijksestraat zo open mogelijk in te richten en het fietspad zo zichtbaar mogelijk te maken zodat automobilisten komende uit het noorden zich bewust zijn van het kruispunt dat ze naderen.

Op basis van monitoring in de eerstvolgende jaren na realisatie kan geëvalueerd worden of er al dan niet problemen optreden. Op basis van deze evaluatie kan al dan niet overwogen worden voor een bijkomende verkeerslichtenregeling met lusedeductie

KRUISING IZEGEMSESTRAAT – MOLENSTRAAT OOST

ANALYSE

IZEGEMSESTRAAT

Fietspad kruist

- lokale weg Ila: gebiedsontsluitingsweg
- Zone 50
- OV Aanvullend net Kortrijk – Heule Shopping (frequentie 30 minuten): Halte Heule Samenkomst
- Tellingen (16-26/11/2020)
 - Auto's telperiode 42497
 - Auto's per dag 4232
 - 98,2% houdt zich aan toegelaten snelheid
 - V85 42 km/u
- Tellingen 2016: 112 fietsers per dag (thv huisnummer 364)

MOLENSTRAAT

Fietspad ligt in

- Lokale weg Ila: gebiedsontsluitingsweg
- Zone 50
- OV /
- Tellingen oostelijk punt (4-12/1/2021)
 - Auto's telperiode 13232
 - Auto's per dag 1654
 - 89.1% houdt zich aan toegelaten snelheid
 - V85 49 km/u
- Tellingen 2009: 264 fietsers per dag (thv J. Vandervaetstraat)



Verkeersongevallen



Zowel de Molenstraat als de Izegemsestraat zijn als gebiedsontsluitingswegen gecategoriseerd. Toch zijn er verschillen in intensiteiten. Dit is vermoedelijk te wijten aan de connectie die de Izegemsestraat vormt tussen het centrum van Kortrijk en de R36 in het zuiden, en de R8 in het noorden. Langs de Izegemsestraat loopt bovendien een buslijn met een frequentie van 30 minuten.

Ten oosten van de Izegemsestraat ligt de Mewaf-site. Dit project dat de komende jaren zal worden ontwikkeld bestaat uit een KMO-zone met een reeks groene binnengebieden die worden doorkruist door een bovenlokale fietsverbinding in het verlengde van de Molenstraat. Omdat de toegangsweg naar Mewaf in het verlengde van de Molenstraat erg smal is, kan hier worden uitgegaan van een inrichting met fietsstraat.

Dit meest oostelijke segment van de Molenstraat is net als het westelijke segment plaatselijk erg smal. Ter hoogte van het smalste punt bedraagt de beschikbare ruimte 12,2m. Het grootste deel van de beschikbare ruimte gaat nu op naar twee rijvakken en twee stroken voor langsparkeren. De voetpaden zijn krap.

Dichter van de Izegemsestraat verbreedt het wegprofiel terug. Net voor de kruising is er een korte centrale groen-as die ervoor zorgt dat de rijweg wordt opgesplitst in twee rijstroken en hierbij de verkeersrichtingen scheidt. Aan weerszijden van de weg zijn hier dwarsparkeerplaatsen ingepast, wat een minder wenselijke situatie is.

Volgens het weerhouden circulatieplan wordt het oostelijke deel van de Molenstraat enkelrichtingsverkeer met de rijrichting naar de Jakob Vandervaeetstraat.

OPLOSSINGSRICHTING

Gezien de frequentie van de buslijn relatief laag is en de verkeersintensiteiten ruim onder de maximumwaarde van 8000 pae/dag blijven, wordt gekozen voor een kruispunt met fietspad in de voorrang.

In de hiernavolgende oplossingsrichtingen wordt het kruispunt over de Izegemsestraat beschouwd als een pleintje. Op die manier wordt duidelijk dat de kruisende zwakke weggebruiker centraal staat en is de auto te gast. Het kruispunt wordt verhoogd ingericht en er wordt voldoende opstelruimte voorzien aan weerszijden van de Izegemsestraat als tegemoetkoming voor de hoge intensiteiten en de minder overzichtelijke inrit naar Mewaf.

Oplossingsrichting 1 - vrijliggend dubbelrichtingsfietspad

Ten noorden van de rijweg wordt een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aangelegd. In de Molenstraat zelf wordt het langsparkeren opgegeven. Er wordt een kleine buurtparking aangelegd die uitgaat op de Sint-Godelievestraat en gescheiden ligt van de Molenstraat door het groenvak dat nu centraal in de Molenstraat ligt.

Het dubbelrichtingsfietspad van 3m wordt gescheiden van een rijweg van 3m breed door een tussenstrook van 1m. Daarnaast blijven voetpaden over van ruim 2,5m aan beide zijden van de weg.

De overgang van het dubbelrichtingsfietspad naar de fietsstraat richting de Mewafsite is duidelijk en overzichtelijk.

Ter hoogte van de Sint-Godelievestraat en de drie garages meer westelijk, zijn er conflicten met in- en uitrijbewegingen over het nieuwe fietspad.

Oplossingsrichting 2 - fietsstraat

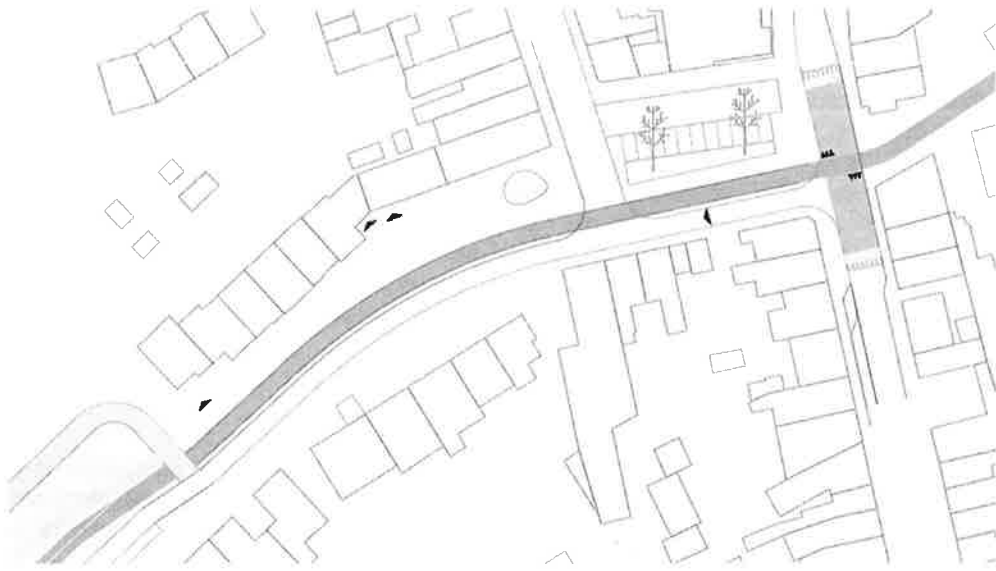
De rijbaan wordt omgevormd tot fietsstraat met enkelrichtingsverkeer. Een deel van de langspaarkeerplaatsen kunnen worden behouden. Daarnaast wordt ook in dit scenario een buurtparking geïntroduceerd die aansluit op de Sint-Godelievestraat. Naast de rijweg met fietsstraat van 4m breed en een de langspaarkeerplaatsen van 2m breed blijft op het smalste punt nog ruim 6m over voor voetpaden en groen.

De overgang van de fietsstraat in de Molenstraat naar de fietsstraat richting de Mewafsite is duidelijk en overzichtelijk. Dezelfde verkeerssituatie wordt doorgetrokken wat erg duidelijk is voor de fietser.

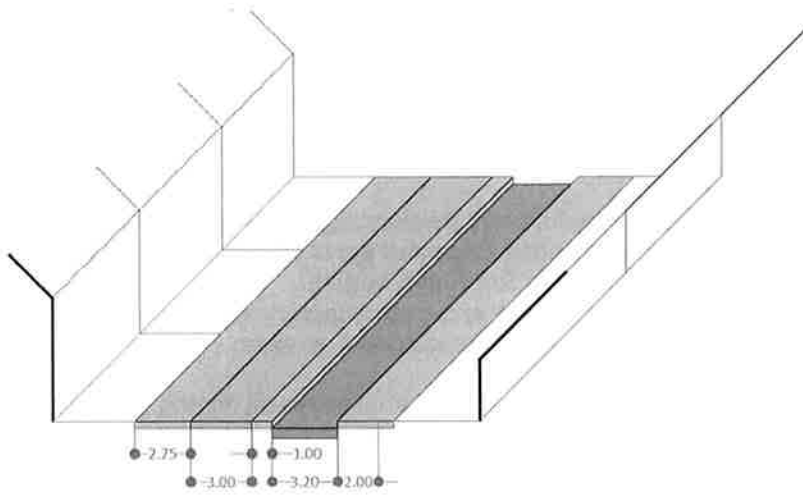
Oplossingsrichting 3 - Enkelrichtingsfietspaden met enkelrichtingsverkeer

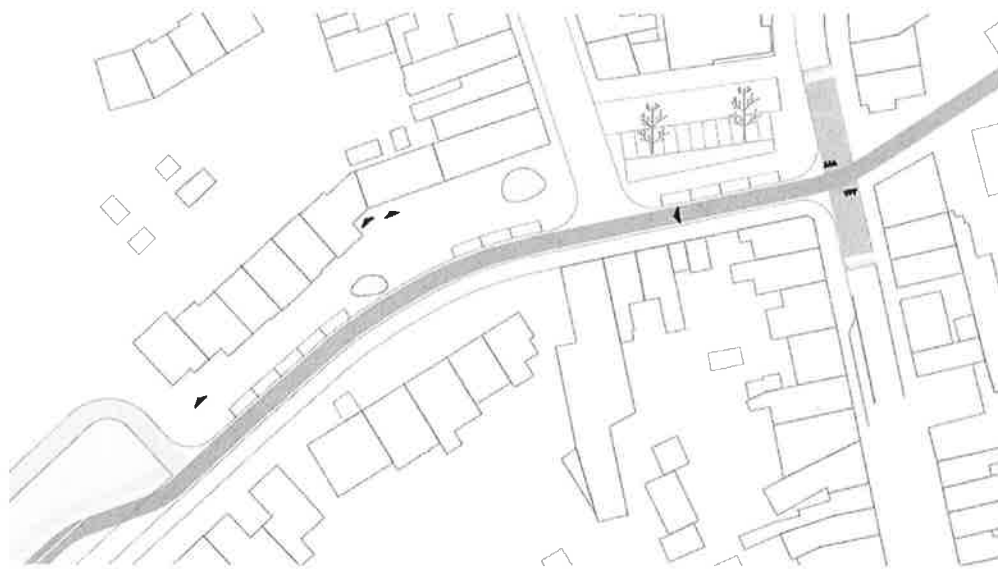
Aan beide zijden van de rijweg worden aanliggende enkelrichtingsfietspaden ingepast. Naast twee enkelrichtingsfietspaden van 1,75m en de enkelrichtingsstraat, blijven nog voetpaden over van 1,9m breed.

De overgang van de enkelrichtingsfietspaden naar de fietsstraat richting de Mewafsite vormt hier een knelpunt. Deze overgang kan verwarrend zijn voor fietsers en creëert zo een onveilige situatie.

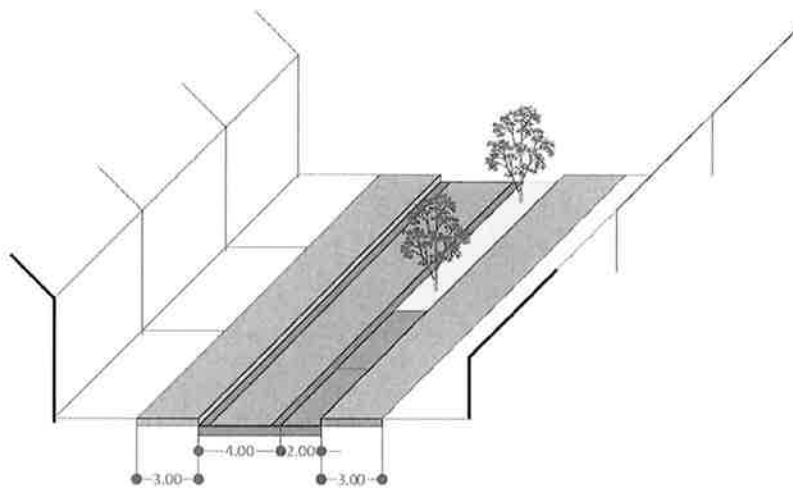


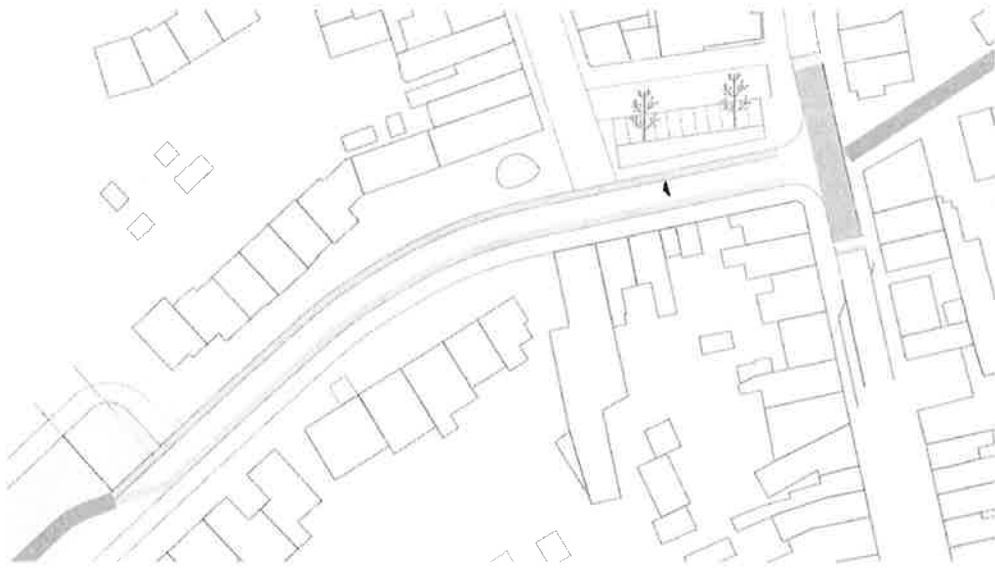
Oplossingsrichting 1 - Dubbelrichtingsfietspad



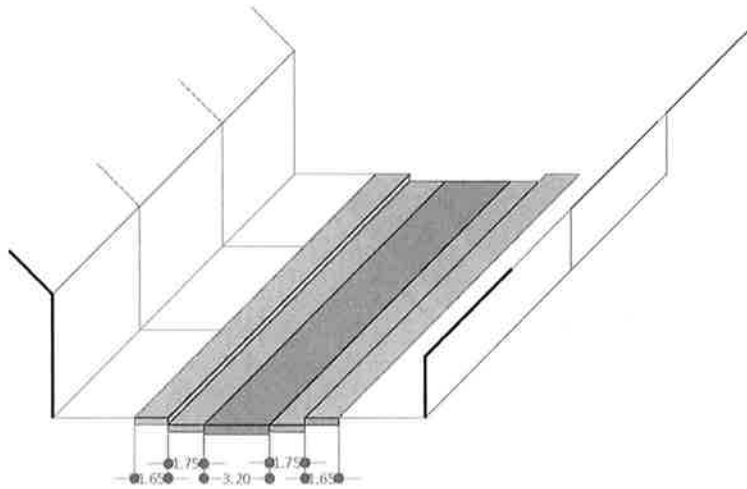


Oplossingsrichting 2 - Fietsstraat





Oplossingsrichting 3 - Enkelrichtingsfietspad



AFWEGING

Er wordt gekozen voor het tweede scenario met fietsstraat omdat deze inrichting het meeste potentieel heeft op gebied van continuïteit. Het profiel van fietsstraat loopt door van op de Mewafsite in de Molenstraat waardoor de situatie voor de fietser zeer duidelijk is. Op gebied van groen laat de vrijgekomen ruimte naast de fietsstraat toe om groen in te richten, waardoor de beleving tussen de groengebieden op de Mewafsite en de brede groenstrook centraal in de Molenstraat wordt doorgetrokken.

MOLENSTRAAT - CENTRAAL SEGMENT

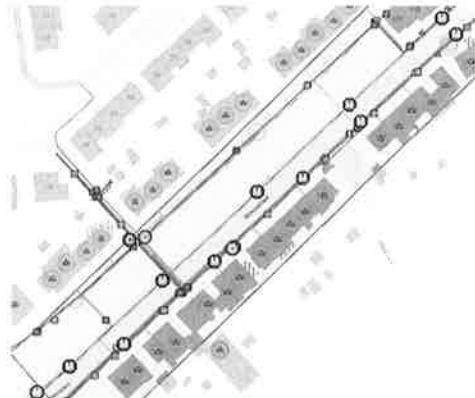
ANALYSE

Fietspad ligt in

- Lokale weg IIa: gebiedsontsluitingsweg
- Zone 50
- OV /
- Tellingen westelijk punt (1-10/2/2021)
 - Auto's telperiode 12987
 - Auto's per dag 1367
 - 67.1% houdt zich aan toegelaten snelheid
 - V85 56 km/u
- Tellingen oostelijk punt (4-12/1/2021)
 - Auto's telperiode 13232
 - Auto's per dag 1654
 - 89.1% houdt zich aan toegelaten snelheid
 - V85 49 km/u
- Tellingen 2009: 264 fietsers per dag (thv J. Vandervetstraat)
- VKO auto stoffelijke schade: 10, licht gewonde: 1
- VKO auto – fiets stoffelijke schade: 0 licht gewonde: 2



Verkeersongevallen



Nutsleidingen Molenstraat west



Het centrale segment van de Molenstraat wordt gekenmerkt door een breed wegprofiel. Aan de zuidelijke zijde bevinden zich twee rijvakken, een strook voor langsparkeren en een voetpad.

Het westelijk gedeelte van de Molenstraat heeft centraal een groene zone met ten noorden daarvan een eenrichtingsstraat om de woningen te ontsluiten. De woonstraten ten noorden van de Molenstraat sluiten alle aan op de Molenstraat en doorsnijden vandaag de groene zone waardoor de gebruikswaarde van dit groen laag is.

Het openbaar domein van het oostelijk gedeelte heeft in principes dezelfde breedte als het westelijk segment maar is gedeeltelijk in privaat bezit van één eigenaar. De strook is door de aangrenzende bewoners ingericht als voortuin. In deze strook, vlak naast de perceelsgrens, liggen nutsleidingen: drinkwater (Watergroep), elektriciteit laagspanning en hoogspanning (Fluvius), aardgas (Fluvius) en telecommunicatie (Proximus). De strook zal in de nabije toekomst overgedragen worden aan de Stad.

Overeenkomstig het circulatieplan wordt de volledige Molenstraat enkelrichtingsverkeer. De twee zijden van de Molenstraat hebben een andere rijrichting, beide richting de Jakob Vandervetstraat. De zijstraten die Heulemeersen, Hospitaalkouter en Leiaarde zullen in de toekomst niet meer aansluiten op de Molenstraat. De ventweg om de woningen aan de noordzijde van de Molenstraat te ontsluiten zal aansluiten op deze zijstraten en zal dus niet langer aantakken op de Molenstraat.

OPLOSSINGSRICHTINGEN

Er werden 4 oplossingsrichtingen uitgewerkt. Deze inrichtingen gaan steeds uit van de inname van de als voortuin ingerichte strook in het publieke domein.

Oplossingsrichting 1 - Dubbelrichtingsfietspad

In de groenstrook wordt een dubbelrichtingsfietspad ingepast, wat bijdraagt tot een veilig en belevenisvol fietstraject. Het fietsverkeer wordt gescheiden van het autoverkeer met een groenstrook van minstens 1m. De fietsers fietst te midden van het groen waardoor deze inrichting op gebied van beleving optimaal is.

De uitwisseling met het fietspad in NZ-richting gebeurt in parkgebied en ligt weg van autoverkeer wat de fietsveiligheid ook ten goede komt.

De overgang van de fietsstraat inrichting in de meest westelijke en oostelijke segmenten van de Molenstraat naar het afgescheiden fietspad in het centrale segment vraagt de nodige aandacht bij de uitwerking van in de vervolgfases. Voordelig aan de vooropgestelde circulatie is dat de wagen van in het begin van de Molenstraat in een fietsstraat rijdt en deze inrichting ter hoogte van het centrale gebied verlaat waardoor minder conflicten kunnen optreden.

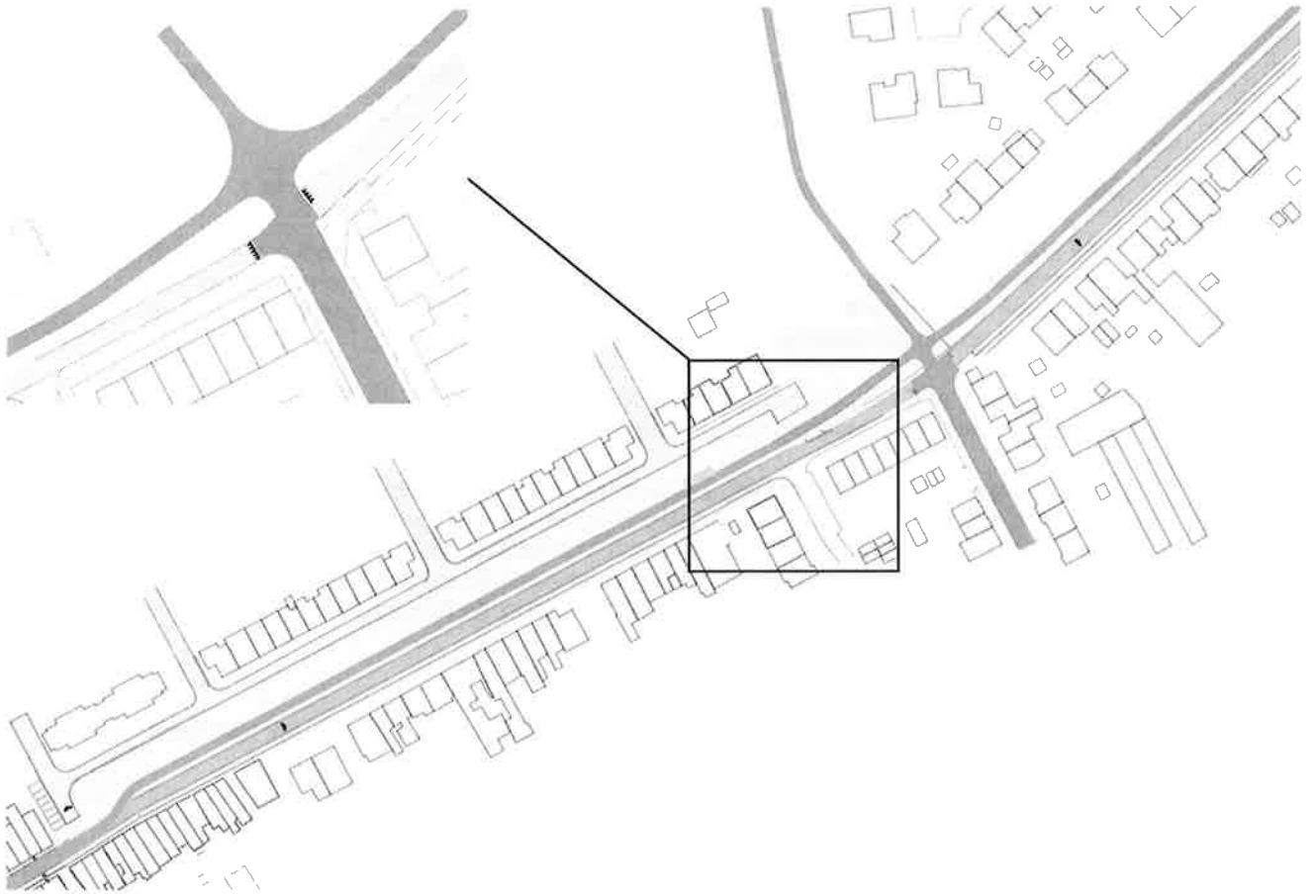
Oplossingsrichting 2 - Fietsstraat op de Molenstraat

In deze optie wordt de Molenstraat zelf als fietsstraat ingericht. De fietsstraat ligt vlak naast het groen waardoor de groenbeleving van op de fiets continu is.

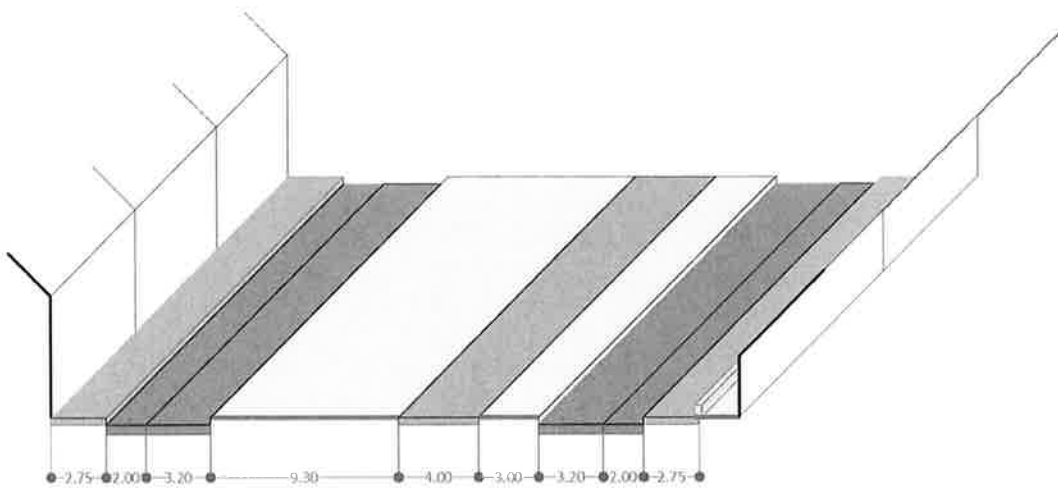
Voordelig aan deze inrichting is dat de inrichting van fietsstraat in de meest oostelijke en westelijke delen van de Molenstraat eenduidig worden doorgetrokken en er geen asverschuiving in de route zit.

