

MOBILITEITSPLAN KORTRIJK
BELEIDSPLAN

16 juni 2011



Titel	Mobiliteitsplan Kortrijk - Beleidsplan
Opdrachtgever	Stad Kortrijk
Contactpersoon opdrachtgever	Bart Baeten
Opdrachtnemer	TRITEL Gent (Technum Tractebel Engineering n.v.) Kortrijksesteenweg 1144a - 9051 Sint-Denijs-Westrem T +32 9 242 92 20- tritel@tritel.be
Contactpersoon opdrachtnemer	Kristof Devriendt
Datum	16/06/2011
Versienummer	-
Projectnummer	P1042

KWALITEIT



DOCUMENTGESCHIEDENIS

Versie	Datum	Opmerkingen
10	16/06/11	Document i.f.v. Gemeenteraad
9	28/04/11	Werkdocument i.f.v. GBC
8	24/01/11	Tussentijds werkdocument
7	06/01/11	Werkdocument i.f.v. werkgroep 1
6	22/11/10	Tussentijds werkdocument
5	05/11/10	Werkdocument i.f.v. werkgroep 1
4	20/10/10	Tussentijds werkdocument
3	08/10/10	Tussentijds werkdocument
2	28/07/10	Tussentijds werkdocument
1	07/05/10	Tussentijds werkdocument

DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

Auteur(s)	Kristof Devriendt Sam De Wilde Elisabeth Kuijken	Datum
Documentscreeener(s)	Kristof Devriendt	Datum

INHOUD

INFORMATIEF DEEL	7
1. Participatie	8
2. Knelpunten, kansen en doelstellingen	10
2.1 Knelpuntbeschrijving en kansen	10
2.2 Relaties tussen werkdomeinen	11
3. Doelstellingen	13
3.1 Strategische doelstellingen	13
3.2 Operationele doelstellingen	17
4. Besluiten fase 2	37
5. Toelichting van het beleidsscenario en de relatie met de beleidsplannen van de hogere overheden	38
5.1 Krachtlijnen van het duurzame mobiliteitsbeleid	38
5.2 Relatie met hogere overheden	43
RICHTINGGEVEND DEEL	47
6. Inleiding	48
7. Werkdomein A: Ruimtelijk beleid	49
7.1 Werkdomein A1: Ruimtelijke planning	49
7.2 Werkdomein A2: Strategische projecten met grote impact op mobiliteit	51
7.3 Werkdomein A3: Wegencategorisering	71
8. Werkdomein B: Verkeersnetwerken	75
8.1 Werkdomein B1: Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken	75
8.2 Werkdomein B2: Fietsnetwerk	79
8.3 Werkdomein B3: Openbaar vervoer	88
8.4 Werkdomein B4: Veiligheid en leefbaarheid	91
8.5 Werkdomein B5: Zwaar vervoer	102
8.6 Werkdomein B6: Parkeerbeleid en parkeerplan	104
9. Werkdomein C: Flankerende maatregelen	110
9.1 Werkdomein C1: Vervoersmanagement met bedrijven, scholen of evenementen	110
9.2 Werkdomein C2: Tarifiering parkeren en openbaar vervoer	117
9.3 Werkdomein C3: Campagnes en marketing	118
9.4 Werkdomein C4: Handhaving	119

9.5	Werkdomein C5: Bewegwijzering _____	122
9.6	Werkdomein C6: Beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie _____	123
9.7	Werkdomein C7: Monitoring en evaluatie _____	133
9.8	Werkdomein C8: Andere flankerende maatregelen _____	134
10.	Uitwerking actieprogramma _____	135
10.1	Voorstelling actieprogramma met fasering en kostprijsraming _____	135
11.	Bijlagen _____	138

INFORMATIEF DEEL

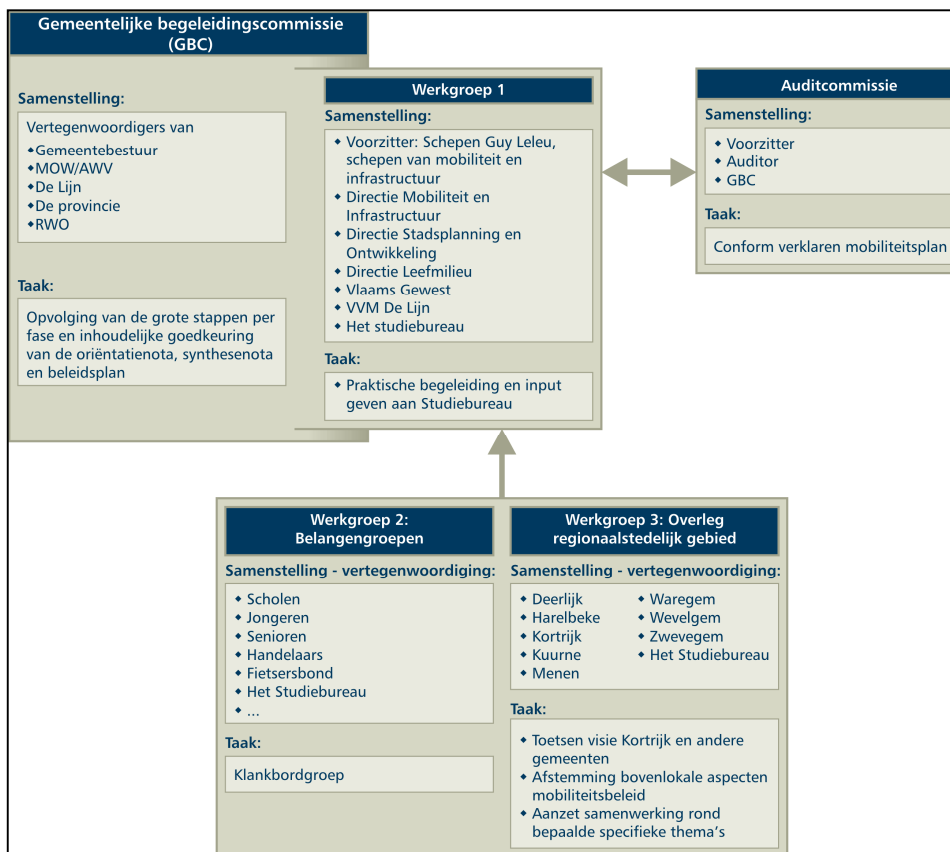
1. PARTICIPATIE

Voorliggende beleidsnota van het mobiliteitsplan van Kortrijk werd opgemaakt binnen een brede overlegstructuur bestaande uit de Gemeentelijke BegeleidingsCommissie (GBC), de Provinciale AuditCommissie (PAC) en 3 werkgroepen waarin de verschillende actoren onderverdeeld worden.

Werkgroep 1 is de centrale werkgroep die voor de praktische begeleiding zorgt. Deze werkgroep komt regelmatig samen waarin het studie bureau een stand van zaken geeft en input krijgt van de leden.

In kader van het participatiedecreet wordt de inspraak van de burger gegarandeerd via werkgroep 2. Hiervoor werd een discussieforum ingericht waarvan het verslag in bijlage werd toegevoegd. Tijdens deze zitting werden verschillende thema's aangesneden en in afzonderlijke workshops behandeld en bediscussieerd.

Werkgroep 3 betreft de vertegenwoordigers van het regionaal stedelijk gebied. De vertegenwoordiging van deze gemeenten zorgt voor een afstemming van de bovenlokale aspecten maar is ook een aanzet naar de toekomst toe, om overlegmomenten met de buurgemeenten op regelmatige basis te laten doorgaan.



Figuur 1: Overlegstructuur mobiliteitsplan Kortrijk

Naast de werkgroepen is er enerzijds de GBC die de grotere stappen per fase opvolgt en goedkeuring dient te geven van de oriëntatienota, de synthesesnota en het beleidsplan, en anderzijds de PAC die het mobiliteitsplan conform kan verklaren. De verslagen vanuit de

commissies worden achteraan het rapport toegevoegd. Daarnaast wordt de inhoud van het beleidsplan inhoudelijk toegelicht aan het College van Burgemeester en Schepenen en aan de Gemeenteraad. De organisatie van het participatietraject voor voorliggend mobiliteitsplan werd eveneens door de Gemeenteraad goedgekeurd. De goedkeuring/adviezen van deze instanties worden achteraan het rapport eveneens toegevoegd.

2. KNELPUNTEN, KANSEN EN DOELSTELLINGEN

2.1 Knelpuntbeschrijving en kansen

Ruimtelijke ontwikkelingen

Het eerste mobiliteitsplan van de stad Kortrijk dateert van 2002. Sindsdien is de stad in volle ontwikkeling. De lijst van de reeds uitgevoerde en geplande ontwikkelingen oogt indrukwekkend: de Leiewerken, de inplanting van een winkelcentrum in het hart van de stad, de ontwikkeling van Kortrijk Weide en de stationsomgeving, de ontwikkeling van Hoog Kortrijk (met o.a. AZ Groeninge), de geplande ontwikkelingen op Kortrijk Oost waarin zowel bedrijventerreinen als een grootschalige woonontwikkeling in vervat zitten,

Een aantal van deze ontwikkelingen waren reeds gekend bij de opmaak van het eerste mobiliteitsplan, andere dan weer niet. Daarom werd in 2006 reeds een beperkte evaluatie van het mobiliteitsplan gemaakt waarin onderzocht werd hoe de mobiliteitseffecten van de belangrijkste nieuwe ontwikkelingen kunnen opgevangen worden. In ieder geval hebben deze ruimtelijke ontwikkelingen een belangrijke impact op de mobiliteit gezien de nieuwe ontwikkelingen bijkomende verkeersstromen genereren. Hoe deze nieuwe verkeersstromen te beheersen en van bij de aanvang voldoende aandacht te besteden aan de duurzame bereikbaarheid van de bestaande en nieuwe economische knooppunten zal een continue inspanning vergen.

Beheersing van de automobilititeit

Een aantal knelpunten van het eerste mobiliteitsplan blijven gelden. Ondanks de inspanningen op de verschillende beleidsniveaus in de afgelopen jaren, blijft de automobilititeit toenemen. Hierdoor komt de verkeersleefbaarheid, zeker in dichtbevolkte woongebieden, in het gedrang. Uit de klachten die binnenkomen bij het meldpunt blijkt ook dat overdreven snelheid een veel voorkomend knelpunt is.

Het aspect fietsen kwam in het vorige mobiliteitsplan weinig aan bod. Ondertussen werden wel reeds een aantal planningsinitiatieven genomen om het fietsbeleid te ontwikkelen (Fietsrouteplan, Fietsenstallingbeleid, ...). Terwijl de fiets als vervoermiddel in Kortrijk nu reeds goed scoort, blijft het gebruik van het openbaar vervoer ondermaats in vergelijking met andere centrumsteden. Keerzijde van de medaille is dat er wel nog groeimarge is om het gebruik van het openbaar vervoer te verhogen. Daarom is er nood aan een strategie en visie m.b.t. het OV-netwerk in Kortrijk en dient een maatregelenpakket opgesteld te worden om het openbaar vervoer te promoten.

Ook de gebrekkige verkeersinfrastructuur is nog steeds een knelpunt: noch de R36, noch de R8 vervullen momenteel de functie die ze zouden moeten vervullen. Uit verschillende studies blijkt dat het goed functioneren van deze wegen cruciaal is om zowel de bereikbaarheid van de economische knooppunten als de leefbaarheid van de woongebieden in en rond het centrum te verzekeren.

Nieuwe accenten

Sinds het eerste mobiliteitsplan werden ook nieuwe accenten gelegd, die nog niet waren voorzien in het oorspronkelijke mobiliteitsplan. Met name het beleid rond scholen en mobiliteit werd sterk uitgebouwd. Met de scholenovereenkomst die tussen de stad, de lokale

politie en de scholen in Kortrijk werd afgesloten werd een dynamiek op gang gebracht waarbij schoolomgevingen op een consequente en doorgedreven manier werden aangepakt, de scholen een actief beleid rond vervoersmanagement hebben uitgebouwd en een sterk educatief beleid werd opgezet. Deze dynamiek op gang houden en dit scholenbeleid verder blijven vernieuwen zal een belangrijke uitdaging zijn.

Het mobiliteitsbeleid werd ook beter onderbouwd door beleidsmatige studies op verschillende deeldomeinen van het mobiliteitsbeleid: het fietsplan, de fietsparkeerstudie, de studie naar uitbouw van een hoogwaardig openbaar vervoer in Kortrijk, de parkeerstudie, het vernieuwde circulatieplan, De conclusies van deze studies en de voorgestelde maatregelen dienen goed op elkaar afgestemd te worden. Rond een aantal deelgebieden van de stad werden streefbeeldstudies of MOBER's opgemaakt (enkele zijn nog lopende). Ook de conclusies van deze studies zijn een belangrijke input voor het globale mobiliteitsbeleid. Het vele studiewerk biedt daarom kansen tot een beter onderbouwd beleid waarbij de afstemming tussen de verschillende studies van cruciaal belang is.

Organisatorische veranderingen

Sinds de goedkeuring van het eerste mobiliteitsplan is er ook op organisatorisch vlak veel veranderd. De vroegere Cel Verkeer werd samen met de vroegere dienst Openbare Werken geïntegreerd in de directie Mobiliteit en Infrastructuur. Na de onvermijdelijke groeipijnen die zo'n integratie met zich meebrengt, zijn de voordelen ervan reeds meermaals gebleken. Doordat technische diensten van bij de aanvang betrokken worden bij het uitdenken van het mobiliteitsbeleid, is er een groter draagvlak voor de uitvoering ervan. Ook met andere stedelijke diensten werd werk gemaakt van een betere afstemming tussen de verschillende directies die op het openbaar domein actief zijn. Door het opzetten van een gestructureerd overleg kan vroeger en beter ingespeeld worden op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Via de verkeerscommissie en het mobiliteitsconvenant verloopt ook het overleg met het Vlaams gewest en De Lijn op een gestructureerde wijze. Aangezien mobiliteit per definitie niet stopt aan de gemeentegrenzen, zal het overleg met de buurgemeenten ook meer aandacht vergen.

Een efficiënt en effectief mobiliteitsbeleid is enkel mogelijk indien dit gebaseerd is op objectieve gegevens. Kortrijk beschikt reeds over een aantal instrumenten waarmee zij haar mobiliteitsbeleid cijfermatig mee kan onderbouwen. Het multimodaal verkeersmodel en de snelheidsradars zijn daar de meest zichtbare exponenten van. In de toekomst zal het verzamelen van data zeer belangrijk worden in functie van de onderbouwing en de evaluatie van het mobiliteitsbeleid.

2.2 Relaties tussen werkdomeinen

De opgemaakte relatiematrices werden niet toegevoegd aan dit rapport. Afgezien van het groot belang van de onderlinge relaties tussen de werkdomeinen zijn er echter verschillende algemene of ruime thema's zoals milieu en cijfermatige onderbouw die hoe dan ook betrekking hebben op elk werkdomein van het mobiliteitsplan. Anderzijds werden bepaalde onderzochte netwerken niet opgenomen (enkel te verbreden en verdiepen thema's), waardoor de matrices de lading niet volledig dekken voor voorliggend mobiliteitsplan. Daarom is gekozen voor een integrale benadering over de netwerken heen, waarbij de relaties tussen de werkdomeinen in elk onderzoeksluik met de nodige aandacht onderzocht werden. Een synthese van de relaties wordt in onderstaande tabel weergegeven waarin voor elk werkdomein de links met de meest relevante hoofddoelstellingen worden gelegd. Verder

in dit document worden eveneens de krachtlijnen van een duurzaam mobiliteitsbeleid beschreven.

Tabel 1: Relaties doelstellingen per werkdomein

WERKDOMEIN		Verkeersveiligheid	Bereikbaarheid	Verkeersleefbaarheid	Toegankelijkheid	Milieu
A Ruimtelijk beleid						
A1	Ruimtelijke planning					
A2	Strategische projecten					
A3	Wegencategorisering					
B Verkeersnetwerken						
B1	Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken					
B2	Fietsnetwerk					
B3	Openbaar vervoer					
B4	Veiligheid en leefbaarheid					
B5	Zwaar vervoer					
B6	Parkeerbeleid en parkeerplan					
C Flankerende maatregelen						
C1	Vervoersmanagement met bedrijven, scholen of evenementen					
C2	Tarifering openbaar vervoer en parkeren					
C3	Campagnes					
C4	Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen					
C5	Handhaving					
C6	Bewegwijzering					
C7	Beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie					
C8	Monitoring en evaluatie					

De relatietabellen zijn wel in bijlage terug te vinden (bijlagen B1). De verbanden worden in deze tabellen nominatief beschreven. Dit komt neer op het weergeven en beschrijven van de specifieke aandachtspunten, randvoorwaarden en uitgangspunten naar de andere thema's (werkdomeinen en projecten) toe, m.a.w. de concrete taakstellingen per thema. Per verbredings- en verdiepingsthema worden taakstellingen vastgelegd. De relatietabel geeft de uiteindelijke inhoud aan de verbredings- en verdiepingsmatrices en werd aangevuld met het al dan niet uitgevoerd zijn van de taakstelling.

3. DOELSTELLINGEN

Om de verder uit te werken mobiliteitsscenario's te omkaderen en op een eenvormige wijze te evalueren worden hieronder een aantal doelstellingen van het mobiliteitsplan geformuleerd. Op basis van deze doelstellingen zal het gevoerde beleid geëvalueerd worden.

3.1 Strategische doelstellingen

Onderstaande strategische doelstellingen zijn gebaseerd op het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen en op de doelstellingen uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

3.1.1 Garanderen van de bereikbaarheid

Deze doelstelling streeft ernaar om de vlotheid waarmee de economische knooppunten en poorten kunnen bereikt worden te verbeteren. Oorzaak van de problematiek rond bereikbaarheid is het grote aantal verplaatsingen dat ook in de toekomst zal blijven groeien. Deze verplaatsingen vinden grotendeels plaats tijdens specifieke periodes van de dag (de ochtend- en de avondspits). Bovendien gebeurt het grootste aandeel van de verplaatsingen over de weg, zowel in het personen- als het goederenverkeer. Dit alles leidt tot knelpunten op de verschillende verkeersnetwerken, op de eerste plaats op het wegennet maar ook bij het bus- en treinvervoer.

Het ambitieniveau, binnen het streven naar duurzame ontwikkeling, is om de huidige bereikbaarheidskwaliteit te verbeteren. Een beter ruimtelijk evenwicht en een betere spreiding van verplaatsingen in de tijd zijn hierbij van doorslaggevend belang. De benutting van de verkeersnetwerken wordt opgedreven. Enkel waar het strikt noodzakelijk is, zal er nieuwe infrastructuur worden aangelegd. Voor het verwezenlijken van deze doelstelling zal over het beleidsdomein "mobiliteit" gekeken worden.

Kortrijk kent momenteel een sterke dynamiek: op korte tijd worden een aantal grootschalige projecten gepland. Deze nieuwe dynamiek in Kortrijk vergt inzake mobiliteit en bereikbaarheid een pro-actief beleid. De gevolgen van deze grote projecten voor de mobiliteit moeten tijdig worden ingeschat. De nodige aanpassingen worden stipt uitgevoerd, zodat de economische knooppunten en het stadscentrum op een duurzame wijze bereikbaar blijven. Dit geldt met name voor de bereikbaarheid van Hoog-Kortrijk (i.h.b. het nieuwe ziekenhuis) en voor de bereikbaarheid van de binnenstad (o.a. K in Kortrijk).

3.1.2 Verhogen van verkeersleefbaarheid

De verkeersleefbaarheid verhogen is het streven naar een voor mensen verkeersleefbare omgeving, niet alleen als doelstelling op zich maar ook als randvoorwaarde voor de beleidsdoelstellingen rond bereikbaarheid en toegankelijkheid.

Zowel de verkeersinfrastructuur als het gebruik van gemotoriseerde vervoersmiddelen zetten de kwaliteit van het verblijven onder druk. Luchtverontreiniging en gezondheidseffecten, geluid en trillingen en een gebrekkige belevingswaarde zijn hiervoor bepalende factoren.

Infrastructuur en gebruik van vervoersmiddelen zetten ook de kwaliteit van de verplaatsingen op microniveau onder druk. De verkeersonveiligheid, de onoversteekbaarheid, de barrièrewerking, de parkeeroverlast en het gebrek aan ruimte voor

voetgangers komen in min of meerdere mate over het grondgebied voor. Het ruimtebeslag door verkeer speelt vooral een rol in stedelijke gebieden en de kernen van gemeenten.

In het bestuursakkoord wordt het woonbeleid als een van de topprioriteiten aangestipt. Kortrijk heeft de ambitie uitgesproken om zich als woonstad te versterken en om die ambitie te realiseren zal de verkeersleefbaarheid van het stadscentrum en van de dorpskernen verbeterd moeten worden.

Het garanderen van een minimum aan verkeersleefbaarheid maakt ook onderdeel uit van een sociaal beleid. Verkeersonleefbaarheid is tenslotte een belangrijke factor bij het kiezen van een woonplaats. Duur en weinig hinder en goedkoop en veel hinder gaan vaak samen, zodat verkeersonleefbaarheid bijdraagt aan sociale en ruimtelijke segregatie.

3.1.3 Verhogen van de verkeersveiligheid

Deze doelstelling heeft tot doel de verkeersveiligheid te verhogen. De verkeersinfrastructuur en het gebruik dat ervan wordt gemaakt blijkt niet altijd even veilig te zijn als maatschappelijk gewenst. Als zodanig stelt de onveiligheidsproblematiek een echt samenlevingsprobleem. Streefdoel op lange termijn hierbij is een slachtoffervrij verkeerssysteem.

3.1.4 Garanderen van toegankelijkheid

Het garanderen van de toegankelijkheid komt neer op het faciliteren van de verplaatsingsbehoefte. Streefdoel hierbij is een zo groot mogelijke 'toegang' tot de mobiliteit. Hiermee bedoelen we zowel de 'toegang' tot het vervoerssysteem in zijn geheel als tot de individuele of collectieve vervoermiddelen op zich.

Momenteel is deze toegang tot de mobiliteit erg ongelijkmatig verdeeld over de verschillende groepen in de samenleving. Het streven naar een sociaal duurzame mobiliteit impliceert dan ook een herverdeling van de mobiliteit. Streefdoel hierbij is het garanderen van de mobiliteit voor iedereen, ook voor die mensen die geen auto bezitten of kunnen/mogen besturen, zodat vervoersarmoede niet of nauwelijks nog bestaat (of tenminste waar armoede geen vervoersarmoede impliceert) en de vervoersongelijkheden tussen de verschillende maatschappelijke groepen tot een aanvaardbaar niveau zijn teruggebracht.

Om deze doelstelling in praktijk om te zetten wordt verwezen naar het 'Vademecum Toegankelijk publiek domein' wat voornamelijk van toepassing zal zijn binnen de R36 en in de verschillende dorpskernen.

3.1.5 Terugdringen van schade aan natuur en milieu

Deze doelstelling beoogt om ondanks een verdere toename van de mobiliteit, de milieu- en natuurschade die ze veroorzaakt tot op een aanvaardbaar niveau terug te dringen. Het proces van een al maar groeiende vraag naar mobiliteit moet gebeuren met aandacht voor de kwaliteit van het leefmilieu en zonder de sociale en economische functie van mobiliteit te ondermijnen. Het thema milieu wordt (zo goed als mogelijk) geïntegreerd in elk werkdomein van het beleidsplan om zo een duurzame mobiliteitsvisie te garanderen.

3.1.6 Een geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur

Het gewenste mobiliteitsbeleid staat voor het vrijwaren van de verplaatsingsbehoeften binnen de samenleving. Een selectieve verbetering en uitbouw van de verplaatsingsmogelijkheden met openbaar, collectief en niet-gemotoriseerd vervoer is daarbij een belangrijk uitgangspunt. Volgende uitgangspunten gelden evenzeer:

- het ruimtelijk principe van de gedeconcentreerde bundeling leidt tot een ruimtelijke bundeling van de verplaatsingsbehoeften;
- de gedeconcentreerde bundeling gaat gepaard met een ruimtelijke concentratie van het verkeersvolume;
- aan het vooropgesteld locatiebeleid wordt een gebiedsafhankelijk parkeerbeleid toegevoegd;
- van de drie ruimtelijke principes die aan de basis liggen van het beleid voor de hoofdinfrastructuur van Vlaanderen is, in het kader van het mobiliteitsconvenant, vooral het volgende principe van belang: 'de ontsluiting van de kleinstedelijke gebieden en de overige economische knooppunten is gericht op het samenhangend netwerk van hoofdinfrastructuren'. Deze ontsluiting wordt multimodaal verzorgd met specifieke systemen van collectief personenvervoer en goederenvervoer. Deze complementaire ontsluitende infrastructuur zijn beperkt van omvang.

3.1.7 Optimalisering door categorisering van het wegennet

Deze optimalisering houdt een functionele categorisering van het wegennet in. De categorisering is gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan ofwel de bereikbaarheid ofwel aan de leefbaarheid. De ruimtelijke consequenties van de prioriteiten worden uitgedrukt in een ruimtelijke invulling van de aanleg en inrichting van wegen.

Functioneel heeft men drie hoofdfuncties: de verbindingsfunctie, de verzamel functie en de functie van toegang geven. De categorisering zal de optimale invulling en uitbouw van deze drie functies mede bewerkstelligen.

3.1.8 Versterken van alternatieven voor het autoverkeer

Voor het personenverkeer zijn die alternatieven voor de kortere afstand het te voet gaan en het fietsen, voor de langere afstanden het openbaar vervoer en het collectief vervoer. Voor het goederenvervoer zijn de alternatieven het spoor en het vervoer te water.

In het bestuursakkoord van de stad Kortrijk wordt de nadruk gelegd op de bereikbaarheid van de stad per fiets, zowel in het centrum als vanuit de deelgemeenten.

3.1.9 Flankerend beleid

Een duidelijke en efficiënte overlegstructuur is onontbeerlijk voor het mobiliteitsbeleid van de stad. Constructief overleg en permanente interactie tussen de verschillende belangengroepen en actoren verbeteren de kwaliteit van het mobiliteitsplan.

3.1.10 Cijfermatige onderbouw

'Meten is weten' geldt eveneens voor elk mobiliteitsplan. Om de effecten van de acties uit de actietabel van een beleidsplan te kennen, zijn indicatoren per doelstelling noodzakelijk. Deze indicatoren worden bepaald op basis van de operationele doelstellingen.

3.2 Operationele doelstellingen

Per thema worden de operationele doelstellingen beschreven, waarbij indicatoren worden opgegeven om de acties uit de actietabel meetbaar te maken. De concrete doelstelling voor de stad Kortrijk worden op het einde van elk hoofdstuk herhaald (zie kaders).

3.2.1 Verkeersveiligheid

3.2.1.1 Keuze van een indicator

De voor de hand liggende indicator op vlak van verkeersveiligheid is het aantal ongevallen, opgedeeld in ongevallen met enkel blikschade, ongevallen met gewonden en ongevallen met dodelijke slachtoffers. Naast het aantal ongevallen kan ook het aantal slachtoffers - opgedeeld in lichtgewonden, zwaargewonden en dodelijke slachtoffers- een bruikbare indicator zijn.

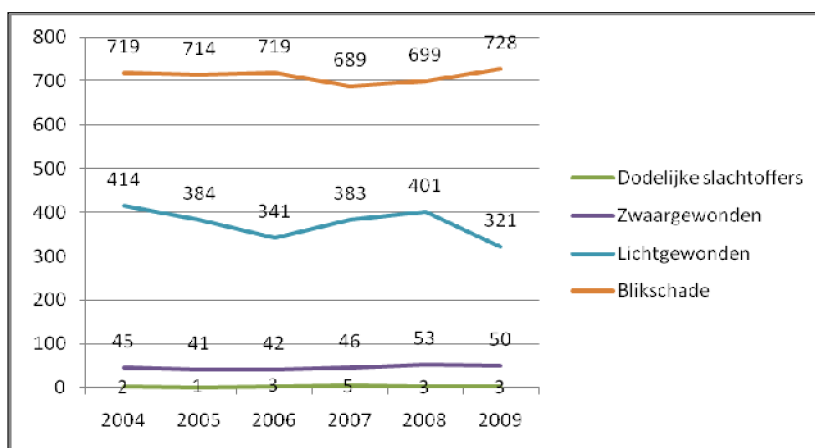
Om een daling van de ongevallencijfers (of verkeersslachtoffers) te verkrijgen dienen echter maatregelen genomen te worden. O.a. infrastructurele maatregelen en sensibilisatie zijn hier aangewezen indicatoren.

3.2.1.2 Huidige toestand in Kortrijk

In onderstaande tabel en grafiek worden de ongevallencijfers weergegeven van de voorbije jaren. Voor geen van de categorieën wordt een significante stijging of daling vastgesteld, enkel het aantal lichtgewonden daalt globaal gezien licht.

Tabel 2: Overzicht verkeersongevallen tussen 2004 en 2009 in Kortrijk

	Dodelijke slachtoffers	Zwaargewonden	Lichtgewonden	Blikschade	Totaal
2004	2	45	414	719	1180
2005	1	41	384	714	1140
2006	3	42	341	719	1105
2007	5	46	383	689	1123
2008	3	53	401	699	1156
2009	3	50	321	728	1102



Grafiek 1: Ongevallencijfers tussen 2004 en 2009 in Kortrijk

Volgens het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen¹ bedraagt de gemiddelde daling van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers 5% voor de periode tussen 1999 en 2005. Voor de zwaargewonden bedraagt de daling 5.7% per jaar. Afgezien van het feit dat globale cijfers voor Vlaanderen niet rechtstreeks vergeleken kunnen worden met lokale cijfers voor Kortrijk, dient in ieder geval gewerkt te worden aan een daling van de ongevallencijfers. Volgende factoren worden bepalend geacht voor de verbeterde verkeersveiligheid door de jaren:

- verbeterde weginfrastructuur;
- verbetering veiligheidsvoorzieningen in voertuigen;
- grotere bewustwording bij publieke opinie;
- wettelijke verplichtingen;
- verhoogde handhaving.

Binnen het mobiliteitsplan kan voornamelijk het verbeteren van weginfrastructuur als concrete doelstelling opgenomen worden. Daarom werden de gevaarlijkste punten op Kortrijks grondgebied geïnventariseerd en opgenomen in het actieplan om deze herin te richten. De 20 gevaarlijkste punten op lokale wegen (tussen 2006 en 2009) en de gevaarlijkste punten uit het Provinciale Ongevallen GIS (o.b.v. prioriteitswaarde) worden hieronder weergegeven. Locaties welke sinds die periode heraangelegd zijn of momenteel heraangelegd worden, worden niet meegenomen.

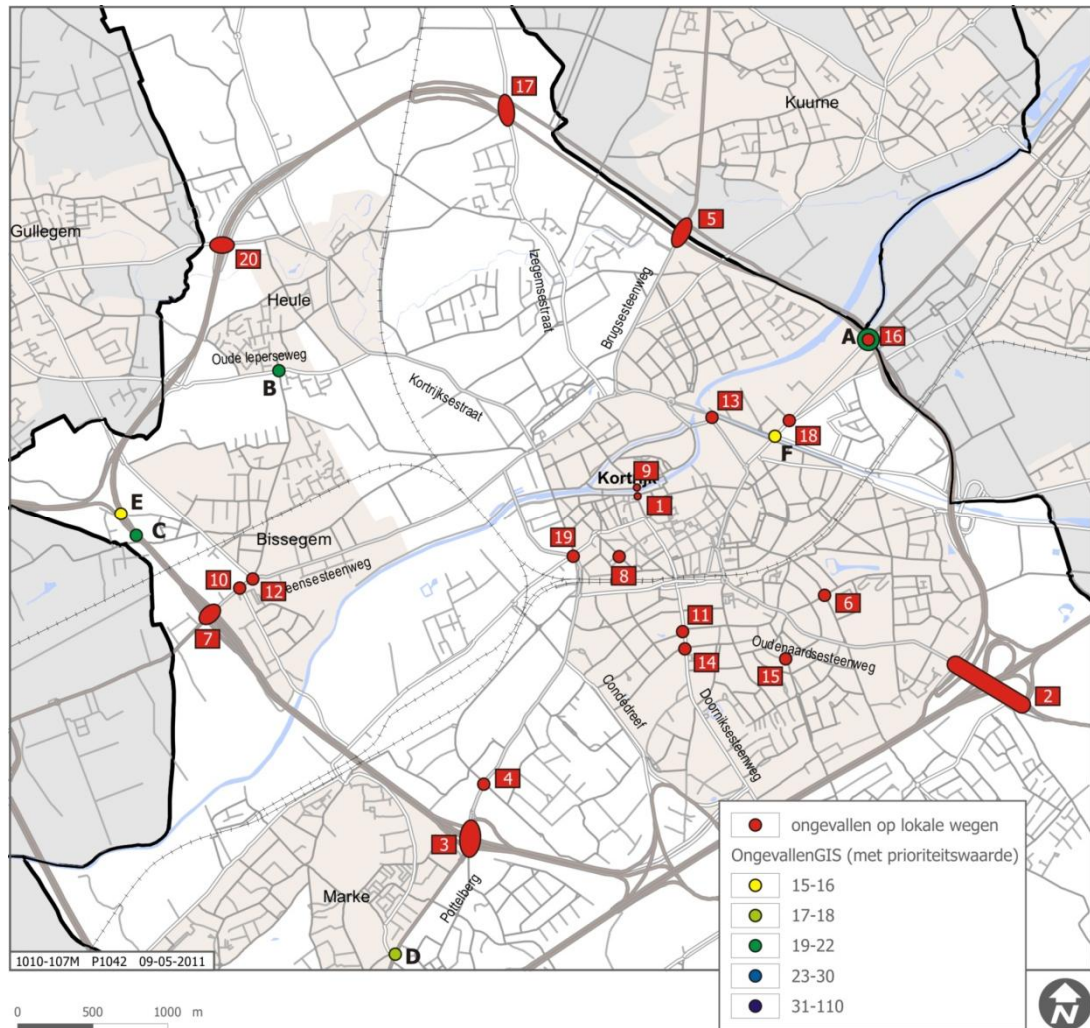
Tabel 3: Overzicht 20 gevaarlijkste kruispunten op lokale wegen (2006-2009)

	Kruispunt	Totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen	Dodelijke ongevallen	Zkh.gewonde ongevallen	Overige gewonde ongevallen
1	Dolfijnkaai / Handboogstraat / Leiestraat	26	16	0	1	15
2	R8 - E17 / Oudenaardssesteenweg	21	17	0	4	13
3	R8 / Pottelberg	21	8	0	0	8
4	Bruyningstraat / Pottelberg	18	11	0	1	10
5	Brugsesteenweg / Ringlaan	15	8	0	1	7
6	Deken Degryselaan / Hugo Verriestlaan	15	11	0	2	9
7	R8 / Meensesteenweg	14	8	0	1	7
8	Jan Palfijnstraat / Koning Albertstraat	14	9	0	0	9
9	Broelkaai / Budastraat / Reepkaai	13	10	0	1	9
10	Bissegeplaats / Meensesteenweg	13	2	0	1	1
11	Doorniksewijk / Toekomststraat	12	10	0	0	10
12	Gullegemsesteenweg / Heulsestraat	12	6	0	2	4
13	IJzerkaai / R36 (rotonde)	11	7	0	0	7
14	Boerderijstraat / Doorniksewijk / Loofstraat	11	7	0	0	7
15	André Devaerelaan / Burgemeester Gillonlaan	10	8	0	1	7
16	Gentsesteenweg / R8	10	5	0	1	4
17	Izegemsestraat / Ringlaan	10	6	0	0	6
18	Deerlijksestraat / Gentsesteenweg	9	5	0	0	5
19	R36 / Zandstraat	9	5	0	0	5
20	R8 / Gullegemsestraat	9	7	0	0	7

Tabel 4: Overzicht gevaarlijkste punten uit Provinciale OngevallenGIS (2005-2007)

	Kruispunt	Prioriteitswaarde
A	N43 / R8	19
B	N328 / Zuidstraat / Losschaert	19
C	R8 / A19	20
D	N43 / Hellestraat	17
E	R8 / A19	15
F	N43 / Vlaanderenkaai	16

¹ Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen (2007) – MOW/BMW



Figuur 2: aan te pakken locaties te Kortrijk

In de data van het Provinciale Ongevallen GIS wordt een gevaarlijk punt als volgt gedefinieerd: over een periode van 3 jaar worden alle ongevallen in een straal van 50m samengenomen en wordt de prioriteitswaarde berekend. Indien de prioriteitswaarde 15 of meer bedraagt en er minstens 3 ongevallen zijn gebeurd op die plaats tijdens die 3 jaar, wordt deze locatie als een gevaarlijk punt aanzien. De prioriteitswaarde wordt berekend met deze formule: (aantal doden x 5) + (aantal zwaargewonden x 3) + aantal lichtgewonden. De Vlaamse overheid en de Provincie sturen hun investeringsbeleid op de wegen onder hun beheer via het Ongevallen GIS. De gevaarlijkste punten krijgen prioriteit voor herinrichting, wat een strikt objectief criterium is.

3.2.1.3 Doelstellingen van de stad Kortrijk

De doelstellingen met betrekking tot de verkeersveiligheid in Kortrijk worden overgenomen uit het Vlaams Verkeersveiligheidsplan². Het Vlaams Verkeersveiligheidsplan bepaalt het verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen voor de volgende jaren. Het gaat uit van de bevoegdheden van de Vlaamse overheid maar geeft ook aanzetten voor een geïntegreerde

² Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen (2007) – MOW/BMW

aanpak van de verkeersveiligheid, door het formuleren van een visie over aspecten zoals verkeerswetgeving waarvoor Vlaanderen niet of slechts gedeeltelijk bevoegd is.

Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen bestaat uit twee delen: een probleemanalyse en een beleidsvisie met bijbehorend maatregelenpakket.

Betreffende de doelstellingen van het beleid wordt kort naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen³ verwezen. De algemene doelstellingen die in dit document vooropgesteld worden zijn de volgende:

- een gemiddelde jaarlijkse daling van het aantal doden en dodelijk gewonden met ongeveer 5 % (minder relevant voor Kortrijk);
- een gemiddelde jaarlijkse daling van het aantal zwaargewonden met ongeveer 5 %;
- een gemiddelde jaarlijkse daling van het aantal doden en dodelijk gewonden per 1.000 jongeren onder de 26 jaar met ongeveer 6 % (minder relevant voor Kortrijk);
- een gemiddelde jaarlijkse daling van het aantal licht gewonden per 100 miljoen voertuigkilometer met ongeveer 2,5 %.

Doelstelling: een gemiddelde jaarlijkse daling van het aantal zwaargewonden met ongeveer 5 % en een gemiddelde jaarlijkse daling van het aantal licht gewonden per 100 miljoen voertuigkilometer met ongeveer 2,5 % tegen 2018

Zoals eerder vermeld dienen maatregelen genomen te worden om de opgelegde procentuele daling te kunnen bekomen. Daarom wordt voorzien dat de gevaarlijkste locaties (welke opgelijst hierboven) worden aangepakt tegen 2018.

Doelstelling: aanpak van alle gevaarlijke punten in Kortrijk tegen 2018

Ter ondersteuning wordt op gebied van handhaving een uitgebreid meetplan opgesteld, waarvan de maatregelen worden weergegeven in het richtinggevend deel.

Doelstelling: het behalen van de vooropgestelde handhavingsacties in het meetplan

³ Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2001) – Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur - Mobiliteitscel

3.2.2 Bereikbaarheid

3.2.2.1 Fietsnetwerk

3.2.2.1.1 Keuze van de indicator

Voor het thema fiets in het mobiliteitsplan werd een kaart opgemaakt met de huidige kwaliteit van de fietsinfrastructuur te Kortrijk (bijlage B2). Volgende kwaliteitsindeling werd toegepast voor het nieuwe fietsnetwerk opgenomen in het mobiliteitsplan:

- Kwaliteit OK: de huidige weginfrastructuur biedt voldoende comfort en veiligheid voor de fietser
- Infrastructuur niet nodig: er dient geen afzonderlijke fietsinfrastructuur aangelegd te worden omwille van het type weg
- Kwaliteit deels ok, deels te verbeteren: de voorziene fietsinfrastructuur wijzigt regelmatig op korte afstand en voldoet niet over het volledige wegsegment
- Kwaliteit te verbeteren: de aanwezige fietsinfrastructuur biedt onvoldoende comfort en/of veiligheid voor de fietser en dient aangepast te worden conform het Vademecum Fietsvoorzieningen
- Missing link:
 - Weg te realiseren: de betreffende weg dient nog gerealiseerd te worden
 - Infrastructuur nodig: er dient nieuwe fietsinfrastructuur aangelegd te worden, conform het Vademecum Fietsvoorzieningen
 - Infrastructuur te onderzoeken: onderzoek naar de noodzaak van fietsinfrastructuur is gewenst

Het aantal kilometers aan te leggen of aan te passen fietsinfrastructuur op het nieuwe fietsroutenetwerk wordt in dit opzicht als indicator voorgesteld.

3.2.2.1.2 Huidige toestand in Kortrijk

Op de kaart van de huidige fietsinfrastructuur te Kortrijk wordt duidelijk dat er heel wat wegsegmenten heringericht dienen te worden. Naast de verschillende missing links in het netwerk zijn er tal van straten waar de fietsinfrastructuur niet voldoet aan de standaard comfort- en veiligheidseisen en dus verbeterd moet worden.

In onderstaande tabel worden de verschillende categorieën fietsvoorzieningen uitgedrukt in aantal kilometer. Enkel de bestaande fietsvoorzieningen langs de routes die onderdeel zijn van het nieuwe gewenste fietsroutenetwerk worden in rekening gebracht.

Tabel 5: Kwaliteitsbeoordeling huidige fietsinfrastructuur uitgedrukt in afstand

Beoordeling fietsvoorziening	KM
Missing Link (weg te realiseren)	4,7
Missing Link (infrastructuur nodig)	9,5
Missing Link (infrastructuur te onderzoeken)	5,2
Kwaliteit te verbeteren	39,1
Deels OK, deels te verbeteren	1,8
Kwaliteit OK	49,4
Infrastructuur niet nodig	13,1

3.2.2.1.3 Doelstelling van de stad Kortrijk

In onderstaande tabel wordt de doelstelling samengevat voor de komende jaren betreffende de kwaliteit van de fietsinfrastructuur te Kortrijk. Het bepalen van de beoogde cijfers komt tot stand in combinatie met een prioriteitsindeling van fietsroutes.

Tabel 6: Doelstelling kwaliteit fietsinfrastructuur

Beoordeling fietsvoorziening	NU	Aantal km nieuwe fietsinfrastructuur	
		KT (2014)	MLT (2018)
Missing Link (weg te realiseren)	4,7	4	6
Missing Link (infrastructuur nodig)	9,5		
Missing Link (infrastructuur te onderzoeken)	5,2		
Kwaliteit te verbeteren	39,1	9	19
Deels OK, deels te verbeteren	1,8		

Doelstelling: het vooropgesteld aantal kilometer extra kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur realiseren tegen 2014/2018

3.2.2.2 Trage wegen

3.2.2.2.1 Keuze van een indicator

In kader van een herwaardering van het trage wegen-netwerk werd reeds gestart met een inventarisatie van de trage wegen te Kortrijk. Na het terreinonderzoek zal een analyse uitgevoerd worden van het huidige aanbod, waarna een onderhouds- en investeringsplan zal worden opgesteld.

Uit de reeds opgemaakte inventarisatiekaarten worden de trage wegen opgedeeld in trage wegen die in gebruik zijn en trage wegen die een knelpunt vormen. Een outputindicator kan het aantal kilometers volwaardige trage wegen zijn i.f.v. het gewenste netwerk.

3.2.2.2.2 Huidige toestand in Kortrijk

Op het moment van opmaak van voorliggend rapport werd de inventarisatie reeds afgerond voor deelgemeenten Aalbeke, Bellegem, Kooigem en Rollegem. Globaal gezien lijkt in het landelijke zuiden van Kortrijk de helft van het oorspronkelijke trage wegen-netwerk momenteel in gebruik. De trage wegen die als knelpunt geselecteerd zijn dienen onderzocht te worden. Op basis van een participatief proces worden verdwenen verbindingen geëvalueerd. Waardevolle verbindingen worden weerhouden en bij voorkeur in hun oorspronkelijke functie hersteld.

3.2.2.2.3 Doelstelling van de stad Kortrijk

Moeilijkheden wegwerken op vlak van onderhoud en de uitbreiding van het algemeen onderhoudsplan met alle trage wegen zijn doelstellingen tegen 2013. Verder zal het netwerk van trage wegen gebruikt worden als ruimtelijke onderlegger die o.a. onder het nieuw fietsroutenetwerk gelegd zal worden zodoende het netwerk verder te verfijnen.

Doelstellingen:

- creëren van een algemene visie over het trage wegen-netwerk in Kortrijk, op basis van een participatief proces;
- het netwerk gebruiken als ruimtelijke onderlegger voor geplande projecten;
- behoud en onderhoud van het bestaande netwerk;
- herstel van waardevolle verdwenen verbindingen;
- verkeersveilige inrichting van trage wegen;
- sensibilisatie, herkenbaarheid en het gebruik van trage wegen;
- handhaving.

3.2.2.3 Goed uitgewerkte parkeerstrategie

3.2.2.3.1 Keuze van een indicator

Er wordt gestreefd naar een parkeerbeleid waarbij het bovengronds parkeren in het straatbeeld ingedijkt wordt en het ondergronds parkeren wordt aangemoedigd. Het gebruik van de ondergrondse parkings en/of de gebiedsdekking ervan voor het centrumgebied, zijn mogelijke indicatoren.

In de eerste plaats blijft echter het hoofddoel om het wagengebruik te laten afnemen en duurzame vervoersmodi te promoten. Bijgevolg kan het huidig aantal parkeerplaatsen in Kortrijk gereduceerd worden. In dit opzicht is bijvoorbeeld het gebruik van de bewonersvergunningen om te parkeren in de omgeving van de woning een indicatie voor zowel het parkeergedrag als voor het autogebruik in Kortrijk.

Een mengvorm is het gebruik van P&R-voorzieningen. De bezetting van deze parkings is eveneens een bruikbare indicator.

3.2.2.3.2 Huidige toestand in Kortrijk

Parkeeraanbod in Kortrijk

In het richtinggevend gedeelte van het beleidsplan worden de resultaten uit de Parkeer- en geleidingsstudie van Vectris (2007) beschreven. Uit de inventarisatie voor deze studie blijkt er een totale capaciteit te zijn binnen de R36 van 5538 parkeerplaatsen, waarvan 2153 plaatsen (39%) in parkings en 3385 plaatsen (61%) op openbaar domein. Uit de studie blijkt dat er een permanent aandeel van vrije parkeerplaatsen is van 436 plaatsen of 8%. Dit aandeel werd berekend bovenop een percentage lege plaatsen, dat noodzakelijk is om zoekverkeer te vermijden.