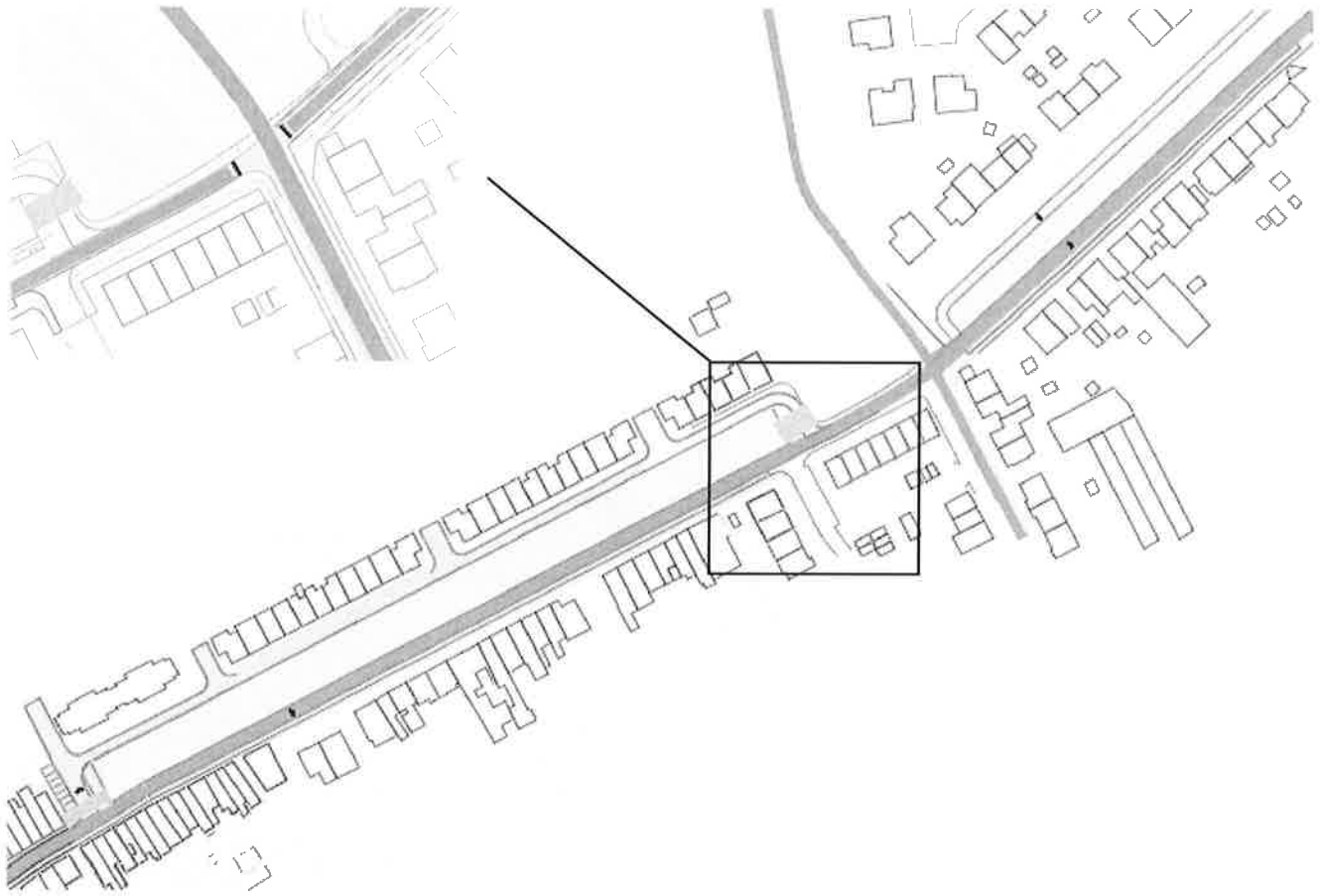
Nadelig aan deze inrichting is de grote lengte van ruim 800m waarover auto's en fietsers de weg moeten delen. Dit kan voor vervelende situaties zorgen voor beide weggebruikers. Ook op het eerste brede participatiemoment in kader van de Groene Verbinding kwam naar voor dat veel omwonenden fietsstraten waarbij wagens te lang achter de fiets moeten rijden geen wenselijke situatie vinden.

Daarnaast is de uitwisseling met het fietspad in NZ-richting ter hoogte van het kruispunt met de Jacob Vandervaetstraat problematisch. Wagens maken hier afslaan bewegingen. Fietsers zullen doorrijden of afbuigen naar links of rechts. Dit bemoeilijkt de overzichtelijkheid.

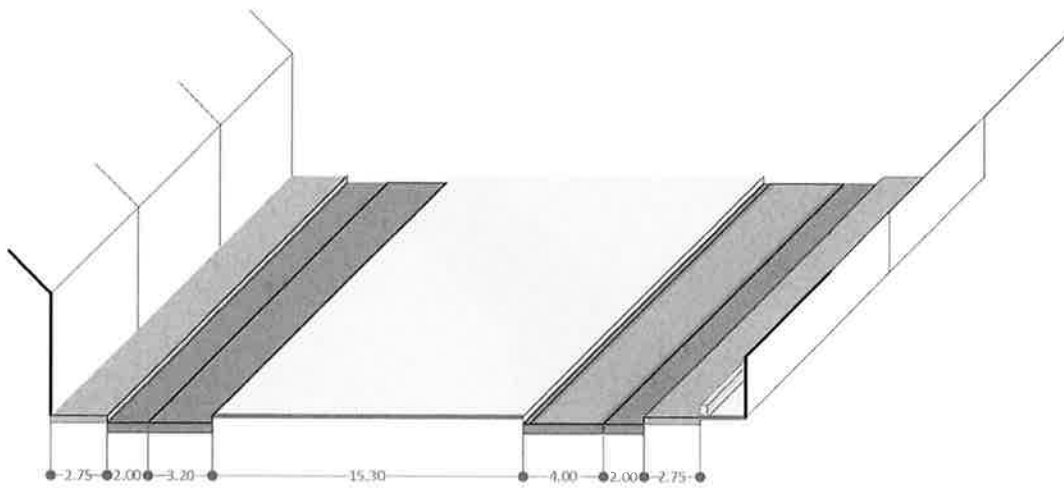


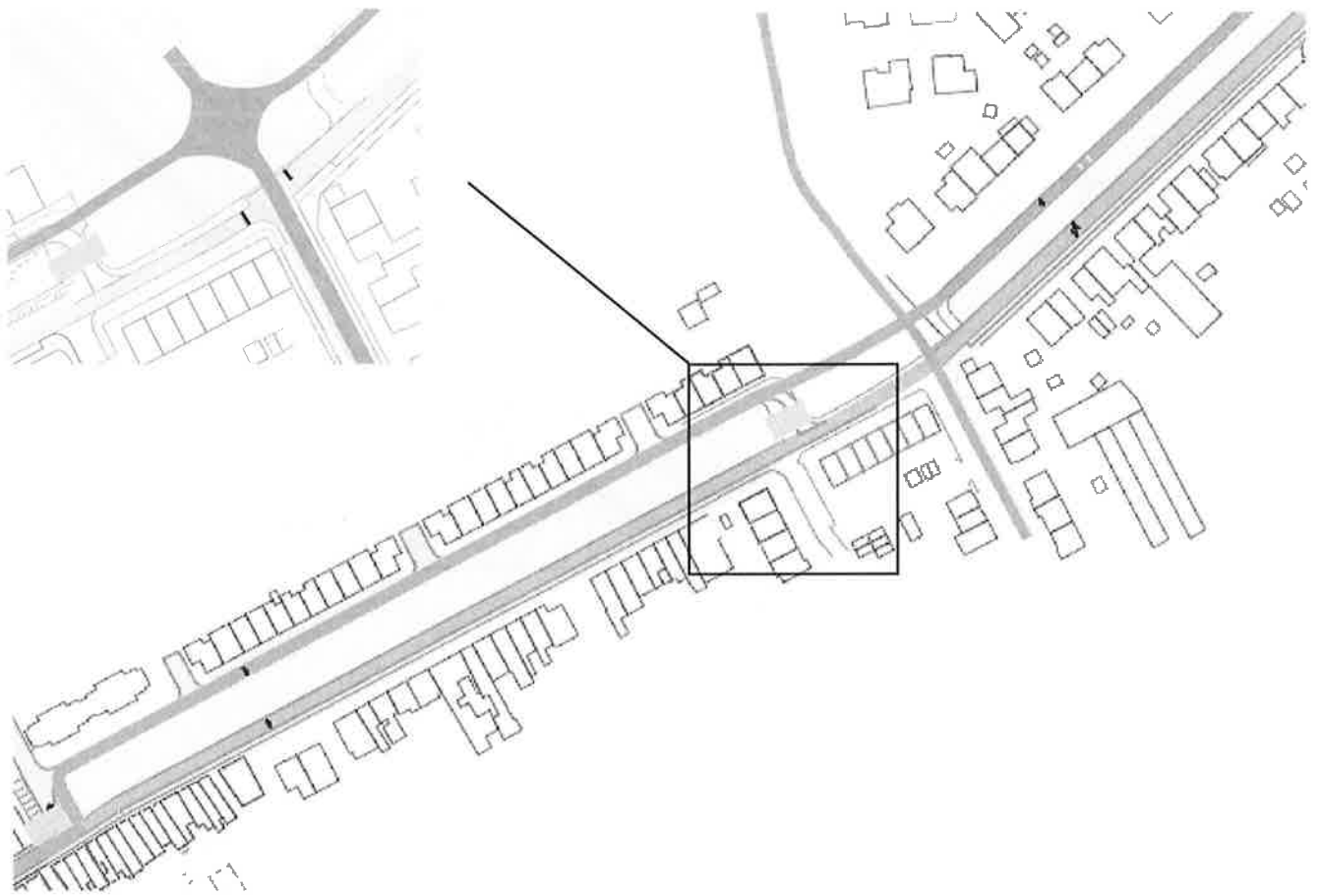
Oplossingsrichting 1 - Dubbelrichtingsfietspad



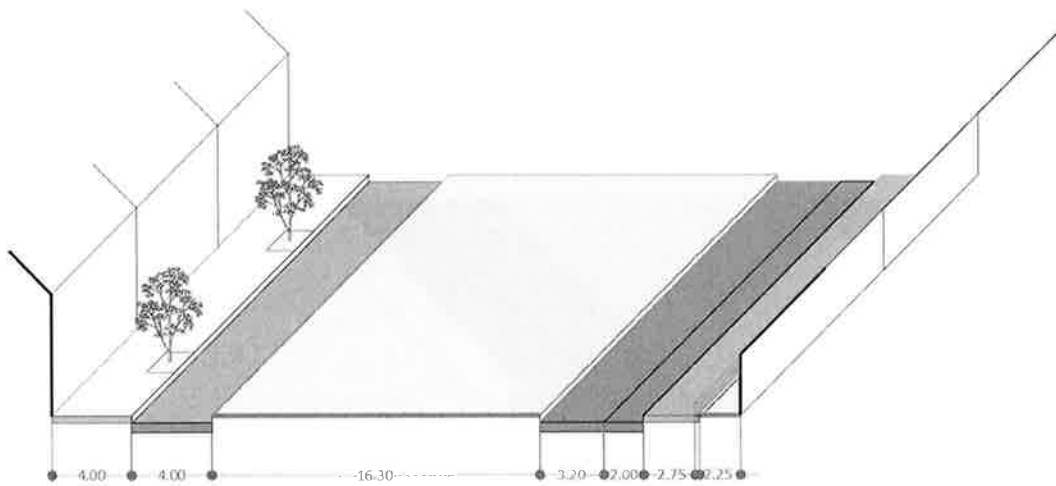


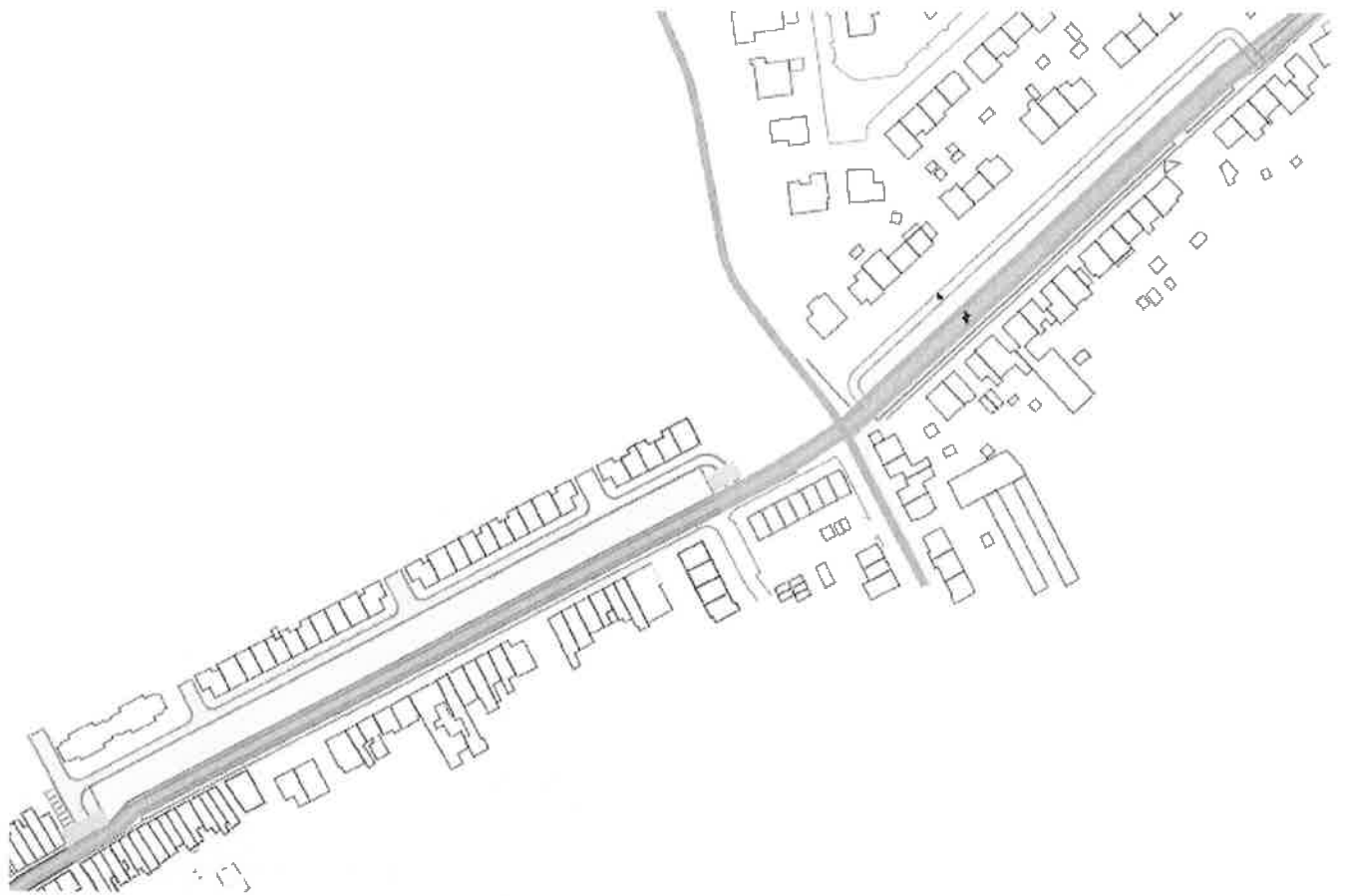
Oplossingsrichting 2 - Fietsstraat Molenstraat



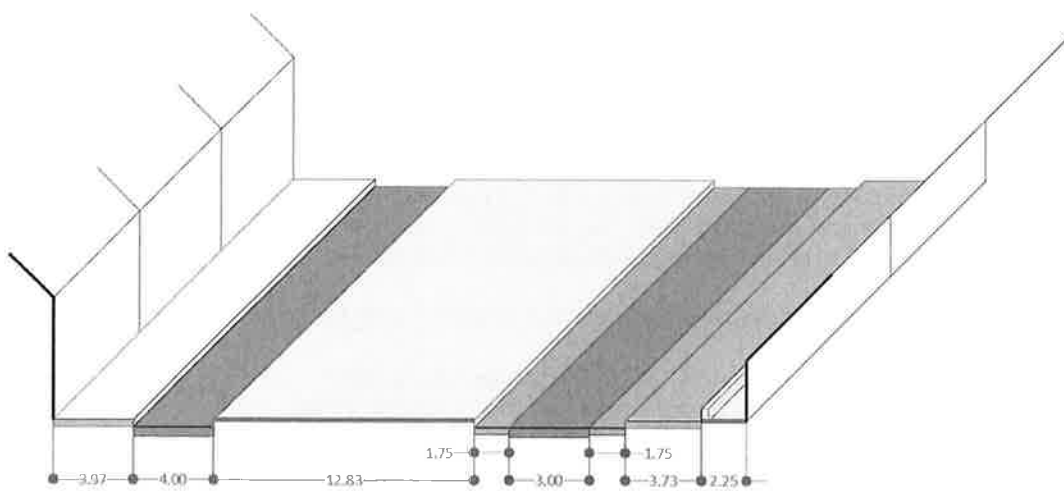


Oplossingsrichting 3 - Fietsstraat ventweg





Oplossingsrichting 4 - Enkelrichtingsfietspaden



Oplossingsrichting 3 - Fietsstraat op de erfonthuisingweg

In deze oplossingsrichting wordt de erfonthuisingweg aan de noordzijde van de Molenstraat als fietsstraat ingericht. De fietsstraat ligt vlak naast het groen waardoor de groenbeleving continu is.

Voordelig aan deze inrichting is dat uitwisseling met het fietspad in NZ-richting volledig in parkgebied en weg van autoverkeer kan gebeuren, wat de fietsveiligheid ten goede komt.

Nadelig aan deze inrichting is de grote asverschuiving van het fietspad van de Molenstraat naar de ventweg. Dit is een bochtig tracé waardoor het risico bestaat dat fietsers toch in de Molenstraat zelf zullen blijven fietsen.

Ook de grote lengte van ruim 800m waarover auto's en fietsers de weg moeten delen, is bij dit scenario nadelig.

Bovendien zullen wagens vanuit de zijstraten Heulemeersen, Leieaarde en Hospitaalkouter de fietsstraat kunnen inrijden, wat telkens voor onveilige situaties zorgt.

Oplossingsrichting 4 - Enkelrichtingsfietspaden

In deze oplossingsrichting worden in de Molenstraat aanliggende enkelrichtingsfietspaden ingepast.

Deze inrichting is het meest nadelig. De overgang van fietsstraat in het meest oostelijke en westelijke deel van de Molenstraat naar enkelrichtingsfietspaden zorgt voor bijkomende risico's door de oversteekbewegingen.

Daarnaast is de uitwisseling met het fietspad in NZ-richting ter hoogte van het kruispunt met de Jacob Vandervaeetstraat ook hier problematisch. Wagens maken hier afslaan bewegingen. Fietsers zullen doorrijden of afbuigen naar links of rechts. Dit bemoeilijkt de overzichtelijkheid.

Het fietspad aan de zuidelijke zijde van de weg, zit op grote afstand van de centrale groenstrook. Op die manier heeft de fietser bij deze oplossingsrichting het minst het gevoel van in het groen te fietsen.

AFWEGING

De eerste oplossingsrichting wordt weerhouden. Dit scenario heeft immers het meeste voordelen op gebied van fietsveiligheid door het ontvlechten van de verkeersstromen. Daarnaast scoort deze inrichting het best op gebied van (groen)beleving.

Belangrijke punten voor de verdere uitwerking van het fietspad in de Molenstraat in de projectnota zijn:

- Er moet een obstakelvrije strook van minimaal 1,00m gerespecteerd worden.
- De zichtbaarheid van de fietsers van op de rijweg moet gegarandeerd blijven.

Voor het kruispunt Molenstraat - Jakob Vandervaeetstraat gelden volgende aandachtspunten:

- Er moeten snelheidsremmende maatregelen (verkeersplateau, insnoering, signalisatie, materiaalkeuze, ...) toegepast worden
- Een goede zichtbaarheid van de fietser op het kruispunt is belangrijk.

JAKOB VANDERVAETSTRAAT

ANALYSE

Fietspad ligt in

- Woonstraat
- Zone 30
- OV /
- Tellingen (17-24/9/2018)
 - Auto's telperiode 3904
 - Auto's per dag 560
 - 100% houdt zich aan toegelaten snelheid
 - V85 37 km/u
 - Ten tijde van de tellingen was de toegelaten snelheid 50 km/u.
- VKO auto 1 ongeval met stoffelijke schade

De Jakob Vandervaeetstraat is een rustige woonstraat met een lage intensiteit. Het wegprofiel is erg smal wat mogelijks de lage snelheden verklaart. Omwille van dit smalle wegprofiel is in het circulatieplan opgenomen dat de Vandervaeetstraat een enkelrichtingsstraat wordt met de rijrichting van noord naar zuid. Op die manier komt ruimte vrij voor fietsers en groen.

De parkeerdruk in deze straat is erg hoog. Met name bij trainingen op de voetbalvelden van KVK wordt erg veel geparkeerd in de straat.



Verkeersongevallen



OPLOSSINGSRICHTINGEN

Er zijn 5 oplossingsrichtingen uitgewerkt:

Oplossingsrichting 1 - Dubbelrichtingsfietspad oostelijke kant

In deze situatie ligt het fietspad aan de oostelijke kant van de Jakob Vandervaelstraat. De inrichting is mogelijk mits de toepassing van minimummaten. De inpassing van groen is echter niet mogelijk. Er is een conflict met 10 garages/opritten, een garagestraat met voor 25 wagens en de inrit voor KVK.

Oplossingsrichting 2 - Dubbelrichtingsfietspad westelijke kant

Deze inrichting is gelijk aan de eerste oplossingsrichting, maar het fietspad wordt ingericht aan de westelijke kant. Met 5 garages aan deze zijde zijn er beduidend minder conflicten met in- en uitrijbewegingen.

Oplossingsrichting 3 - Dubbelrichting en parkeren westelijke kant

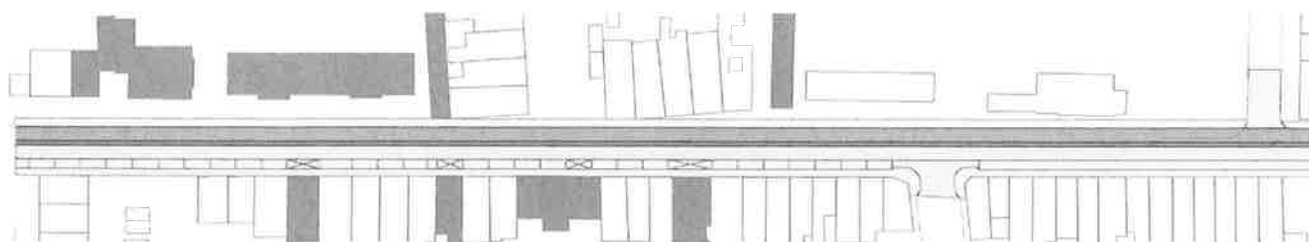
In deze situatie liggen het fietspad en de parkeerstrook (langsparkeren) aan de westelijke kant van de Jakob Vandervaelstraat. Nadelig aan deze inrichting is dat passagiers over het fietspad moeten om de wagen te verlaten. Bovendien kunnen de eigenaars van de 5 garages aan de westelijke zijde van de weg door de geparkeerde wagens moeilijk fietsers waarnemen op het fietspad.

Oplossingsrichting 4 - Fietsstraat

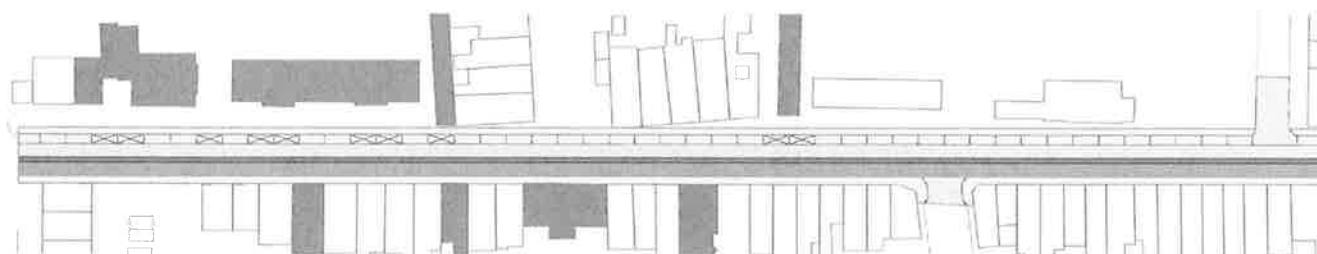
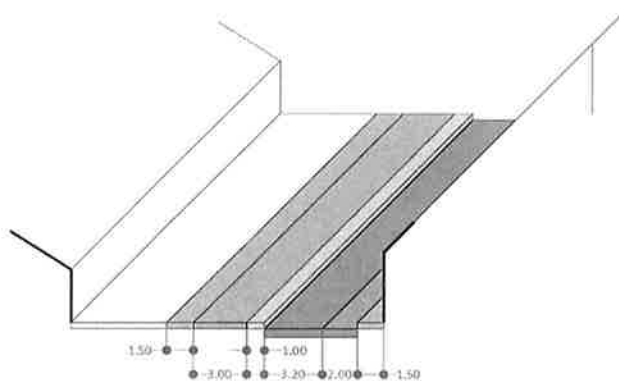
In deze situatie wordt gekozen voor een fietsstraat. Door uit te gaan van gemengd verkeer op de rijweg, wordt het verharde oppervlak geoptimaliseerd en is er plaats voor groen in het grijze en smalle straatbeeld. Dit draagt bij aan de beleving van fietsers, de continuïteit van de groenstructuur en aan de woonkwaliteit van de omwonenden.

Oplossingsrichting 5 - Enkelrichtingsfietspad

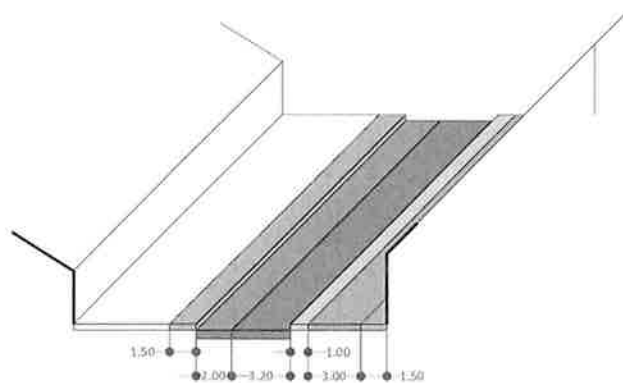
In deze situatie wordt gekozen voor enkelrichtingsfietspaden aan beide zijden van de Jakob Vandervaelstraat. De inrichting is mogelijk mits de toepassing van minimummaten. De inpassing van groen is echter niet mogelijk. Bovendien is er langs beide zijden conflict tussen fietsers en in- en uitrijbewegingen naar de garages.

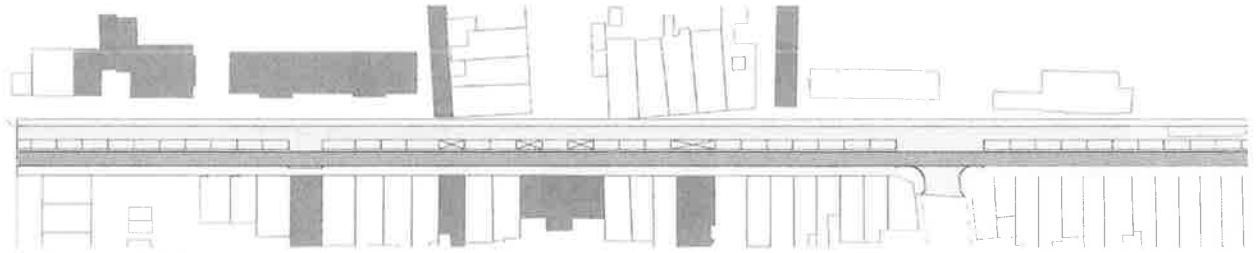


Oplossingsrichting 1

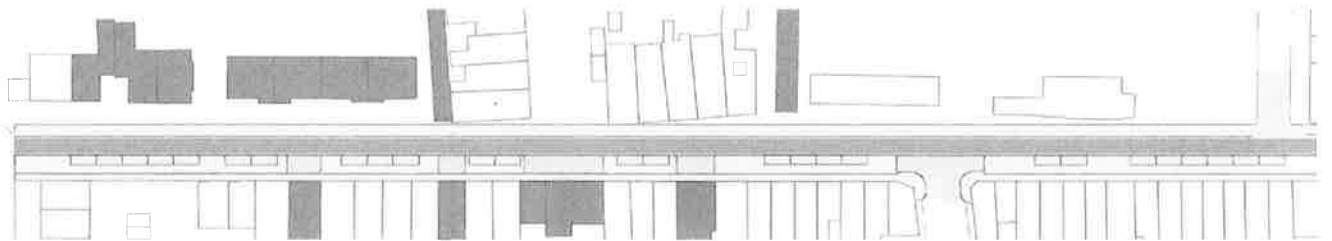
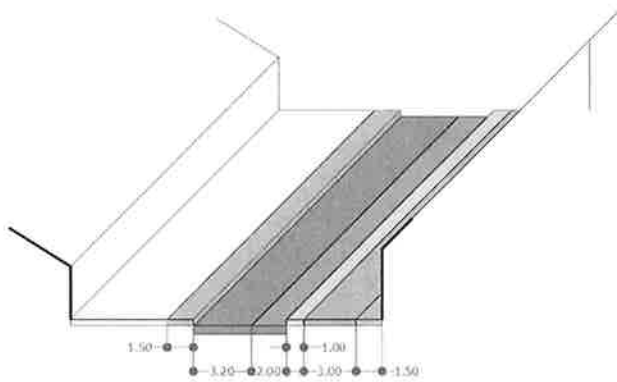


Oplossingsrichting 2

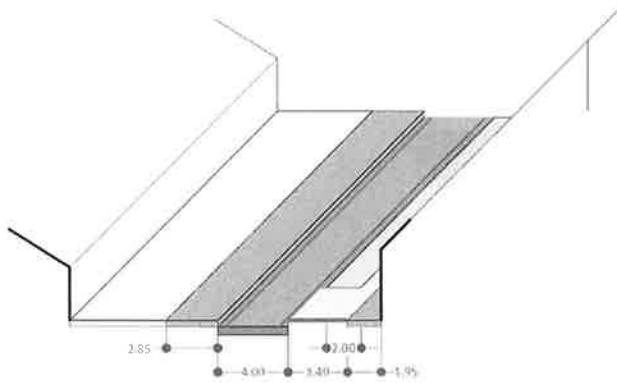


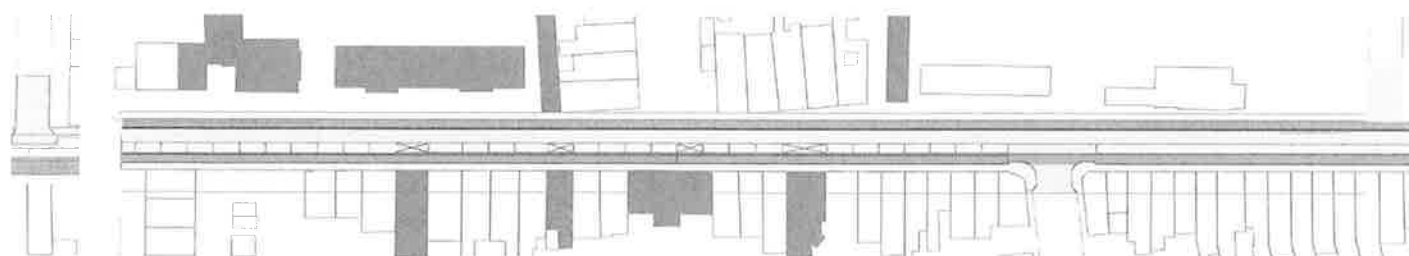


Oplossingsrichting 3

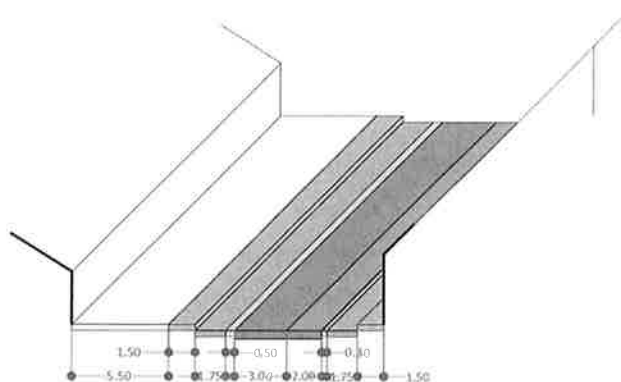


Oplossingsrichting 4





Oplossingsrichting 5



AFWEGING

De oplossingsrichting van de fietsstraat wordt weerhouden. Door te kiezen voor gemengd verkeer met de fietser in de voorrang, komt er ruimte vrij voor voetganger, parkeren en groen. Op die manier scoort deze oplossingsrichting het best op gebied van veiligheid en beleving.

Bij de opmaak van de projectnota dient verder te worden gezocht naar het optimale profiel. Afhankelijk van de specifieke context kan de manier waarop en de zijde waar de langspaarkeerplaatsen en de groeninrichting ingepast worden geoptimaliseerd.

Aandachtspunt bij de verdere uitwerking in de projectnotafase is de dimensionering van parkeervakken en rijweg. Bij de inrichting van de langsparkings moet rekening gehouden worden met de openzwaaiende deuren van de auto's. Bijgevolg moet voldoende breedte ingecalculereerd worden om hieraan tegemoet te komen zodat de fietser veilig genoeg kan fietsen.

WEVERSSTRAAT

ANALYSE

Fietspad ligt in

- Woonstraat
- Zone 30
- OV /
- Tellingen (17-24/09/2018)
 - Auto's telperiode 3904
 - Auto's per dag 554
 - 99.5% houdt zich aan toegelaten snelheid
 - V85 37 km/u
 - Ten tijde van de tellingen was de toegelaten snelheid 50 km/u.

De Weverstraat heeft een erg breed profiel en wordt naast rijweg ook benut als parkeerplek. Deze parking wordt vooral gebruikt op trainingsmomenten op de naastgelegen voetbalvelden van KVK.

In de noordoostelijke hoek van de Weversstraat takt een lokaal fietspad aan dat gelegen is tussen de voetbalvelden van KVK. Hoewel dit fietspad onvoldoende breed is aangelegd, wordt het wel druk gebruikt door fietsers die van en naar het centrum fietsen.

In het circulatieplan blijven de twee rijrichtingen in de Weversstraat behouden. Deze rijvakken doen tegelijk dienst als weg naar de parkeervakken. De aansluiting tussen de Weverstraat en de Koninginnelaan wordt geknipt.



Verkeersongevallen



OPLOSSINGSRICHTINGEN

Er zijn twee oplossingsrichtingen uitgewerkt.

Oplossingsrichting 1 - Fietspad aan zuidzijde

Bij het eerste scenario wordt een fietspad ingepast aan de zuidelijke zijde van de straat. Het fietspad wordt gescheiden van de rijweg met een groenstrook. Op die manier wordt de beleving van de groenstructuur doorgetrokken.

In de inrichting wordt een onderscheid gemaakt tussen het hoofd fietspad dat via de Vandervaetstraat en de Koninginnelaan loopt, en het lokale fietspad dat richting KVK loopt.

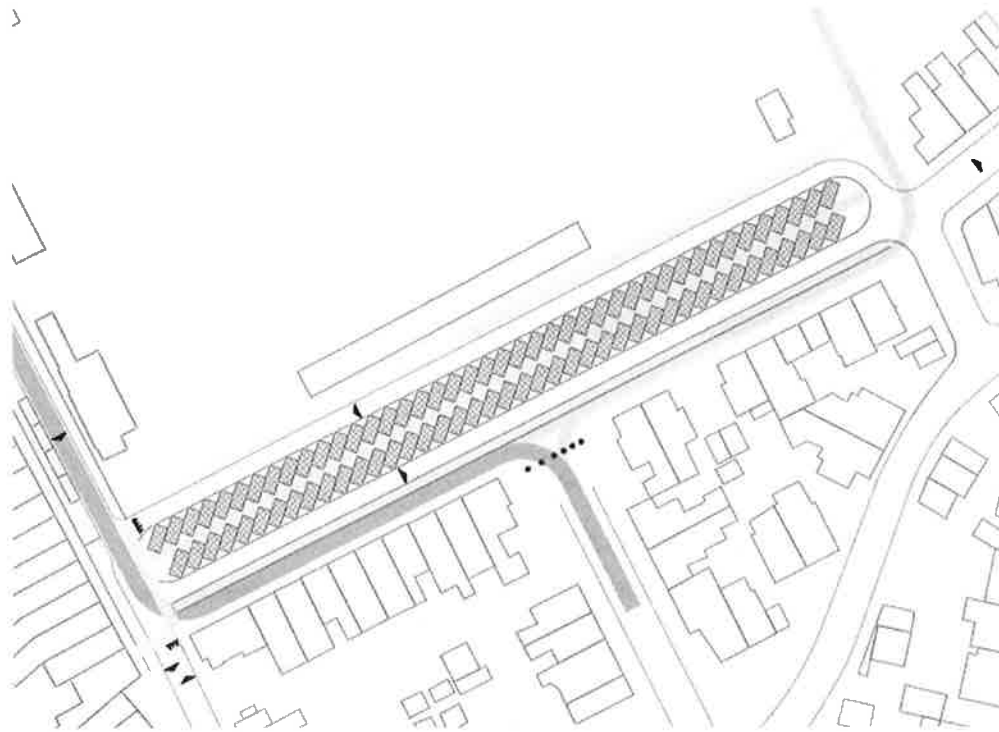
Nadelig aan deze inrichting is dat de fietsstraat in de Vandervaetstraat tot aan de zuidelijke zijde van de Weverstraat moet doorlopen waardoor dit laatste stukje fietsstraat autoverkeer in twee richtingen zal kennen. Bovendien moeten fietsers die richting KVK fietsen het kruispunt van de Weverstraat en de Herderstraat kruisen, wat op gebied van veiligheid een minder optimale situatie is.

Oplossingsrichting 2 - Fietspad aan noordzijde

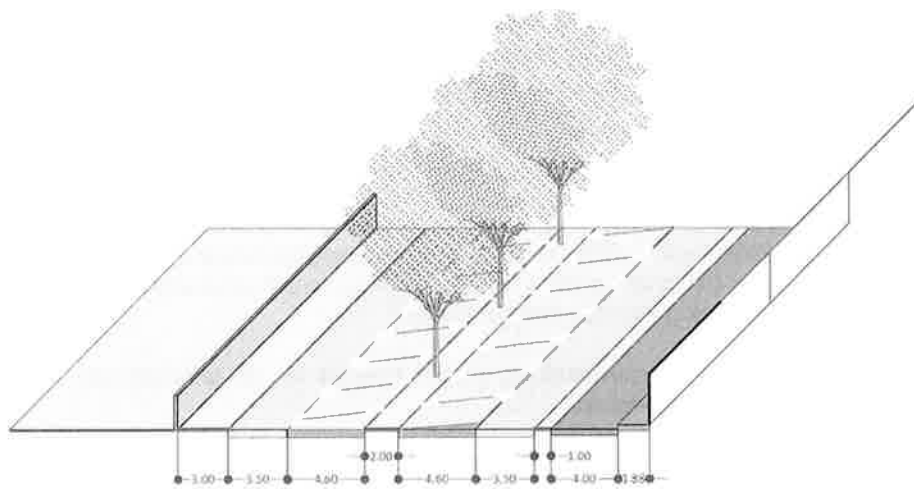
De tweede oplossingsrichting gaat uit van de inpassing van het fietspad aan de noordelijke zijde van de Weverstraat. Tussen het fietspad en de rijweg ligt een groenstrook. Op die manier ligt het pad tussen het groen op de terreinen van KVK en groen op openbaar domein. Hiermee wordt de groenbeleving ten volle doorgetrokken.

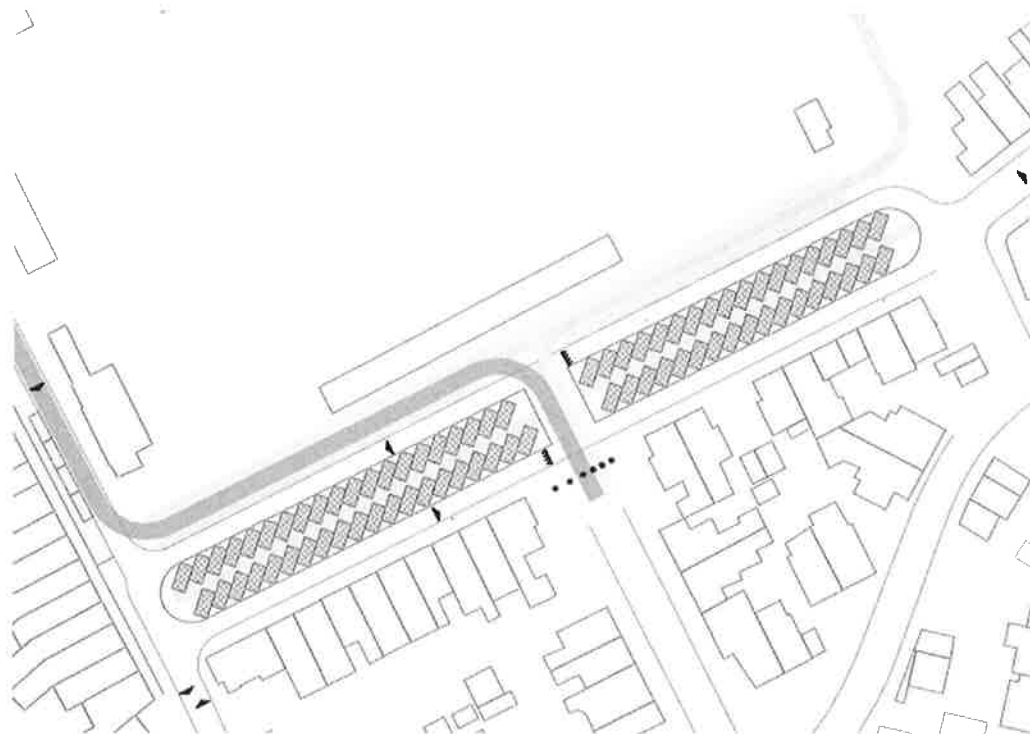
De fietsstraat in de Vandervaetstraat en het fietspad op de terreinen van KVK takken ongehinderd aan op dit fietspad.

Meer zuidelijk kruisen fietsers en voetgangers de Weverstraat op één centrale plek om verder te bewegen richting de Koninginnelaan. Op deze kruising krijgen de fietsers voorrang gezien de intensiteiten hier laag zijn en de zichtbaarheid goed is. Door duidelijke markering en materialisatie kan deze oversteekplek duidelijk zichtbaar worden ingericht.

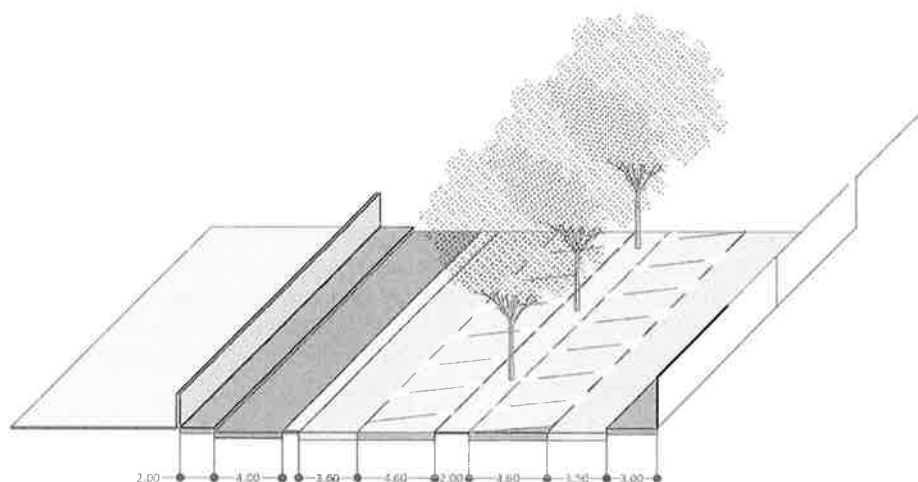


Olossingsrichting 1





Oplossingsrichting2



AFWEGING

De tweede oplossingsrichting wordt weerhouden. De fietsers kruisen de Weverstraat op één centrale plek en op een erg duidelijke manier wat de veiligheid ten goede komt. Bovendien ligt het fietspad tussen de groene rand op het perceel van KVK en een groenstrook tussen fietspad en rijweg. Op die manier wordt de groenbeleving langs het fietspad verdergezet.

Bij de uitwerking in de projectnota is het van belang om voldoende verkeersremmende maatregelen te voorzien in functie van een veilige overstek voor fietsers.

KONINGINNELAAN - HERDERSTRAAT

ANALYSE

KONINGINNELAAN

Fietspad ligt in

- Woonstraat
- Zone 30
- OV /
- VKO auto 1 ongeval met stoffelijke schade

HERDERSTRAAT

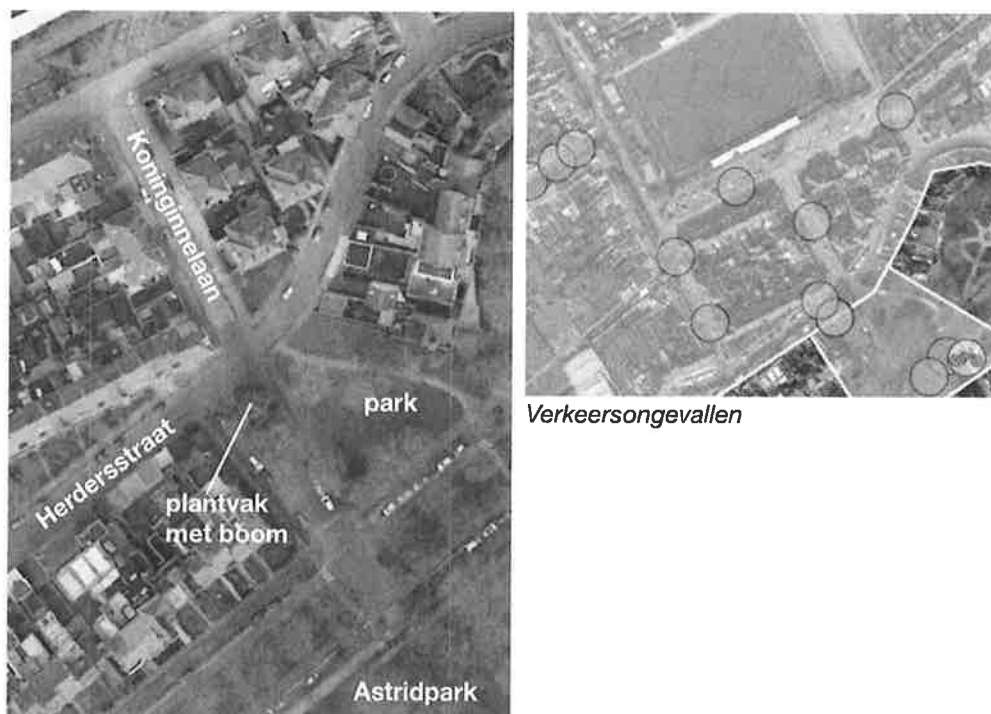
Fietspad kruist

- Woonstraat
- Zone 30
- OV /
- Tellingen (4-12/10/2011)
 - Auto's telperiode 3089
 - Auto's per dag 387
 - 97,6% houdt zich aan toegelaten snelheid
 - V85 41 km/u
 - Ten tijde van de tellingen was de toegelaten snelheid 50 km/u.

Tussen de Graaf De Smet De Naeyerlaan is de Koninginnelaan is een korte woonstraat met een breed wegprofiel. Ten zuiden van de Herdersstraat wordt het wegprofiel nog breder liggen de twee rijrichtingen gescheiden door een groenvak met monumentale boom. Er grenst slechts één privaat perceel aan dit gedeelte van de Koninginnenlaan en dit perceel wordt ontsloten vanaf de Herdersstraat en de Graaf De Smet De Naeyerlaan. Het ene rijvak van de Koninginnelaan ligt in het verlengde van het noordelijk segment van de Koninginnenlaan. Het andere segment buigt af in westelijke richting. De Herdersstraat is net als de Koninginnenlaan een rustige straat met lage intensiteiten en snelheden.

In het circulatieplan wordt gekozen om de Koninginnelaan in het noorden te knippen. Op die manier wordt deze straat een doodlopend.





OPLOSSINGSRICHTINGEN

Voor het segment ten noorden van de Herdersstraat worden twee oplossingsrichtingen onderzocht.

Oplossingsrichting 1 - Vrijliggend dubbelrichtingsfietspad

De eerste oplossingsrichting gaat uit van de inpassing van een dubbelrichtingsfietspad dat gescheiden ligt van de rijweg met een groene bufferstrook waarin enkele parkeerplaatsen worden ingepast.

Oplossingsrichting 2 - Fietsstraat

De tweede oplossingsrichting gaat uit van de inrichting van een fietsstraat. Omwille van de korte lengte van het segment en het rustige karakter van de straat, wordt de rijweg ook ingezet voor fietsverkeer. Op die manier komt meer ruimte vrij voor groen en wordt de groenbeleving langs het fietspad ook hier verder gezet.

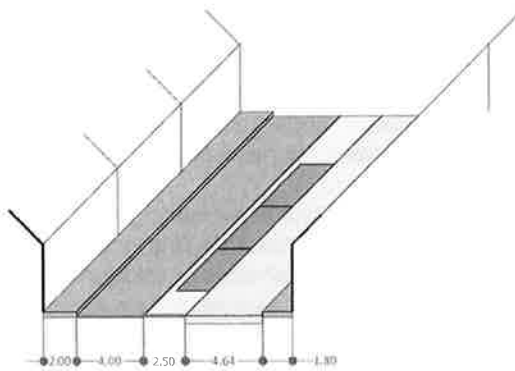
In regel wordt een fietsstraat niet voorzien in dubbelrichtingsstraten, maar gezien de straat doodlopend wordt en slechts 9 percelen ontsloten wordt het hier wel mogelijk geacht.