Gezien de parkeerstudie reeds uit 2007 dateert, is het duidelijk dat de parkeerbalans voor Kortrijk jaarlijks geüpdate dient te worden. Dit wordt als actie opgenomen in het actieplan.

Beleid bewonerskaarten

Momenteel krijgen inwoners van Kortrijk een eerste bewonersvergunning gratis mits voldaan wordt aan de gebruikelijke voorwaarden:

- gedomicilieerd zijn in een betalende of blauwe zone;
- de kaart wordt enkel verstrekt aan een natuurlijke persoon;
- de wagen dient op naam van de bewoner ingeschreven te zijn of de aanvrager dient te bewijzen dat hij ervan de hoofdgebruiker is.

Een tweede bewonersvergunning kan aangekocht worden: € 15 voor een maand, € 75 voor 6 maanden en € 137.5 voor een jaar. Het aantal uitgereikte bewonersvergunningen in betalende zones eind 2009 bedroeg 3.685 tegenover 2.831 eind 2008. De stijging met 30% is voornamelijk te wijten aan de uitbreiding van de zones Zwevegemsestraat, Dam, Dam- en Ijzerkaai, Veld- en Pluimstraat.

Het aantal uitgereikte vergunningen aan bewoners in blauwe zones is gedaald van 1.272 eind 2008 naar 935 eind 2009. Dit is een daling met 26% en is het gevolg van het verdwijnen van de blauwe zones in de Veld-, Pluim- en Zwevegemsestraat.

Het aantal uitgereikte tweede bewonerskaarten bedraagt niet meer dan 20 stuks, voornamelijk te wijten aan het feit dat gezinnen hun wagen voornamelijk dienen te parkeren wanneer niet betaald dient te worden ('s avonds en 's nachts). In vele gevallen is er ook een parkeergarage aanwezig waarbij de eerste wagen in de garage staat en de tweede op straat voor de garage staat.

3.2.2.3.3 Doelstelling van de stad Kortrijk

De algemene doelstelling met betrekking tot het parkeren in Kortrijk is het beperken van het straatparkeren en het promoten en aantrekkelijk maken van parkeren in openbare parkings. Een verhoging van de tarieven voor straatparkeren en de bewonerskaarten in het bijzonder kan het aantal straatparkeerders laten afnemen. Anderzijds dienen de locaties van de openbare parkeergarages gebiedsdekkend te zijn voor het gehele centrumgebied om een zo groot mogelijk publiek te kunnen bereiken. Idealiter wordt het langparkeren buiten de het centrum gehouden en enkel kortparkeren in de stad toegelaten. Dit is echter geen realistische doelstelling zolang het autovriendelijke parkeerbeleid binnen het centrum niet drastisch verandert.

In dit opzicht, met de resultaten uit de parkeerstudie indachtig, wordt de doelstelling vooropgesteld dat het aantal parkeerplaatsen binnen de R36 niet mag stijgen ('Stand still'-principe) en bij voorkeur dalen gezien nu reeds een onderbezetting is waargenomen. Dit impliceert dat parkeerplaatsen op straat moeten verdwijnen vooraleer nieuwe parkings worden ingericht. Het parkeeraanbod in Kortrijk blijft echter afhankelijk van welke nieuwe projecten in de stad zullen worden gerealiseerd, het 'Stand still'-principe binnen de R36 blijft echter het streefdoel. Een jaarlijkse update van de parkeerstudie is hierbij noodzakelijk.

Doelstelling: geen stijging van het aantal parkeerplaatsen binnen de R36

3.2.2.4 Openbaar vervoer

3.2.2.4.1 Keuze van een indicator

In beleidsvisies voor openbaar vervoer wordt het stijgen van de 'commerciële snelheid' van een bepaalde verbinding vaak als doelstelling opgenomen. De commerciële snelheid wordt als volgt gedefinieerd: de snelheid gerekend tussen de hoofdhalttes, waarbij de reistijd wordt afgeleid uit de dienstregeling en de afstand bepaald wordt volgens de reële reisweg tussen de hoofdhalttes. In die reistijd volgens de dienstregeling is de halteringstijd ook inbegrepen.

3.2.2.4.2 Huidige toestand in Kortrijk

Om de huidige toestand in Kortrijk te kennen werd dit gedurende een week (15 tot 19 november) onderzocht in november 2010 (avondspits: 16 tot 19 uur) voor de lijnen op het grondgebied Kortrijk. De geplande snelheid (op basis van de geldende dienstregeling) wordt getoetst aan de werkelijk behaalde snelheid:

- Circa de helft van de stadslijnen komt te laat aan (gemiddelde factor 0.81⁴), de bussen die vroeger toekomen hebben een gemiddelde factor van 1.11.
- Twee derden van de voorstadslijnen rijden te laat met een lage gemiddelde factor van 0.71.
- De snelheid van de streeklijnen die staduitwaarts gaan ligt lager dan de geplande, terwijl de inkomende lijnen te vroeg aankomen. Dit patroon geldt bijna voor elke streeklijn.
- In de ochtendspits wordt het omgekeerde verwacht.

Voor de lijnen die te vroeg aankomen is een aanpassing in de dienstregeling voldoende, lijnen met een te lage commerciële snelheid dienen onderzocht te worden om doorstromingsmaatregelen te kunnen nemen. De stationsomgeving blijkt in ieder geval het grootste knelpunt.

3.2.2.4.3 Doelstelling van de stad Kortrijk

Afhankelijk van het type buslijn worden bepaalde commerciële snelheden vooropgesteld:

- Snelbus: commerciële snelheid van 50 km/u
- Voorstadslijn: commerciële snelheid van 25 km/u
- Verbindende streeklijn: commerciële snelheid van 35 km/u
- Ontsluitende streeklijn: commerciële snelheid van 30 km/u

Deze snelheden kunnen echter niet voor elke bestaande lijn te Kortrijk strikt opgelegd worden, maar kunnen als richtwaarden gebruikt worden bij aanpassingen aan de dienstregeling.

⁴ Verhouding: werkelijke reistijd gedeeld door de geplande reistijd op basis van de dienstregeling

Commerciële snelheid is echter niet de enige indicator die een verbetering van het openbaar vervoer moet aantonen. Voldoen aan de normen van de basismobiliteit is eveneens een belangrijke factor. Basismobiliteit is een decreet dat het basisaanbod aan openbaar vervoer bepaalt, bepaald door volgende criteria: maximale afstand tot dichtstbijzijnde halte, het aantal ritten per uur en de maximale wachttijd. Deze normen verschillen volgens de ligging en het tijdstip.

3.2.3 Verkeersleefbaarheid

3.2.3.1 Keuze van een indicator

Aan de hand van de gewenste wegencategorisering kan voor elk type wegsegment een grenswaarde voor de verkeersintensiteiten vooropgesteld worden om de leefbaarheid voor bewoners te kunnen garanderen. Deze grenswaarden blijven echter richtwaarden gezien ook factoren als het aandeel vrachtverkeer, het type weginrichting, snelheid, ... bepalend zijn. Rekening houdend met deze nuancering kunnen de verkeersintensiteiten op een wegsegment als indicator gebruikt worden.

3.2.3.2 Huidige toestand in Kortrijk

De stad Kortrijk beschikt reeds over de telgegevens van tientallen straten in Kortrijk. Deze gegevens worden ondermeer gebruikt om in geval van klachten van bewoners m.b.t. overlast, de huidige verkeersintensiteiten in het betreffende wegsegment te controleren. Zowel de intensiteiten, de voertuigcategorieën, als de snelheden worden geregistreerd en zijn cruciaal om de verkeersleefbaarheid te beoordelen en de klachten al dan niet een gevolg te geven.

Op basis van de analyses van de reeds uitgevoerde metingen (voorbij 2 jaar) worden grenswaarden bepaald voor verschillende typewegen. Op deze manier is de procedure in geval van klachten zeer betrouwbaar, gezien de grenswaarden voortvloeien uit eigen ervaring van de dienst Mobiliteit en de cijfers enkel op basis van metingen te Kortrijk bepaald worden.

Tabel 7: Theoretische capaciteit en capaciteit in functie van de leefbaarheid per type weg

Wegcategorie	Capaciteit i.f.v. leefbaarheid (voertuigen per dag in beide richtingen)
Lokale weg type I	10000
Lokale weg type IIa	5000
Lokale weg type IIb	4000
Verblijfsgebied	2500

3.2.3.3 Doelstelling van de stad Kortrijk

Het niet overschrijden van de grenswaarden uit bovenstaande tabel kan alvast een doelstelling zijn voor elk straatsegment te Kortrijk. Het concentreren van het vrachtverkeer op de daarvoor voorziene routes zal ook bijdragen tot een kwaliteitsvolle leefbaarheid in de

woongebieden. In het geval van gegronde klachten kunnen maatregelen getroffen worden, de redenen voor de overlast kunnen steeds variëren (sluipverkeer, categorie van de weg te wijzigen, ...). Indien maatregelen getroffen worden dient de doorstroming van het bovenlokaal verkeer gegarandeerd te blijven.

Doelstelling: gepaste maatregelen worden getroffen op wegsegmenten waar de verkeersintensiteiten boven de bijhorende grenswaarde liggen

3.2.4 Duurzame mobiliteit en milieu

3.2.4.1 Verhogen van het aantal duurzame verplaatsingen

3.2.4.1.1 Keuze van een indicator

Duurzame mobiliteit houdt in dat er gestreefd wordt naar een verschuiving in de vervoerswijzekeuze: van verplaatsingen per auto naar verplaatsingen te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer.

Een indicator waarmee deze doelstelling scherpgesteld en opgevolgd kan worden, is de modal split, d.w.z. de verdeling over de verschillende vervoerswijzen. Er kan gekeken worden naar de modal split van het totale aantal verplaatsingen of van de totale afgelegde kilometers, maar ook naar meer specifieke verplaatsingen zoals het woon-werkverkeer of het woon-schoolverkeer.

Om tot een betere modal split voor Kortrijk te komen, dient het gebruik van duurzame vervoersmodi gestimuleerd te worden. M.b.t. het openbaar vervoer kan het aanbod geoptimaliseerd worden, een stijging van de commerciële snelheid kan nagestreefd worden, een kwaliteitsinjectie van de bussen kan overwogen worden,

3.2.4.1.2 Toestand in Kortrijk

Woon-werk- en woon-schoolverkeer

In de survey van de Stadsmonitor werd in 2008 een representatieve groep inwoners uit elk van de Vlaamse centrumsteden bevroegd over de vervoerswijzekeuze voor woon-werk- of woon-schoolverkeer. Niet alleen het hoofdvervoersmiddel maar alle gebruikte vervoersmiddelen werden in rekening gebracht. Ook werd er geen onderscheid gemaakt tussen trein, tram, bus en metro. De resultaten zijn daardoor niet echt vergelijkbaar. In de onderstaande tabel worden de gegevens voor de 13 centrumsteden weergegeven.

Tabel 8: Modal split voor het woon-werk- en woon-schoolverkeer in Kortrijk in 2008 (in %)

	Te voet	Fiets	Openbaar vervoer	Motor	Auto als bestuurder	Auto als passagier
Aalst	8,9	16,4	21,2	4,0	51,3	6,5
Antwerpen	12,8	21,8	29,4	2,5	40,3	4,2
Brugge	7,9	36,6	15,2	2,6	43,7	4,0
Genk	7,7	14,4	14,4	2,3	62,8	7,7
Gent	10,2	23,3	26,1	4,7	44,0	3,0
Hasselt	6,8	22,7	12,2	2,3	59,3	5,8

Kortrijk	10,6	26,0	9,1	3,8	54,2	5,6
Leuven	9,9	30,3	24,9	4,0	37,9	2,8
Mechelen	9,7	25,3	20,9	1,5	47,5	9,0
Oostende	13,2	27,3	17,3	6,1	46,3	4,0
Roeselare	7,2	25,6	7,3	2,6	58,6	4,3
Sint-Niklaas	7,3	31,5	11,6	3,7	52,1	3,1
Turnhout	11,0	39,6	12,0	1,9	43,2	4,5

Bron: Survey Stadsmonitor 2008

Het aandeel van de auto in het woon-werk- en woon-schoolverkeer is vrij hoog in Kortrijk (54,2%), hoewel het nog hoger is in enkele andere centrumsteden (Genk, Hasselt, Roeselare). De auto wordt het minst gebruikt voor woon-werk- en woon-schoolverkeer in Leuven (37,9%) en Antwerpen (40,3%). Het aandeel van de motorrijders en de autopassagiers is in alle centrumsteden klein.

Het aandeel van het openbaar vervoer is laag: alleen Roeselare scoort nog slechter (7,3%). Ter vergelijking: in Antwerpen en Gent neemt respectievelijk 29,4% en 26,1% het openbaar vervoer naar het werk of naar school.

Wat betreft het gebruik van de fiets zit Kortrijk in de middenmoot met 26,0%. De hoogste score is voor Turnhout (39,6%) en Brugge (36,6%), de laagste voor Genk (14,4%) en Aalst (16,4%). Kortrijk haalt wel de op drie na hoogste score (10,6%) voor woon-werk- of woon-schoolverkeer te voet, na Oostende (13,2%), Antwerpen (12,8%) en Turnhout (11,0%). Woon-werk- of woon-schoolverplaatsingen te voet zijn het minst populair in Hasselt (6,8%).

Meer gedetailleerde analyses wijzen uit dat in het algemeen vooral de leeftijdsgroep 35-54 jaar gebruik maakt van de auto. Verder wordt de auto vaker gebruikt door mannen dan door vrouwen en vaker door hoger opgeleiden dan door lager opgeleiden. Voor het openbaar vervoer geldt net het omgekeerde: het wordt vaker gebruikt door mensen jonger dan 35 jaar of ouder dan 55 jaar, door lager opgeleiden en door vrouwen.

Verplaatsingen in de vrije tijd

In de survey van de Stadsmonitor werd ook gevraagd naar de vervoersmiddelen gebruikt voor verplaatsingen in de vrije tijd. Opnieuw werd door de respondenten soms meer dan één vervoersmiddel aangeduid. Dit leverde de volgende cijfers op.

Tabel 9: Modal split voor verplaatsingen in de vrije tijd in Kortrijk in 2008 (in %)

	Te voet	Fiets	Openbaar vervoer	Motor	Auto als bestuurder	Auto als passagier
Aalst	27,1	27,1	11,8	3,6	46,6	17,1
Antwerpen	31,5	27,8	33,7	2,3	36,0	12,9
Brugge	21,6	47,0	15,9	3,3	38,3	12,5
Genk	28,2	26,8	14,0	2,9	55,1	17,7
Gent	26,5	30,6	25,3	3,2	38,6	12,7
Hasselt	22,6	35,6	16,4	2,8	49,0	14,3
Kortrijk	24,3	36,4	9,8	3,0	47,6	16,2
Leuven	29,2	36,6	21,5	2,8	33,6	12,1
Mechelen	26,6	38,9	15,2	1,7	42,3	13,2
Oostende	36,4	35,6	24,6	4,8	31,3	10,4
Roeselare	19,9	34,5	7,4	2,5	51,9	14,4
Sint-Niklaas	19,4	39,8	11,7	2,9	44,9	15,1
Turnhout	29,5	47,4	11,4	2,4	37,9	12,8

Bron: Survey Stadsmonitor 2008

Het aandeel van het autoverkeer is ook voor de vrijetijdsverplaatsingen vrij hoog in Kortrijk (47,6%). Genk (55,1%), Roeselare (51,9%) en Hasselt (49,0%) hebben een nog groter aandeel, net als voor het woon-werk- en woon-schoolverkeer.

Het aandeel van het openbaar vervoer in de vrijetijdsverplaatsingen is laag: alleen Roeselare scoort nog slechter (7,4%). Antwerpen spant de kroon met 33,7%, en ook Gent (25,3%) en Oostende (24,6%) scoren goed.

Voor het aandeel van vrijetijdsverplaatsingen te voet (24,3%) en met de fiets (36,4%) zit Kortrijk in de middenmoot. Verplaatsingen per fiets zijn het populairst in Turnhout (47,4%) en Brugge (47,0%), en het minst populair in Genk (26,8%), Aalst (27,1%) en Antwerpen (27,8%). Verplaatsingen te voet hebben het grootste aandeel in Oostende (36,4%) en Antwerpen (31,5%), en het kleinste aandeel in Sint-Niklaas (19,4%) en Roeselare (19,9%).

De auto wordt vooral gebruikt door 35- à 54-jarigen, door mannen en door hoger opgeleiden. Mensen van jonger dan 35 of ouder dan 55, lager opgeleiden en vrouwen gebruiken vaker het openbaar vervoer. Het zijn ook vaker jongeren, vrouwen en lager opgeleiden die te voet gaan of de fiets gebruiken.

Vervoerswijzekeuze door de werknemers van de stad Kortrijk

De werknemers van de stad Kortrijk behoren uiteraard ook tot de mensen die dagelijks keuzes inzake verplaatsingen moeten maken. De stad heeft richtlijnen opgesteld voor werk-werkverplaatsingen, zie Tabel 10 en Tabel 11. Algemeen principe is dat de auto alleen gebruikt wordt als het echt nodig is. De fiets wordt als alternatief gepromoot: er zijn 60 dienstfietsen beschikbaar op 15 locaties in Kortrijk. Ook bromfietsen en poolwagens staan ter beschikking. Verder wordt het gebruik van Cambio-wagens en het openbaar vervoer gepromoot.

Tabel 10: Richtlijnen voor werk-werkverplaatsingen in Kortrijk

Als...	Dan...
Verplaatsing <= 6 km (20 min) Weinig bagage	Fiets
6 km < verplaatsing <= 15 km (20 min) Weinig bagage	Bromfiets
Verplaatsing > 15 km Veel / zware bagage Slecht weer Noodzakelijk voor de dienst	Poolwagen
Geen poolwagen beschikbaar	Privé-wagen

Tabel 11: Richtlijnen voor werk-werkverplaatsingen buiten Kortrijk

Als...	Dan...
Goed bereikbaar met openbaar vervoer: <ul style="list-style-type: none"> • Bus: halte op <= 500 m • Trein: <= 2 overstappen Redelijke reistijd	Openbaar vervoer
Niet goed bereikbaar met openbaar vervoer: <ul style="list-style-type: none"> • Bus: halte op > 500 m • Trein: > overstappen 	Poolwagen
Geen poolwagen beschikbaar	Privé-wagen

3.2.4.1.3 Doelstelling van de stad Kortrijk

Zonder maatregelen zou het autoverkeer toenemen, de doelstelling is om het mét maatregelen status quo te houden tegen 2018.

Doelstelling: tegen 2018 mag het aandeel autogebruikers in de modal split dus niet gestegen zijn

3.2.4.2 Lager autobezit

3.2.4.2.1 Keuze van een indicator

In het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen werd aan personen die zich niet per auto verplaatsten gevraagd of ze een auto ter beschikking hadden. Voor ca. 34% was dat wel het geval, voor een ruime meerderheid dus niet. Het ter beschikking hebben van een auto is dus niet de enige bepalende factor in de vervoerswijzekeuze, maar lijkt wel belangrijk.

Maatregelen ter bevordering van alternatieve vervoerswijzen kunnen ertoe leiden dat meer mensen de keuze maken om geen (tweede) personenwagen te nemen. Deze keuze zal doorgaans pas op grotere schaal gemaakt worden indien het openbaar vervoer en de fiets- en voetgangersnetwerken toelaten dat men even snel en/of even gemakkelijk ter bestemming raakt. Een toename van het aantal huishoudens zonder (tweede) wagen kan dus wijzen op een geslaagd beleid ter bevordering van alternatieve vervoerswijzen. Er dient vermeld dat dit ook beïnvloed wordt door socio-economische factoren.

Het aanbod van autodelen speelt in op de sporadische nood aan een (tweede) wagen. Een gedeelde auto vervangt naar schatting 6 à 8 privéwagens. Het thema autodelen kan

uitgediept worden aan de hand van indicatoren als het aantal standplaatsen of het aantal gebruikers van Cambio.

3.2.4.2.2 Toestand in Kortrijk

Aantal auto's per huishouden

De Dienst Inschrijving Voertuigen beschikt over gegevens over het aantal auto's per huishouden op gemeenteniveau. Door MINT werd een correctie uitgevoerd voor de leasewagens. De huishoudens zonder auto komen niet voor in deze cijfers, maar zijn te berekenen aan de hand van het totale aantal huishoudens. Dit laatste wordt op gemeenteniveau opgevolgd door de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie. Zo komen we tot de volgende inschatting van de verdeling van het aantal auto's per huishouden in de Vlaamse centrumsteden.

Tabel 12: Aantal auto's per privaat huishouden, in % van het totale aantal huishoudens (2006)

Aan	0	1	2	3	4
Aalst	18,2	61,0	18,1	2,3	0,4
Antwerpen	25,8	54,8	16,6	2,2	0,6
Brugge	17,8	63,4	16,6	1,9	0,3
Genk	15,5	57,0	21,8	4,8	0,9
Gent	21,4	60,9	15,7	1,6	0,3
Hasselt	15,9	60,3	19,5	3,5	0,7
Kortrijk	17,5	60,8	18,3	2,8	0,6
Leuven	22,7	60,3	15,3	1,5	0,3
Mechelen	19,2	61,6	16,7	2,1	0,4
Oostende	23,4	59,8	15,0	1,5	0,3
Roeselare	15,6	61,8	18,7	3,2	0,8
Sint-Niklaas	17,5	62,2	17,5	2,4	0,5
Turnhout	17,9	63,4	16,0	2,3	0,4

Bron: Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie, DIV

Van de huishoudens in Kortrijk had 82,5% in 2006 minstens één auto. In Genk (84,5%), Roeselare (84,4%) en Hasselt (84,1%) ligt dit aandeel nog hoger. Het ligt het laagst in Antwerpen (74,2%) en Oostende (76,6%).

In Kortrijk had 21,7% van de huishoudens in 2006 twee of meer auto's. Dit aandeel is nog groter in Genk (27,5%), Hasselt (23,8%) en Roeselare (22,6%) en is het kleinst in Oostende (16,8%) en Leuven (17,0%).

Het valt op dat het aandeel huishoudens met twee of meer auto's in Vlaanderen in 2001 hoger lag (25,2%) dan in Kortrijk in 2006 (21,7%). Een analyse van de DIV-cijfers per gemeente leert dat huishoudens in plattelandsgemeenten vaker twee of meer auto's hebben dan huishoudens in stedelijke gebieden; het aandeel ligt in heel wat Vlaamse plattelandsgemeenten (vooral in Limburg) boven de 30%. Verschillende factoren kunnen hiervoor een verklaring vormen, o.a. het grotere aandeel alleenstaanden in de steden, de grotere concentratie van voorzieningen in de steden, het minder frequente openbaar vervoer in het buitengebied, De hogere cijfers voor het platteland trekken het Vlaamse cijfer

omhoog. Het is dus logisch dat het aandeel huishoudens met twee of meer auto's in Kortrijk lager ligt dan in heel Vlaanderen.

Uit de DIV-gegevens per gemeente is ook het gemiddelde aantal auto's per huishouden te berekenen.

Tabel 13: Gemiddeld aantal auto's per huishouden in de Vlaamse centrumsteden in 2006

Aalst	1,06
Antwerpen	0,97
Brugge	1,04
Genk	1,18
Gent	0,98
Hasselt	1,13
Kortrijk	1,08
Leuven	0,96
Mechelen	1,03
Oostende	0,95
Roeselare	1,12
Sint-Niklaas	1,06
Turnhout	1,04

Het gemiddeld aantal auto's per huishouden in Kortrijk ligt vrij hoog (1,08). Alleen in Genk (1,18), Hasselt (1,13) en Roeselare (1,12) ligt het nog hoger. Het is het laagst in Oostende (0,95) en Leuven (0,96). Ter vergelijking: het Vlaamse gemiddelde bedroeg 1,17 in 2006.

Autodelen

In Kortrijk zijn er sinds 2007 twee Cambio-standplaatsen voor autodelen: één op het Stationsplein en één op het Sint-Michielsplein (telkens voor één auto). Volgens de gegevens van Cambio maken 72 mensen hiervan gebruik. Ter vergelijking wordt in de onderstaande tabel het aantal Cambio-gebruikers in enkele andere Vlaamse steden en gemeenten weergegeven.

Tabel 14: Aantal Cambio-gebruikers in enkele Vlaamse steden en gemeenten op 1 september 2010

Brugge	114
Oostende	83
Leuven	520
Hasselt	148
Mechelen	147
Kortrijk	72
Turnhout	57
Mortsel	34
Zwijndrecht	16
Lier	39

Bron: Cambio

Voor Kortrijk betekent dit dat ongeveer 0,1% van de bevolking Cambio-gebruiker is. Van de steden en gemeenten bovenstaande tabel scoort Leuven het best: ca. 0,5% van de

bevolking is Cambio-gebruiker. Het promoten van de Cambio-wagens te Kortrijk d.m.v. campagnes en het beter laten opvallen van de standplaatsen in het straatbeeld kan het aantal gebruikers zeker en vast verhogen. Ook kan onderzocht worden of er meer gebruikers zullen zijn wanneer er meer standplaatsen (en wagens) in Kortrijk worden gesitueerd.

Naast het Cambio-systeem is in Kortrijk ook een privé-autodeelgroep actief, die aangesloten is bij Autopia.

Het wagenpark van de stad Kortrijk

Het eigen wagenpark van de stad Kortrijk telt ca. 200 voertuigen, brandweervoertuigen inbegrepen. Het is de bedoeling om de omvang van deze vloot niet verder te laten toenemen. Binnen de directie mobiliteit en infrastructuur werden vroeger "bedrijfswagens" voorzien voor bepaalde personen, maar er werd vastgesteld dat deze niet efficiënt gebruikt werden en onnodige parkeerruimte innamen. Daarom werd een poolsysteem met 8 wagens ingevoerd, waarbij de wagens niet meer toegewezen worden aan personen, maar centraal beheerd worden. De bezetting is quasi 100%.

3.2.4.2.3 Doelstelling van de stad Kortrijk

De stad Kortrijk stelt zich als doel om meer gezinnen te overtuigen om geen tweede auto te nemen. Dit gebeurt o.a. door maatregelen ter bevordering van zacht weggebruik en openbaar vervoer, maar ook door autodelen meer ingang te doen vinden.

Doelstelling: tegen 2018 is het aantal autodelers in Kortrijk toegenomen tot 300

Daarnaast wil de stad Kortrijk ook de omvang van het eigen wagenpark beperken.

Doelstelling: de omvang van het wagenpark van de stad Kortrijk neemt niet meer toe

3.2.4.3 Milieuvriendelijker gemotoriseerd verkeer

3.2.4.3.1 Keuze van een indicator

Het verkeer maakt gebruik van natuurlijke hulpbronnen. De meest voor de hand liggende is de brandstof voor gemotoriseerd verkeer, maar andere hulpbronnen zijn o.a. materialen (voor de bouw van infrastructuur en voertuigen) en ruimte (voor de aanleg van infrastructuur).

Het is duidelijk dat vooral gemotoriseerde voertuigen energie verbruiken. De verschillende types brandstof hebben elk op hun manier een bepaalde impact op natuurlijke hulpbronnen. De fossiele brandstoffen hebben alle het nadeel dat ze eindig zijn. Elektriciteit kan ook uit hernieuwbare, onuitputtelijke energiebronnen opgewekt worden, maar op dit moment wordt in België het grootste deel van de elektriciteit nog uit eindige energiebronnen geproduceerd (kernenergie, gas, steenkool, aardolie).

Het type brandstof heeft ook invloed op de uitstoot van het voertuig. Een samengestelde indicator voor de uitstoot is de ecoscore. Deze wordt bepaald aan de hand van een aantal criteria m.b.t. de emissie van broeikasgassen en de emissie van stoffen die een negatieve impact hebben op de menselijke gezondheid (fijn stof, NO_x, ...). Ook de negatieve impact op ecosystemen en in mindere mate de geluidsproductie worden in rekening gebracht.

Het is niet realistisch om de ecoscore van alle wagens in Kortrijk in kaart te brengen, maar een inschatting voor de voertuigen uit het wagenpark van de stadsdiensten lijkt wel mogelijk.

Verder wordt er ook gekeken naar concrete steunmaatregelen voor milieuvriendelijker voertuigen, zoals subsidies of infrastructuur (bv. laadpunten voor elektrische auto's).

3.2.4.3.2 Toestand in Kortrijk

Milieutest van de autokeuring

Metingen van de ecoscore worden op dit moment nog niet systematisch per stad uitgevoerd. Wel zijn er gegevens over het aandeel voertuigen dat niet voldoet aan de milieutest van de autokeuringsdienst. De milieutest omvat een meting van de dieselrook bij dieselmotoren en van de uitlaatgassen bij benzinemotoren. De gegevens zijn afkomstig van de keuringscentra, waar zich evenwel ook bestuurders kunnen aanmelden die niet in de stad zelf wonen.

Tabel 15: Aandeel voertuigen dat niet voldoet aan de milieutest van de autokeuringsdiensten in Kortrijk (in %)

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
10,4	9,9	10,8	10,7	11,8	12,0	11,8

Bron: Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs v.z.w. (GOCA)

Voor Kortrijk is het aandeel voertuigen dat niet voldoet aan de milieutest globaal iets toegenomen sinds 2001. In vergelijking met de andere Vlaamse centrumsteden scoort Kortrijk vrij goed. Het kleinste aandeel niet-milieuvriendelijke wagens in 2007 was er in Roeselare (9,1%), het grootste aandeel in Mechelen (16,1%).

Wagenpark van de stad Kortrijk

Het wagenpark van de stad Kortrijk zelf bestaat uit ca. 200 voertuigen, brandweervoertuigen inbegrepen. Het energiecharter stelt voor dit wagenpark een CO₂-reductie met 7,5% voorop tegen 2012 (in vergelijking met 2007). De afgelegde kilometers en het brandstofverbruik worden gemonitord, maar de resultaten worden nog niet gebruikt.

Een aantal maatregelen werden reeds genomen om de milieu-impact van het eigen wagenpark terug te dringen. In 2008 werden door de stad ecodriving-lessen georganiseerd voor de gebruikers binnen de stadsdiensten. Door tijdig onderhoud en een juiste afstelling van de motoren wordt het brandstofverbruik eveneens beperkt.

De stad past nu reeds de EU-regelgeving voor 2012 toe bij de vervanging van dienstwagens: de CO₂-uitstoot van de nieuwe wagens mag hoogstens 120 g/km bedragen. De ecoscore is een criterium bij de aanbesteding en kan ook recht geven op subsidies.

Onder de poolwagens zijn er 2 Smarts en 4 hybride wagens (Toyota Prius). Er loopt een pilootproject i.v.m. alternatieve brandstoffen: in 2011 zouden enkele kleine elektrische wagens aangekocht worden, voor bestelwagens overweegt men hybrides en vrachtwagens zouden op koolzaadbrandstof kunnen rijden. Ook zou men in de toekomst de dienstbromfietsen willen vervangen door elektrische exemplaren.

Laadinfrastructuur voor elektrische wagens

Elektrische voertuigen vereisen laadinfrastructuur. In Kortrijk zijn er twee laadpunten op het terrein van Eandis; deze zijn echter enkel bestemd voor de werknemers. Aan het parkeerbedrijf AGB Parko werd de vraag gesteld of in de Kortrijkse parkeergarages laadpunten geïnstalleerd zouden kunnen worden. Dit zou inderdaad mogelijk zijn, maar zou een aanzienlijke investering vereisen. De federale overheid komt echter tegemoet door een belastingvermindering bij de installatie van laadpunten.

Differentiatie van de parkeertarieven volgens ecoscore

Een andere manier om milieuvriendelijke wagens te promoten is een differentiatie van de parkeertarieven volgens de ecoscore van de wagen. Voor een geautomatiseerde uitvoering van de betalingen is minstens een koppeling met databases bij de Dienst Inschrijving Voertuigen (DIV) nodig, bv. via nummerplaatherkenning. In de databases zou ook de link gelegd moeten worden met de ecoscore. Een proefproject met haalbaarheidsstudie is op dit moment lopende in Utrecht (Nederland) in het kader van het CIVITAS-initiatief van de EU. AGB Parko heeft aangegeven geïnteresseerd te zijn in dit idee.

3.2.4.3.3 Doelstelling van de stad Kortrijk

De stad Kortrijk stelt zich als doel om het goede voorbeeld te geven door het eigen wagenpark milieuvriendelijker te maken.

Doelstelling: de CO₂-uitstoot van het wagenpark van de stad Kortrijk daalt tegen 2012 met 7,5% in vergelijking met het basisjaar 2007

De stad Kortrijk wil elektrische voertuigen promoten door laadinfrastructuur aan te leggen.

Doelstelling: tegen 2018 worden minstens 15 publiek toegankelijke laadpunten voor elektrische voertuigen aangelegd in Kortrijk

3.2.4.4 Beperken van de hinder

3.2.4.4.1 Keuze van een indicator

Wegverkeer is een belangrijke bron van geluidshinder. Het geluidsdrukniveau van het verkeer wordt uitgedrukt met de indicator LAeq, die rekening houdt met de frequentieafhankelijke gevoeligheid van het menselijke oor. De indicator LAden houdt daarnaast ook rekening met de behoefte aan rust 's avonds en 's nachts: LAeq wordt gepenaliseerd met 10 dB voor de nachturen en met 5 dB voor de avonduren.

Een andere relevante indicator is het aantal gehinderden. Op basis van geluidskaarten, waarop het geluidsdrukniveau in functie van de afstand van de weg weergegeven wordt, kan ingeschat worden hoeveel mensen blootgesteld worden aan een bepaalde geluidsbelasting.

Tenslotte kan er gekeken worden naar het aantal (of de lengte van) geluidswerende schermen. Uit dergelijke gegevens kan men echter niet zonder meer conclusies trekken over de verbetering van het geluidsklimaat.

Naast geluidshinder kan wegverkeer ook leiden tot geur- en lichthinder. Hiervoor kan men in principe eveneens gebruik maken van indicatoren m.b.t. de druk en indicatoren m.b.t. het aantal gehinderden.

3.2.4.4.2 Toestand in Kortrijk

Geluidshinder

In de algemene socio-economische enquête van het Nationaal Instituut van de Statistiek in 2001 werd het aandeel huishoudens bepaald dat verklaart last te hebben van lawaai in de buurt. Voor Kortrijk was dit 21,9%, iets slechter dan het Vlaamse gemiddelde van 20%. Alleen Brugge, Genk en Roeselare scoren beter dan het Vlaamse gemiddelde. Het aandeel is het grootst in Antwerpen, Gent en Mechelen (rond de 30%).

Er wordt opgemerkt dat deze gegevens een subjectieve realiteit weergeven. Een methode om het aantal personen dat last heeft van geluidshinder objectief vast te stellen, bestaat vooralsnog alleen op Vlaams niveau en zou nog verfijnd moeten worden om gegevens per stad te kunnen produceren.

In maart 2009 werden geluidsmetingen uitgevoerd in de buurt van de E17 in Kortrijk (Elzenlaan en Plataanlaan). Doel was om na te gaan wat de invloed was van spits- en daluren op het daggemiddelde geluidsniveau LAeq. De indicator LAeq wordt in het kader van module 5 van het mobiliteitsconvenant gebruikt om de cofinanciering van geluidsschermen door de Vlaamse overheid te regelen.

In de Plataanlaan schommelde LAeq overdag tussen ca. 65 dB(A) (rond de middag) en ca. 68 dB(A) (rond 08.00 en rond 17.30). Het gemiddelde over de hele dag was 66,5 dB(A). Het maximale daggemiddelde te hanteren voor module 5 van het mobiliteitsconvenant is vastgesteld op 69 dB(A).

De metingen in de Elzenlaan waren door technische storingen en weersomstandigheden niet volledig bruikbaar. Tijdens de ochtendspits (07.00 – 09.00) bedroeg het geluidsniveau 70,7 dB(A), tijdens de daluren (11.00 – 14.00) was dat 67,8 dB(A). Het maximale daggemiddelde te hanteren voor module 5 van het mobiliteitsconvenant is vastgesteld op 70 dB(A).

Aangezien de maximale daggemiddelden niet overschreden worden, komt de Vlaamse overheid niet tussen in de financiering van geluidsschermen. Onderhandelingen hierover tussen de stad Kortrijk en het Vlaams Gewest zijn lopende.

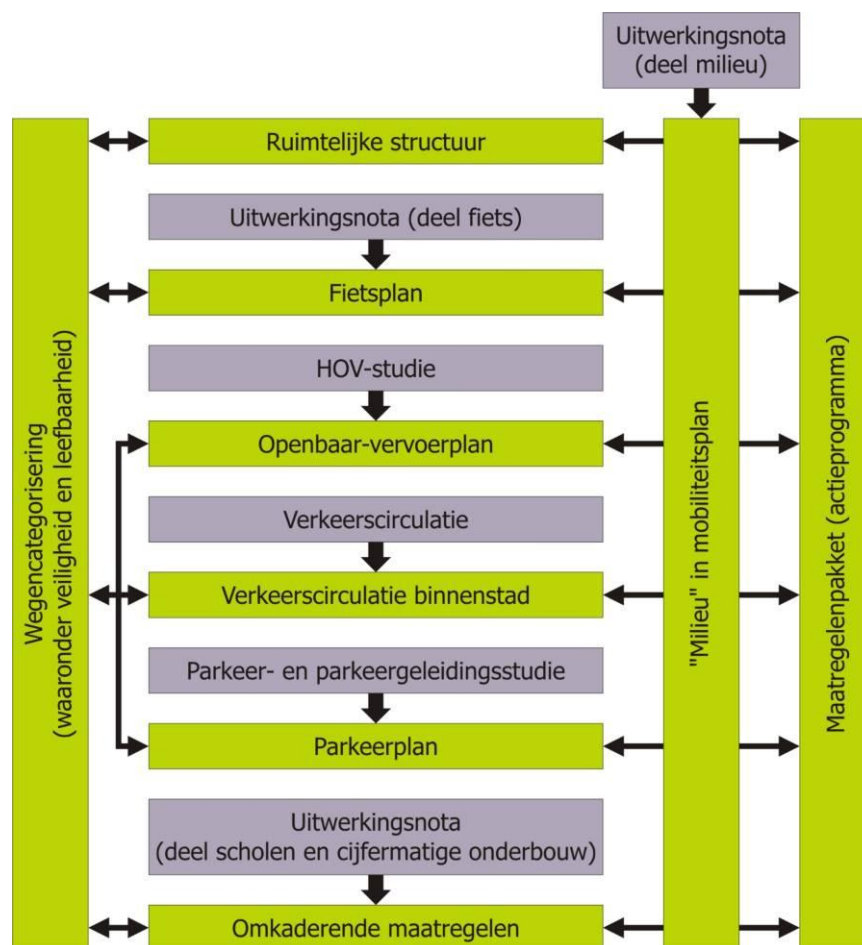
3.2.4.4.3 Doelstelling van de stad Kortrijk

De stad Kortrijk stelt zich als doel om de geluidshinder voor de bewoners in de buurt van de grote wegen maximaal te beperken.

Doelstelling: als in woongebieden in de buurt van E17, R8 en E403 daggemiddelde geluidsniveaus (LAeq) gemeten worden van meer dan 65 dB(A), wordt onderzocht of er maatregelen getroffen kunnen worden om de geluidshinder te beperken (bv. aanleg van geluidsschermen, aanleg van fluisterasfalt, aanpassing van het snelheidsregime)

4. BESLUITEN FASE 2

De inhoud van de uitwerkingsnota wordt in onderstaand overzicht weergegeven. De uitwerkingsnota geeft de neerslag van de verschillende deelonderzoeken en verworven inzichten vanuit de 5 te onderzoeken sporen. Het is logisch dat voor grotere stedelijke gebieden aparte deelstudies lopen, die meer in detail ingaan op bepaalde thema's uit het mobiliteitsplan. Het mobiliteitsplan wordt te Kortrijk beschouwd als het raamwerk, het algemene kader, waarbinnen bepaalde thema's worden uitgewerkt. Cruciaal hierbij is dat het nieuwe mobiliteitsplan toetst of deze deelplannen intern coherent zijn. In dit geval wordt hierover gewaakt: zowel TRITEL, dat het nieuwe mobiliteitsplan opmaakt enerzijds en de Mobiliteitscel van de stad anderzijds zorgen ervoor dat deze studies niet naast elkaar lopen, maar telkens deel uitmaken van eenzelfde globale filosofie. Deze afstemming zal uitdrukkelijk gebeuren bij de opmaak van het vernieuwde duurzame beleidsscenario.



5. TOELICHTING VAN HET BELEIDSSCENARIO EN DE RELATIE MET DE BELEIDSPANNEN VAN DE HOGERE OVERHEDEN

5.1 Krachtlijnen van het duurzame mobiliteitsbeleid

5.1.1 Verhogen van de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid in Kortrijk

Deze krachtlijn dient om meer zuurstof aan de woonwijken te geven door de verschillende verkeersnetwerken op elkaar af te stemmen en de woonwijken te Kortrijk zo veel mogelijk te vrijwaren van verkeersonveilige situaties, geluids- en geurhinder, sluipverkeer en andere negatieve ten gevolge van het verkeer.

Bij de optimalisatie van de wegcategorisering (zie verder) wordt voorzien in het beperken van het aantal invalssassen naar het centrum van Kortrijk om versnippering van het woongebied tegen te gaan en zoveel mogelijk woningen te vrijwaren van mogelijke verkeershinder.

In het nieuw parkeerplan wordt het parkeren op publiek domein beperkt en wordt het parkeren in openbare garages aangemoedigd, wat de leefbaarheid en veiligheid in de straat ten goede komt. De optimalisatie van het parkeergeleidingssysteem zorgt er voor dat het zoekverkeer beperkt blijft en dat het verkeer via de aangewezen routes de parkings bereikt.

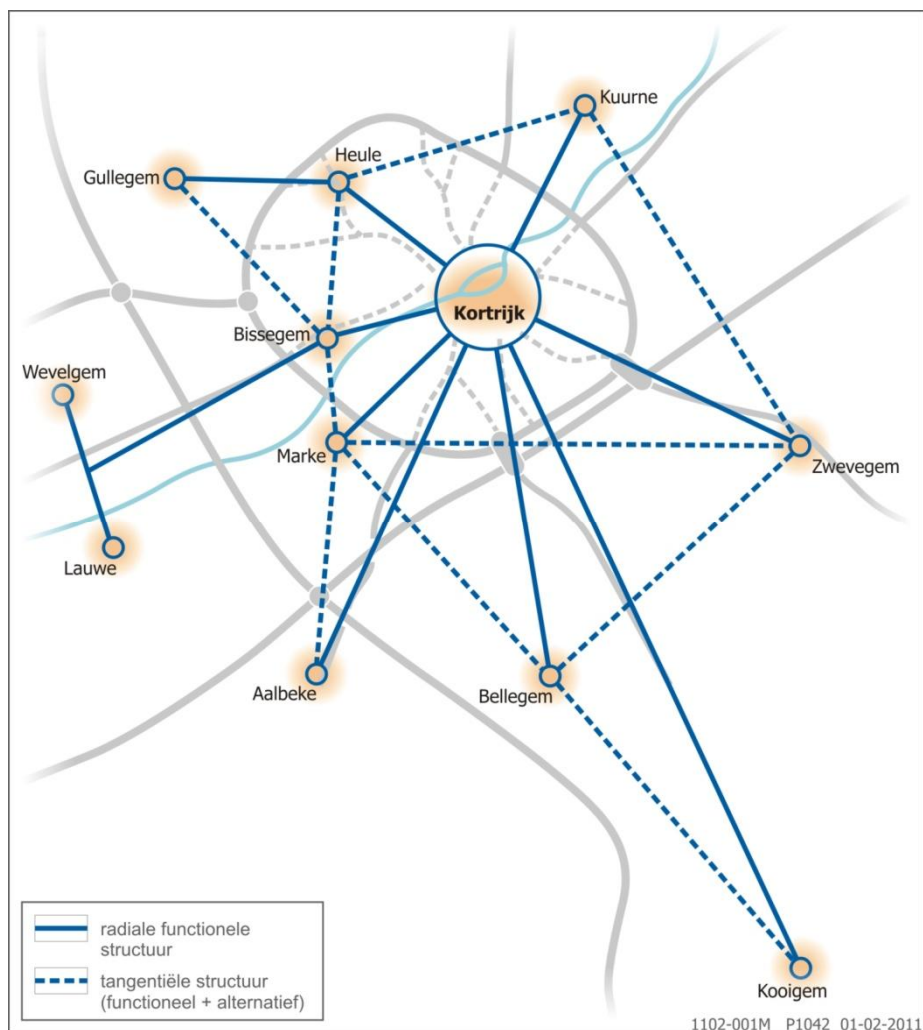
Bij de opmaak van het recentste verkeerscirculatieplan werden verschillende randvoorwaarden meegenomen met betrekking tot de verkeersveiligheid –en leefbaarheid:

- doorgaand verkeer wordt bemoeilijkt;
- verkeersintensiteiten dienen conform de categorie van de weg te zijn in functie van de verkeersleefbaarheid;
- verkeersveiligheid (aandacht voor schoolomgevingen) primeert;
- beperken van conflicten op belangrijke fietsroutes.

Het snelheidsplan (zie verder) ten slotte voorziet o.a. een uitbreiding van de zones 30 in woongebieden wat de verkeersveiligheid –en leefbaarheid enkel ten goede kan komen.

5.1.2 Sterk uitbouwen van fietsnetwerk

In voorliggend beleidsplan wordt een nieuw fietsroutenetwerk opgemaakt (zie verder) waarbij een duidelijke hiërarchie wordt opgemaakt. Naast het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk wordt een stedelijk netwerk voorzien, bestaande uit functionele en alternatieve routes. Als basis wordt een radiaal netwerk gegarandeerd waarbij het centrum van Kortrijk verbonden wordt met de deelgemeenten en buurgemeenten. Ter verfijning van de mazen worden de deelgemeenten onderling verbonden en worden alternatieve routes voorzien.