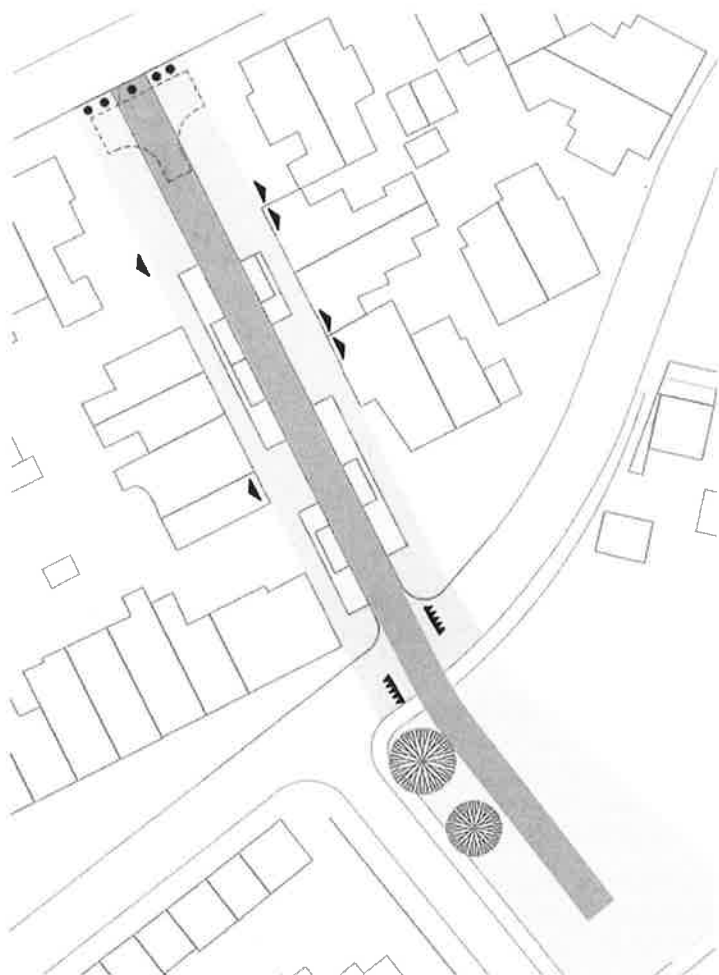
Voor het kruispunt met de Herdersstraat wordt gekozen voor een inrichting met de fietser in de voorrang. Het kruispunt is voldoende overzichtelijk waardoor de fiets goed zichtbaar is voor de autobestuurder. Daarnaast zijn de intensiteiten en snelheden er voldoende laag. Voor het segment ten zuiden van de Herdersstraat wordt het wegvak aan de westelijke zijde ingezet voor de twee rijrichtingen. De ruimte tussen het bestaande groenvak en de perceelsgrens is 10m breed wat voldoende is voor een weg met twee rijrichtingen, voetpaden en eventueel langsparkeren of bijkomend groen.

Het oostelijk wegvak wordt gedeeltelijk onthard waardoor het bestaande groenvak deel gaat uitmaken van het parkgebied ten oosten van de weg.

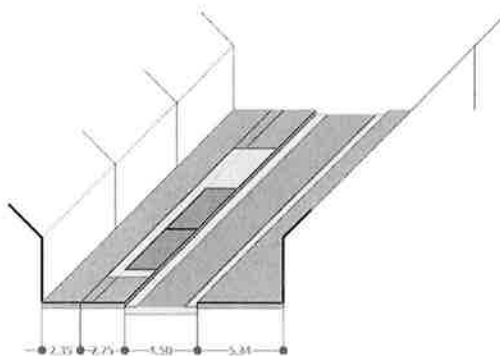


Oplossingsrichting 1





Oplossingsrichting 2



AFWEGING

Omwille van het erg luwe karakter van deze straat wordt gekozen voor de inrichting van een fietsstraat tussen de Weversstraat en de Herdersstraat. De fietser zit in de voorrang ter hoogte van de kruising met de Herderstraat. Op die manier kan meer onthard worden en kan de groenbeleving langsheen het fietstraject ook hier verder gezet worden.

Bij de uitwerking van de projectnota is het van belang om voldoende snelheidsremmende maatregelen te voorzien in de Herdersstraat zodat fietsers veilig kunnen oversteken.

GRAAF DE SMET DE NAEYERLAAN

ANALYSE

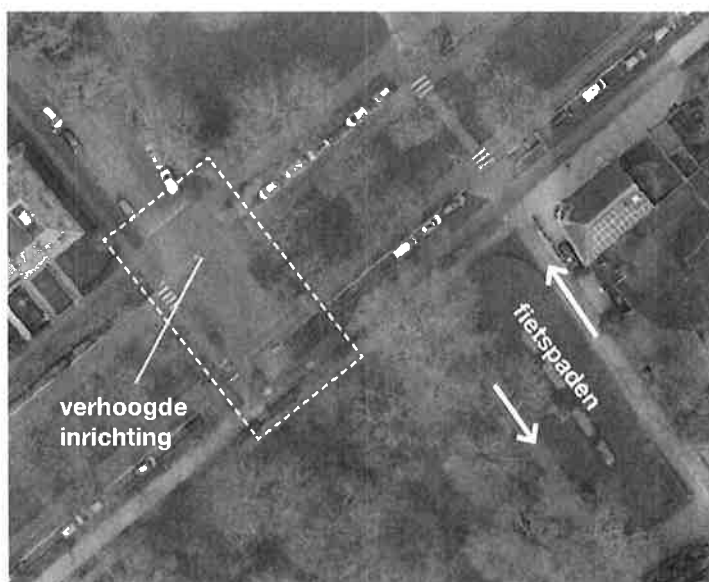
Fietspad kruist

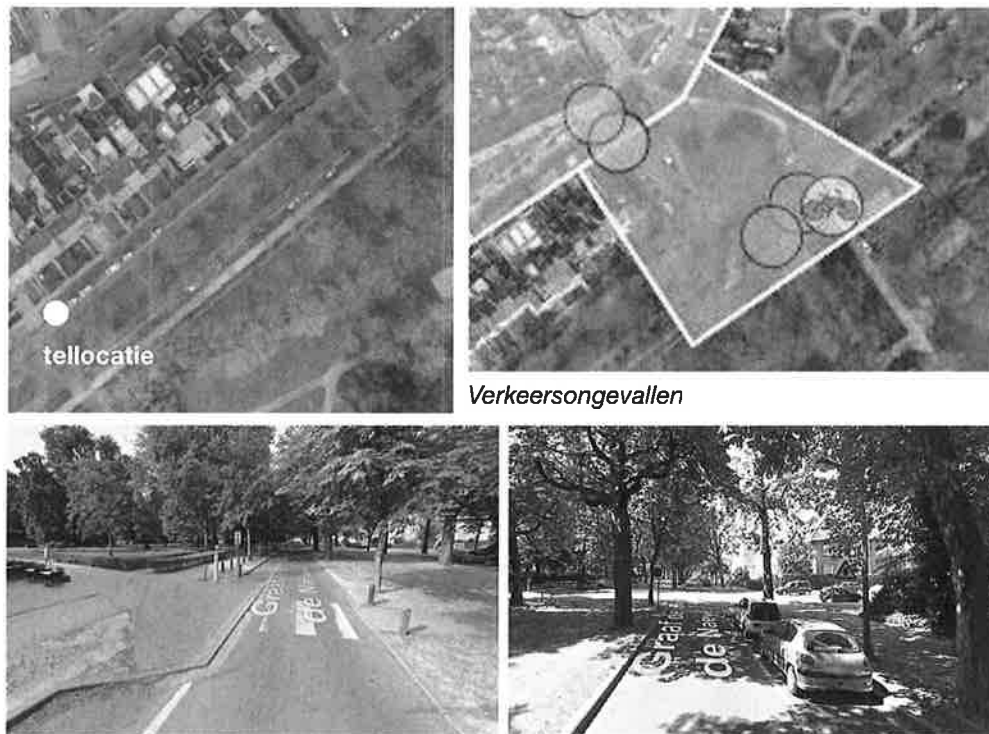
- Lokale weg IIb - lokale ontsluitingsweg
- Zone 30
- OV /
- Tellingen (29/4-8/5-2018)
 - Auto's telperiode 15981
 - Auto's per dag 1767
 - 17% houdt zich aan toegelaten snelheid
 - V85 48 km/u

De Graaf De Smet De Naeyerlaan is net als de Bozestraat een lokale ontsluitingsweg. De intensiteiten zijn er lager dan de Bozestraat, vermoedelijk door de ligging vlakbij de R36 die OW-verplaatsingen op zich neemt.

De lage intensiteiten en de laanachtige inrichting zijn vermoedelijk verklaringen voor de hoge snelheden op deze weg. Slechts 17% van de automobilisten houdt zich aan de toegelaten snelheid. Kanttekening daarbij is dat de tellingen werden genomen op ongeveer 150m van de kruising met de Koninginnenlaan. Ter hoogte van deze kruising ligt een verkeersplateau waardoor de snelheden hier mogelijks lager liggen.

Ten zuiden van de Graaf De Smet De Naeyerlaan ligt het Astridpark. In het park ligt reeds een fietsverbinding die aansluit op de binnenstad. De twee rijrichtingen liggen van elkaar gescheiden en takken op 25m en 50m van het kruispunt met de Koninginnenlaan aan op de Graaf De Smet De Naeyerlaan. Ter hoogte van de aansluiting van het fietspad in noordelijke richting vond in het verleden een ongeval plaats waarbij een fietser werd betrokken. Dit is mogelijk te wijten aan de afwezigheid van een fietsoversteekplaats en de hoge snelheden op deze weg.





OPLOSSINGSRICHTINGEN

Er worden twee oplossingsrichtingen uitgewerkt.

Beide oplossingen gaan uit van de aansluiting van het nieuwe fietspad op de twee afzonderlijke fietspaden in het Astridpark.

Het verkeersplateau ter hoogte van het kruispunt met de Koninginnenlaan wordt uitgebreid in oostelijke richting om de oversteek aan te kondigen en de hoge snelheden te temperen. De fietsoversteek en een zebropad krijgen er een plek als gekoppelde oversteekpunt. Het bestaande zebropad iets verderop wordt gesupprimeerd.

Tussen de Herdersstraat en de Graaf De Smet De Naeyerlaan doorkruisen het fietspad en het voetpad het park in functie van groenbeleving. Het bestaande voetpad in het park wordt deels behouden en deels verlegd om aan te sluiten op het oversteekpunt.

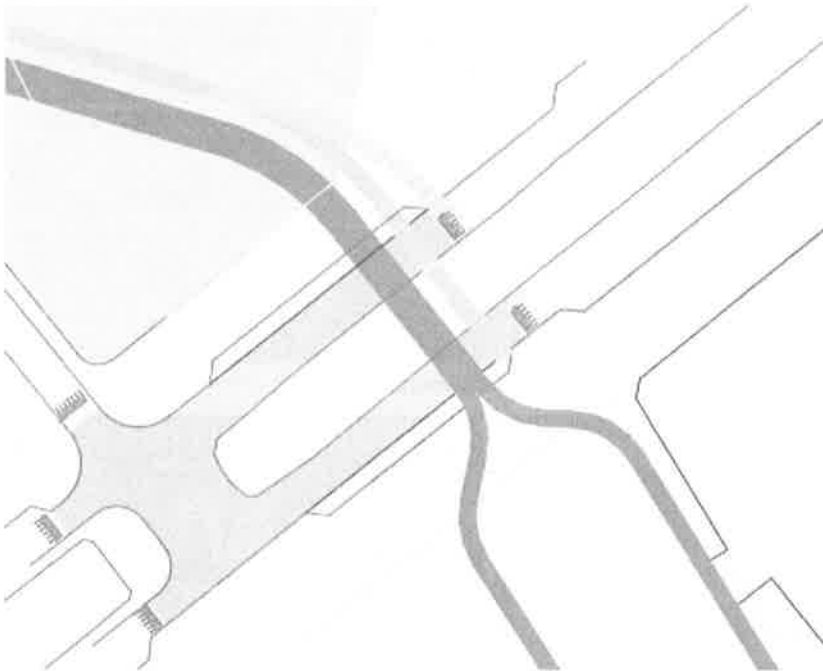
Oplossingsrichting 1 - Centrale aantakking fietspad

Het nieuwe fietspad takt aan centraal tussen de twee fietspaden in het Astridpark. Op die manier wordt de symmetrische inrichting van het Astridpark behouden en moeten de fietsers in beide richtingen een minder flauwe bocht maken.

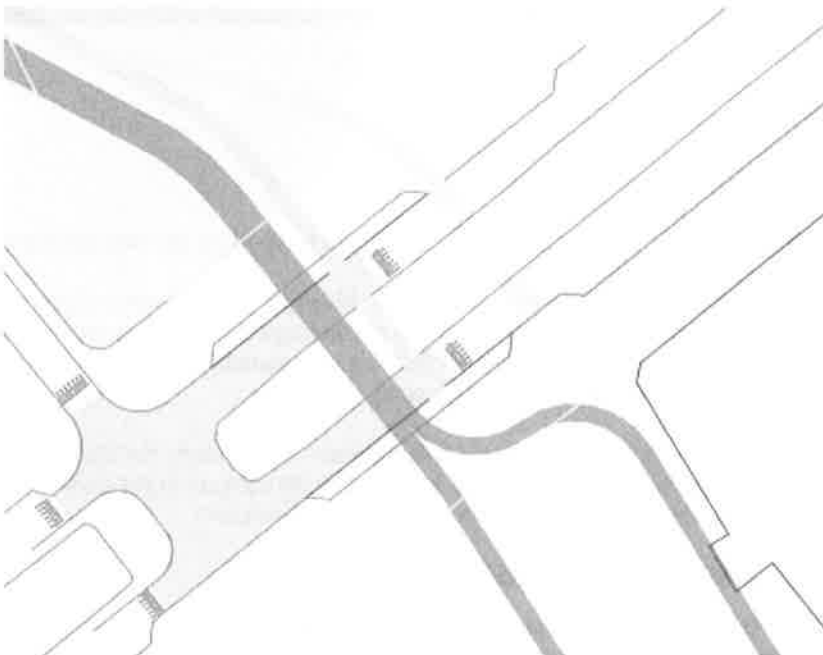
Het verkeersplateau wordt in dit geval 40 meter langer verlengd.

Oplossingsrichting 2 - Decentrale aantakking fietspad

De tweede oplossingsrichting gaat uit van een korter verkeersplateau. Ten opzicht van de bestaande situatie wordt het plateau 28 meter verlengd. Het nieuwe fietspad takt aan in het verlengde van het meest westelijke fietspad in het Astridpark. In dit geval moeten fietsers komend uit het zuiden een grotere bocht maken.



Oplossingsrichting 1



Oplossingsrichting 2

AFWEGING

Het eerste scenario wordt weerhouden omwille van de minder flauwe bochten die fietsers in beide richtingen moeten nemen. Dit is een veiligere en meer leesbare situatie.

VII.

Raming



KOSTENRAMING De Groene Verbinding Parc50

| DIRECTE BOUWKOSTEN | EH | prijs | hoeveelheid | totaal |
|--|-----------|----------------|-------------|--------------------------|
| opbraak groen | m² | 5.00 € | 2920 | 14,600.00 € |
| opbraak verharding | m² | 10.00 € | 140 | 1,400.00 € |
| verwijderen toplaag asfalt | m² | 10.00 € | 2432 | 24,320.00 € |
| fietspad | m² | 55.00 € | 6656 | 366,080.00 € |
| aansluiting fietspad Warande | | | 108 | |
| Segment Heulebeek - Izegemestraat | | | 988 | |
| Segment Bozesstraat - Heulebeek | | | 1720 | |
| Segment Molensstraat - Bozesstraat | | | 940 | |
| Segment Molensstraat oost en west | | | 2200 | |
| Segment naast KVK | | | 340 | |
| Segment Asirfdpark ten N van GSDSN-iaan | | | 236 | |
| Segment GSDSN-iaan | | | 36 | |
| Segment Asirfdpark ten Z van GSDSN-iaan | | | 88 | |
| fietsstraat rode asfalt | m² | 31.50 € | 2432 | 76,608.00 € |
| segment Molensstraat west | | | 520 | |
| segment Molensstraat oost | | | 528 | |
| Jakob Vandervaetsstraat | | | 1060 | |
| Koninginnelaan= | | | 324 | |
| verlichting fietspad (palen alle 35m, 1 zijde, incl kabels) | lm | 240.00 € | 6620 | 1,588,800.00 € |
| heraanleg kruispunt op beslaande rijwegfundering | m² | 70.00 € | 2640 | 184,800.00 € |
| Kruispunt Hoge Dreef | | | 445 | |
| Kruispunt Bozesstraat | | | 410 | |
| Kruispunt Izegemestraat | | | 185 | |
| kruispunt Kortrijksestraat | | | 605 | |
| kruispunt J. Vandervaeststraat | | | 190 | |
| kruispunt Weversstraat | | | 225 | |
| kruispunt Herdersstraat | | | 120 | |
| kruispunt De Smet De Naeyerlaan | | | 460 | |
| wadi ivv drainage | lm | 30.00 € | 6280 | 188,400.00 € |
| platte fietsbrug over Heulebeek (81m lang, 4m breed, beton) | st | 855,000.00 € | 1 | 855,000.00 € |
| nader te detailleren directe bouwkosten (markeringen, signalisatie,...) | 10% | | | 225,661.00 € |
| TOTAAL DIRECTE BOUWKOSTEN | | | | 3,525,669.00 € |
| | | | | voork +/- 50% (*) |
| INDIRECTE KOSTEN | | | | |
| Uitvoerings- en Algemene bouwplaatskosten (10%) (Faseringen, inrichting vd bouwplaats) | | | | 352,567.00 € |
| Algemene kosten (8%) | | | | 211,540.50 € |
| Coördinatie en opslag hoofaannemer over onderaann. (2%) | | | | 70,513.50 € |
| Eenmalige kosten (1,5%) (Proefkosten en Instandhoudingskosten) | | | | 52,885.50 € |
| TOTAAL DIRECTE EN INDIRECTE BOUWKOSTEN | | | | 4,213,175.50 € |
| | | | | voork +/- 50% (*) |

EXCLUSIEF:

BTW

riolering

aanpassing nutsleidingen

stortkosten en/of verwerkingskosten, thermische reinigingskosten teerhoudend asfalt

afwatering

studiekosten

onleigingen

financieringskosten

afgeleidenkosten

risico's

verwachte prijsevolutie igv uitgestelde uitvoering: 10,21% per 5 jaar (bron: Conjunctuurindicatoren prijsstijgingen MOW)

(*) marges gehanteerd op directe bouwkosten:

Margins following AACE (American Association of Cost Engineering) (in Europe: DACE.nl) (international guideline)

class 5 Concept: +/-50%,

class 4 Voorontwerp +30/-25%,

class 3 Def Ontwerp + 15%/-10%,

class 2 Uitvoeringsontwerp / Aanbesteding fase: +/-5%,

class 1 +/-2% Uitvoering

alle prijzen zijn gebaseerd op gemiddelde referentiepreizen

specifieke aspecten zoals constructiemethodes en bemalingsmethodes zijn nog buiten beschouwing gelaten

VIII.

Verlagen voorbereidende PSG'en

VERGADERING

DATUM VERGADERING

12-05-2021 - namiddag

DEELNEMERS

zie aanwezigheidslijst

Naam

Bert Van Rijckeghem

T +32 0495 89 00 63 bert.vanrijckeghem@arcadis.com

PROJECTNUMMER ARCADIS

BE0118000939 – Fiets- en Groenstructuur Kortrijk Noord

ITEM

WIE

1 DOEL VAN DE VERGADERING

Startvergadering met Projectstuurgroep Fiets-Groenstructuur Kortrijk Noord

2 BESPROKEN PUNTEN

TIMING

Op het overleg wordt aangehaald dat 3 overlegmomenten onvoldoende zijn om alle inhoudelijke punten voor de beide startnota's (startnota N328 en startnota N50c) te overlopen en te bespreken. Daarom wordt voorgesteld om een bijkomende werkgroepvergadering te organiseren in de maand augustus. Er zal een dood rondgestuurd worden voor een bijkomend overlegmoment in augustus.

Timing die voorop staat is dat beide startnota's eind oktober 2021 goedgekeurd zijn.

DEEL I: Planningscontext

Reservatiestroken

- De reservatiestroken zoals aangeduid op het gewestplan en voor bepaalde delen ook hernomen in het GRUP voor de afbakening van regionaalstedelijk gebied Kortrijk zijn op vandaag vanuit juridisch oogpunt nog steeds voorzien voor de aanleg van auto-infrastructureur.
- De vraag wordt gesteld of dit, vooruitlopend op de eventuele latere omgevingsvergunningaanvraag, geen juridisch knelpunt kan opleveren naar vergunbaarheid van het fietspad toe?
 - AWV: AWV haalt aan dat er met de stad een onderling akkoord is dat deze reservatiestroken niet meer aangewend zullen worden voor de realisatie van auto-infrastructureur.
 - Stad Kortrijk: Momenteel zijn twee gemeentelijke RUP's in opmaak (RUP 'Stadsgroen Ghellinck en omgeving' en RUP Park N50c) waarin de delen van de reservatiestroken die gelegen zijn binnen de afbakening van deze RUP's geschrapt zullen worden en een bestemming voor realisatie van de fiets- en groenstructuur zullen meekrijgen.

Voor de overige delen van de reservatiestrook die nog niet vervat zijn in deze beide RUP's zal verder nagegaan moeten worden of het hier

niet is aangewezen dat ook daar RUP's nodig zijn om de nodige herbestemmingen door te voeren en later geen problemen te ondervinden bij aanvraag omgevingsvergunning voor de Fiets-Groenstructuur.

- Het is aangewezen dat de Stad Kortrijk die bespreekt met Departement Omgeving

Lopende projecten en studies

- Stadsvernieuwingsproject Konconnector, waar de fiets-groenstructuur deel van uit maakt is goedgekeurd als stadsvernieuwingsproject
- Masterplan sportpark Wembley is een richtinggevende studie/verkenkende ontwerp oefening opgemaakt door de stad Kortrijk
- De Stad Kortrijk is momenteel bezig met de opmaak van een Beleidsplan Ruimte en een Beleidsplan Mobiliteit

DEEL II: INRICHTINGSPRINCIPES EN RICHTLIJNEN | ALGEMEEN

Type inrichtingen – fietspad groene omgeving | slide 10

Provincie – Koen Vanneste:

- Infiltratie hemelwater: infiltratie van hemelwater afkomstig van het verharde fietspad en voetpad is een belangrijk gegeven bij de ontwerp opgave (cfr. Beleidsplan ruimte West-Vlaanderen). Een fietspad van 4m is niet niks qua bijkomende verharde ruimte. Er moet maximaal gezocht worden naar oplossingen voor een natuurlijke infiltratie.

MOW – Inge Feys:

- Principe bundeling fiets- en voetgangersinfra: Bundeling van fietsinfrastructuur en voetgangersinfrastructuur is afhankelijk van de (te verwachten) intensiteiten. Het is aangewezen om een goede afweging te maken. Afwegingskader?

Type inrichtingen – fietspad stedelijke omgeving | slide 11

Provincie – Koen Vanneste:

- 1m tussenafstand en groenvoorziening:
 - Binnen de contour van het studiegebied waar de fietsinfrastructuur zal voorzien worden zitten we quasi overal in snelheidszones van 50km/u. De 1,00m afstand tussen fietspad en rijweg is een minimum. Waar dit mogelijk is gaat de voorkeur uit naar nog bredere tussenzones waar ook groen (bomen, hagen, ...) mee geïntegreerd kan worden.
 - Dubbelrichtingsfietspad en strook van 1m: er is een optie om fietspad iets smaller te maken (bv. 3,00m) en de tussenstrook iets breder nemen. Dit is steeds in zijn context te plaatsen. Gaat in deze studie maar over een beperkte strook.
- Fietsstraat:
 - de aanname van max. 1000 pae/dag is te verduidelijken of dit in bestaande of nieuwe toestand is.
 - Jeroen VdV (Stad Kortrijk): verduidelijkt dat de aanname/maatstaf van 1000 PAE/dag uit de recente studie van Fietsberaad komt
 - Koen Vanneste (Provincie) geeft mee de uitgangssituatie vroeger was dat er dubbel zoveel fietsgebruikers als autogebruikers moeten zijn van de straat om de straat in te richten als een fietsstraat.

MOW – Inge Feys:

- Dubbelrichtingsfietspad:
 - In zones 50 km/u (cfr. Fietsvademeccum) en verstedelijkt gebied is het vanuit veiligheidsoogpunt in principe niet wenselijk/aangewezen om een dubbelrichtingsfietspad te voorzien in zones waar veel erftoegangen of kruispunten zijn. Alleen als kan aangetoond worden dat het aantal erftoegangen en het aantal kruispunten beperkt is kan het eventueel overwogen worden. Dit is gebiedsspecifiek te bekijken.
- Fietsstraat:
 - 1000 pae voor een fietsstraat is aan de hoge kant. Beter downsizen. PAE's zijn zeer contextgevoelig.
- Groenvoorziening: het is belangrijk om voldoende groen te voorzien.