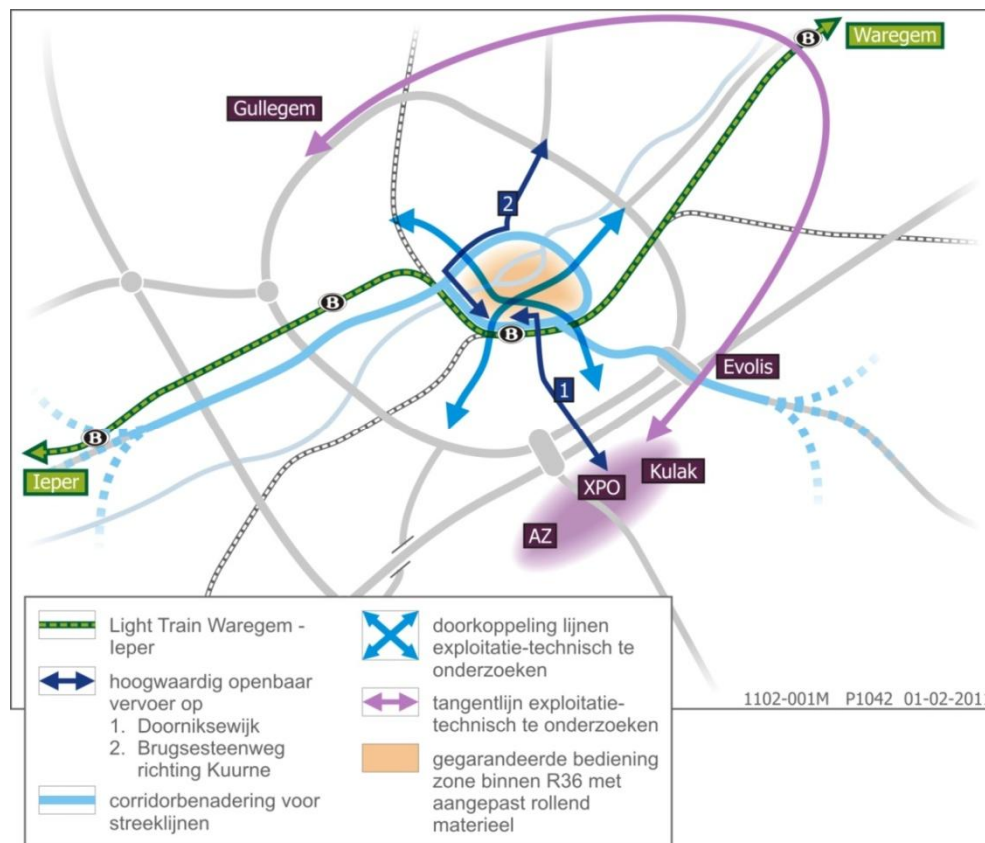
Figuur 3: Concept fietsroutenetwerk Kortrijk

Het nieuw netwerk vormt, in combinatie met de lokalisatie van gevaarlijke punten en het fietspotentieel uit het verkeersmodel, de basis voor de prioriteitsstelling in de actietabel betreffende nieuwe of aan te passen fietsinfrastructuur.

5.1.3 Bouwen aan een performant openbaar-vervoersysteem

In opdracht van de stad Kortrijk, directie Mobiliteit en Infrastructuur werd een studie Hoogwaardig Openbaar Vervoer⁵ uitgevoerd, met ondersteuning van De Lijn. Bij de opmaak van voorliggend document werd de studie nog niet beëindigd, hieronder worden echter de krachtlijnen van de visie uit de studie weergegeven:

- het versterken van de Leie-as (of oost-west corridor) door het optimaliseren van de bestaande spoorweginfrastructuur, de toegang tot het HST-netwerk en de bestaande verbindingen binnen de Eurometropool;
- het belang onderstrepen van een sterke noord-zuid corridor via de Doorniksewijk en Brugsesteenweg met aandacht voor flankerende maatregelen;
- het potentieel afwegen van een tangentlijn tussen Harelbeke, Evolis en Hoog Kortrijk in het licht van de realisatie van de geplande ontwikkelingen;
- een corridorbenadering uitwerken voor streeklijnen op de R36, de Meensesteenweg, de Oudenaardsesteenweg, de Brugsesteenweg en de Doorniksewijk;
- nieuwe openbaar-vervoerknoppunten definiëren met aandacht voor ketenmobiliteit (OV-fiets, OV-auto): Xpo, Oudenaardsesteenweg (t.h.v. Langewater);
- de bediening garanderen van de historische stadskern en haar directe agglomeratie d.m.v. rollend materieel.



Figuur 4: performant openbaar-vervoersysteem

⁵ HOV-studie (2010) opgemaakt door Vectris

5.1.4 Selectieve autobereikbaarheid van Kortrijk

In een optimalisatie van de huidige wegcategorisering wordt geopteerd voor een regionale bereikbaarheid voor het centrum van Kortrijk, ten voordele van de verkeersleefbaarheid, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid in en rond Kortrijk.

De R8 vormt een regionaal stedelijke ringweg welke rechtstreeks aansluit op de E17 in het zuidoosten en op de E403 in het westen. De ringweg heeft in hoofdzaak een verdeelfunctie voor doorgaand verkeer en verkeer dat zich binnen de ring verplaatst.

De kleine en grote ring rond Kortrijk worden verbonden via 3 hoofdverbindingswegen. Het betreft de N323, de N43 Gentsesesteenweg en de N328 welke als de 3 hoofdinvalswegen naar het centrum van Kortrijk worden gezien. De selectieve aanpak bij het selecteren van verbindingswegen tussen de R8 en de R36 komt de verkeersveiligheid –en leefbaarheid in de woongebieden tussen beide ringwegen enkel ten goede.

De kleine ring rond Kortrijk of de R36 is de stedelijke verdeelweg voor Kortrijk centrum. Het verkeer met een bestemming binnen de kleine ring kan tot op de ring rijden om zich dan naar de gewenste parking te begeven.



Figuur 5: principe van selectieve bereikbaarheid autoverkeer

5.1.5 Milieu en mobiliteit

Zoals reeds aangegeven wordt in voorliggend mobiliteitsplan een geïntegreerde aanpak gehanteerd waarbij de link met het thema milieu in elk werkdomein (indien mogelijk) aan bod komt. Ter prioritering van de uiteindelijke maatregelen in de actietabel werd een 'ladder' opgemaakt gericht op milieuvriendelijke verplaatsingen. Het uitgangspunt is het terugdringen van autoverkeer door in te grijpen in de keuzes die mensen maken in verband met hun verplaatsingen.

Een eerste grote stap is het voorkomen van gemotoriseerde verplaatsingen. Hiervoor zijn verschillende instrumenten denkbaar. Ruimtelijke ingrepen die gemotoriseerde verplaatsingen overbodig of onmogelijk maken, zijn het effectiefst. Vervolgens kan men gemotoriseerd verkeer financieel onaantrekkelijk maken terwijl een "zachtere" maatregel het aanbieden is van een alternatief, d.w.z. het stimuleren van verplaatsingen te voet en met de fiets.

Zijn gemotoriseerde verplaatsingen toch nodig, dan is het aangewezen om collectief vervoer te stimuleren. Daarbij heeft het openbaar vervoer de voorkeur; hierbij speelt een aanzienlijk

schaalvoordeel. Het aanleggen van carpoolparkings is een mogelijke maatregel, naast sensibilisering. Afgezien van het stimuleren van de keuze voor collectief vervoer kan men ook deze verplaatsingen zo milieuvriendelijk mogelijk maken (bijvoorbeeld bussen op waterstof).

Er blijven ten slotte steeds verplaatsingen over waarbij collectief vervoer redelijkerwijs niet mogelijk is en men toch voor de auto zal kiezen. Hierop kan men inspelen door de milieu-impact van autoverkeer zo veel mogelijk te beperken. Deels is dit een technologische kwestie (auto's worden in principe steeds milieuvriendelijker), maar andere maatregelen zijn ook denkbaar, zoals snelheidsbeperkingen en maatregelen om plots remmen en weer optrekken te vermijden.

Deze getrapte aanpak wordt hieronder nog eens samengevat.

1. Gemotoriseerde verplaatsingen voorkomen:
(a) Overbodig maken door ruimtelijke ordening
(b) Financieel onaantrekkelijk maken
(c) Zacht weggebruik aantrekkelijker maken
2. Als gemotoriseerde verplaatsing toch nodig is: collectief vervoer stimuleren:
(d) Openbaar vervoer aantrekkelijker en zo milieuvriendelijk mogelijk maken
(e) Ander collectief vervoer aantrekkelijker en zo milieuvriendelijk mogelijk maken
3. Als toch de individuele auto gebruikt wordt: milieu-impact zo veel mogelijk beperken

Bij de implementatie van het mobiliteitsplan zal deze getrapte benadering toegepast worden door aan elke actie een "score" toe te kennen volgens hun positie in de ladder. Maatregelen die gemotoriseerde verplaatsingen overbodig maken door ruimtelijke ingrepen zullen de hoogste score krijgen, terwijl maatregelen ter beperking van de milieu-impact van autoverkeer de laagste score zullen krijgen. Dit zal toelaten om per maatregel na te gaan hoe effectief deze is in het realiseren van een duurzamer vervoerswijzekeuze.

Eveneens werden de voorgestelde acties uit het Milieubeleidsplan 2008-2013 betreffende mobiliteit onderzocht en besproken in het beleidsplan. Indien mogelijk worden concrete acties opgenomen in de actietabel.

De samenwerkingsovereenkomst (2008-2013) die de stad Kortrijk ondertekende waarbij de stad zich er toe verbindt de beginselen van een duurzaam milieubeleid te respecteren, wordt achteraan het rapport toegevoegd.

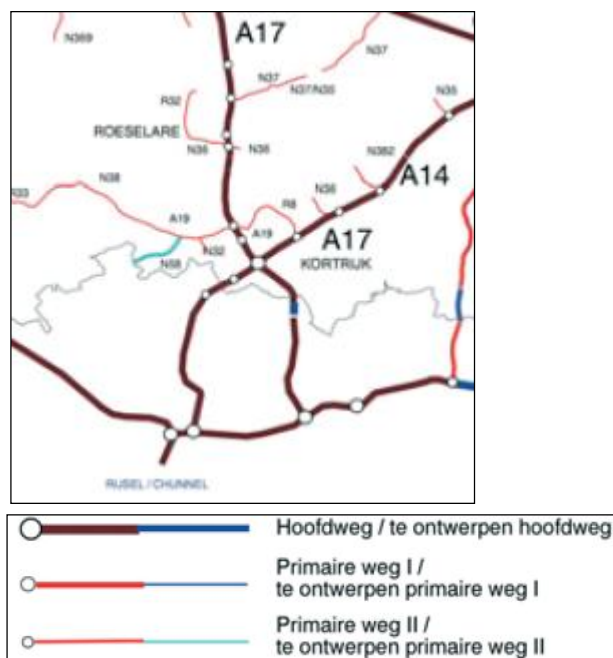
Tabel 16: Scores voor maatregelen cf. getrapte benadering

Type maatregel		Score
Gemotoriseerde verplaatsingen voorkomen	Ruimtelijke ordening	6
	Financieel onaantrekkelijk maken	5
	Zacht weggebruik aantrekkelijker maken	4
Als gemotoriseerde verplaatsing toch nodig is: collectief vervoer stimuleren	Openbaar vervoer aantrekkelijker en zo milieuvriendelijk mogelijk maken	3
	Ander collectief vervoer aantrekkelijker en zo milieuvriendelijk mogelijk maken	2
Milieu-impact van autoverkeer beperken		1

5.2 Relatie met hogere overheden

5.2.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

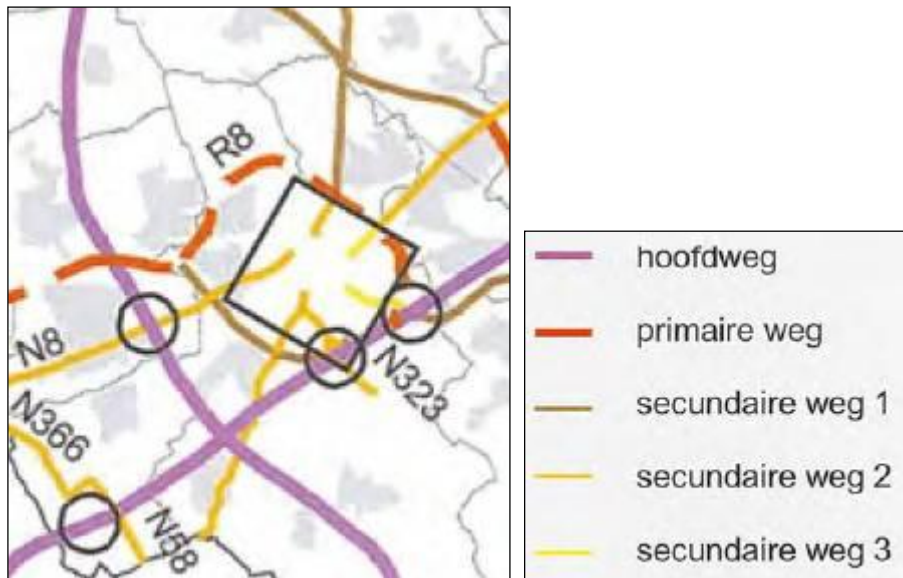
Het RSV vermeldt enkel het hoofdwegennet en selecteert de grote ring rond Kortrijk of de R8 als primaire II tussen Kortrijk Oost (knooppunt met de E17) en de A17. De R8 gaat in het noordwesten over in de A19 om verder aan te sluiten op de A17. De A17 en de E17 worden geselecteerd als hoofdweg.



Figuur 6: Categorisering hoofd- en primair wegennet (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen)

5.2.2 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan

In het PRS van West-Vlaanderen wordt de selectie van de secundaire wegen weergegeven, aanvullend op het RSV. De visie in voorliggend beleidsplan vereist echter een optimalisatie van de voorziene wegencategorisering in het PRS, welke verder omschreven en gemotiveerd worden.



Figuur 7: Categorisering secundaire wegen (Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen)

5.2.3 Neptunus-plan⁶ - Mobiliteitsvisie 2020

In september 2007 stelde De Lijn het Neptunusplan voor. Het vormde de eerste stap naar een gecoördineerd en geïntegreerd openbaarvervoerbeleid voor West-Vlaanderen. In een uitgebreide overlegronde kregen de gemeenten en steden en alle andere betrokkenen de kans om te reageren op de voorgestelde maatregelen. Aan de hand van hun vragen en opmerkingen en op basis van verdere potentiële onderzoeken werd het plan bijgesteld.

De nieuwe versie van het Neptunusplan maakt – net als vergelijkbare plannen uit andere provincies – integraal deel uit van de Vlaamse “Mobiliteitsvisie 2020”. Die vormt de komende jaren het uitgangspunt voor het mobiliteitsbeleid in heel Vlaanderen. De kwaliteitseisen, regels en criteria van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het decreet netmanagement blijven geldig, net als de doelstellingen die aan de basis lagen van het eerste Neptunusplan.

Een eerste belangrijk uitgangspunt in de Mobiliteitsvisie 2020 is het aanpakken van het interregionaal vervoer, waarbij De Lijn zich niet wil beperken tot het stedelijke en regionale niveau.

Lightrain voor een verbeterde bereikbaarheid van de stedelijke gebieden⁷

De as Kortrijk – Roeselare vormt de motor van de West-Vlaamse economie. Tevens is Kortrijk onderdeel van de Eurometropool Kortrijk – Lille. Een goede openbaarvervoerverbinding Kortrijk – Lille is dan ook een belangrijk aandachtspunt in de visievorming op het functioneren van de openbaar-vervoerstructuur. Om de automobiliteit in deze regio te beheersen stelt De Lijn voor om te investeren in duurzame alternatieven. Evaluaties van de verplaatsingsstromen hebben aangetoond dat een voorstedelijk spoorgebonden net kansrijk is vanuit de hoeken Roeselare, Ieper en Waregem. Het gebied rond Kortrijk is immers sterk verstedelijkt, waardoor er voldoende potentieel is voor een snel spoorgebonden vervoersysteem dat frequenter halteert dan de huidige IR of L-treinen. Op de as Ieper – Kortrijk – Waregem worden de bestaande treinsporen gevolgd en is lightrain het meest voor de hand liggende concept. Tussen Roeselare en Kortrijk wenst De Lijn met een sneltram te rijden. Ten gevolge van de lightrain en sneltram kan ook de bediening van het IR-niveau worden verbeterd doordat stoppen in de kleinere lokale treinstations niet meer nodig zal zijn.

Sneltrams ter verbetering van het verbindend regiovervoer⁸

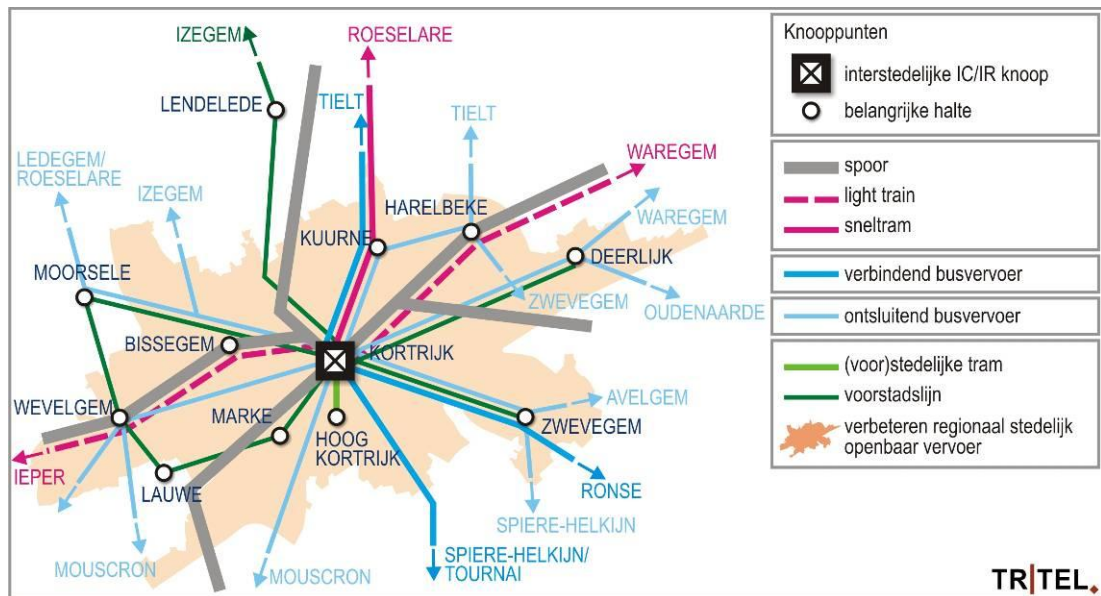
Met de sneltram Roeselare – Kortrijk wordt geanticipeerd op de nood aan een kwaliteitsvol openbaar-vervoersysteem binnen het stedelijke lint Roeselare – Izegem – Ingelmuister en het verstedelijkte gebied Kuurne – Kortrijk. Ten gevolge van de stedelijke activiteit gebeuren niet alleen binnen deze stedelijke gebieden verplaatsingen, maar is er ook een onderlinge vervoersspanning. De sneltram biedt zowel een antwoord op de stedelijke als streekgebonden verplaatsingsbehoeftes.

⁶ Bron: delijn.be

⁷ Bron: Mobiliteitsvisie De Lijn 2020

⁸ Bron: Mobiliteitsvisie De Lijn 2020

Een tweede belangrijk uitgangspunt is het optimaliseren van het streekvervoer. Nieuwe verbindende en ontsluitende streeklijnen dienen aan te takken op de lightrains en de trams. In relatie tot Kortrijk worden voorstedelijke relaties voorzien met volgende gemeenten: Izegem – Lendelede, Moorsele, Lauwe, Zwevegem en Deerlijk.



Figuur 8: Mobiliteitsvisie 2020 De Lijn voor Kortrijk

Het wensnet 2020 van De Lijn werd geïntegreerd in de HOV-studie.

5.2.4 Bovenlokaal Functioneel Fietsrouteplan

Bij het uitwerken van het thema fiets in voorliggend beleidsplan werd een nieuw fietsroutenetwerk opgemaakt, waarbij het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk als basis werd gebruikt (zie verder). Het fietsnetwerk verbindt de grotere woonkernen met de attractiepolen en onderling met elkaar. Het BFF onderscheidt 3 soorten fietsroutes:

- hoofdroutes: snelle verbindingen tussen 2 kernen via jaagpad of spoorwegbedding;
- functionele routes: verbinding tussen woonkernen en attractiepolen;
- alternatieve routes: alternatief voor de hoofdroutes.

Enkele wijzigingen en aanvullingen voor het BFF werden voorgesteld aan de provincie en een overleg met de buurgemeenten werd gevoerd (werkgroep 3) om het nieuwe voorstel te bespreken. Het nieuwe fietsroutenetwerk resulteert bijgevolg uit de samenwerking van de stad Kortrijk met zowel de buurgemeenten als de provincie.

RICHTINGGEVEND DEEL

6. INLEIDING

In het richtinggevend deel van voorliggend beleidsplan worden in een eerste stap de verschillende werkdomeinen uitgewerkt. In werkdomein A - Ruimtelijk beleid wordt het mobiliteitsplan van Kortrijk gekaderd binnen de huidige relevante ruimtelijke ontwikkelingen in en rond Kortrijk. Naast het GRS worden ook de grote strategische projecten in Kortrijk uitvoerig beschreven. Ook de visie op de wegencategorisering wordt hier besproken en gemotiveerd. Werkdomein B – Verkeersnetwerken bevat de visie op de netwerken per modi en in Werkdomein C – Flankerende maatregelen worden de 'zachte' ondersteunende maatregelen besproken.

Verder bevat het richtinggevend deel ook het actieprogramma waarin alle uit te voeren acties worden opgelijst, die nodig geacht worden om de opgelegde doelstellingen te behalen.

7. WERKDOMEIN A: RUIMTELIJK BELEID

7.1 Werkdomein A1: Ruimtelijke planning

7.1.1 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan

De stad Kortrijk wordt in het GRS als volgt beschreven:

“Om als stad optimaal te functioneren, moeten de verschillende deelruimtes op elkaar afgestemd zijn. Kortrijk moet zorgen dat alle verschillende deelruimtes van de stad optimaal functioneren. Indien nodig wordt plaatselijk een injectie geven door middel van een strategisch gebiedsgericht project.

Op regionaal niveau vervult de stad Kortrijk een centrumfunctie. Het voorzieningenniveau, economische structuur, winkelapparaat en de morfologische kenmerken tonen duidelijk aan dat Kortrijk t.o.v. de haar omringde steden en gemeenten een centrale positie heeft. Kortrijk moet zichzelf opnieuw in de picture schuiven op regionale schaal. Niet door directe concurrentie aan te gaan op bestaande velden, maar door grootschalige, unieke regionale functies aan te bieden.

De nabijheid van grootstedelijke infrastructuur (TGV-station, vliegveld, potentieel van 1 miljoen inwoners,...) en de dynamiek die Rijsel (culturele hoofdstad 2004,...) genereert moeten worden meegenomen. Kortrijk kan zich binnen de metropool profileren als de Vlaamse stad met aangenaam woonklimaat, eigen kwalitatieve en sterk uitgebouwde voorzieningen, voldoende werkgelegenheid.

Kortrijk wil tevens profiteren van de ligging langs de E17. Het bedrijventerrein KHZ, de omgeving van de Hallen en Kapel ter Bede worden zo ontwikkeld dat Kortrijk zichtbaar wordt vanop de E17. Daarnaast wenst Kortrijk zich in Vlaanderen en binnen de grensoverschrijdende metropool Rijsel te profileren als stad van cultuur en design.”

7.1.2 Regionaalstedelijk gebied Kortrijk⁹

Op 20 januari 2006 heeft de Vlaamse Regering het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk definitief vastgesteld. In dit plan geeft de regering aan waar in het stedelijk gebied de beste locaties liggen voor bijkomende woningen, bedrijven en groen. Het plan voert de nodige bestemmingswijzigingen door op het grondgebied van de gemeenten Deerlijk, Harelbeke, Kortrijk, Kuurne, Menen, Waregem, Wevelgem en Zwevegem.

De ruimtelijke visie op de regio Kortrijk vertrekt vanuit twee vaststellingen. Eerste vaststelling: Kortrijk is een belangrijke schakel van de verstedelijkte as Waregem-Kortrijk-Menen. Deze as wordt verbonden door de E17 en biedt uitstekende kansen voor een verdere ontwikkeling van wonen en werken.

Tweede vaststelling: er is in de omgeving nog heel wat open ruimte. De verstedelijkte as wordt ten zuiden begrensd door grote aaneengesloten landbouwgebieden en ten noorden

⁹ Bron: www.ruimtelijkeordering.be

door het groene Schelde-Leie-interfluvium. Het is belangrijk dat deze open gebieden voldoende met elkaar in verbinding blijven.

Rond deze visie hebben de gemeenten Deerlijk, Harelbeke, Kortrijk, Kuurne, Menen, Waregem, Wevelgem en Zwevegem, op initiatief van het Vlaams Gewest, de handen in elkaar geslagen om tot een evenwichtige ruimtelijke versterking van hun regio te komen.

Het ruimtelijk uitvoeringsplan voorziet onder meer in:

- 70 ha bijkomende regionale bedrijventerreinen, uitbreiding bij bestaande terreinen;
- de mogelijkheid tot bouwen van bijna 8.000 nieuwe woningen op korte termijn;
- de uitbreiding van de transportzone LAR (Lar-zuid);
- de uitbouw van het randstedelijk groengebied Bergelen;
- de versterking van kleinhandelsconcentraties Ringshopping, Pottelberg en N8;
- garanties voor ontwikkeling van lokale bedrijventerreinen en zonevrije bedrijven op initiatief van de gemeenten;
- strategisch woonprojecten : Haantjeshoek en Langwater;
- behoud van agrarische gebieden aan de rand van het stedelijk gebied.

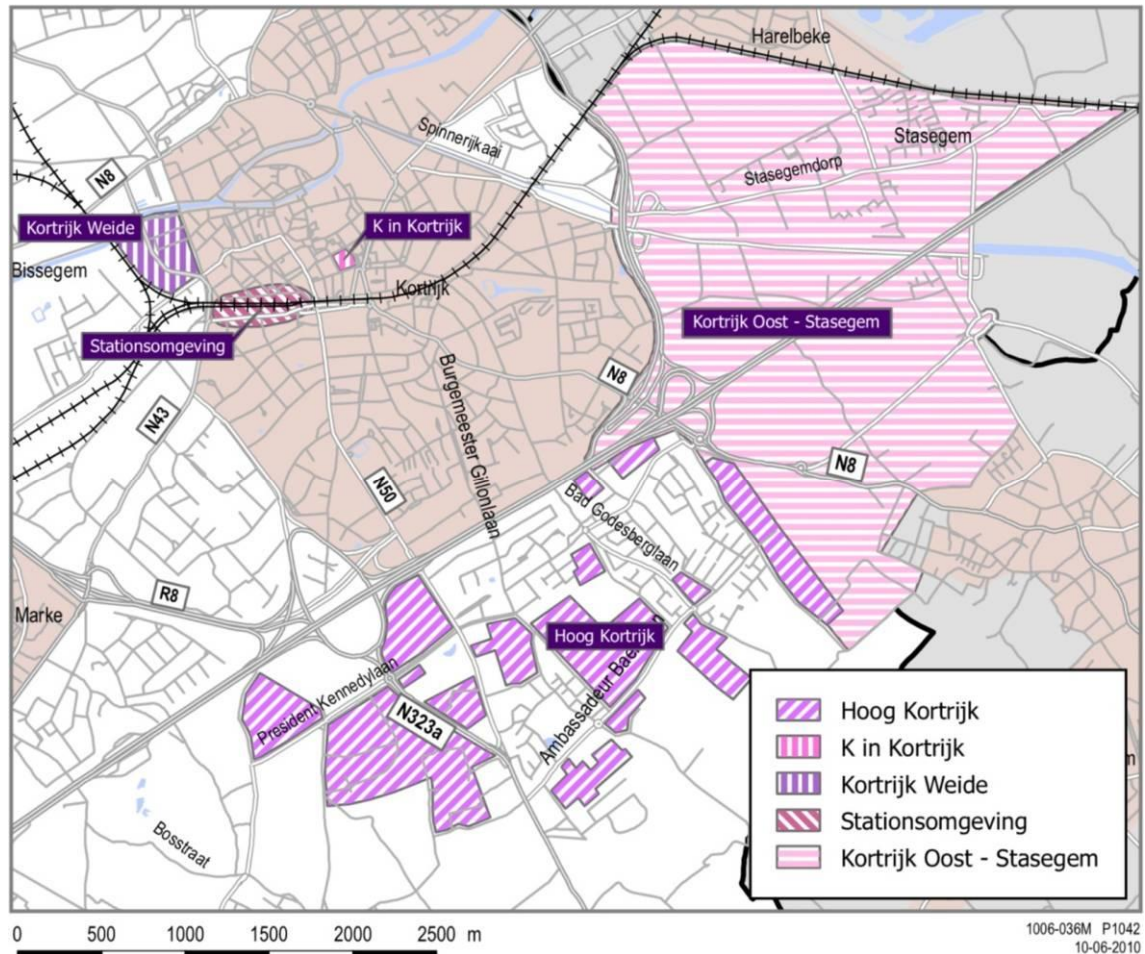
De stedelijke structuur wordt voor grootschalige en unieke stedelijke functies versterkt door deze functies te bundelen in de binnenstad en Hoog-Kortrijk. Beide stadsdelen worden complementair ontwikkeld. Het verzekeren van een vlotte bereikbaarheid vanuit de regio is een belangrijk uitgangspunt voor het bepalen van locaties voor dergelijke stedelijke functies. Zo worden bijkomende bedrijventerreinen gekoppeld aan bestaande gelegen aan infrastructuur van stedelijk niveau (voornamelijk de R8).

7.2 Werkdomein A2: Strategische projecten met grote impact op mobiliteit

7.2.1 Situering strategische projecten

Op onderstaande figuur worden de grote en relevante ontwikkelingen te Kortrijk in kaart gebracht die recentelijk uitgevoerd werden of in de nabije toekomst gepland zijn.

Hieronder wordt elk van deze projecten afzonderlijk besproken.

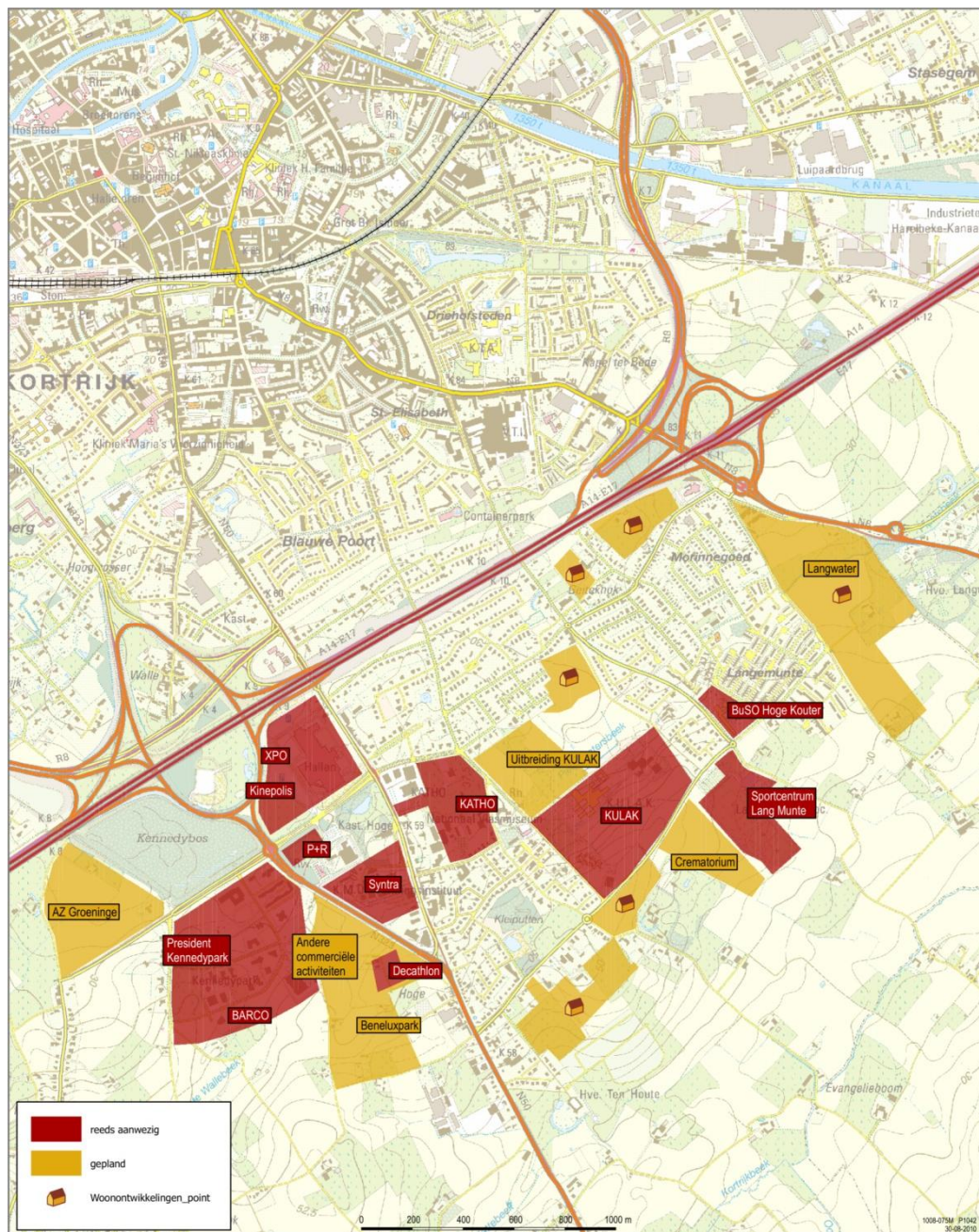


Figuur 9: Overzicht strategische projecten

7.2.2 Hoog Kortrijk

7.2.2.1 Situering

De ruime site Hoog Kortrijk is sedert jaar en dag een centrum van allerlei grootschalige attractiepolen, met onder andere Xpo, de KULAK, KATHO, Syntra en het Kennedypark. Vrij recent zijn daar nog activiteiten bijgekomen, met name Kinopolis, de P+R-infrastructuur en de Topsporthal Lange Munte. In de toekomst zijn nog verschillende nieuwe activiteiten gepland of als idee aanwezig. Dit alles heeft tot gevolg dat Hoog Kortrijk de allure krijgt van een grote regionaal stedelijke attractiepool.



Figuur 10: Overzicht activiteiten Hoog Kortrijk

In het mobiliteitsplan van 2002 werd reeds rekening gehouden met belangrijke nieuwe stedelijke ontwikkelingen op Hoog Kortrijk. Intussen werden een reeks ontwikkelingen meer geconcretiseerd en werden vragen gesteld rond de toekomstige verkeersafwikkeling aan de verschillende kruispunten. Daarom werd een mobiliteitsplan¹⁰ opgemaakt voor het hele gebied, waarin een analyse gemaakt wordt van de probleempunten en een aantal concepten worden voorgesteld.

7.2.2.2 Overzicht huidige en geplande ontwikkelingen

De belangrijkste bestaande activiteitencentra voor Hoog Kortrijk zijn:

- AZ Groeninge: fusieziekenhuis dat na voltooiing 1000 bedden zal tellen;
- President Kennedypark: kantorenzone met 1300 werknemers;
- Barco: de site, waar 750 mensen werken, maakt feitelijk deel uit van het President Kennedypark, maar gezien de omvang van het bedrijf en de specifieke mobiliteitsvragen qua ontsluitingen wordt de site echter apart behandeld;
- Kortrijk Xpo: de expohallen die gelegen zijn tussen het Ei en de Doorniksesteenweg;
- Kinopolis: cinemacomplex met 10 zalen naast Kortrijk Xpo;
- KATHO: de Katholieke Hogeschool Zuid-West-Vlaanderen, met 3500 studenten en 400 personeelsleden;
- KULAK: de Katholieke Universiteit Leuven afdeling Kortrijk, die gelegen is langs de Etienne Sabbelaan, met 800 studenten en 150 personeelsleden;
- Syntra: opleidingscentrum voor kleine en middelgrote ondernemingen waar 's avonds tot 1000 cursisten komen;
- BuSO de Hoge Kouter: bijzonder secundair onderwijs met 200 leerlingen en 100 personeelsleden;
- Lange Munte: sportcentrum met sporthal met 2400 zitplaatsen;
- Park + Ride: 450 parkeerplaatsen gelegen op de hoek van de Beneluxlaan en de President Kennedylaan;
- Woongebieden: op hoog Kortrijk zijn naar schatting reeds zo'n 1200 woningen aanwezig die, in hun geheel, een grote verkeersgeneratie met zich meebrengen;
- Decathlon: deze komt in de uitbreiding van het Kennedypark te liggen, maar vanwege de specifieke kenmerken en aparte ontsluiting wordt deze apart behandeld.

In de nabije en verre toekomst zijn volgende ontwikkelingen gepland op Hoog Kortrijk:

- AZ Groeninge: uitbreiding van het fusieziekenhuis dat na voltooiing 1000 bedden zal tellen;
- Beneluxpark: tussen het bestaande deel van het President Kennedypark en de Beneluxlaan wordt een uitbreiding gepland voor nader te bepalen activiteiten;

¹⁰ Mobiliteitsplan Hoog Kortrijk (2005) – Studiebureau TRITEL

- Site naast Decathlon: er is een site naast Decathlon gereserveerd voor nader te bepalen nieuwe activiteiten;
- Uitbreiding KULAK: er bestaat nog geen duidelijkheid over de exacte invulling van dit project;
- Langwater: woonontwikkelingen verspreid over 6 woongebieden (540 extra woningen).

7.2.2.3 Analyse- en conceptfase

De verschillende problemen en randvoorwaarden binnen het projectgebied worden hieronder opgelijst, in dalende volgorde van schaalniveau:

Vlaams niveau

- Verkeerd gebruik van wegen volgens wegcategorie
- Ontsluiting van site Xpo, verbinding met E17 niet optimaal

Regio Kortrijk

- Ei dient te veel als knooppunt tussen wegen van verschillende niveaus
- Vervollediging R8 zal intensiteiten op het ei laten dalen en verbinding naar centrum verbeteren
- Ontsluiting regionale activiteiten dient gebundeld te worden

Stad Kortrijk

- Profilering hoofdassen volgens voorziene wegcategorie –en functie
- Verhogen capaciteit rotonde President Kennedylaan-Beneluxlaan noodzakelijk

Hoog Kortrijk

- Sluipverkeer op lokale wegen dient vermeden te worden

Rekening houdend met deze knelpunten worden in de studie concepten voorgesteld, waaruit conclusies en maatregelen resulteren.

7.2.2.4 Conclusies en maatregelen

In het mobiliteitsplan voor Hoog Kortrijk worden na de conceptfase maatregelen/optimalisaties voorgesteld zowel voor het autoverkeer als voor de bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

Afwikkeling autoverkeer

Een optimalisatie van de huidige infrastructuur door een nieuwe aansluiting te voorzien van het knooppunt President Kennedylaan-Munkendoornstraat naar het Ei, in combinatie met het doortrekken van de R8, geeft de meest duurzame mogelijkheden voor Hoog Kortrijk (vanuit het standpunt mobiliteit gezien). De druk op de Doorniksesteenweg blijft beperkt, en de afwikkeling op de President Kennedylaan haalt een acceptabel niveau. Om de druk op het Ei op een aanvaardbaar niveau te houden, is de doortrekking van de R8 wel noodzakelijk.

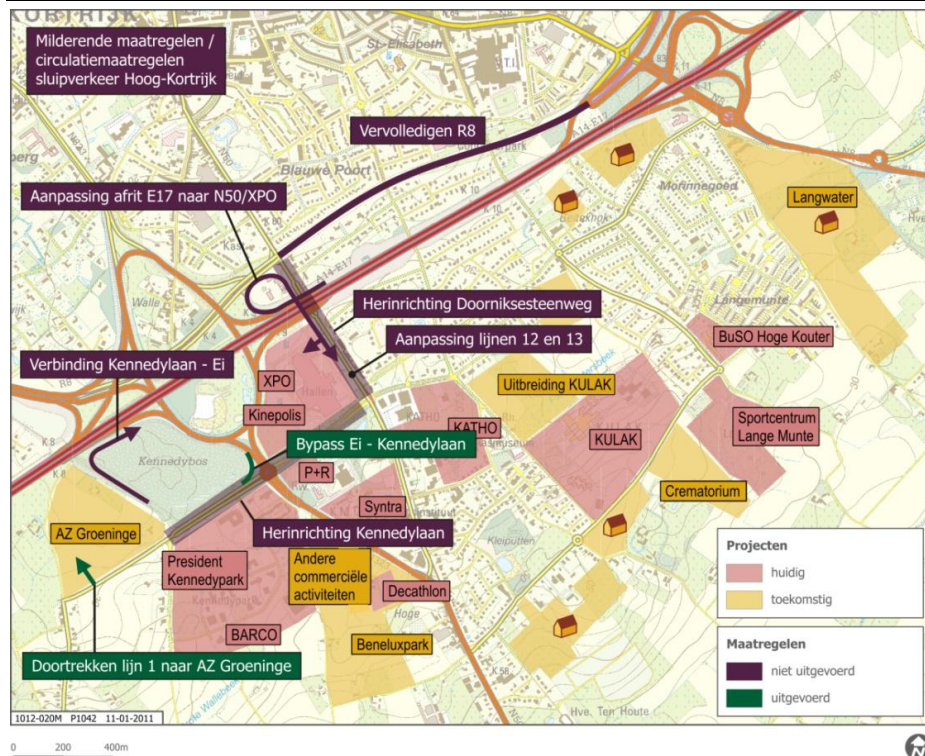
Het kruispunt van de President Beneluxlaan kan behouden worden als rotonde, mits toevoeging van de bypass Ei-Kennedylaan en een tweede ontsluitingsweg voor de zone rond het Kennedypark en het AZ Groeninge, en indien er geen nieuwe ontwikkelingen meer bijkomen buiten die ontwikkelingen waar reeds concrete plannen voor bestaan. In de toekomst, bij de verdere uitbouw van de geplande commerciële activiteiten en kantoren, zijn verkeerslichten op deze plaats gewenst om de toekomstige ontwikkelingen te kunnen opvangen. In dat geval zullen het Ei of het kruispunt Beneluxlaan-Doorniksesteenweg naar afwikkelingscapaciteit de beperkende factoren zijn voor de verdere ontwikkelingen.

Openbaar vervoer

De nieuwe ontwikkelingen op Hoog Kortrijk vragen een opwaardering van het openbaar vervoer. De Doorniksewijk-Doorniksesteenweg wordt bevestigd als corridor voor het openbaar vervoer naar Hoog Kortrijk. De goede doorstroming van de bus wordt bevorderd door het aanbrengen van uitstulpende haltes. Ook dit maakt integraal onderdeel uit van de tweede fase van het Mobiliteitsplan Hoog Kortrijk, waarin bijzondere aandacht gaat naar een hoogwaardige openbaar-vervoerverbinding tussen de binnenstad en Hoog Kortrijk.

Tabel 17: Acties voor Hoog-Kortrijk

Omschrijving actie	Locatie	Initiatiefnemer
1 Doortrekking zuidelijk gedeelte R8 (Kortrijk Oost - Kortrijk Zuid)	Hoog-Kortrijk	AWV
2 Aanleggen bypass van het Ei rechtsaf naar de Kennedylaan	Hoog-Kortrijk	AWV
3 Aanpassing afrit E17 naar N50 /Xpo	Hoog-Kortrijk	AWV
4 Nieuwe verbinding Pres. Kennedylaan - afrit E17-Ei	Hoog-Kortrijk	AWV
5 Herinrichting Pres. Kennedylaan	Hoog-Kortrijk	AWV
6 Herinrichting Doorniksesteenweg tussen R8 en Pres. Kennedylaan	Hoog-Kortrijk	AWV
7 Doortrekking Lijn 1 naar AZ Groeninge	Hoog-Kortrijk	De Lijn
8 Aanpassing lijnvoering lijnen 12 en 13	Hoog-Kortrijk	De Lijn
9 Milderende maatregelen sluipverkeer Hoog-Kortrijk	Hoog-Kortrijk	Stad Kortrijk
10 Circulatiemaatregelen sluipverkeer Hoog-Kortrijk	Hoog-Kortrijk	Stad Kortrijk



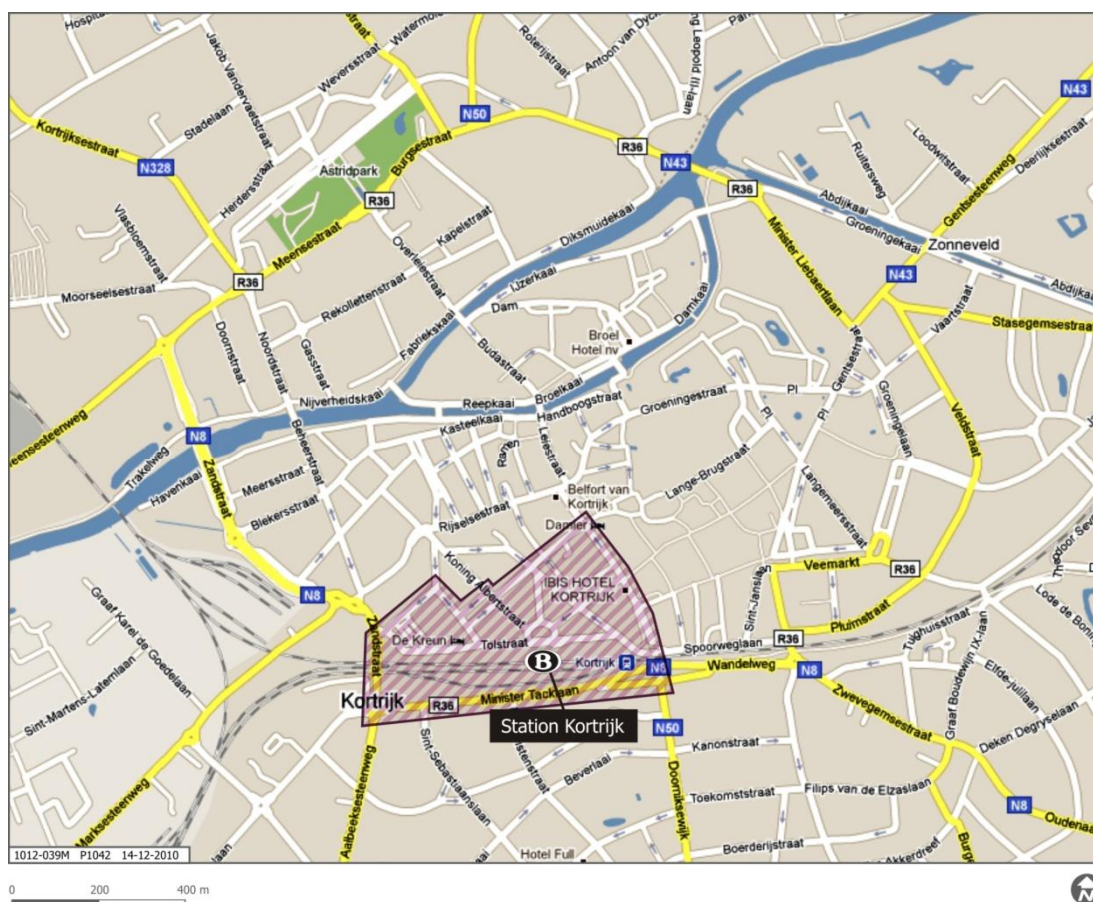
Figuur 11: Plaatsgebonden maatregelen voor Hoog-Kortrijk

7.2.3 Stationsomgeving Kortrijk

Op basis van de MOBER 'Stationsomgeving Kortrijk' van studie bureau Vectris (2009), worden hieronder de inhoud, de resultaten en de daaruit volgende maatregelen neergeschreven.