Type inrichtingen – Kruispunten

- **Voorrangsregeling tussen fietspaden onderling – slide 12:**

Provincie – Koen Vanneste:

- Het al of niet voorzien van markeringen hangt in grote mate af van de zichtbaarheid/overzichtelijkheid van het fietskruispunt. Dit is een doorslaggevende factor en hangt dus af van de context. Bij voldoende en ruim overzicht is een specifieke fietsmarkering niet persé nodig.
- Afhankelijk van de evolutie en resultaten van tussentijdse monitoring (tellingen aantal fietsers en tellingen eventuele fietsongevallen) kan later alsnog markeringen aangebracht worden.

MOW – Inge Feys:

- Het al of niet voorzien van markeringen hangt ook af van de fietsstroming

- **Voorrangsregeling tussen fietspaden en weg voor autoverkeer – slide 13**

Provincie – Koen Vanneste:

- Steeds ernaar streven om de fietser in de voorrang te steken. Alleen in uitzonderlijke gevallen en als het echt niet anders kan de auto voorrang geven.
- De intensiteiten en het snelheidsregime zijn daarin doorslaggevend. Het maximaal aantal wagens per uur is niet meer dan 1000, de snelheid is maximum 50 km/u.
- Een weg voor autoverkeer kan wel wat verdragen wat betreft intensiteiten (auto's) om fietsers in de voorrang te steken zonder dat er filevorming optreedt voor het autoverkeer. Voorbeeld van Guldensporenroute te Zwevegem wordt aangehaald: ingericht in functie van voorrang voor de fietser. Er was een grote vrees voor filevorming bij de autogebruiker, in de feiten bleef de gevreesde filevorming voor autoverkeer echter uit en is de vrees weggeëbnd en is nu een fietszone ingevoerd. Er zijn geen negatieve effecten op de doorstroming van het autoverkeer. Opgelet! als fietser attent blijven en goed leesbaar maken dat kp nadert.
- In de studie van Fietsberaad wordt het richtcijfer van 8000 PAE aangegeven. Wanneer een weg voor autoverkeer meer dan 8000 PAE's/per dag te verwerken krijgt is het niet aangewezen om de fietser in de voorrang te plaatsen.

De Lijn – Maikel Kegels:

- Daar waar een belangrijke busverbinding is (kernnet A-verbinding), is De Lijn geen voorstander om de fietser in de voorrang te steken omdat dit mogelijks een negatief effect kan hebben op de doorstroming van het busverkeer.
- De Guido Gezellelaan wordt hierbij als voorbeeld aangehaald: De Guido Gezellelaan is aangeduid als een kernnet A-verbinding, dus een hoogwaardige

busvervoersas. Elke 15 min. passeert er een autobus (tussen Kortrijk en Heule).

Type inrichtingen – Geïntegreerd fietsroutenetwerk – slide 18

Provincie – Koen Vanneste:

- Infiltratie hemelwater: de tussenstrook van 1,00m is weinig voor infiltratie van voor een fietspad van 4,00m breed.
- FSW versus BFF:
 - Onderscheidt maken tussen een BFF en een FSW is voor de provincie geen breekpunt. Hoe vlotter de fietsbeweging, hoe beter.
- Vraag studie bureau of de fietsbreedte van 4,00m voldoende is?
 Antwoord Provincie – Koen Vanneste:
 - 4,00m is al een mooie breedte die toelaat om in de beide rijrichtingen met twee fietsers zij aan zij te fietsen.
 - Een nog breder fietspad betekent nog meer verharding en nog meer ruimte nodig voor infiltratie.
 - Als we overal 3,00m continu kunnen bereiken dan is dat ook al goed (cfr. Nog te realiseren Fietssnelweg F7 tussen Kortrijk en Waregem)
 - Het is belangrijk voor de stad om het toekomstig gebruik en de te verwachten intensiteiten aan fietsers in beeld te krijgen op de beide fietsroutes.

Type inrichtingen – Comfort en veiligheid – slide 23

Provincie – Koen Vanneste:

- Type verharding fietspad:
 - Asfalt of beton: Wat zijn de alternatieven voor beton of asfalt? De provincie heeft geen voorkeur voor asfalt of beton. De ervaring leert wel dat het gebruik van asfalt met daarlangs bomen soms moeilijk is (reden?)
 - Ternair zand: Ondanks de voordelen vanuit duurzaamheid (hergebruik materiaal, infiltratie) is het gebruik van de halfverharding ternair zand voor dergelijke fietsinfrastructuur niet aan te raden. Vanuit veiligheid en comfort (bij droog weer veel stof, op termijn spoorvorming) is dit type materiaal niet wenselijk. Bovendien worden halfverhardingen (zoals ternair zand) niet gesubsidieerd. Enkel indien het vanuit de omgevingsvergunning net anders kan omdat het opgelegd wordt (bvb. doorheen natuurgebied, ...) kan afgeweken worden.
 - Vanuit continuïteit en herkenbaarheid is het bovendien ook beter om doorheen de verschillende gebieden hetzelfde materiaal te gebruiken en niet per segment te veranderen.

MOW – Inge Feys:

- Ternair zand is inderdaad niet aan te raden voor functionele fietspaden (bij veelvuldig gebruik treedt spoorvorming op). Kan wel aangewend worden voor recreatieve fietspaden.

Type inrichtingen – Comfort en veiligheid – slide 24

Provincie – Koen Vanneste:

- Verlichting:
 - Verlichting is subsidieerbaar in kader van het fietsfonds
 - Vraag? Is de verlichting overgedragen aan Fluvius of niet?
 Antwoord Stad Kortrijk: Ja

- Hellingspercentage:
 - 4% is het streefcijfer. Per uitzondering (omwille van de specifieke context omdat het niet anders kan) kan eventueel steiler gegaan worden, maar dan voor een kort gedeelte.
 - Indien een steilere helling dan 4% wordt toegepast dan is dit goed te onderbouwen en te motiveren waarom het nodig is om een steilere helling te realiseren

MOW – Inge Feys:

- Hellingspercentage:
 - 4% is het maximum

Type inrichtingen – Comfort en veiligheid – slide 27 & 28

Provincie – Koen Vanneste:

- Gedeeld gebruik:
 - Bij hoge intensiteiten fiets en voetpad scheiden van elkaar Verlichting is subsidieerbaar in kader van het fietsfonds
 - Bij de voorbeelden slide 28: Het gedeelte van fietssnelweg (FSW) moet duidelijk in beeld gebracht worden, eerder in de richting van de bovenste voorbeeldfiguur op slide 28 (Topotek Kopenhagen). Maar niet de snelheid. Die kan plaatselijk naar beneden gehaald worden met duidelijke signalisatie

Stad Kortrijk – Nicolas Provoost:

- Gedeeld gebruik – slide 28:
 - Bovenste figuur: de fietser krijgt zijn plek en behoudt zijn snelheid
 - Onderste figuur: geen hiërarchie, elk zoekt zijn weg; kan vertragend werken.

DEEL III: FIETSTRAJECT N328

Kruispunt BFF met Oude Ieperseweg (Lokale weg IIa | van zone 70 naar zone 50):

Verschillende varianten worden overlopen en toegelicht met voor- en nadelen

Provincie – Koen Vanneste:

- Fietstunnel:
 - Financiering: Gelet op het hoge aandeel PAE op de Oude Ieperseweg (meer dan 8000 PAE) is een fietstunnel mogelijks te verantwoorden. Echter, fietstunnels zijn vereisen steeds een specifieke financiering. Het is daarom ook zaak 'spaarzaam' te zijn op fietstunnels; zeker wanneer ze niet optimaal kunnen ingericht worden. Het fietsfonds komt niet tussen in de financiering bij fietstunnels/onderdoorgangen voor lokale wegen. Bij keuze van een fietstunnel valt dit volledig ten laste van de stad.
- Gelijkvloerse kruising – variant herinrichting wegenis:
 - Voorkeursvariant: Het voorzien van een fietsoversteek met behoud van de huidige wegenis is een onoverzichtelijke en onveilige situatie (zichtbaarheid is onvoldoende). Daarom is ook een variant met herinrichting van de wegenis uitgewerkt.
 - Niettegenstaande de principiële voorkeur om fietsers in de voorrang te steken kan de provincie zich vinden in de conclusie die is gemaakt zoals toegelicht in de presentatie (slide 50): namelijk een gelijkvloerse kruising met de Oude Ieperseweg met fietsers niet in de voorrang en indien mogelijk (AWV) een herinrichting van het kruispunt.
 - Financiering herinrichting kruispunt
 - Vraag Stad Kortrijk – Jeroen Vanhoorne: kan een kruispuntaanpassing i.f.v. veiligheid voor de fietser

meegenomen worden in kader van subsidiëring via het fietsfonds?

- o **Antwoord Provincie – Koen Venneste:** principieel kan de herinrichting van het kruispunt meegenomen worden in de subsidiëring door het fietsfonds. Dit is evenwel eerst verder af te toetsen bij Muriel Decoo.

AWV – Franco Verscheuren:

- Gelijkvloerse kruising – variant herinrichting wegenis:
 - o Budgettair is er geen financiering voorzien op het programma van AWV voor herinrichting van het kruispunt. De impact op aanpassing van de afrit is financieel gezien niet gering.
 - o Opmerking betreffende de rijbaanbreedte en afrit op de brug zelf: overgang van bredere rijbaanbreedte naar een smallere rijbaanbreedte

MOW – Inge Feys:

- Fietstunnel:
 - o Indien voor een fietstunnel zou geopteerd worden dan is het aangewezen de koker onder de weg zo kort mogelijk te houden.

Stad Kortrijk – Jeroen Vanhoorne:

- Fietstunnel:
 - o In geval van de optie fietstunnel zouden eventueel bovengrondse maatregelen kunnen genomen worden (plaatsen van barrières) om de gevaarlijke bovengrondse bewegingen om van de Oude leperseweg verkort naar de tunnelmonden te fietsen te verhinderen.

Waterhoennest

De vraag wordt gesteld of er naast het fietspad ook een voetgangersverbinding noodzakelijk is? En tot waar deze dan moet voorzien worden? En tot waar moet een voetpad dan voorzien worden?

- **Stad Kortrijk – Nicolas Provoost/Jeroen Vanhoorne**
 - o Die afweging moet nog gemaakt worden
 - o Deel ten noorden van de Oude leperseweg: Bij het reeds aangelegde fietspad van de projectontwikkeling tussen Oogststraat en de Oude leperseweg is enkel een 4m breed fietspad aangelegd. Er is daar geen afzonderlijk voetpad voorzien.
 - o Deel ten zuiden van de Oude leperseweg: de werknemers van het bedrijventerrein hebben ook nog een andere doorstek om naar het groengebied De Ghellinck te wandelen.

Kruispunt BFF met Zuidstraat (Lokale weg IIa | zone 50):

2 varianten worden overlopen en toegelicht met voor- en nadelen. Op dit kruispunt is de fietser hoe dan ook in de voorrang.

De Lijn – Maikel Kegels:

- o De Lijn merkt op dat de bushaltes herschikt worden. Ter hoogte van het noordelijk gedeelte van de parking Potteau komt er aan beide zijden een halteplaats. De zuidelijker gelegen halte in de Heulsestraat blijft behouden.
- o Het is niet aangewezen de haltes nog dicht bij het oversteekpunt te leggen.
- o De Lijn is geen voorstander van de variant waarbij oversteek voor de fietsers en voetgangers uit elkaar getrokken worden. Het risico bij deze variant is dat de bus geheel of gedeeltelijk op het zebrapad blijft staan wanneer deze de fietsers wil laten oversteken. En vice versa.



MOW – Inge Feys:

- Voorkeur voor de variant waarbij fiets- en voetgangersoversteek gebundeld zijn want BFF zit hier in de voorrang. Een fietsoversteek en zebrapad worden enkel uit elkaar getrokken als de fietser niet in de voorrang zit.

DEEL IV: OVERLEG PSG

MOW – Inge Feys:

- De vraag wordt gesteld of de vergadering van vandaag al PSG is of nog een aparte, want elke bovenlokale partner is aanwezig, enkel de politiek ontbreekt nog.

Provincie – Koen Vanneste

- Muriel Decoo van de provincie moet nog betrokken worden in dit overleg.
- Betrekken politiek: De provincie zal met de politiek (provinciaal niveau) terugkoppelen op basis van de presentatie en het bijhorende verslag

Stad Kortrijk – Jeroen Vanhoorne

- Betrekken politiek: de administratie van de stad Kortrijk (i.c. Jeroen Vanhoorne, Nicolas Provoost, Dries Soubry) zullen intern met de lokale politiek terugkoppelen. Tussentijds over de voortgang en eveneens zoals de provincie o.b.v. de presentatie van de PSG's en de bijhorende verslagen.

Volgend overleg

- 23 JUNI 2021: Deel II startnota N328. Bedoeling is om alle resterende segmenten en kruispunten van de Connector 328 te bespreken = Startnota N328 | via Teams
- 1 SEPTEMBER 2021: Deel 2 startnota N50c: kruispunten en segmenten | hopelijk niet meer via Teams maar elkaar live ontmoeten
- BIJKOMEND OVERLEG: Deel 1 startnota N50c. Er zal een bijkomend overleg ingepland worden (bij voorkeur in augustus) om ook de startnota N50c middels 2 inhoudelijke overlegmomenten volledig te kunnen doorlopen. Hiervoor zal een doodle rondgestuurd worden.
- OKTOBER: overleg inplannen voor officiële goedkeuring van de startnota's

| Aanwezig | Verontschuldig | Verdeling | Instantie | Naam | E-mail | Adres | Telefoon |
|----------|----------------|-----------|--|---------------------|--------------------------------------|---|---------------|
| X | X | X | Provincie West-Vlaanderen – lokaal mobiliteit | Koen Vanneste | Koen.vanneste@west-vlaanderen.be | Abdijbekerstraat 9, 8200 Brugge | 050 40 35 35 |
| X | | | MOW – mobiliteitsbegeleider | Inge Feys | Inge.feys@mow.vlaanderen.be | | |
| X | | | AWV – Regiomanager AWV Kortrijk Noord | Franco Verscheuren | franco.verscheuren@mow.vlaanderen.be | | |
| X | | | De Lijn, mobiliteitsontwikkelaar | Maikel Kegels | Maikel.kegels@delijn.be | | |
| X | | | Stad Kortrijk - Stadsvernieuwing & Omgevingsbeleid | Marina de Vet | Marina.devet@kortrijk.be | Grote Markt 54 8500 Kortrijk | |
| X | | | Stad Kortrijk - Stadsvernieuwing & Omgevingsbeleid | Dries Soubry | dries.soubry@kortrijk.be | Grote Markt 54 8500 Kortrijk | 0491 86 66 94 |
| X | | | Stad Kortrijk - Stadsvernieuwing & Omgevingsbeleid | Nicolas Provoost | Nicolas.Provoost@kortrijk.be | Grote Markt 54 8500 Kortrijk | 0491 86 66 67 |
| X | | | Stad Kortrijk - Stadsvernieuwing & Omgevingsbeleid | Jeroen Vanhoorne | jeroen.vanhoorne@kortrijk.be | Grote Markt 54 8500 Kortrijk | 0498 90 93 51 |
| X | | | Arcadis Belgium | Bert Van Rijkeghem | Bert.vanrijkeghem@arcadis.com | Gaston Crommenlaan 8 bus 101 9050 Gent | 0495 89 00 63 |
| X | | | Arcadis Belgium | Katelijne Vanhoutte | katelijne.vanhoutte@arcadis.com | Gaston Crommenlaan 8 bus 101 9050 Gent | 0479 63 64 98 |

VERGADERING

DATUM VERGADERING
23-06-2021 - namiddag

DEELNEMERS
zie aanwezigheidslijst

Naam
Bert Van Rijckeghem
T +32 0495 89 00 63 bert.vanrijckeghem@arcadis.com

PROJECTNUMMER ARCADIS
BE0118000939 – Fiets- en Groenstructuur Kortrijk Noord

ITEM

WIE

1 DOEL VAN DE VERGADERING

Projectstuurgroep 2 Fiets-Groenstructuur Kortrijk Noord? Deel 2 Connector/N328

2 BESPROKEN PUNTEN

DEEL II VAN HET FIETSTRAJECT N328: SEGMENT COLLECTOR TOT KRUISSING MEENSESTEENWEG

BFF in het segment 'Collector' (slide 6):

De mogelijke problematiek op conflictpunten tussen de fietsverbinding en de dwarsende verbindingen vanuit de wijken wordt kort geschetst. Er wordt gevraagd hoe hier best mee om te gaan.

Provincie – Koen Vanneste:

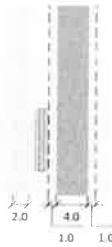
- Zichtbaarheid zal een belangrijke rol spelen. Het is daarom aangewezen om geen beplanting van dichte heestermassieven te voorzien ter hoogte van de kruisingen met de lokale paadjes omdat deze het overzicht voor de fietser ontnemen

Stad Kortrijk – Jeroen Vanhoorne:

- Een duidelijke hiërarchie vanuit de vormgeving van de wandelpaden enerzijds en fietsstructuur anderzijds is nodig. Sommige eerder spontaan en onverhard, andere functioneel en verhard.

MOW – Inge Feys:

- Het zal van belang zijn om bij de verdere uitwerking van de groenstructuur en de inpassing van de fietsverbinding goed na te denken over het concept met de fietsverbinding in de voorrang.
- Het moet duidelijk en helder zijn waar de gefietst en waar gewandeld mag/kan worden. Op slide 6 van de presentatie worden twee principefiguren afgebeeld met positionering van voetpad t.o.v. fietspad. De figuur waarbij het voetpad op verdere afstand ligt t.o.v. het fietspad (zie onderstaand) geniet de voorkeur.



- De inrichting van fietspad, voetpad en groene ruimte zal belangrijk zijn om de snelheid van de fietsers enigszins te beperken
- Het is interessant te onderzoeken of bepaalde aantakkingen vanuit de wijken gebundeld kunnen worden.
- Er zal zowel ten noorden als ten zuiden van het fietstraject een soort parallelle structuur moeten zijn van voetpaden

AWV – Franco Verscheuren:

- Het voorzien van vlotte en snelle verbindingen voor de fiets en het afdwingen van een lagere snelheid voor fietsers naar bvb. 20km/u lijkt contradictorisch.

Kruispunt BFF met Guido Gezellelaan (Lokale weg IIb | zone 50) (slide 7 – 12):

Er worden twee varianten voorgesteld. In beide varianten wordt een asverschuiving voorzien. In variant 1 is er geen middenberm. In Variant 2 wordt een iets grotere asverschuiving voorzien met een groen middenberm. Omdat De Lijn kernnet A hier passeert en een frequentie kent van een bus om de 15 minuten in beide richtingen wordt geopteerd om de fiets niet in de voorrang te voorzien. Op deze plaats wordt ook een fietspoort overwogen.

Provincie – Koen Vanneste

- De provincie is voorstander om de fietser in de voorrang te steken.
- Voorstel invoeren zone 30: omwille van het zeer smalle profiel van de Guido Gezellelaan en het feit dat het overwegend een woonstraat is met veel langsparkeren is het misschien aangewezen om voor de Guido Gezellelaan vanaf de Ouderse Ieperseweg een zone 30 in te voeren. Dit is ook veiliger voor de fietser. Door het smalle profiel van de weg kunnen twee bussen elkaar zeer moeilijk tot niet al rijdend te kruisen. De V85 geeft ook aan dat de bestaande snelheid hier aan de hoge kant ligt. Dit heeft vermoedelijk te maken met het gegeven dat hier vooral gewoontegebruikers passeren. Deze hoge snelheid in combinatie met het smalle gabarit zorgt voor relatief veel verkeersongevallen met blikshade.
- Variantes:
 - voorkeur voor principe van fietsers in de voorrang
 - uitgaande van de huidige eerder beperkte autointensiteiten lijkt een middenberm niet nodig.
 - Snelheidsremmende maatregelen: Het inbrengen van een asverschuiving is goed als een vorm van snelheidsremmende maatregel. Misschien nog bijkomende snelheidsremmende maatregelen te voorzien zoals een licht verhoogde ligging van de strook.

Provincie – Murielle Decoo

- Snelheidsremmende maatregelen:
 - De Guido Gezellelaan is een woonstraat. Omwille van geluidshinder die een verhoogde berm met zich meebrengt is het niet aangewezen om een verhoogde berm te voorzien.
 - De strook kan met andere maatregelen zoals een wijziging in het type verharding (bvb. uitgewassen beton) geaccentueerd worden en door

aan de zijkanten eventueel bomen te voorzien die het wegbeeld beïnvloeden.

De Lijn – Maikel Kegels:

- Selectie kernnet: De Guido Gezellenaan is opgenomen in het kernnet A, iedere 15 min. zal hier een bus passeren.
- Bushaltes: De zuidelijke bushalte ter hoogte van de school blijft liggen waar ze ook vandaag is voorzien. De noordelijke bushalte zal in de toekomst nog iets noordelijker voorzien worden, ten noorden van de Oude leperseweg ongeveer ter hoogte van het tankstation. Het is niet aangewezen nog een bijkomende halte te voorzien ter hoogte van de fietsoversteek Guido Gezellelaan.
- Voorgestelde variantes: De oversteek voor de fietsers kruist met een kernnet A voor openbaar vervoer. De voorkeur gaat daarom uit naar een inrichting waarbij de fietsers niet in de voorrang zijn en de bus wel in de voorrang, omwille van de hoge frequentie van busverkeer eigen aan kernnet A.

MOW – Inge Feys:

- Variantes:
 - ofwel een korte oversteekbeweging met de fietsers in de voorrang
 - ofwel een oversteek met middengeleider en fietsers uit de voorrang en de fietsers stopmogelijkheid geven ter hoogte van de middenberm
 - het voorzien van een middengeleider houdt de facto in dat de fietser uit de voorrang is.
- Bij de verdere inrichting en maatvoering ook rekening houden met buitenmaatse fietsen (bakfietsen, ...) bijvoorbeeld voor opstelstroken en conflictpresentatie.
- Het is belangrijk dat de fietser een goed overzicht heeft over het kruispunt. Ook de zichtbaarheid van de fietser en de fietskruising is belangrijk.
- Voorstel Provincie zone 30: het inrichten van een zone 30 over zo een lang traject zal moeilijk haalbaar zijn.

Stad Kortrijk – Jeroen Vanhoorne:

- Variantes:
 - Fietsers in de voorrang of niet is voor de stad geen breekpunt
 - De Guido Gezellelaan is een smalle straat. Een middenberm is niet nodig.
 - Ook aandacht voor eenvormigheid bij inrichting van de kruisingen op andere plaatsen
 - Het is belangrijk om voldoende opstelruimte voor de fietsers aan beide zijdes van de weg te voorzien
- Parkeren:
 - het schrappen van parkeren in deze woonstraat ligt zeer gevoelig. Het is verder te bekijken of de geschrapte parkeerplaatsen eventueel gecompenseerd kunnen worden bij de ontwikkeling van de fietspoort.
- Verkeersremmende maatregelen:
 - Voorstander voor een licht verhoogd plateau en asverschuiving om door de inrichting plaatselijk 30 km/u af te dwingen
 - Bij verdere uitwerking met Autoturn checken voor ruime bochten in de asverschuiving voor langere voertuigen.
 - Aan beide zijden van de weg bomen voorzien om het park visueel over de straat door te trekken
 - Een andere type verharding om de oversteek te accentueren en aan te geven dat de automobilist zich in een andere verkeersomgeving begeeft

Stad Kortrijk – Nicolas Provoost:

- Variantes:
 - De variatie zonder middenberm geniet de voorkeur. Het voorzien van groen vanuit de groenstructuur en in functie van het wegbeeld kan ook bekomen worden door aan de kant van de weg bomen te voorzien

Conclusie kruising Guido Gezellelaan

- Iedereen in de vergadering kan zich vinden in een voorkeur de variant zonder middengeleider en fietsers uit de voorrang.
- De asverschuiving/uitbuiging mag iets ruimer voorzien worden en ook de opstelruimte voor fietsers kan eventueel verruimd worden
- Een andere soort verharding is aangewezen
- Na realisatie kan gemonitord worden hoe de situatie ter plekke is en kan alsnog een aanpassing gebeuren waarbij de fietser in de voorrang wordt gestoken
- Het inrichten van een zone 30 – vanaf de Oude Ieperseweg of enkel plaatselijk ter hoogte van de kruising is politiek af te kloppen. Waarschijnlijk zal voor een zone 30 wel een politiek draagvlak zijn.

Sportpark Wembley: segment ligging en kruising met spoorweg tot aan Leynveldstraat

In dit deelsegment loopt de toekomstige Fietssnelweg en takt het BFF aan op de Fietssnelweg. In de presentatie wordt het onderzoek en de afweging getoond naar de ligging van het fietspad tussen de spoorlijn en de Leynvaalsstraat en hieraan gekoppeld de positionering van de fietstunnel.

Uit de afweging komt een voorkeur voor variatie 4 naar voor: de variant met flauwe bocht (slide 24)

Provincie – Koen Vanneste

- Op vandaag lijken er nog te weinig gegevens beschikbaar om te kunnen beslissen over variant 3 of 4.
- Overleg Infrabel: er zal ook overleg nodig zijn met Infrabel. Zullen ook betrokken moeten worden op de PSG eind oktober/begin november
- Overleg Dienst Waterlopen Provincie West-Vlaanderen: Voor het openleggen en verleggen van de Disgracht zal overleg nodig zijn met de Dienst Waterlopen van de provincie.