7.2.3.1 Situering

Op het Conservatoriumplein wordt een nieuwe centrale bibliotheek voorzien, gekoppeld aan een centrum voor levenslang leren (samen 'BibLLiotheek' genoemd). Onder het nieuwe gebouw wordt een parkeergarage voorzien die naast parking voor BibLLiotheek eveneens zal dienst doen als pendelparking en als centumparking. Gezien de omvang van het project (15.000 m² bovengronds + ondergrondse parking) werd een MOBER¹¹ opgemaakt die o.a. uitspraak dient te doen over de noodzakelijke en haalbare parkeercapaciteit en het effect op de verkeersafwikkeling in de stationsomgeving, in het bijzonder op de R36.



Figuur 12: Stationsomgeving Kortrijk (projectgebied)

7.2.3.2 Resultaten

Op basis van een microsimulatie wordt de grootste congestie ter hoogte van de Zandstraat op de kluirotonde verwacht, ook het Conservatoriumplein zelf blijkt een probleempunt. Ook in de huidige toestand is de doorstroming reeds een probleem ter hoogte van de

¹¹ Mober Stationsomgeving Kortrijk (Vectris) – augustus 2009

kluifrotone op piekmomenten. Ten gevolge van de extra verkeersgeneratie worden ook lange wachtrijen verwacht tot op de Minister Tacklaan en de Consciencestraat.

In de MOBER worden 772 parkeerplaatsen en 238 fietsenstallingen nodig geacht ten gevolge van de geplande functies. In totaal dienen 983 parkeerplaatsen voorzien te worden in de nieuwe ondergrondse parking, rekening houdend met de bestaande en toekomstige behoefte.

7.2.3.3 Maatregelen¹²

Zowel infrastructurele (plaatselijke ingrepen) als flankerend-ondersteunende maatregelen zijn dus noodzakelijk om de verwachte effecten te verzachten. De resultaten uit de microsimulatie tonen alleszins aan dat Kortrijk haar grens van de stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden bereikt heeft. Duurzame oplossingen dienen gezocht te worden om een wijziging van de modal split te verkrijgen.

Flankerend-ondersteunende maatregelen

Een eerste categorie van op te nemen acties zijn de PUSH-maatregelen, de maatregelen waardoor het autogebruik minder aantrekkelijk wordt. Zo kan het betalend parkeren en de parkeerduurbepanking verlengd worden tot 22u en dient het aantal parkeerplaatsen verlaagd te worden. In combinatie met een consequent handhavingsbeleid wordt het autogebruik in het centrum minder aantrekkelijk, op voorwaarde dat er hoogwaardige alternatieven voorzien worden, de zogenaamde PULL-maatregelen.

De pull-maatregelen moedigen het gebruik van duurzame vervoersmodi aan zoals voldoende veilige en comfortabele fietsvoorzieningen aan te leggen (zowel stallingen als fietspaden). Het aanbod, de halte-accommodatie en de tarifiering van het openbaar vervoer dienen eveneens interessant te zijn voor de gebruiker.

Daarbij komen nog de PERSUASION-maatregelen, de zachte maatregelen die de gebruikers inlichten en overtuigen om over te stappen naar een duurzame verplaatsingswijze. Voorbeelden zijn carpoolcampagnes, info over Park&Ride, bereikbaarheidsplannen,

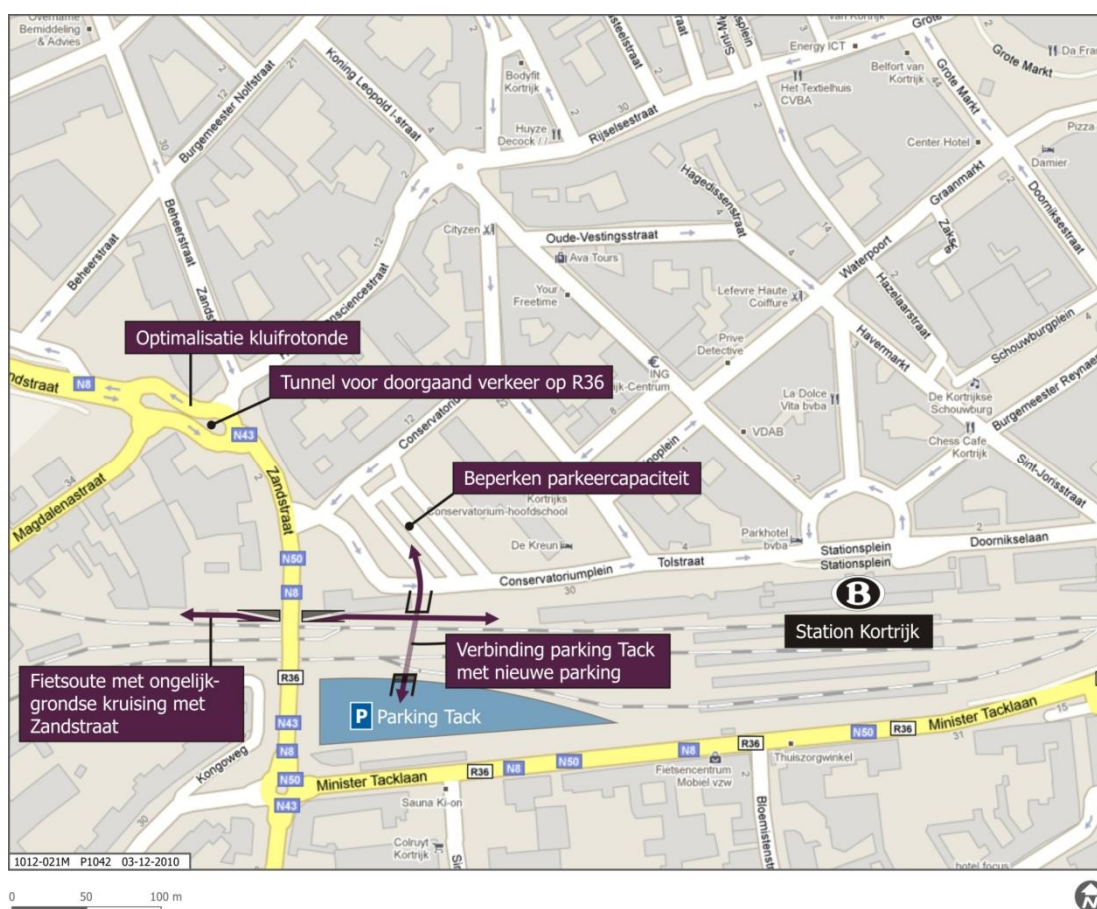
Infrastructurele maatregelen

Voor de parkeervoorzieningen in de omgeving van het station worden enkele (lokale) maatregelen voorgesteld ter optimalisatie van de ontsluiting en circulatie zoals beperken van capaciteit, extra toegangen,

¹² Betreft voorstellen van maatregelen die als uitgangspunten dienen te worden beschouwd; ze zullen verder worden gedetailleerd in het Masterplan voor de stationsomgeving.

Tabel 18: Acties voor Stationsomgeving

Omschrijving actie	Locatie	Initiatiefnemer
1 Optimalisatie kluifrotonde	Stationsomgeving	
2 Tunnel voor doorgaand verkeer op de R36, rotonde voor plaatselijk verkeer	Stationsomgeving	
3 Optimalisering van de R8	Kortrijk	
4 Aanleg van fietsroute langs de noordzijde van de spoorlijn, met ongelijkgrondse kruising van de Zandstraat	Stationsomgeving	
Wijziging modal split		
5 Betalend parkeren overdag én 's avonds tot 22u	Stationsomgeving	
6 Parkeerduurbepanking overdag én 's avonds tot 22u	Stationsomgeving	
7 Beperken van de parkeercapaciteit	Stationsomgeving	
8 Aantrekkelijk openbaar domein, voldoende en veilige fietsvoorzieningen	Stationsomgeving	
9 Voldoende en comfortabele fietsenstalling	Stationsomgeving	
10 Beschutte wachtaccommodatie OV	Stationsomgeving	
11 Beperking van de capaciteit van de geplande parking Conservatoriumplein	Stationsomgeving	
12 Randparkings, gratis of goedkoper dan stationsparking	Kortrijk	
13 Verbinding van de nieuwe parking onder de sporen met parking Tack (tweede toegang in de Min. Tacklaan)	Stationsomgeving	
14 Carpoolcampagne onder werknemers en studenten, carpoolcoördinator, databank etc.	<i>Niet van toepassing</i>	
15 Fietsvergoeding werknemers	<i>Niet van toepassing</i>	
16 Terugbetaling OV voor werknemers, studentenkorting	<i>Niet van toepassing</i>	
17 Promoten trein-, bus- en fietsgebruik/Opstellen van bereikbaarheidsgids voor attractiepolen.	<i>Niet van toepassing</i>	
18 Promoten randparkings, P&R	<i>Niet van toepassing</i>	
19 Algemene sensibilisatie duurzaam vervoer	<i>Niet van toepassing</i>	
20 Een degelijk en consequent volgehouden parkeerhandhavingbeleid, gekoppeld aan heldere communicatie.	<i>Niet van toepassing</i>	

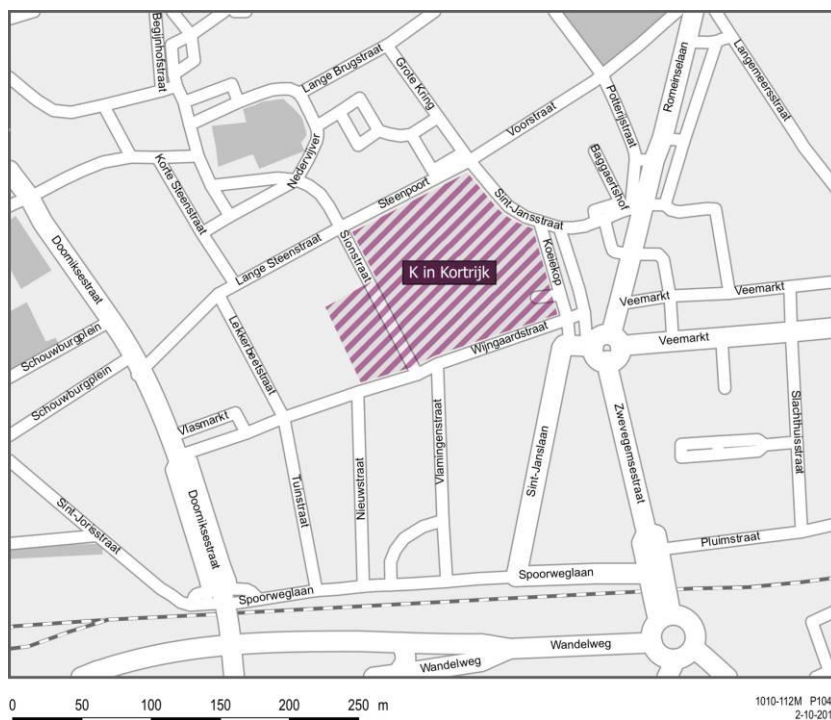


Figuur 13: Plaatsgebonden maatregelen voor het project Stationsomgeving

7.2.4 K in Kortrijk

7.2.4.1 Situering

Aan de rand van het voetgangersgebied in de binnenstad van Kortrijk, ter hoogte van de Veemarkt, is een nieuw winkel- en wooncomplex operationeel. De totale bruto vloeroppervlakte van het winkelcentrum bedraagt 44.000 m², met een verhuurbare verkoopsoppervlakte (incl. stockage) van ongeveer 34.500m². Verder omvat het project 70 à 80 appartementen.



Figuur 14: Situering K in Kortrijk

7.2.4.2 Maatregelen algemeen

In het mobiliteitsonderzoek van ForumInvest zijn een aantal voorstellen geformuleerd om de verkeersafwikkeling in de omgeving van het project te optimaliseren:

- t.h.v. de Gentsepoort de rotonde vervangen door verkeerslichten;
- in de Gentsestraat het invoeren dubbelrichting, in functie van een vlotte uitrijbeweging voor het vrachtverkeer van het project;
- herinrichting Zwevegemsestraat en Sint-Janslaan, met in- en uitrit van de parking;
- herinrichting van de Zwevegemsepoort (rotonde met bypass);
- onderbreking Spoorweglaan voor autoverkeer.

Volgens het onderzoek in het kader van de Mober bieden deze aanpassingen een oplossing voor de te verwachten verkeersintensiteiten.

Anderzijds veroorzaken deze aanpassingen in deze op verkeersvlak problematische omgeving onvermijdelijk enkele nieuwe nadelen, zoals het dubbelrichtingsverkeer in de Gentsestraat:

- kruispunt met Langemeersstraat wordt complexer, wat de oversteekbaarheid voor voetgangers niet ten goede komt;
- oversteken ter hoogte van de Groeningepoort wordt moeilijker (verkeer in 2 richtingen);
- kruispunt Plein - Gentstraat: nu kan het verkeer vanuit Plein enkel rechtsaf invoegen (bij dubbelrichting wordt ook de linksafbeweging mogelijk).

7.2.4.3 Maatregelen voor het openbaar vervoer

De toenemende verkeersstromen mogen niet leiden tot grotere vertragingen voor de bus. Een vlotte doorstroming en een betrouwbare dienstregeling zijn essentiële voorwaarden voor een aantrekkelijk openbaar vervoer. Een groter aandeel van het openbaar vervoer (min. 15%) is noodzakelijk om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad in de toekomst te garanderen, metingen en monitoring zijn dus essentieel.

Een goede doorstroming is niet alleen in de buurt van deze nieuwe bestemming nodig, maar over het gehele traject van de lijn.

Hieronder worden een aantal maatregelen aangegeven die rechtstreeks kaderen binnen het project Foruminvest.

- behoud van de vrije busbaan in de Spoorweglaan, vanaf het station tot juist voorbij de Sint-Janslaan. Er zal ook een fietspad aangelegd worden, zodat de fietsers niet langer van de busbaan dienen gebruik te maken;
- busbaan Plein - Romeinselaan tot aan de Veemarkt: in het kader van de heraanleg;
- *busbaan Harelbeeksestraat: door de parkeerplaatsen tussen de bomen te plaatsen, kan een busbaan gemarkeerd worden (niet weerhouden);*
- *kruispunt Zwevegensepoort: aanloopstrook voor de bus komende uit de richting Zwevegem (niet weerhouden);*
- verkeerslichtenbeïnvloeding aan de Gentsepoort en op kruispunt Plein - Langemeersstraat.

Aan de Romeinselaan wordt binnen de herinrichtingswerken de bushalte op hoogwaardige wijze uitgebouwd. Ook op de Spoorweglaan wordt een halte uitgerust voor de buslijnen die daar passeren. Verder zullen flankerende maatregelen ter bevordering van het openbaar vervoer opgezet worden in samenwerking met de projectuitbater: verspreiden van informatie over bereikbaarheid met het openbaar vervoer, uitspelen van de troef van goede bereikbaarheid per openbaar vervoer, het opzetten van een aantal specifieke acties,...

De Lijn zal een voldoende aanbod van bussen voorzien om de nieuwe reizigers te kunnen opvangen.

Het station ligt op wandelafstand van het project Sint-Janspoort. Via de uitbouw van een aangename wandelroute zal deze troef uitgespeeld worden. Er wordt op termijn gepland:

- de herinrichting van het Stationsplein met grote aandacht voor de voetganger;

- Burgemeester Reynaertstraat: uitbouw van ruime stoepen, het autovrij maken van de straat zal als mogelijke optie mee overwogen worden.

7.2.4.4 Maatregelen voor de fietser

Er wordt in het complex Foruminvest een ondergrondse ruimte voor fietsen voorzien met kwalitatieve fietsstallingen. Deze ruimte is toegankelijk met een lift, voorbehouden voor fietsers. Met een personenlift kan terug naar niveau 0 gestegen worden om de winkels te bereiken. Gezien deze stallingen niet door iedereen gebruikt zal worden (voornamelijk voor korte bezoeken) werden reeds extra fietsstallingen op het gelijkvloers op de Grote Kring voorzien, welke druk bezet zijn.

7.2.4.5 Verbeteren verkeersafwikkeling

Het project ForumInvest zorgt voor een belangrijke bijkomende verkeersstroom langs een aantal straten en kruispunten die momenteel verzadigd zijn. Om het verkeer in deze omgeving niet te laten vastlopen, zullen een aantal aanpassingen worden uitgevoerd.

Vanaf de uitrit Romeinselaan wordt het verkeer via Plein en Gentstraat naar de Gentsepoort geleid. Gezien in de Romeinselaan de in- en uitrit voor het vrachtverkeer van de leveranciers ligt, kan het vrachtverkeer op de snelste manier naar de Gentsepoort geleid worden. De wegenis zal aangepast worden voor dubbelrichtingsverkeer. De rotonde aan de Gentsepoort wordt tevens vervangen door verkeerslichten.

In de Spoorweglaan wordt enkelrichting ingevoerd. De staduitwaartse richting wordt behouden. Dit laat toe de Spoorweglaan en het kruispunt met Sint-Janslaan te herschikken volgens de aanbevelingen van de Mober van Foruminvest. Er wordt een fietspad voorzien aan de zijde van de spoorlijn. Het invoeren van deze enkelrichting in de Spoorweglaan zorgt ook voor vlotter verkeer in de Zwevegemsestraat en Sint-Janslaan. Vooral het kruispunt Zwevegemsestraat - Veemarkt wordt vlotter omdat enkel nog plaatselijk verkeer linksaf zal slaan. Door de enkelrichting in de Spoorweglaan krijgt de route via de Doorniksetunnel een belangrijker functie als toegangsweg voor de parking Schouwburg.

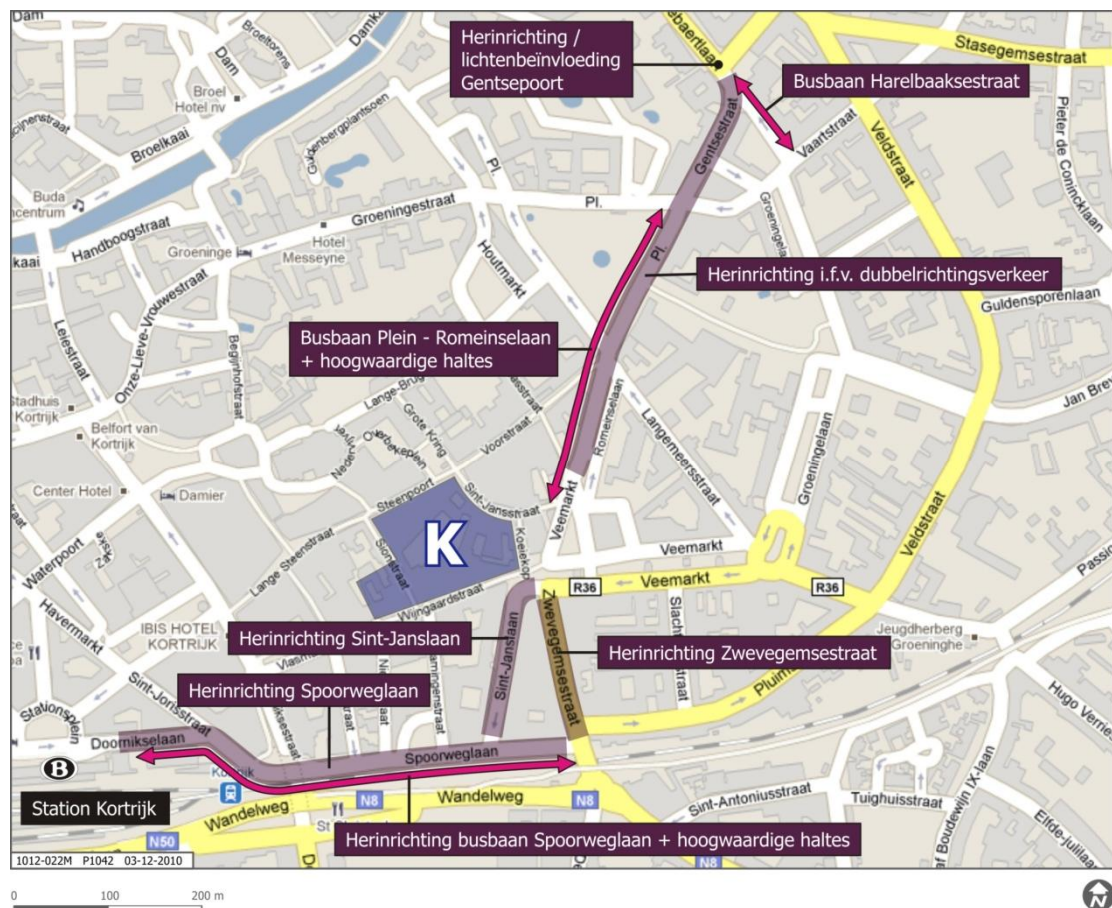
De Zwevegemsepoort wordt heringericht als rotonde, met een bypass aan de oostzijde.

Aan de inrit voor van de parking Foruminvest in de Zwevegemsestraat kan eventueel een bijkomende toegang worden gemaakt voor de bestaande parking Veemarkt. Hiermee wordt het kruispunt Zwevegemsestraat - Veemarkt minder belast, wat de globale verkeersafwikkeling ten goede komt. (niet weerhouden)

Het project Foruminvest zal de oostelijke stadsring (R36) zwaarder belasten. Het project versterkt hiermee de nood aan de verdere afwerking van de R8 (zie ook Mobiliteitsplan Hoog Kortrijk). Zoals aangegeven in het mobiliteitsplan van 2002, dient in de toekomst de R8 meer en meer de verdeelfunctie van het verkeer op te nemen, waarbij de stadsring deels kan ontlast worden.

Tabel 19: Acties voor K in Kortrijk¹³

Omschrijving actie	Locatie	Initiatiefnemer
Algemene verkeersafwikkeling		
1 Herinrichting Gentsepoort	Centrum (binnen R36)	AWV
2 Herinrichting Gentsestraat-Plein-Romeinselaan in functie van dubbelrichtingsverkeer	Centrum (binnen R36)	AWV
3 Herinrichting Sint-Janslaan	Centrum (binnen R36)	Stad
4 Herinrichting Zwevegensestraat	Centrum (binnen R36)	AWV
5 Herinrichting deel Spoorweglaan	Centrum (binnen R36)	Stad
6 Herinrichting Zwevegensepoort	Centrum (binnen R36)	AWV
7 Opnemen parking in dynamisch parkeergeleidingssysteem	Centrum (binnen R36)	Stad
Openbaar vervoer		
8 Busbaan Plein - Romeinselaan	Centrum (binnen R36)	AWV
9 Busbaan Harelbeeksestraat	Centrum (binnen R36)	Stad
10 Herschikking busbaan Spoorweglaan	Centrum (binnen R36)	Stad
11 Opvolging busbezetting van/naar Foruminvest	Centrum (binnen R36)	De Lijn
12 Lichtenbeïnvloeding Gentsepoort	Centrum (binnen R36)	AWV
13 Uitbouw hoogwaardige haltes Romeinselaan en Spoorweglaan	Centrum (binnen R36)	Stad
14 Overleg m.b.t. ondersteunende maatregelen mobiliteitsbeïnvloeding	Centrum (binnen R36)	Stad/De Lijn/ Foruminvest



Figuur 15: Plaatsgebonden maatregelen voor K in Kortrijk

¹³ Besproken in Werkgroep 1: alle voorgestelde maatregelen werden uitgevoerd.