MOW – Inge Feys:

- Tunnel: een verticale wand is niet zo ideaal voor de zichtbaarheid van fietsers. Indien dit kan vermeden worden door aan de zijde waar nu een keerwand is voorzien (omwille van de bestaande woning) ook een schuin talud te voorzien zou dit beter zijn.
- Variantes:
 - Het is beter nu een keuze te maken voor variatie 4. De variatie tussen 3 en 4 is van die aard dat in de fase van projectnota gemotiveerd kan afgeweken worden indien alsnog voor variatie 3 zou geopteerd worden.

Conclusie spoorwegonderdoorgang en ligging tussen spoorweg en Leynveldstraat:

- De PSG gaat akkoord met een keuze voor variant 4 op basis van de kennis en de inzichten van vandaag. Dit kan ook zo meegenomen worden naar de definitieve PSG betreffende de startnota's. Indien er meer duidelijkheid is over de grondposities kan in de fase van projectnota alsnog gemotiveerd afgeweken worden van variant 4 en voor variant 3 gekozen worden.

Sportpark Wembley: segment tussen Leynveldstraat en Moorseelsestraat (slide 26 – 45)

In dit deelsegment loopt de toekomstige Fietssnelweg volgens het Masterplan doorheen het sportpark Wembley. In de toelichtende presentatie is in 2 stappen gewerkt. In een eerste stap zijn ook liggingsvarianten van de fietssnelweg met een tracé dat niet doorheen het sportpark gaan ook onderzocht. Zo kon onderbouwd en achterhaald worden dat de keuze doorheen het sportpark inderdaad de meest logische en haalbare oplossing is.

In een tweede stap zijn vervolgens inrichtingsvarianten onderzocht van hoe de Fietssnelweg doorheen het sportpark best wordt ingericht waarbij de FSW rekening moet houden met de sportgebruikers van het sportpark

STAP 1: onderzoek liggingsvarianten buiten en doorheen sportpark

De verschillende mogelijke andere liggingsvarianten worden toegelicht en de knelpunten worden aangegeven.

MOW – Inge Feys:

- Varianten:
 - Het tracé doorheen het sportpark Wembley tussen het clubgebouw en de atletiekpiste is de kortste weg en met de minste knelpunten naar realisatie toe. Deze optie geniet dan ook de voorkeur.

Conclusie:

de voorkeur zoals in de afwegingstabel (slide 38) naar voor komt – doorheen sportpark Wembley tussen clubgebouw en atletiekpiste – wordt door de volledige stuurgroep gedragen.

STAP 2: onderzoek inrichtingsvarianten voorkeurstracé FSW doorheen Sportpark

Drie mogelijke ongelijkvloerse inrichtingsvarianten (brug, tunnel) en 3 mogelijke gelijkvloerse inrichtingsvarianten worden toegelicht.

Ongelijkvloerse oplossingsrichtingen

Het onderzoek toont aan dat een ongelijkvloerse kruising quasi niet inpasbaar is omwille van de lange hellingen en de beperkte ruimte tussen de atletiektribune en het sportgebouw.

Conclusie: De voorkeur voor een gelijkvloerse oplossing en niet voor een ongelijkvloerse oplossing wordt door de volledige stuurgroep gedragen.

Gelijkvloerse oplossingsrichtingen

Er worden 3 mogelijke gelijkvloerse inrichtingsprincipes naar voor geschoven.

- Een eerste variant (slide 43) gaat uit van het principe van 'shared space', waarbij de verschillende gebruikers (fietser, sporter, ...) doorheen het sportpark ter hoogte van het clubgebouw gelijkwaardig zijn aan elkaar. De FSW krijgt plaatselijk geen specifieke aanduiding of gedefinieerde route waar moet gefietst worden. Deze oplossing zorgt voor een snelheidsafremming van de fietser omdat hij fysiek merkt dat hij zich in een andere fietsomgeving bevindt zonder een voorgedefinieerd fietspad. Hij moet rekening houden met andere gebruikers.
- Een tweede variant (slide 44) ervan uit dat de FSW als route/fietspad wel duidelijk gedefinieerd en herkenbaar is. Snelheidsremmende maatregelen door aanbrengen van strips en herkenbare oversteekplaatsen voor de voetgangers
- Een derde variant (slide 45) trekt de rijrichtingen van de fietssnelweg uit elkaar maar de route blijft herkenbaar. Hierdoor merkt de fietser op de fietssnelweg een verandering en versmalling van de eigen rijrichting waardoor afgeremd

wordt in snelheid. Ook voor de kruisende voetgangers zal getrapt links en rechts gekeken worden voor aankomende fietsers.

Provincie – Koen Vanneste

- Knelpunten:
 - Vandaag ligt reeds een fietspad waar je op mag fietsen. De vraag wordt gesteld of er op vandaag ook problemen zijn tussen enerzijds fietsers en anderzijds kruisende voetgangers naar de atletiekpiste?
 - ➔ Jeroen Vanhoorne – Stad Kortrijk:
 - Een specifieke telling of inventarisatie hiervan is niet beschikbaar. Door de nog relatief lage intensiteiten doen zich op vandaag vermoedelijk niet echt problemen voor.
 - Probleem is wel dat zich ook bromfietzers doorheen dit park begeven
 - De vrees leeft wel dat de intensiteit in de toekomst gevoelig zullen verhogen omwille van de aanleg van de fietssnelweg en dat er potentieel wel meer conflicten en ongevallen zullen voorkomen.
 - reeds knelpunten variant waarbij de route van de FSW duidelijk herkenbaar en voorgedefinieerd is (slide 44) geniet de voorkeur. Is duidelijk voor zowel de fietser als de
- Variantes:
 - In de benadering waarbij de route van de FSW duidelijk herkenbaar en voorgedefinieerd is (slide 44) zal de fietser zijn plek effectief willen opeisen.
 - In de variant 'shared space' is iedereen gelijkwaardig
 - Geen voorkeur voor de variant waarbij de fietsrijrichtingen uit elkaar getrokken worden (slide 45).
 - Subsidieerbaarheid: de variant 'shared space' is niet subsidieerbaar.

MOW – Inge Feys:

- Variantes:
 - De variant waarbij de route van de FSW duidelijk herkenbaar en voorgedefinieerd is (slide 44) geniet de voorkeur. Is duidelijk voor zowel de fietser als de kruisende voetgangers. Daarbij worden wel geen zebrapaden over het fietspad voorzien.
 - Het is aangewezen de continuïteit van het materiaal verder te zetten en niet over te gaan naar een ander materiaal ter hoogte van het sportpark Wembley.

Stad Kortrijk – Nicolas Provoost:

- Variantes:
 - De variant met de voorgedefinieerde fietsroute (slide 44) is een verkeerstechnische benadering waarbij vermoedelijk hogere snelheden moeilijker naar beneden gebracht zullen kunnen worden. Allerhande eerder kunstmatige ingrepen zijn dan nodig om de snelheid af te remmen.
 - Er is een voorkeur voor de variant 'shared space' waarbij elke gebruiker (fietser, voetganger, ...) ter hoogte van deze zone gelijkwaardig is.

Conclusie:

Er kan nog geen duidelijke conclusie getrokken worden tussen de variant 'shared space' (slide 43) en de variant 'voorgedefinieerde route' (slide 44). Een extra overlegronde met politiek en de gebruikers van de site zal nodig zijn om te bespreken welke variant de voorkeur krijgt. Mogelijks kan dit ook nog verder uitgeklaard worden in de fase van de projectnota wanneer concrete inrichting duidelijker wordt.

Leynvaalsstraat:

Er zijn twee mogelijke opties naar voor geschoven voor inpassing van het BFF fietspad (slide 47).

- o Variant 1: aparte rijweg autoverkeer, aparte fietsweg, apart voetpad.
- o Variant 2: Fietsstraat, apart voetpad

De projectstuurgroep kan zich vinden in de voorkeur voor de fietsstraat en een apart voetpad.

Kruising Moorseelestraat: Lokale weg IIb en doorgang sportstadion KV Kortrijk

In dit deelsegment kruist de toekomstige Fietssnelweg de Moorseelestraat en gaat dan verder langs de voetbalterreinen door richting Meensesteenweg. In de toelichtende presentatie is in 2 stappen gewerkt. In een eerste stap zijn twee liggingvarianten van de fietssnelweg langs de sportterreinen onderzocht.

In een tweede stap zijn vervolgens twee inrichtingsvarianten onderzocht van hoe de Fietssnelweg de Moorseelestraat kruist.

STAP 1: onderzoek liggingvarianten

De twee mogelijke liggingvarianten worden toegelicht en de voor- en nadelen worden aangegeven (slide 51 en slide 52).

Provincie – Koen Vanneste

- De vraag wordt gesteld of de voetbalvelden/faciliteiten behouden blijven op deze plek?
 - Stad Kortrijk – Nicolas Provoost: ja, zij het met andere afmetingen
- Zolang het stadion van KV Kortrijk niet verhuist kan je de FSW niet aanleggen.

Stad Kortrijk – Nicolas Provoost

- Voorkeur voor variant 1 (slide 51) waarbij de FSW ten westen van de voetbalterreinen komt te liggen
- Er mag abstractie gemaakt worden van de voetbalterreinen qua grootte. Een van de twee voetbalterreinen mag kleiner ingetekend worden (oefenveld) waardoor de bogstralen iets ruimer en vloeiender kunnen worden.

Conclusie:

In de stuurgroep kan akkoord gegaan worden met de variant ten oosten van de voetbalterreinen op voorwaarde dat aanvaardbare flauwe bochtstralen gerealiseerd kunnen worden rekening houdende met de inpassing van de afmetingen van de voetbalterreinen. Dit moet met de nieuwe randvoorwaarden opnieuw onderzocht worden.

STAP 2: onderzoek inrichtingsvarianten kruising Moorseelesteenweg

Er wordt uitgegaan van een gelijkvloerse kruising met fietsers niet in de voorrang. Er is een variant met middenberm en een variant zonder middenberm.

Stad Kortrijk – Jeroen Vanhoorne:

- Eenvormigheid alle kruispunten: het is van belang dat over alle kruispunten heen er eenvormigheid is qua inrichting en fietsers in de voorrang of niet.
- Het betreft een kruising van een FSW: in principe zou de fietser in de voorrang moeten zitten
- Voldoende opstelruimte voor de fietser voorzien

- Aandacht voor snelheidsremmende maatregelen. Een plateau op deze plek zou kunnen aangezien er geen woonbebouwing is en dus geluidshinder minder problematisch zal zijn.

De Lijn – Maikel Kegels:

- Halteren bussen: conform principe in zone 50 halteren de bussen op de rijbaan is geen afzonderlijk uitwijk zone als stopplaats nodig.
- De kruising ligt op een kernnet A: voorkeur dat bus in de voorrang zit en fietser niet in de voorrang.
- De Lijn kan akkoord gaan met snelheidsremmende maatregelen als dit nodig is om de snelheden op deze weg naar beneden te halen

Kruising Meensesteenweg: Secundaire weg II (gewestweg)

AWV – Franco Verscheuren

- Vanaf de rotonde tot Bissegem zal een studie op de markt gebracht worden om dit gedeelte van de gewestweg opnieuw in te richten

MOW – Inge Feys:

- Varianten:
 - Variante met middenberm (slide 65): Het al of niet voorzien van een middengeleider zal in sterke mate ook afhangen van de ontsluiting van de site Blekerij. Er zal immers een linksafslagbeweging voorzien moeten worden om de site te bereiken. Waar die afslagbeweging precies komt/moet komen is nog niet duidelijk.

Provincie – Koen Vanneste:

- Varianten:
 - De Meensesteenweg is een invalsweg en zal een invalsweg blijven. Een middengeleider is wenselijk vanuit veiligheidsoogpunt.
 - Een ongelijkvloerse kruising werd niet onderzocht. Een tunnelcomplex waarin alle rijrichtingen hun plek krijgen zal evenwel te veel ruimte in beslag nemen en niet inpasbaar zijn.

Conclusie Kruising Meensesteenweg:

Voorstel fietsers uit de voorrang met een middengeleider. Er is meer duidelijkheid nodig over KVK en de ontwikkeling van Blekerij voor de verdere inrichting.

STARTNOTA PARK N50c

Molenstraat (slide 67 – 74)

MOW – Inge Feys:

- Variant 1 (slide 71) : dubbelrichtingsfietspad en veel conflicten met opritten.
- Tussen een ventweg, fietsweg, ... zijn ook een schrikstroken nodig. Omwille van deze schrikstroken zal er vermoedelijk in totaal nog een 2-tal m bijgerekend moeten worden.

Provincie – Koen Vanneste

- Jeroen Vanhoorne – Stad Kortrijk vraagt of een dubbelfietspad dat uitkomt op een kruispunt (Izegemstraat) kan?
 - Koen Vanneste: het is aangewezen om het dubbelrichtingsfietspad op best te ontdebelen vooraleer op het kruispunt uit te komen.

Conclusie Molenstraat

- Enkel de variant waarbij het BFF vlak naast de rijweg wordt gerealiseerd (slide 71) wordt niet weerhouden. De andere varianten worden in overleg met de bewoners en politiek besproken. Het is van belang te duiden aan de bewoners dat er gekozen moet worden voor één variant.



DEEL IV: BIJKOMEND OVERLEG EN VOLGENDE OVERLEGMOMENTEN PSG

Provincie – Koen Vanneste

- Overleg Infrabel: ter hoogte van het voorzien van de fietstunnel onder de spoorweg zal een bilateraal overleg nodig zijn met Infrabel. Ook voor de goedkeuring van de startnota's, meer bepaald de startnota N328 (Connector) zal Infrabel aanwezig moeten zijn.
- Overleg Dienst Waterlopen Provincie West-Vlaanderen: voor het openleggen en verleggen van de Disgracht zal overleg ingepland moeten worden met de Dienst Waterlopen van de provincie.

Volgend overleg

- 1 SEPTEMBER 2021: Deel 1 startnota N50c: kruispunten en segmenten | hopelijk niet meer via Teams maar elkaar live ontmoeten
- 15 SEPTEMBER 2021: Deel 2 startnota N50c.
- OKTOBER: overleg inplannen voor officiële goedkeuring van beide startnota's

| Anwezig | Verontschuldig | Verdeling | Instantie | Naam | E-mail | Adres | Telefoon |
|---------|----------------|-----------|--|---------------------|-------------------------------------|---|---------------|
| X | X | X | | | | | |
| X | | | Provincie West-Vlaanderen – lokaal mobiliteit | Koen Yanneste | Koen.yanneste@west-vlaanderen.be | Abdijbekerstraat 9, 8200 Brugge | 050 40 35 35 |
| | | | Provincie West-Vlaanderen – lokaal mobiliteit | Murielle Decoo | murielle.decoo@west-vlaanderen.be | Abdijbekerstraat 9, 8200 Brugge | |
| X | | | MOW – mobiliteitsbegeleider | Inge Feys | Inge.feys@mow.vlaanderen.be | | |
| X | | | AWV – Regiomanager AWV Kortrijk Noord | Franco Verscheuren | franco.verschuere@mow.vlaanderen.be | | |
| X | | | De Lijn, mobiliteitsontwikkelaar | Maikel Kegels | Maikel.kegels@delijn.be | | |
| | X | | Stad Kortrijk - Stadsvernieuwing & Omgevingsbeleid | Marina de Vet | Marina.dev@kortrijk.be | Grote Markt 54 8500 Kortrijk | |
| X | | | Stad Kortrijk - Stadsvernieuwing & Omgevingsbeleid | Dries Soubry | dries.soubry@kortrijk.be | Grote Markt 54 8500 Kortrijk | 0491 86 66 94 |
| X | | | Stad Kortrijk - Stadsvernieuwing & Omgevingsbeleid | Nicolas Provoost | Nicolas.Provoost@kortrijk.be | Grote Markt 54 8500 Kortrijk | 0491 86 66 67 |
| X | | | Stad Kortrijk - Stadsvernieuwing & Omgevingsbeleid | Jeroen Vanhoorne | jeroen.vanhoorne@kortrijk.be | Grote Markt 54 8500 Kortrijk | 0498 90 93 51 |
| X | | | Arcadis Belgium | Bert Van Rijkeghem | Bert.vanrijkeghem@arcadis.com | Gaston Crommenlaan 8 bus 101 9050 Gent | 0495 89 00 63 |
| X | | | Arcadis Belgium | Katelijne Vanhoutte | katelijne.vanhoutte@arcadis.com | Gaston Crommenlaan 8 bus 101 9050 Gent | 0479 63 64 98 |

VERGADERING

DATUM VERGADERING

01-09-2021 – voormiddag

DEELNEMERS

zie aanwezigheidslijst

Naam

Bert Van Rijckeghem

T +32 0495 89 00 63 bert.vanrijckeghem@arcadis.com

PROJECTNUMMER ARCADIS

BE0118000939 – Fiets- en Groenstructuur Kortrijk Noord

ITEM

WIE

1 DOEL VAN DE VERGADERING

Projectstuurgroep 2 Fiets-Groenstructuur Kortrijk Noord | Park N50c, Molenstraat, Jacob Vandervaetstraat

2 BESPROKEN PUNTEN

DEEL II VAN HET FIETSTRAJECT N328: SEGMENT COLLECTOR TOT KRUISING MEENSESTEENWEG

Kruising Kortrijksestraat met de Molenstraat en eerste deeltje Molenstraat (slide 16-17):

MOW – Inge Feys:

- Geen voorstander van dubbelrichtingsfietspaden in stedelijk weefsel ondermeer omwille van conflictpunten met erftoegangen, parkeren, ...
- Deeltje Molenstraat als fietsstraat:
 - Voorkeur voor het eerste deeltje van de Molenstraat waar de ruimte tussen de gebouwen krap is, in te richten als een fietsstraat. Zo is er ruimte voor iedereen. De vraag die zich stelt is of langsparkeren hier wel nodig is.
 - Op de figuur is een rijwegbreedte van 5,00m voorzien voor de auto. Voor een éénrichtingsstraat is dit ruim bemeten en nodigt het uit tot snel rijden. Kan gerust smaller. Een smallere rijwegbreedte is meer gepast voor een fietsstraat en het verminderen van de snelheid kan zo beter afgedwongen worden.

Stad Kortrijk – Nicolas Provoost:

- Het is van belang de totaliteit van het netwerk van de fiets- en groenstructuur i.f.v. van eenvormigheid en continuïteit niet uit het oog te verliezen. De ambitie is immers om overkoepelend en vanuit continuïteit zoveel als mogelijk vrijliggende tweerichtingsfietspaden te houden.

Stad Kortrijk – Jeroen Vandoorne

- Zichtbaarheid fietser op kruispunt: de zichtbaarheid van de fietser op kruispunt van de Molenstraat met de Kortrijksestraat net na de bocht in de Kortrijkstraat is niet goed. In de Kortrijkstraat passeert geen buslijn. Het is aangewezen om de zichtbaarheid van de fietser op dit punt sterk te verhogen en de fietser in de voorrang te steken.
- Er zijn wel relatief hoge intensiteiten in de Kortrijkstraat.

Provincie – Koen Vanneste:

- Zichtbaarheid fietser op kruispunt: de provincie beaamt dat de zichtbaarheid van de fietser op dit punt op vandaag niet goed is en dat dit in de toekomst best wordt opgelost. De fietsers in de voorrang steken door een herinrichting van het kruispunt kan dit verbeteren, samen met een verlaging van de snelheid voor gemotoriseerd verkeer naar 30km/u ter hoogte van het kruispunt.
- De inrichting van het kruispunt moet het snelheidsregime van 30km/u afdwingen en de fietser in de voorrang steken.
- Deeltje Molenstraat als fietsstraat: de Molenstraat inrichten als fietsstraat tussen de Kortrijksestraat en het kruispunt met de Heulemeersen (ca. 160m) is zeker een te overwegen optie.
- Ook aandacht hebben voor het behouden van de bestaande parkeerplaats voor minder validen.
- Aandacht voor groen

Molenstraat | slide 24 – 28:

Voor de Molenstraat worden een aantal varianten voorgesteld. De inrichting hangt af van welke keuze wordt gemaakt op vlak van circulatie. Er zijn een aantal voorstellen van circulatie ook meegenomen.

Provincie – Koen Vanneste

- De provincie stelt zich de vraag of het wel goed is om al het verkeer te bundelen op de Jacob Vandervaelstraat?
- De vraag wordt ook gesteld of het zinvol is om in het segment van de Molenstraat gelegen tussen de Izegemstraat en de Jacob Vandervaelstraat twee richtingsverkeer voor autoverkeer te behouden?

Stad Kortrijk – Jeroen Vandoorne

- In het onderzoek is vertrokken vanuit het zoeken naar knelpunten en uitdagingen per segment en welke impact er kan zijn op vlak van circulatie.
- De vraag wordt gesteld of de keuze van circulatie voor volledig Kortrijk-Noord meegenomen moet worden in de startnota. Of enkel die van de desbetreffende straten waar de fiets-groenstructuur wordt voorzien?
- Van de mogelijkheden die nu op tafel liggen is het aangewezen om een overzicht te maken dat de voor- en nadelen per alternatief goed inzichtelijk maakt.

Provincie – Murielle Decoo

- Circulatie versus inrichting
 - De keuze van circulatie heeft invloed op de inrichting van de wegen. Het concept van de fietsstructuur is afhankelijk van de keuze van circulatie. Het is daarom aangewezen eerst keuzes te maken m.b.t. circulatie en dan pas verder de inrichting/inpassing van de fietsstructuur te bekijken. Doorrekeningen kunnen van verschillende circulatiemogelijkheden de effecten weergeven.
 - Er is voldoende input aanwezig van onderuit en vanuit de fietsstructuur. Het lijkt nu aangewezen om eerst de discussie van de circulatie uit klaren en keuzes te maken.
 - De logica is om eerst circulatie + doorrekeningen te bekijken en dan de inrichting van de weg/fietsstructuur verder bekijken. Niet omgekeerd.
- Ventweg Molenstraat als Fietsstraat
 - De provincie staat niet achter de idee van het voorstel op slide 27 waarbij de ventweg voor de woningen als fietsstraat wordt ingericht. Het streven is fietsers zo zichtbaar mogelijk houden. De provincie heeft haar bedenkingen om de ventweg in te richten als een fietsstraat. De fietser zal zo rechtlijnig mogelijk willen blijven rijden en

zal de haakse bewegingen om van de Molenstraat naar de ventweg te fietsen niet snel maken. Hij zal een logischer keuze maken en de Molenstraat blijven volgen.

MOW – Inge Feys:

- MOW volgt de redenering van de Provincie (Murielle) dat beter eerst de circulatie uitgeklaard wordt en dan de inrichting verder wordt bekeken.
- MOW volgt de redenering van de provincie en is geen voorstander van het voorstel op slide 27 (ventweg als fietsstraat).
- Ook het beheersen van de snelheid in de Molenstraat is een belangrijk aandachtspunt. Het is niet nodig om bij éénrichtingsverkeer een breedte van de rijweg van 5,0m te voorzien.

Provincie – Koen Vanneste:

- Belangrijk in het onderzoek tot circulatie is te weten hoeveel doorgaand verkeer er op de Molenstraat zit. Dit kan achterhaald worden door een kentekenonderzoek uit te voeren.
- In principe moet in de zone tussen Kortrijksestraat en Izegemsestraat enkel bestemmingsverkeer aanwezig zijn.
- In geval Molenstraat fietsstraat zou worden, dan moet de snelheid verlaagd worden naar 30km/u

Slide 79 – 82 | kruising Molenstraat, oplossingsrichtingen:

Omwille van de samenhang met de Molenstraat tijdens het overleg naar slide 80-83 overgegaan waar varianten worden getoond van de kruising van de fietsverbinding Park N50c (Noord-Zuid) en de fietsverbinding langs de Molenstraat (oost-west) ter hoogte van het kruispunt Molenstraat x Vandervaetstraat

Stad Kortrijk – Jeroen Vandoorne

- Zichtbaarheid van de fietser is hier heel belangrijk.
- Groot voordeel van de variant met vrijliggende fietspaden is dat de uitwisseling tussen de twee fietsroutes kan gebeuren los van het autoverkeer en een veilige en duidelijk leesbare oplossing

Provincie – Koen Vanneste:

- Momenteel is de noord-zuid fietsroute (fietsroute door Parc N50c en vervolgens via de Vandervaetstraat) nog geen fietssnelweg. Dit is nog in onderzoek.
- Toekomstig wordt verwacht dat deze route heel veel potentie bezit om uit te groeien tot een belangrijke fietsverbinding met veel fietsers. O.a. ook door de connectie met de bedrijfzone Kortrijk-Kuurne. Vanuit de binnenstad heb je dan een rechtstreekse verbinding naar deze bedrijfzone. Deze fietsroute zal ook een volwaardige parallelstructuur vormen voor de fietsers in de Izegemstraat en de Kortrijksetraat.

MOW – Inge Feys:

- Inzake verkeersaanduiding en wat de regels zijn koppelt MOW terug met hun specialist inzake de wegcode.

Slide 64 – 75 | Jacob Vandervaetstraat:

In alle varianten wordt uitgegaan van éénrichtingsverkeer in de Jacob Vandervaetsraat. Dit is nodig om hier een kwaliteitsvolle fietsverbinding te realiseren. De keuze voor éénrichtingsverkeer is een beslissing die reeds genomen is.

Provincie – Murielle Decoo

- Een rijwegbreedte van 2,90m is heel krap. Bij deze beperkte breedte rijden auto's in de goot met klachten van klikkende riooldeksels tot gevolg. Het is

aangewezen om naar een bredere rijwegbreedte te gaan. Beter 3,00 of 4,00m. Is verder te bekijken.

- De variant met de Jacob Vandervaetstraat ingericht als fietsstraat (oplossingsrichting 4 | slide 73) geniet de voorkeur en biedt het meeste comfort. Ook parkeren kan dan comfortabel gebeuren. Dit is niet onbelangrijk, want als er te krappe parkeerplaatsen zijn dan wordt er deels op de weg geparkeerd wat hinderlijk kan zijn voor de fietser.

Alle partijen in de vergadering sluiten zich aan bij de Vandervaetstraat ingericht als een fietsstraat

Stad Kortrijk – Nicolas Provoost:

- De vraag wordt gesteld hoe om te gaan met het principe van eenvormigheid en continuïteit van de fietsinfrastructuur enerzijds en de steeds wisselende "beelden" als gevolg van de inrichting van de fietsinfrastructuur.

Stad Kortrijk – Koen Vanneste:

- De continuïteit van de fietsinfrastructuur zit hem eerder in de leesbaarheid van de inrichting voor de fietser. De context waarbinnen de fietsinfrastructuur zich bevindt bepaalt de inrichting ervan.

Fietstraject Noord-Zuid: segment tussen Hoge dreef en Molenstraat (slide 33 – 63)

In dit deelsegment loopt de toekomstige fietsverbinding doorheen de vroegere reservatiestrook van de N50. De groenzone wordt hier ingericht als avontuurlijk park met open en gesloten groenaanplanting, reliëf en voet- en fietspaden die waaieren doorheen het landschapspark. De reden waarom het fietspad doorheen het park slingert is om de beleving van het park te versterken en verrassing te stimuleren. De bochten zijn steeds ruim opgevat, boogstralen van minstens 30m, zodat de fietser nooit hoeft te vertragen.

Inrichting Hoge Dreef

De inrichting van de Hoge Dreef is onderzocht in de studie omtrent de Heulebeek van Maat/Antea.

Provincie – Murielle Decoo:

- Enkel Basisprofiel Hoge dreef meenemen in de startnota. In de startnota neerschrijven dat afwijkingen i.f.v. het statuut van een FSW mogelijk zijn. Hiervoor is verder onderzoek i.k.v. van de keuze voor al of niet een FSW niet nodig

Aansluiting Hoge Dreef en Ronde | slide 36 - 47:

Twee varianten zijn onderzocht, beide gaan uit van het behoud van de bestaande ronde.

MOW – Inge Feys:

- De vraag wordt gesteld waarom de huidige ronde wordt behouden. Het alternatief is een kruispunt met voorrangsregeling.

Stad Kortrijk – Jeroen Vandoorne

- De ronde werkt nu mogelijks snelheidsvertragend. De snelheden in het noordelijk segment van de Izegemsestraat zijn nu vrij hoog en moeilijk onder controle te krijgen. Een kruispunt is echter ook een mogelijkheid.

Deze bijkomende variant zal onderzocht worden in de studie van Arcadis.

Kruising Heulebeek | slide 48 – 47:

Ook deze kruising werd onderzocht in de studie omtrent de Heulebeek van Maat/Antea. Een hoge en een lage variant van de brug met het rechtlijnige tracé zijn weerhouden.



Een overleg met de VMM is nodig om hierover uitsluitel te hebben. Dit staat reeds lang op de agenda maar een overleg is er nog niet geweest.

Stad Kortrijk – Nicolas Provoost

- De stad is momenteel aan het zoeken naar geschikt overlegmoment om de uitvoering van de brug over de Heulebeekvallei te bespreken.

Provincie – Murielle Decoo

- In de startnota moet enkel aangegeven worden dat er nog twee uitvoeringsvarianten van de brug over de Heulebeekvallei voorliggen: een hoge uitvoering en een lage uitvoering. In de projectnota is dan verder nog te kiezen welke effectief wordt gekozen.

DEEL IV: BIJKOMEND OVERLEG EN VOLGENDE OVERLEGMOMENTEN PSG

- Overleg VMM: actie Stad Kortrijk

Volgend overleg

- 15 SEPTEMBER 2021: Openstaande punten
- OKTOBER: overleg inplannen voor officiële goedkeuring van beide startnota's. Veel zal ook nog afhangen van de verkeerscirculatie in de Molenstraat en circulatie ten zuiden van de sportvelden.

| Aanwezig | Verontschuldig | Verdeling | Instantie | Naam | E-mail | Adres | Telefoon |
|----------|----------------|-----------|--|---------------------|-------------------------------------|---|---------------|
| X | X | X | | | | | |
| X | | | Provincie West-Vlaanderen – lokaal mobiliteit | Koen Vanneste | Koen.vanneste@west-vlaanderen.be | Abdijbekerstraat 9, 8200 Brugge | 050 40 35 35 |
| X | | | Provincie West-Vlaanderen – lokaal mobiliteit | Murielle Decoo | murielle.decoo@west-vlaanderen.be | Abdijbekerstraat 9, 8200 Brugge | |
| X | | | MOW – mobiliteitsbegeleider | Inge Feys | Inge.feys@mow.vlaanderen.be | | |
| X | | | AWV – Regiomanager AWV Kortrijk Noord | Franco Verschuere | franco.verschuere@mow.vlaanderen.be | | |
| X | | | De Lijn, mobiliteitsontwikkelaar | Maikel Kegels | Maikel.kegels@delijn.be | | |
| | X | | Stad Kortrijk - Stadsvernieuwing & Omgevingsbeleid | Marina de Vet | Marina.devet@kortrijk.be | Grote Markt 54 8500 Kortrijk | |
| X | | | Stad Kortrijk - Stadsvernieuwing & Omgevingsbeleid | Dries Soubry | dries.soubry@kortrijk.be | Grote Markt 54 8500 Kortrijk | 0491 86 66 94 |
| X | | | Stad Kortrijk - Stadsvernieuwing & Omgevingsbeleid | Nicolas Provoost | Nicolas.Provoost@kortrijk.be | Grote Markt 54 8500 Kortrijk | 0491 86 66 67 |
| X | | | Stad Kortrijk - Stadsvernieuwing & Omgevingsbeleid | Jeroen Vanhoorne | jeroen.vanhoorne@kortrijk.be | Grote Markt 54 8500 Kortrijk | 0498 90 93 51 |
| X | | | Arcadis Belgium | Bert Van Rieckeghem | Bert.vanrieckeghem@arcadis.com | Gaston Crommenlaan 8 bus 101 9050 Gent | 0495 89 00 63 |
| X | | | Arcadis Belgium | Katelijne Vanhoutte | katelijne.vanhoutte@arcadis.com | Gaston Crommenlaan 8 bus 101 9050 Gent | 0479 63 64 98 |

VERGADERING

DATUM VERGADERING
15-09-2021 – voormiddag

DEELNEMERS
zie aanwezigheidslijst

Naam
Bert Van Rijckeghem
T +32 0495 89 00 63 bert.vanrijckeghem@arcadis.com

PROJECTNUMMER ARCADIS
BE0118000939 – Fiets- en Groenstructuur Kortrijk Noord

ITEM

WIE

1 DOEL VAN DE VERGADERING

Projectstuurgroep 2 Fiets-Groenstructuur Kortrijk Noord | Bespreking openstaande items startnota N328 en startnota Parc N50c

2 BESPROKEN PUNTEN

Kruising Oude Ieperseweg (slide 9-10):

Inplanting fietspad in relatie tot het bufferbekken

Provincie – Koen Vanneste:

Functie en rol bufferbekken: Koen heeft navraag gedaan inzake nut en werking van het bufferbekken ten noorden van de Ieperseweg. De Provinciale dienst waterlopen geeft aan dat het bufferbekken wel degelijk een functie heeft. Het is zinvol dat de dienst waterlopen van de Stad Kortrijk en de dienst Waterlopen van de Provincie onderzoeken wat de huidige capaciteit is van het bufferbekken en wat doorheen de jaren de capaciteit zou moeten zijn. Het lijkt ook aangewezen de originele plannen van het bufferbekken op te zoeken en te bezorgen aan het studie bureau.

Provincie – Murielle Decoo:

Fietspad op pijlers versus fietspad op grondlichaam: Een fietspad op pijlers is ook mogelijk en zal, zoals het studie bureau aangeeft, minder impact hebben op de opvangcapaciteit van het bufferbekken. Een fietspad op pijlers is dan wel duurder maar niettegenstaande het hogere kostenplaatje wordt dit evenzeer gesubsidieerd door het fietsfond. Uiteraard moet de lengte op pijlers zoveel mogelijk beperkt worden. Nader onderzoek is in de fase projectnota is nodig.

MOW/AWV – Franco Verscheuren:

- Inplanting fietspad versus bouwvrije zone langs R8: er dient rekening gehouden te worden met de bouwvrije strook langs de R8. Binnen de 10-m zone mag er niet gebouwd worden. Binnen de 30m-zone mag er, mits gunstig advies van AWV (dienst AG), een fietspad aangelegd worden. De bouwvrije zone is te rekenen vanaf bovenkant of onderkant van het talud. Franco zal dit intern navragen.

Afweging keuze optie 1 (slide 10) of optie 2 (slide 11)

Provincie – Koen Vanneste:

- Optie 1: optie 1 geniet de voorkeur van de provincie.

Stad Kortrijk – Jeroen Vandoorne

- Zebepad of niet: de stad stelt de vraag of er een afzonderlijk zebepad voor voetgangers voorzien moet worden of niet. Moet dit zebepad dan gebundeld met de oversteek van de fietsers aangelegd worden?

Provincie – Koen Vanneste:

- Zebepad of niet:
 - o als er ook een zebepad wordt voorzien dan is het aangewezen dat zowel de oversteek van de fietsers als de oversteek van de voetgangers in de voorrang wordt gestoken.
 - o Het lijkt dan ook aangewezen om de Oude leperseweg volledig als een zone 50km/u te maken. En de inrichting van de oversteek van fietsers en voetgangers gebundeld te voorzien op een verkeersplateau.

MOW – Inge Feys:

- 50km/u regime: Het op- en afrittencomplex zelf kan niet ingericht worden als een 50km.u, de Oude leperseweg zelf wel.
- Verkeersplateau: het voorzien van een verkeersplateau is per definitie een zone 30km/u. De vraag die zich daarbij stelt is of het voorzien van een verkeersplateau op deze plek wel gewenst is op een weg waar dan een zone 50km/u wordt voorzien?
- Ligging oversteek fietspad en voetgangers: eerst uitklaren waar de oversteek precies komt te liggen rekening houdend met de inzichten van het bufferbekken. Dit is uit te klaren tegen de finale projectstuurgroep zodat duidelijk is waar de oversteek precies komt te liggen.

Stad Kortrijk – Jeroen Vandoorne:

- Voordeel van een verkeersplateau in combinatie met optie 1 is dat deze inrichting effectief als een soort poort zou kunnen fungeren.

Provincie – Koen Vanneste:

- Verkeersdruk op Oude leperseweg:
 - De provincie stelt zich ook vragen bij de hoge aantallen verkeerscijfers op de leperseweg. Kan dit niet verminderd worden door bestuurders anders naar de R8 te meiden dan via de Oude leperseweg. De Oude leperseweg vormt een sluipteg en fungeert als het ware als een parallelweg (traject lepersestraat-Bozestraat-stukje Kortrijkstraat-Oude leperseweg tot aan op- en afrittencomplex) aan de R36-N.

Padenstructuur ter hoogte van de "collector" | slide 13 – 17:

Voorstel om het aantal ontworpen of gereguleerde oversteken te ontmoedigen om op die manier conflicten van overstekende voetgangers her en der te beperken.

Stad Kortrijk – Nicolas Provoost

- De padenstructuur van de nieuwe woonverkaveling ten noorden van de Paul De Knockstraat zijn zodanig voorzien dat ze gericht zijn naar de fietsparkings van de woonwijk enerzijds en een directe link/toegang tot de toekomstige fietsverbinding anderzijds.
- Om het fietsgebruik te stimuleren is een directe en korte aantakking op de toekomstige fietsverbinding van belang.

Provincie – Koen Vanneste

- De provincie volgt het voorstel om de “gereguleerde” of specifiek ingerichte oversteken zoveel mogelijk te beperken.
- De specifieke uitvoering is verder te bekijken in de fase van de projectnota. Is niet beslissend voor de starnota.

Stad Kortrijk – Jeroen Vanhoorne

- Jeroen verwijst naar een specifieke inrichting in Avelgem langs het Guldensporenpad.

Site Wembley | Slide 18 – 22

Inpassing fietspad ter hoogte van de atletiekpiste: er liggen nog twee opties voor:

- Principe van shared spaces
- of duidelijke aanduiding fietspad (slide 19 – 21)

Provincie – Koen Vanneste:

- de voorkeur gaat uit naar het principe van shared spaces. In de variant met een duidelijk gemarkeerd fietspad is de ruimte voor de fietser te prominent aanwezig en zal de fietser in dat geval de ruimte van het fietspad opeisen. Hierdoor ontstaan discussies. Het is eerder een ruimte waar de verschillende gebruikers gelijkwaardig zijn
- De fietser is eigenlijk “te gast” in deze omgeving. Hier zou het STOP-principe moeten toegepast worden: de fietser geeft voorrang aan de voetganger. Het snelheidsverschil tussen fietsers en voetgangers moet zo beperkt mogelijk gehouden worden. De snelheid van de fietser temperen/afremmen is het belangrijkste. Dit kan door bijvoorbeeld een ribbelstrook te voorzien (vb. grasdallen in Zwevegem). Je zou dit gebied kunnen zien als een woonerf met een snelheidsbeperking voor fietsers (20 km/u).
- Het is wel noodzakelijk de fietser een bepaalde vorm van geleiding te geven. Dit kan door een ander legpatroon van de verharding, een andere soort verharding, aanbrengen van inox-nagels, het voorzien van groen die geleidend werkt zonder dominant te zijn,
- Het is aangewezen om gefaseerd te werken. In een eerste fase het bestaande pad op eenvoudige wijze verbeteren/optimaliseren tot aan de Moorseelestraat. In een latere fase kan de effectieve volledige inrichting aan gerealiseerd worden. In tussentijd kan er gemonitord worden.

Provincie – Murielle Decoo:

- Volgt ook de voorkeur voor het principe van shared spaces maar met een geleiding van de fietser zodat die weet waar het fietspad naartoe leidt.

Stad Kortrijk (Jeroen en Nicolas):

- Volgen eveneens de voor het principe van shared spaces.
- Gebruik sportsite: de accommodatie van Wembley wordt ook overdag gebruikt door scholen.

MOW – Inge Feys:

- Is voorstander voor het principe waarbij de fietser duidelijk zijn plek heeft en het fietspad aangeduid wordt.
- Los van deze voorkeur wordt aangegeven dat het voor MOW geen issue is. Het zal belangrijk zijn om inzake beheer en opvolging goed te monitoren en knelpunten die zich voordoen op te volgen.

Site Wembley | Slide 21 – 22

Inpassing fietspad ter hoogte van de voetbalterreinen KVK

Provincie – Koen Vanneste

- Op vandaag is er nog veel te weinig info voor handen van wat kan en niet kan. Hoe moet er omgegaan worden met het stadium/tribunes? Blijven die behouden? Wanneer zal KVK verhuizen? En zullen de bestaande tribunes behouden blijven of niet? Blijven ze allemaal behouden of maar een deel? Of gaan alle tribunes weg? Bij (gedeeltelijk) behoud, welke zijn dan nog in de beste staat? ...

Stad Kortrijk – Nicolas Provoost:

- Vanuit kwalitatief oogpunt van het park ten noorden van de bestaande parking op de Wembley-site blijft de stad voorstander om het fietspad ten westen van de parking en ten westen van de site KVK-Kortrijk te voorzien.

Meensesteenweg | slide 23 - 32

Stad Kortrijk – Jeroen Vanhoorne

- Er is overleg geweest met Ghelamco. Er liggen nog heel wat discussies i.v.m. afwikkeling van auto- en vrachtverkeer open.
- Ghelamco wijkt af van de principes van het RUP
- Het dossier is nog niet rijp genoeg om al conclusies te maken.

Provincie – Murielle Decoo:

- Los van de uitkomst in de discussie met Ghelamco kunnen in de startnota wel de principes vastgelegd worden waarbij fietsers in de voorrang moeten zitten, de doorgang rechtstreeks moet zijn en niet moet assimileren in de parkachtige omgeving van een eerder private woonomgeving/semi-publieke ruimte.
- Zowel voor de Meensesteenweg/Blekerijsite als voor de KVK-site kan later een addendum toegevoegd worden aan de startnota wanneer alles wel duidelijk is.

Aansluiting Hoge Dreef en Rotonde | slide 37 – 38:

De Lijn – Maikel Kegels:

- De Bushalte (bushalte Bunsterkot) in de Izegemstraat blijft behouden. .

Provincie – Murielle Decoo

- Stelt zich de vraag of de rotonde wel weg moet. Het voordeel van de rotonde is dat deze verkeersremmend werkt.
- Het principe met fietspad aan beide zijden van de Izegemstraat een enkelrichtingsfietspad en een oversteek net voor de rotonde op de Hoge dreef kan ook toegepast worden wanneer de rotonde behouden blijft.
- Voorkeur voor behoud rotonde en aan beide zijden van de Izegemstraat een enkelrichtingspad en oversteek te voorzien op de Hoge dreef.

Stad Kortrijk – Jeroen Vanhoorne

- Voor de Hoge dreef zal in een apart dossier een afzonderlijke startnota opgemaakt moeten worden. Het behoud van de rotonden of toch een T-kruispunt kan in de fase van de projectnota nog opgevangen worden wanneer er meer duidelijkheid is over de Hoge dreef in kader van de startnota Hoge dreef.
- Geeft aan dat hoe dan ook verkeersremmende maatregelen nodig zijn op het traject van de Hoge Dreef

Molenstraat | slide 40 – 65:

Provincie – Koen Vanneste – Murielle Decoo

- Het is van belang dat eerst de doorrekeningen goed bekeken worden. Eerst moeten een aantal scenario's op basis van de doorrekeningen uitgesloten



worden van wat we zeker niet willen. En vervolgens kijken wat nog overblijft.

DEEL IV: BIJKOMEND OVERLEG/ ACTIES EN VOLGENDE OVERLEGMOMENTEN PSG

- Stad Kortrijk: de stad zal samen met de Dienst Waterlopen van de provincie de opvangcapaciteit van het bufferbekken ter hoogte van de Oude Ieperseweg bekijken.
- MOW/AWV: gaat na van waar de bouwvrij strook langs de R8 start (onderaan/bovenaan talud)

Volgend overleg

- OKTOBER: overleg inplannen voor officiële goedkeuring van beide startnota's. Veel zal ook nog afhangen van de verkeerscirculatie in de Molenstraat en circulatie ten zuiden van de sportvelden.

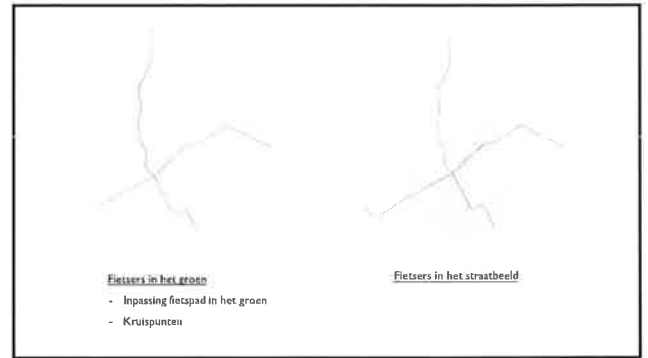
| Aanwezig | Verontschuldig | Verdeling | Instantie | Naam | E-mail | Adres | Telefoon |
|----------|----------------|-----------|--|---------------------|-------------------------------------|---|---------------|
| X | X | X | | | | | |
| X | | | Provincie West-Vlaanderen – lokaal mobiliteit | Koen Vanneste | Koen.vanneste@west-vlaanderen.be | Abdijbekerstraat 9, 8200 Brugge | 050 40 35 35 |
| X | | | Provincie West-Vlaanderen – lokaal mobiliteit | Murielle Decoo | murielle.decoo@west-vlaanderen.be | Abdijbekerstraat 9, 8200 Brugge | |
| X | | | MOW – mobiliteitsbegeleider | Inge Feys | Inge.feys@mow.vlaanderen.be | | |
| X | | | AWV – Regiomanager AWW Kortrijk Noord | Franco Verschuere | franco.verschuere@mow.vlaanderen.be | | |
| X | | | De Lijn, mobiliteitsontwikkelaar | Maikel Kegels | Maikel.kegels@delijn.be | | |
| | X | | Stad Kortrijk - Stadsvernieuwing & Omgevingsbeleid | Marina de Vet | Marina.dev@kortrijk.be | Grote Markt 54 8500 Kortrijk | |
| X | | | Stad Kortrijk - Stadsvernieuwing & Omgevingsbeleid | Dries Soubry | dries.soubry@kortrijk.be | Grote Markt 54 8500 Kortrijk | 0491 86 66 94 |
| X | | | Stad Kortrijk - Stadsvernieuwing & Omgevingsbeleid | Nicolas Provoost | Nicolas.Provoost@kortrijk.be | Grote Markt 54 8500 Kortrijk | 0491 86 66 67 |
| X | | | Stad Kortrijk - Stadsvernieuwing & Omgevingsbeleid | Jeroen Vanhoorne | jeroen.vanhoorne@kortrijk.be | Grote Markt 54 8500 Kortrijk | 0498 90 93 51 |
| X | | | Arcadis Belgium | Bert Van Rijkeghem | Bert.vanrijkeghem@arcadis.com | Gaston Crommenlaan 8 bus 101 9050 Gent | 0495 89 00 63 |
| X | | | Arcadis Belgium | Katelijne Vanhoutte | katelijne.vanhoutte@arcadis.com | Gaston Crommenlaan 8 bus 101 9050 Gent | 0479 63 64 98 |

IX.

Verslag en presentatie finale PSG



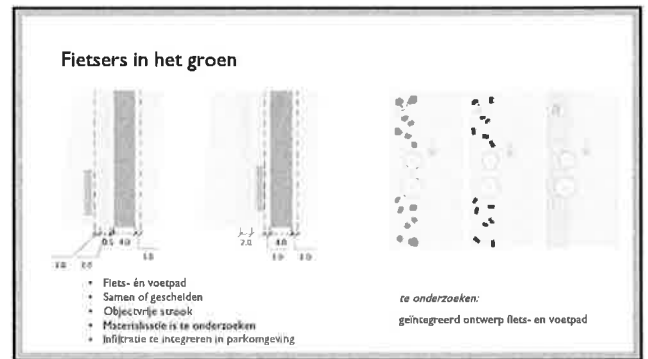
1



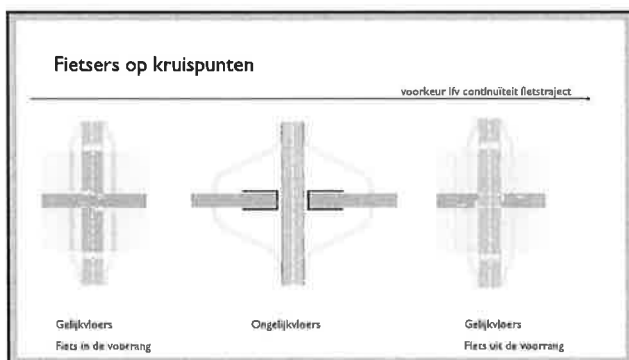
2



3



4



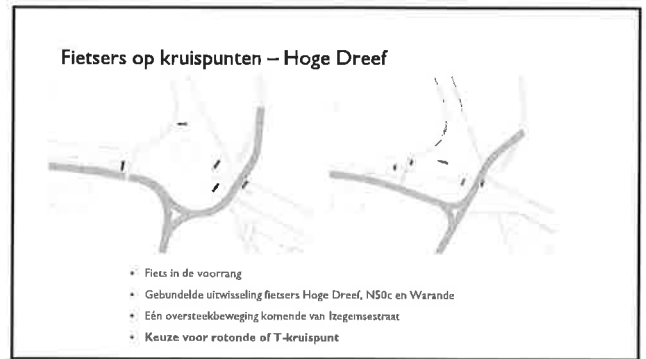
5



6



7



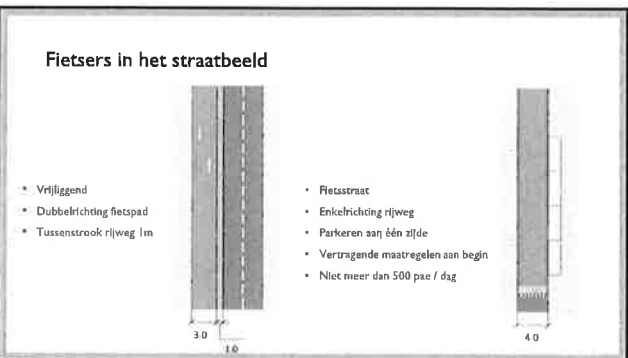
8



9



10



11



12



Fietsers in het straatbeeld – Molenstraat

Vrijliggend fietspad

- Beleving groen
- Overzichtelijk kruispunt OW-fietspad en NZ-fietspad, weg van wagens

13

Fietsers in het straatbeeld – Molenstraat / Kortrijksestraat

Fietsstraat

- Beperkte beschikbare ruimte
- Meer ruimte voor groen of (invalide)parkeren

Kruispunt

- Fiets in de voorrang
- Verhoogde inrichting ivf aankondiging kruispunt en vertraging huidige hoge snelheden

14

Fietsers in het straatbeeld – Molenstraat / Izegemsestraat

Fietsstraat

- Beperkte beschikbare ruimte
- Meer ruimte voor groen of (invalide)parkeren

Kruispunt

- Fiets in de voorrang
- Verhoogde inrichting ivf aankondiging kruispunt

15

Fietsers in het straatbeeld – Jakob Vandervaeetstraat

Fietsstraat

- Beperkte beschikbare ruimte
- Meer ruimte voor groen of (invalide)parkeren

16

Fietsers in het straatbeeld – Weversstraat

Vrijliggend fietspad

- Ontvlechting autoverkeer op kruispunt met J. Vandervaeetstraat
- Centrale oversteek voor fietsers en voetgangers

17

Fietsers in het straatbeeld – Koninginnelaan, DSDN

Fietsstraat

- Doodlopende straat > heel weinig wagens
- Dubbel gebruik verharding
- Meer ruimte voor groen

18

Fietsers in het straatbeeld – Graaf DSDN-laan



- Geen OV
- Fiets in de voorrang
- Verhoogde inrichting wordt verdergetrokken ivm vertraging autoverkeer en aankondiging oversteekplaats

19

Fietsers in het straatbeeld - circulatie



20

Eerstvolgende stappen

- 24 November 2021: projectstuurgroep
- Eind januari 2022: verspreiding **infobrochure** deelproject Astridpark – Molenstraat West
- Begin februari 2022: **Infomoment** bewoners

21



Fiets-en groenstructuur Kortrijk Noord
Startnota N50

ARCADIS DIFT

22

VERGADERING**DATUM VERGADERING**

24-11-2021 – voormiddag

DEELNEMERS

zie aanwezigheidslijst

Naam

Bert Van Rijckeghem

T +32 0495 89 00 63 bert.vanrijckeghem@arcadis.com

PROJECTNUMMER ARCADIS

BE0118000939 – Fiets- en Groenstructuur Kortrijk Noord

ITEM**WIE**

1 DOEL VAN DE VERGADERING

Projectstuurgroep Fiets-Groenstructuur Kortrijk Noord | Goedkeuring startnota N50

2 BESPROKEN PUNTEN

Ter voorbereiding van de vergadering werd de startnota een week op voorhand bezorgd aan de leden van de projectstuurgroep.

Aan de hand van een begeleidende presentatie worden de voorkeursoplossingen uit de startnota kort toegelicht. Het onderzoek en de afweging van de verschillende varianten t.o.v. elkaar zijn samen met de evaluatie terug te vinden in de startnota zelf.

Onderstaand verslag wordt samen met de begeleidende presentatie toegevoegd als bijlage aan de startnota.

Fietsers in het straatbeeld | circulatie

Voor het gebied tussen de Kortrijkstraat, de Izegemstraat en de R36 is een circulatieplan opgemaakt. Dit circulatievoorstel is door het CBS van de stad aanvaard. Communicatie over dit circulatieplan met de bewoners wordt voorzien in februari 2022.

Het voorgestelde circulatieplan vormde de basis voor de verdere uitwerking van de voorgestelde kruispuntoplossingen.

Kruispunt Hoge Dreef | slide 8

Betreffende het kruispunt Hoge dreef-Izegemsestraat staan nog twee mogelijke kruispuntoplossingen open:

- Het kruispunt ingericht als rotonde
- Het kruispunt ingericht als T-kruispunt.

Stad Kortrijk:

De stad is voorstander van een T-kruispunt met fietsers in de voorrang mits volgende randvoorwaarden in acht te nemen bij verdere uitwerking in de projectnota:

- het kruispunt wordt ingericht rekening houdend met snelheidsremmende maatregelen (verkeersplateau, materiaalkeuze, insnoering zodat vertraging kan afgedwongen worden, ...).
- Een belangrijk aandachtspunt bij de inrichting is de zichtbaarheid. Een goede zichtbaarheid en overzicht van het verkeersgebeuren op het kruispunt is essentieel.

De huidige rotonde is ook niet echt een rotonde. De huidige inrichting is er destijds gekomen om de zichtbaarheid te verbeteren. De V85 bedraagt 55 km/u op een weg waar 50km/u is toegelaten.

Conclusie | beslispunt 1:

De PSG kan zich vinden voor een kruispuntoplossing als T-kruispunt en fietsers in de voorrang.

Randvoorwaarden/aandachtspunten bij verdere uitwerking in projectnota:

- Kruispunt moet ingericht met toepassing van snelheidsremmende maatregelen (verkeersplateau, insnoering, signalisatie, materiaalkeuze, ...)
- Belangrijk is een goede zichtbaarheid van alle verkeersdeelnemers op het kruispunt.

Kruispunt Bozestraat | slide 9

Gelet op verkeersintensiteiten en de relatief lage snelheden kan de projectstuurgroep zich vinden in het gepresenteerde voorstel om de fietsers in de voorrang te steken bij het kruisen van de Bozestraat.

Voor de Bozestraat liggen nog twee opties open:

- Ofwel wordt de Bozestraat t éénrichtingsverkeer met inrijdend verkeer vanaf de Izegemstraat tot aan het kruispunt met Vlaschaard. Het segment tussen de Kortrijkstraat en Vlaschaard blijft dubbelrichtingsverkeer.
- Ofwel wordt de Bozestraat ter hoogte van de kruising met de fietsas N50c geknipt. In dat scenario is de Bozestraat vanaf de Izegemstraat tot aan de kruising met de fietsas tweerichtingsverkeer, maar kan er niet meer verder doorgerezen worden omdat een knip wordt ingevoerd. De Bozestraat zal dan louter fungeren als een ontsluitingsweg voor de woonwijken in het noorden en het zuiden van de Bozestraat. Hetzelfde geldt voor het segment vanaf de Kortrijkstraat tot aan de voorgestelde knip. Voordeel is dat er geen doorgaand verkeer meer kan plaatsvinden in de Bozestraat en de Bozestraat enkel dienst doet voor de omwonenden.

Bovenstaande scenario's, éénrichtingsverkeer of een volledige knip, worden nog verder afgewogen in samenspraak met de bewoners.

De verdere inrichting van de kruising moet verder vorm krijgen in de fase van de projectnota, afhankelijk van de keuze of de Bozestraat al dan niet volledig zou geknipt worden.

Conclusie | beslispunt 2:

De PSG gaat akkoord om ter hoogte van de kruising van het fietspad met de Bozestraat de fietser in de voorrang te kruisen met de Bozestraat.

Fietspad in de Molenstraat en kruising/uitwisseling met fietspad N50 (slide 13)

Een 50-tal meter vóór de kruising van de Molenstraat met Heulemeersen wordt het nieuwe dubbelrichtingsfietspad vrijliggend in het groen voorzien. De Molenstraat zelf wordt éénrichtingsverkeer voor auto's. De wagens rijden vanaf de Kortrijkstraat de Molenstraat in en dit tot aan het kruispunt met de J. Vandervaetstraat. Door de keuze voor éénrichtingsverkeer ontstaat de opportuniteit om bijkomende ruimte te ontharden en te vergroenen, het wegprofiel te versmallen en zodanig te dimensioneren zodat ook de snelheid naar beneden kan gebracht worden.

De uitwisseling van fietsers ter hoogte van de kruising met de noord-zuid fietsas (N50c) komt in het toekomstig groenpark te liggen en wordt zo uit het autokruispunt van de Molenstraat met de J. Vandervaetstraat gehouden.

Provincie – Murielle Decoo:

Een dubbelrichtingsfietspad in de bebouwde kom is niet gebruikelijk. Niettegenstaande deze optie kan de provincie zich vinden in het voorstel op voorwaarde dat er minimaal 1,00m obstakelvrije ruimte (groenstrook) wordt voorzien tussen de autorijweg en het dubbelrichtingsfietspad. Kan er méér dan 1,00m worden voorzien dan geniet dat de voorkeur.

De fietser moet ook steeds goed zichtbaar zijn en mag niet weggestopt worden achter een dicht groenscherm. Het aanbrengen van eventuele beplanting moet op een zodanige wijze gebeuren dat de fietser steeds voldoende zichtbaar blijft.

Conclusie | beslispunt 3:

De PSG kan zich vinden in een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad dat is gelegen in de brede groene strook in de Molenstraat.

Voorwaarden/aandachtspunten bij verdere uitwerking:

- Er moet een obstakelvrije strook van minimaal 1,00m gerespecteerd wordt.
- De zichtbaarheid van de fietsers moet gegarandeerd blijven.

Conclusie | Beslispunt 4:

Ter hoogte van het kruispunt Molenstraat x J. Vandervaetsstraat wordt de fietser die op de noord-zuidas fietst (N50c) in de voorrang gestoken en zo de J. Vandervaetstraat in te rijden.

Randvoorwaarden/aandachtspunten bij verdere uitwerking in de fase projectnota:

- Het kruispunt Molenstraat J. Vandervaetstraat moet ingericht met toepassing van snelheidsremmende maatregelen (verkeersplateau, insnoering, signalisatie, materiaalkeuze, ...)
- Een goede zichtbaarheid van de fietser op het kruispunt is belangrijk.

Inrichting Molenstraat tussen Kortrijksestraat en Heulemeersen en kruispunt Kortrijkstraat x Molenstraat x Leynvaalsstraat (slide 14)

Het segment van de Molenstraat tussen de Kortrijkstraat en Heulemeersen is een gedeelte met een smaller wegprofiel. Gelet op het feit dat de Molenstraat éénrichtingsverkeer zal worden met inrijdend verkeer vanaf de Kortrijkstraat wordt het segment van de Molenstraat tussen de Kortrijkstraat en Heulemeersen (ca. 120m) ingericht als een fietsstraat.

Op het kruispunt Kortrijkstraat x Molenstraat x Leynvaalsstraat wordt geopteerd om het kruispunt verkeersveilig in te richten en de fietser in de voorrang te steken.

Stad Kortrijk – Schepen Wout Maddens

- De schepen benadrukt dat de Kortrijkstraat een zeer drukke straat is (ca. 7300 pae/dag = 700 à 800 wagens op het spitsuur). Het is van het grootste belang dat het kruispunt op een verkeersveilige manier wordt ingericht. Snelheidsremmende maatregelen ter hoogte van dit kruispunt zullen nodig zijn zodat de fietser die in de voorrang zit op een veilige manier de weg kan kruisen. Voor de automobilist moet het duidelijk zijn dat hij zijn snelheid moet verlagen.

Stad Kortrijk – Schepen Axel Weydts

- De schepen stelt dat ook kan overwogen worden om gebruik te maken van een lichtenregeling met lusedetectie ten voordele van de fietsers. De schepen haalt aan dat er heel goede voorbeelden van dit systeem bestaan in Duitsland en Denemarken.

Provincie – Murielle Decoo

- de vraag wordt gesteld of er ervaring is met een fietsstraat die over een kruispunt heen loopt en waar de fietser in de voorrang zit.

Provincie – Koen Vanneste:

- Ja. Ervaring is opgedaan in Zwevegem op het Guldensporenpad. Ook in Zwevegem ging het om een zeer drukke straat met verkeersintensiteiten die gelijkaardig zijn aan deze in de Kortrijkstraat. De fietser zit hier ook in de voorrang. De vrees bestond dat er filevorming zou optreden maar de praktijk

wijst uit dat dit zeer goed meevalt en er weinig filevorming optreedt. Het nadeel in de situatie Kortrijkstraat is wel dat er een bocht aanwezig is. Hierdoor is de zichtbaarheid op fietsers komende van de Molenstraat voor de automobilist in de Kortrijkstraat met herkomst Heuleplaats minder goed dan in het voorbeeld van Zvevegem. Dit kan door een goede inrichting van het kruispunt evenwel opgelost worden.

Conclusie | Beslispunt 5:

De PSG kan zich vinden in een kruispuntoplossing met de fietser in de voorrang.

Randvoorwaarden/aandachtspunten bij verdere uitwerking in de fase projectnota:

- Gelet op de hoge verkeersintensiteiten in de Kortrijkstraat zijn snelheidsremmende maatregelen (verhoogde inrichting, door ander materiaalgebruik wordt ook een signaal gegeven, ...) absoluut noodzakelijk
- Een duidelijke signalisatie dat de fietser in de voorrang zit is nodig.
- Op basis van monitoring in de eerstvolgende jaren na realisatie kan geëvalueerd worden of er al dan niet problemen optreden. Op basis van deze evaluatie kan al dan niet overwogen worden voor een bijkomende verkeerslichtenregeling met lusedetectie

Inrichting Molenstraat tussen Izegemstraat en Vandervaetstraat en kruispunt Izegemstraat x Molenstraat (slide 15)

Ook voor het gedeelte van de Molenstraat tussen de Izegemstraat tot aan de Jakob Vandervaetstraat wordt geopteerd om éénrichtingsverkeer door te voeren met inrijdend verkeer vanaf de Izegemstraat.

De keuze voor éénrichtingsverkeer biedt de opportuniteit om de weg te versmallen/te her dimensioneren en meer ruimte te geven voor de fietser.

De eerste 130m vanaf de Izegemstraat wordt ingericht als fietsstraat. Aangezien de Molenstraat ook hier éénrichtingsverkeer wordt, komt er ruimte vrij voor een kwaliteitsvolle inrichting van de publieke ruimte.

Op het kruispunt Izegemstraat x Molenstraat wordt naar analogie met het kruispunt ter hoogte van de Kortrijkstraat geopteerd om de fietser in de voorrang te steken.

Voor het segment van de Molenstraat tussen de inrichting als fietsstraat en de Jacob Vandervaetstraat wordt voor hetzelfde principe geopteerd als het westelijk gedeelte van de Molenstraat: een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad in een groene zone. Ook dit gedeelte van de Molenstraat kan smaller en er kan onthard worden.

Stad Kortrijk – Schepen Axel Weydts:

- de stad staat achter het voorstel. Met uitzondering van het invoeren van éénrichtingsverkeer zal het gedeelte tussen de Izegemstraat en de Jacob Vandervaetstraat pas later uitgewerkt worden in samenhang met de Mewafsite. Wanneer het project van de Mewafsite verder staat zal meer duidelijkheid komen over de fietsas tussen Izegemstraat en de Mewafsite. Een projectnota voor dit gedeelte van de Molenstraat zal binnen deze legislatuur niet opgemaakt worden.

Conclusie | Beslispunt 6

De PSG kan zich vinden in de voorkeursoplossing waarbij:

- de Molenstraat éénrichtingsverkeer wordt;
- de eerste 130m vanaf de Izegemstraat ingericht kan worden als fietsstraat;
- de fietser op het kruispunt Izegemstraat x Molenstraat in de voorrang zit;
- het segment van de Molenstraat tussen het gedeelte fietsstraat en Jacob Vandervaetstraat voorzien wordt van een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad ingebed in een groene omgeving,

Randvoorwaarden/aandachtspunten bij verdere uitwerking in projectnota:

- op de kruispunten met de fietser in de voorrang moeten snelheidsremmende maatregelen en een duidelijke signalisatie voorzien worden;
- tussen het dubbelrichtingsfietspad ingebed in de groene strook en de rijweg moet een minimale obstakelvrije ruimte voorzien worden van minimaal 1,00m. De fietser moet steeds voldoende zichtbaar zijn voor de autobestuurder.

Jakob Vandervaetstraat (slide 16)

De J. Vandervaetstraat wordt éénrichtingsverkeer. Door de invoering van éénrichtingsverkeer komt meer ruimte vrij voor het voorzien van groen in het straatbeeld en zal de leefbaarheid in de J. Vandervaetstraat verbeteren. Aan de zijde van de rijwoningen kan voorzien worden in langsparkeren.

Provincie – Murielle Decoo

- Het doorvoeren van éénrichtingsverkeer en het inrichten van de Jakob Vandervaetstraat als een fietsstraat is goed.
- Aandachtspunt bij de verdere uitwerking in de projectnota: bij de inrichting van de langsparkings moet rekening gehouden worden met de openzwaaiende deuren van de auto's. Bijgevolg moet voldoende breedte ingecalculeerd worden om hieraan tegemoet te komen zodat de fietser veilig genoeg kan fietsen.

Stad Kortrijk – Jeroen Vanhoorne

- Bij de verdere uitwerking naar projectnota zal gezocht worden naar een balans tussen het aantal parkeerplaatsen enerzijds en de werkelijke parkeerbezetting anderzijds. Hiervoor zijn o.a. parkeertellingen uitgevoerd. De strook net voor de Stadelaan kan mogelijk ook nog in aanmerking komen voor parkeren.

Conclusie | Beslispunt 7

De PSG ondersteunt het voorstel om in Jakob Vandervaetstraat éénrichtingsverkeer door te voeren en deze in te richten als een fietsstraat

Randvoorwaarden/aandachtspunten bij verdere uitwerking in projectnota:

- Inzake dimensionering van de weg voldoende breedte voorzien voor het langsparkeren om rekening te houden met het open zwaaien van de autodeuren i.f.v. de veiligheid van de fietsers.

Fietstraject ter hoogte van de Weversstraat, parking de Stade, Koninginnelaan en Graaf de Smet de Naeyerlaan (slide 17 – 19)

De als fietsstraat ingerichte J. Vandervaetstraat buigt net voor de parking van de Stade naar het oosten toe af en gaat over in een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad. Het fietspad komt hiermee tussen het voetbalterrein en de parking te liggen (ontvlechting autoverkeer op het kruispunt met J. Vandervaetstraat). Om dit te kunnen realiseren zal ook de volledige parking verschoven en heringericht moeten worden.

Vervolgens buigt het fietspad in het verlengde van de Koninginnelaan af naar de Herdersstraat toe.

De ontsluiting van de Koninginnelaan wordt ter hoogte van de aantakking op de Weversstraat geknipt voor autoverkeer. Ter hoogte van de kruising van het fietspad met de Weversstraat zit de fietser in de voorrang.

Het segment van de Koninginnelaan tussen de Weverstraat en de Herdersstraat wordt autoluw (enkel plaatselijke verkeer door bewoners) en wordt ingericht als fietsstraat.

Ter hoogte van de kruising van het fietspad met de Herdersstraat zit de fietser in de voorrang.

Tussen de Herdersstraat en de Graaf de Smet de Naeyerlaan wordt de dubbele ontsluitingsweg Koninginnelaan teruggebracht naar één rijbaan voor het autoverkeer. Een deel van de Koninginnelaan kan hiermee onthard worden. Het fietspad wordt in dit segment vrijliggend in het groenpark aangelegd en takt aan op de bestaande oversteekplaats voor fietsers en voetgangers ter hoogte van het kruispunt Meensestraat x Overleiestraat.

Provincie – Murielle Decoo:

- De figuur op slide 18 (Koninginnelaan tussen Weversstraat en Herdersstraat) is verwarrend. Het lijkt alsof er twee fietsstroken voor eenrichtingsfietspaden worden voorzien. Uit de toelichting blijkt dat dit evenwel niet zo is. Dit zal worden aangepast in de startnota.

Conclusie | Beslispunt 8

De PSG ondersteunt het voorstel met een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad gelegen tussen de voetbalterreinen en de herin te richten parking. De fietser zit in de voorrang ter hoogte van de kruising met Weverstraat en de Herdersstraat. De Koninginnelaan tussen de Weversstraat en de Herdersstraat wordt ingericht als fietsstraat.

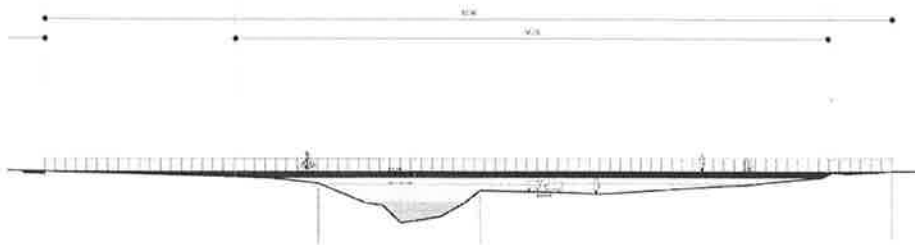
Randvoorwaarden/aandachtspunten bij verdere uitwerking in projectnotafase:

- Voldoende zichtbaarheid van de fietser garanderen op het gedeelte waarbij de parking in het midden wordt gekruist
- Duidelijke signalisatie en verkeersremmende maatregelen voorzien daar de fietser in de voorrang zit nl. ter hoogte van de kruispunten Weverstraat x Koninginnelaan en Koninginnelaan x Herderstraat

Kruising van de fietsverbinding N50c met de Heulebeek

Stad Kortrijk – Jeroen Vanhoorne

- De stad merkt op dat de kruising van de noord-zuid fietsverbinding (N50c) met de Heulebeek niet is opgenomen in de toelichting en in de startnota. Het kruisen van de Heulebeek zal gerealiseerd worden middels een gelijkvloerse fietsbrug (= fietsbrug zonder hellingen) over de Heulebeek (lengte fietsbrug ca. 80m)



Conclusie | Beslispunt 9:

De keuze voor een gelijkvloerse kruising (= kruising met een brug zonder helling) van de Heulebeek zal ook opgenomen worden in de startnota.

Trage wegen / bijkomende trage wegen die aantakken op de fietsas

Provincie – Koen Vanneste:

- De provincie merkt op dat er in de startnota een goed overzicht moet zijn van bestaande en toekomstige te realiseren trage verbindingen die de fietsassen mogelijks kruisen. Dit zijn immers ook mogelijke conflictpunten tussen fietsers enerzijds en wandelaars die het fietspad kruisen anderzijds. Dit vraagt ook de nodige aandacht in de verdere uitwerking van de projectnota.

EINDCONCLUSIE | GOEDKEURING STARTNOTA N50C

- Op basis van bovenstaande beslispunten en aanbevelingen verklaart de Projectstuurgroep zich akkoord met de startnota. De startnota samen met dit verslag en bijhorende presentatie worden goedgekeurd. De volgende fase – fase projectnota en voorontwerp – kan aangevat.
- De volgende overlegmomenten met de PSG over de fietsas N50c zullen kaderen in de verdere uitwerking van de projectnota.

| Aanwezig | Verontschuldigd | Verdeling | Instantie | Naam | E-mail | Adres | Telefoon |
|----------|-----------------|-----------|-----------|------|--------|-------|----------|
|----------|-----------------|-----------|-----------|------|--------|-------|----------|

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|-------------------|-------------------------------------|---------------------------------|--------------|
| X | X | X | Provincie West-Vlaanderen – lokaal mobiliteit | Koen Vanneste | Koen.vanneste@west-vlaanderen.be | Abdijbekerstraat 9, 8200 Brugge | 050 40 35 35 |
| X | | | Provincie West-Vlaanderen – lokaal mobiliteit | Murielle Decoo | murielle.decoo@west-vlaanderen.be | Abdijbekerstraat 9, 8200 Brugge | |
| | X | | Provincie West-Vlaanderen | Leen Degrande | Leen.degrande@west-vlaanderen.be | | |
| | X | | Provincie West-Vlaanderen | Liesbet Serlet | Liesbet.serlet@west-vlaanderen.be | | |
| X | | | MOW – mobiliteitsbegeleider | Inge Feys | Inge.feys@mow.vlaanderen.be | | |
| | X | | AWV – Regiomanager AWV Kortrijk Noord | Franco Verschuere | franco.verschuere@mow.vlaanderen.be | | |
| | X | | De Lijn, mobiliteitsontwikkelaar | Maikel Kegels | Maikel.kegels@delijn.be | | |
| X | | | Stad Kortrijk – schepen | Axel Weydts | Axel.weydts@kortrijk.be | Grote Markt 54 8500 Kortrijk | |
| X | | | Stad Kortrijk – schepen | Wout Maddens | Wout.maddens@kortrijk.be | Grote Markt 54 8500 Kortrijk | |
| X | | | Stad Kortrijk – kabinet Vooruit | Jurgen Wyseur | Jurgen.wyseur@kortrijk.be | Grote Markt 54 8500 Kortrijk | |

| | | | | | |
|---|--|---------------------|---------------------------------|---|---------------|
| X | Stad Kortrijk - Stadsvernieuwing & Omgevingsbeleid | Dries Soubry | dries.soubry@kortrijk.be | Grote Markt 54 8500 Kortrijk | 0491 86 66 94 |
| X | Stad Kortrijk - Stadsvernieuwing & Omgevingsbeleid | Nicolas Provoost | Nicolas.Provoost@kortrijk.be | Grote Markt 54 8500 Kortrijk | 0491 86 66 67 |
| X | Stad Kortrijk - Stadsvernieuwing & Omgevingsbeleid | Jeroen Vanhoorne | jeroen.vanhoorne@kortrijk.be | Grote Markt 54 8500 Kortrijk | 0498 90 93 51 |
| X | Stad Kortrijk | Lize Meert | Lize.Meert@kortrijk.be | Grote Markt 54 8500 Kortrijk | |
| X | Stad Kortrijk | Bert Coucke | Bert.coucke@kortrijk.be | Grote Markt 54 8500 Kortrijk | |
| X | Vlaamse Overheid – Agentschap Onroerend Erfgoed | Frederik Mahieu | Frederik.mahieu@vlaanderen.be | | |
| X | Vlaamse Overheid – Agentschap Onroerend Erfgoed | Koert David | Koert.David@vlaanderen.be | | |
| X | Vlaamse Milieu Maatschappij | Kevin Vromant | k.vromant@vmm.be | | |
| X | Fietzersbond | Dries Gellynck | dries.gellynck@minsoc.fed.be | | |
| X | Arcadis Belgium | Bert Van Rijckeghem | Bert.vanrijckeghem@arcadis.com | Gaston Crommenlaan 8 bus 101 9050 Gent | 0495 89 00 63 |
| X | Arcadis Belgium | Katelijne Vanhoutte | katelijne.vanhoutte@arcadis.com | Gaston Crommenlaan 8 bus 101 9050 Gent | 0479 63 64 98 |