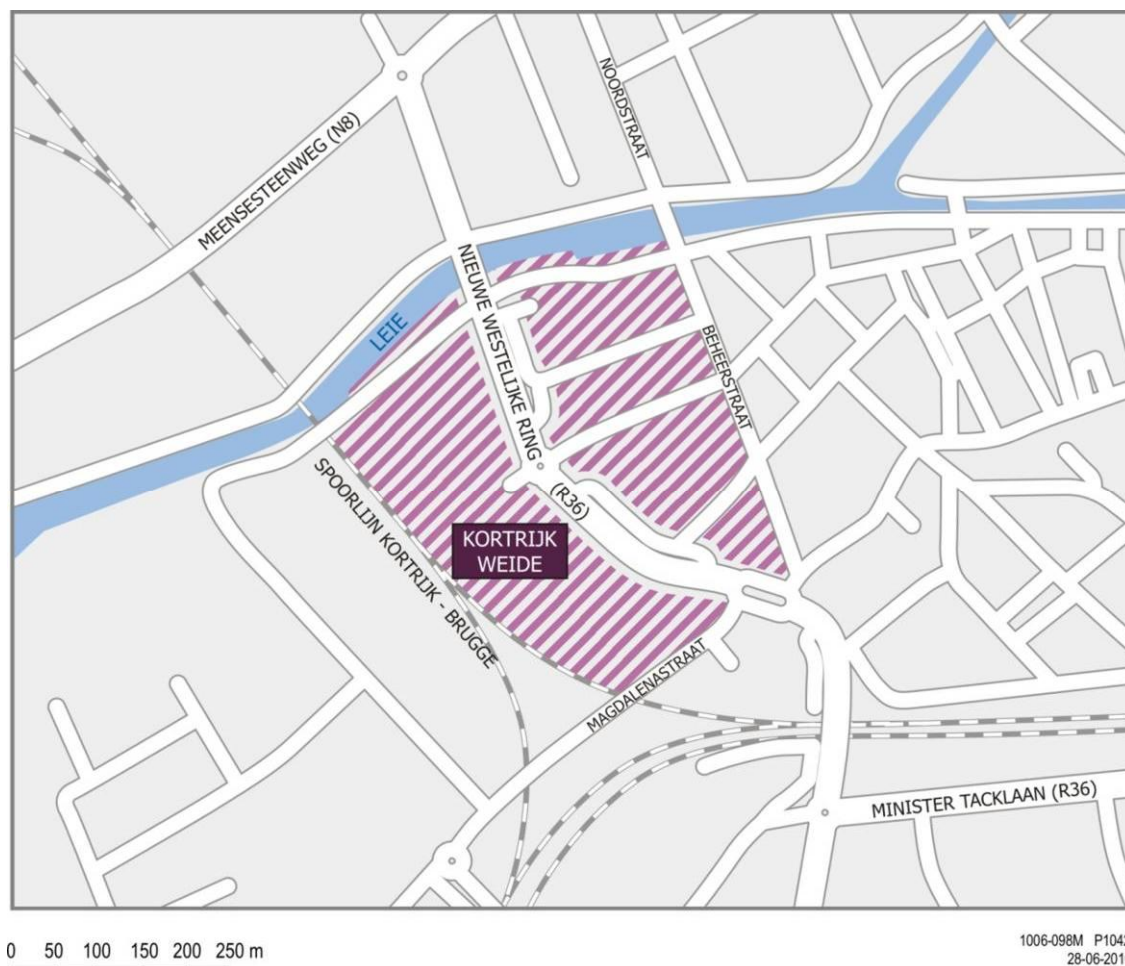
7.2.5 Omgeving Westelijke Ring: Kortrijk Weide

7.2.5.1 Situering

Het masterplan Kortrijk-Weide werd opgemaakt in opdracht van de stad Kortrijk en de NMBS. Het plan voorziet een nieuwe invulling voor de onderbenutte terreinen, die het westelijke deel van het stadscentrum begrenzen. Het plan voorziet een gemengde ontwikkeling met woningen, activiteiten, parking en een nieuw stadspark.

De site wordt begrensd door de Leie, de nieuwe westelijke ring (reeds aangelegd), de spoorlijn Kortrijk-Brugge en de Magdalenastraat en is 6,5 ha groot. Ze wordt in hoofdzaak ingenomen door een voormalig goederenstation, een veld voor opslag van bouwafval, een voormalig tankstation en het gebouw van de civiele bescherming.

Door de aanwezige infrastructuur, de begrenzing en de ligging is Kortrijk-Weide in staat een eigen centraliteit te genereren, een centrumfunctie vlakbij het stadscentrum op te nemen (zonder deze rol over te nemen). De aanwezigheid van het nieuwe gerechtsgebouw en het justitiehuis zijn eerste stappen in die richting.



Figuur 16: Situering Kortrijk Weide

7.2.5.2 Maatregelen – impact op gewenste verkeersstructuur

Het mobiliteitsplan van 2002 stelde dat na de opening van de westelijke ring de Noordstraat - Beheerstraat afgebouwd wordt voor het autoverkeer en de nadruk komt te liggen op het openbaar vervoer, het fietsverkeer en de verkeersleefbaarheid. Deze optie wordt in de evaluatie van het mobiliteitsplan bevestigd. De Noordstraat wordt wel behouden als één van de invalsstraten van het centrum, terwijl de gerechtshofbrug de functie blijft vervullen van interne verbinding tussen centrum en de wijk Overleie.

Ook volgende uitgangspunten blijven van kracht:

- op de as Noordstraat - Beheerstraat mag er geen autoverkeer mogelijk zijn vanaf de Meensepoort naar de Consciencestraat en vice versa, anders ontstaat er een tweede westelijke ring;
- de bereikbaarheid van de omgeving van het oude gerechtshofgebouw en van de Rijselsestraat via de Noordstraat en vice versa moet bewaard blijven;
- de Noordstraat - Beheerstraat moet een perfecte doorstroming kennen voor het openbaar vervoer;
- de Noordstraat - Beheerstraat moet naar herinrichting het karakter van een verblijfsgebied krijgen.

In functie van de veiligheid van de fietser en de doorstroming van de bus worden geen afslagbewegingen naar Nijverheidskaai, Handelskaai en Havenkaai toegestaan:

- de aansluitingslus met Havenkaai wordt voor autoverkeer afgesloten ter hoogte van de Beheerstraat;
- aansluitingslus met de Handelskaai: enkelrichting van Handelskaai naar Beheerstraat;
- aansluitingslus met de Nijverheidskaai: enkelrichting van Nijverheidskaai naar Noordstraat.

De verdere concrete invulling op het niveau van de circulatie in deze omgeving werd uitgewerkt in het kader van het verkeerscirculatieplan (zie verder).

De stadslijnen 4 en 6 blijven via de Handelskaai naar de Noordstraat rijden; in de tegengestelde richting wordt de as Beyaertstraat - Belfaststraat gevolgd. Om verkeersproblemen te vermijden wordt in de Belfaststraat enkelrichting ingevoerd, richting Kasteelkaai.

In de Noordstraat - Beheerstraat zal bij herinrichting het verblijfskarakter en de functie voor het openbaar vervoer worden benadrukt. Indien in het kader van het circulatieplan op een bepaald gedeelte enkelrichting zou worden ingevoerd, dient dit ruimtelijk duidelijk gevisualiseerd te worden.

Voor het openbaar vervoer wordt een perfecte doorstroming nagestreefd d.m.v. onderstaande maatregelen.

De bussen komende uit de Beheerstraat krijgen voorrang op het verkeer van de Consciencestraat, zo nodig wordt deze voorrang via een verkeerslicht afgedwongen. In de Consciencestraat werd een busbaan aangebracht vanaf het Robbeplein tot op de rotonde van de Appel (de doortrekking tot op de Appel is in elk geval wenselijk voor de 4 buslijnen naar de Magdalenestraat).

Voor de bussen die vanuit de Beheerstraat naar het station rijden, worden momenteel nog drie mogelijkheden opengelaten:

- via de Appel en de Zandstraat naar het station;
- via de Consciencestraat en de Saverystraat naar het station;
- via de Burgemeester Nolfstraat, Koning Leopold I-straat en Saverystraat.

De mogelijkheden en consequenties op de infrastructurele inrichting ter hoogte van de aansluiting Consciencestraat - Beheerstraat - Appel zullen op zeer korte termijn worden onderzocht. Indien voor de bus er een vlotte doorstroming vanuit Beheerstraat via Appel en Zandstraat blijkt, zal voor deze route worden geopteerd.

Indien aan de Meensepoort doorstromingsproblemen blijken, zal van de nieuwe naar de oude Meensepoort een aanloopstrook voor de bus worden voorzien. In de Noordstraat werd reeds een aanloopstrook voor de bus naar de Oude Meensepoort ingericht.

7.2.5.3 MOBER Kortrijk Weide

In 2010 werd in kader van het RUP Kortrijk Weide een MER opgesteld waarin ook de mobiliteitseffecten van de diverse ontwikkelingen in de omgeving van Kortrijk Weide werden onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat de verkeerstoename ten gevolge van de projecten op Kortrijk Weide relatief beperkt zijn. De grootste toenames doen zich voor ter hoogte van de ontsluitingsweg van de randparking in de avondspits en het westelijke deel van de R36.

ALGEMEEN

Vanuit een duurzaam mobiliteitsbeleid dient gestreefd te worden naar activiteiten die zo veel mogelijk inspelen op de mogelijkheden die de locatie biedt, namelijk het gebruik van openbaar vervoer (trein- en busvervoer). Tevens is de site gelegen op wandel- en fietsafstand van het stadscentrum. Het beperken van parkeeraanbod is aangewezen om een bijkomende verkeersgeneratie te vermijden. Flankerende maatregelen met oog op een modal shift ten voordele van openbaar vervoer en fiets zijn eveneens noodzakelijk.

Vanuit een optimaal ruimtegebruik is het aangewezen activiteiten toe te laten die na of voor de spits plaats hebben. Hierdoor wordt de bestaande ontsluitingsinfrastructuur en parkeerinfrastructuur meer gebruikt (ook buiten de spits).

PARKEREN

De realisatie van parking Appel als randparking is belangrijk om verkeer in de binnenstad zoveel mogelijk te vermijden. Anderzijds dient overaanbod vermeden te worden om het principe van Park&Ride niet uit te hollen. Er wordt voorgesteld om het parkeeraanbod in eerste fase te beperken tot circa 300 parkeerplaatsen omwille van 2 redenen:

- Het huidige aanbod van 500 plaatsen overstijgt de vraag, wat aanleiding zal geven tot hoger wagengebruik en dus een hogere verkeersgeneratie ten nadele van het openbaar vervoer en de fiets.
- Het huidige aanbod van 500 plaatsen ondermijnt tevens het principe van Park&Ride uit het parkeerbeleidsplan. De huidige Park&Ride functioneert niet naar behoren door een combinatie van factoren, waaronder het ruim aanbod aan gratis en goedkoop parkeren in en rond de binnenstad.

MILDERENDE MAATREGELLEN OP MACRONIVEAU

De R36 wordt momenteel te veel gebruikt als draaischijf voor stedelijk verkeer omdat de R8 niet goed is ingericht. De vervollediging en herinrichting van de huidige R8 als stedelijke verdeelweg waarbij in- en uitgaand verkeer gestuurd wordt (o.m. door bewegwijzering) naar de meest aangewezen stadspoort zal de verkeersdruk op de R36 doen dalen. Dit is dan ook een belangrijke randvoorwaarde voor verdere ontwikkelingen langsheen de R36. De modelresultaten geven aan dat door de het vervolledigen van de R8 tussen Kortrijk Oost en Kortrijk Zuid, de aanpassing van het complex Kortrijk West en de verlenging R8 ter hoogte van Izegemsestraat de intensiteiten op de R36 aanzienlijk dalen ten aanzien van de huidige situatie.

MILDERENDE MAATREGELLEN OP PLANNIVEAU

De doorgaande beweging op de voorgestelde ontsluitingsweg die de Handelskaai met de Magdalenastraat verbindt en die via de Blekersstraat aantakt op de westelijke ring dient vermeden omdat hier een sluiproute gecreëerd wordt. Hierdoor kunnen verkeersonveilige situaties ontstaan ter hoogte van de ontsluitingsweg en de kruispunten met het hogere wegennet. Er wordt voorgesteld parking Appel II en de NMBS-goederenloods te ontsluiten via de rotonde R36 x Beheerstraat en de ontwikkelingen ter hoogte van Magdalenawijk te ontsluiten via de Magdalenastraat.

De huidige gebrekkige doorstroming ter hoogte van de kluifrotonde is te wijten aan de vormgeving van het kruispunt en de grote stroom voetgangers tussen het station en de scholen. Een verschuiving van de voetgangersstromen naar een nieuwe brug voor langzaam verkeer langs de sporen (analoog aan de fietsersbrug aan de andere zijde) zou hiervoor een oplossing kunnen zijn (cf. MOBER Stationsomgeving: Aanleg van fietsroute langs de noordzijde van de spoorlijn, met ongelijkgrondse kruising van de Zandstraat). Deze zou een verbetering betekenen voor zowel de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer, voor de verkeersveiligheid en voor de verkeersleefbaarheid van de oversteek van de Zandstraat. Daarnaast dienen optimalisaties aan de kluifrotonde doorgevoerd te worden.

De activiteiten in de NMBS goederenloods dienen afgestemd zijn op potenties die de A-locatie biedt (aanwezigheid van openbaar vervoersontsluiting) en de nabijheid van het centrum met een goede fietstoegankelijkheid (ongelijkvloerse fiets- en voetgangerstunnel). Bijkomende handel en commerciële activiteiten of kantoren zijn niet aangewezen. Activiteiten waarbij gebruik gemaakt wordt van de parking op momenten wanneer deze onderbenut is (van 18.00u tot 07.00u) zijn aangewezen (bvb jeugdcentrum, fuifzaal, ...).

WIJZIGEN MODAL SPLIT

Centraal in de ontwikkelingen is de benutting van de potenties die de A-locatie biedt, namelijk het aanbod aan openbaar vervoer. Ontradende maatregelen voor autogebruik zijn:

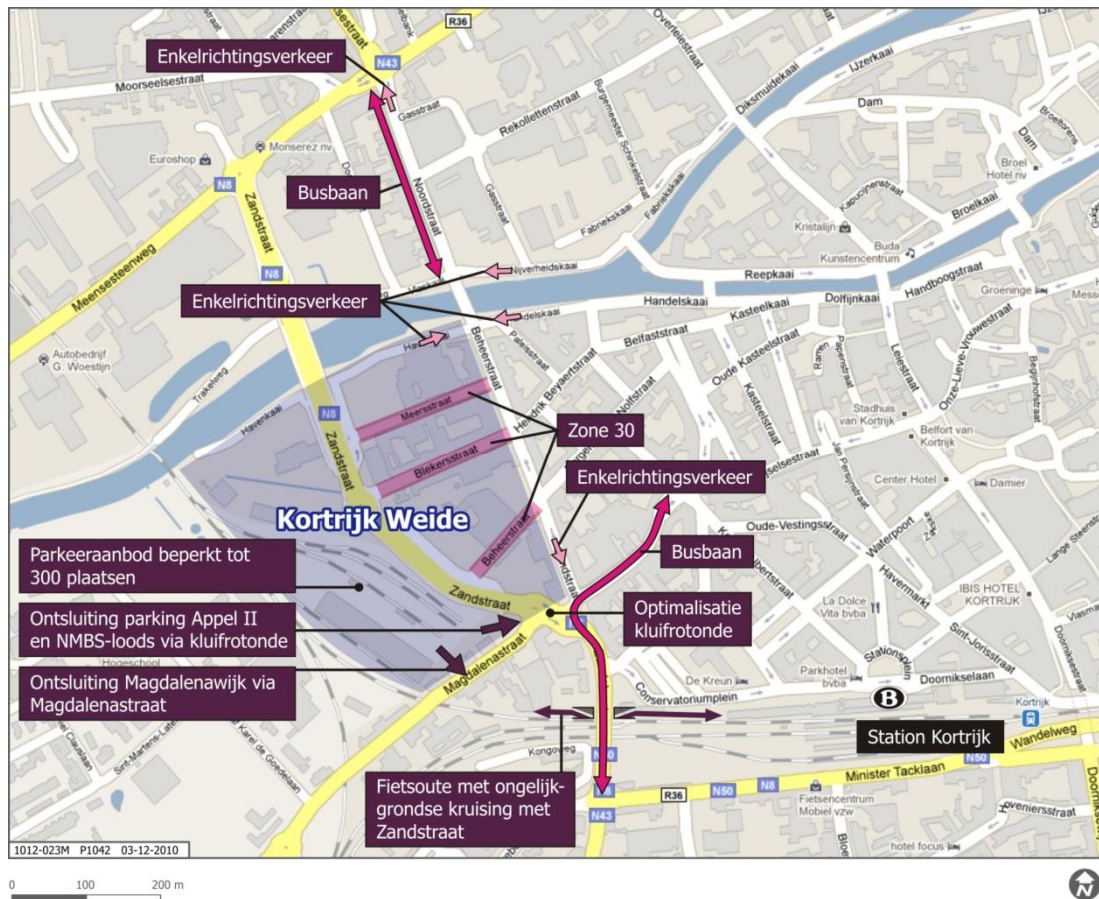
- beperking van het openbaar parkeeraanbod en invoeren van betalend parkeren (zie Parkeerbeleidsplan);
- implementatie van het park and ride – principe conform parkeerbeleidsplan;
- beperking van het te realiseren parkeeraanbod bij vergunningsaanvragen, gekoppeld aan een stringent parkeerbeleid in de omgeving (hoge tarieven voor langparkeren om parkeerdruk op omliggende gebieden te vermijden).

Stimulerende maatregelen om het gebruik van openbaar en fiets te bevorderen zijn:

- verdere uitbouw openbaar vervoersaanbod (zie HOV-studie);
- financiële tegemoetkomingen bij gebruik van fiets of openbaar vervoer (terugbetalingen voor werknemers, studentenkorting, ...).

Tabel 20: Acties voor Kortrijk Weide¹⁴

Omschrijving actie	Locatie	Initiatiefnemer
1 Verdere afweging verkeerscirculatie	Centrum (binnen R36)	Stad Kortrijk
2 Invoeren aangepaste verkeersafwikkeling en aanpassing weginrichting	Centrum (binnen R36)	Stad Kortrijk
3 Zone 30 in verlengde Nolfstraat, Meersstraat, Biekersstraat	Centrum (binnen R36)	Stad Kortrijk
4 Busbaan Noordstraat	Centrum (binnen R36)	Stad Kortrijk
5 Busbaan Consciencestraat tot op Appel	Centrum (binnen R36)	Stad Kortrijk
Macroniveau		
6 Vervollediging en herinrichting R8	Kortrijk	
7 Aanpassing complex Kortrijk West	Bissegem	
Planiveau		
8 Ontsluiting van parking Appel II en NMBS-goederenloods via rotonde R36 x Beheerstraat	Centrum (binnen R36)	
9 Ontsluiting van ontwikkelingen t.h.v. Magdalenawijk via Magdalenastraat	Centrum (binnen R36)	
10 Parkeeraanbod op randparking wordt beperkt tot 300 parkeerplaatsen	Centrum (binnen R36)	
11 Aanleg van fietsroute langs de noordzijde van de spoorlijn, met ongelijkgrondse kruising van de Zandstraat	Centrum (binnen R36)	
12 Optimalisatie kluifrotonde	Centrum (binnen R36)	
Modal Split		
13 Beperking van het openbaar parkeeraanbod en invoeren van betalend parkeren (cf parkeerbeleidsplan)	Centrum (binnen R36)	
14 Implementatie van het park and ride – principe conform parkeerbeleidsplan	Centrum (binnen R36)	
Beperking van het te realiseren parkeeraanbod bij vergunningsaanvragen, gekoppeld aan een stringent parkeerbeleid in de omgeving	<i>Niet van toepassing</i>	
15 Verdere uitbouw openbaar vervoersaanbod (zie ook studie Hoogwaardig openbaar vervoer in Kortrijk)	Kortrijk	
16 Financiële tegemoetkomingen bij gebruik van fiets of openbaar vervoer	<i>Niet van toepassing</i>	
17 Kwalitatieve haltevoorzieningen en overstapplaatsen waarbij Vol kan overstapt worden naar andere modi	Kortrijk	
18 Kwalitatieve en verkeersveilige fietsinfrastructuur van en naar de verschillende polen	Kortrijk	
19 Voldoende, veilige fietsstallingen die gemakkelijk bereikbaar zijn zonder omrijdfactor	Centrum (binnen R36)	
20 Degelijke informatieverstrekking van het openbaar vervoersaanbod	<i>Niet van toepassing</i>	



Figuur 17: Plaatsgebonden maatregelen voor Kortrijk Weide

¹⁴ De maatregelen zijn slechts eerste voorstellen die in detail verder zullen worden bekeken bij verdere uitwerking van het project.

7.2.6 Streefbeeldstudie Kortrijk Oost-Stasegem¹⁵

7.2.6.1 Situering en doel

Het studiegebied is gelegen in het oosten van het regionaal stedelijk gebied Kortrijk op grondgebied Kortrijk, Harelbeke en Zwevegem. Het betreft een complex gebied in volle mutatie.

De studie bevat 3 hoofddoelstellingen:

- de opmaak van een ontwerpstreefbeeld voor:
 - de R8, tussen het knooppunt Kortrijk Oost en het toegangsknooppunt Stasegem;
 - het wegvak van de E17 ter hoogte van het toegangsknooppunt Kortrijk Oost;
 - de wegvakken van de gewestwegen N8 en N391, binnen het studiegebied;
- de opmaak van een verkeersplanologisch concept voor de ontsluiting van de zone Kortrijk Oost – Stasegem naar het hogere wegennet;
- een voorstel van fasering voor de uitvoering van de verkeersplanologische concepten, in functie van de ontwikkelingen op Kortrijk Oost.

7.2.6.2 Indeling projectgebied

Deelgebied 1: Harelbeke – Stasegem (ten noorden van kanaal Kortrijk Bossuit)

Dit deelgebied omvat twee van functie verschillende zones: het gemengd regionaal bedrijventerrein Harelbeke – Stasegem in het westen en de dorpskern van Stasegem in het oosten. De dorpskern van Stasegem bestaat uit een historisch centrum met dichte, aaneengesloten bebouwing met daar rond verschillende woonwijken.

Deelgebied 2: Kapel Ter Bede/Littoral (tussen kanaal Kortrijk Bossuit en E17)

Er worden 3 zones onderscheiden in deelgebied 2:

- Littoral, de site is het voorwerp van inrichtingsplannen voor een wetenschapspark en gebied voor stedelijke activiteiten;
- de open ruimte ter hoogte van Kapel Ter Bede kent dezelfde bestemming als Littoral;
- Harelbeke-Kanaalzone, industriegebied ten zuiden van het kanaal Kortrijk-Bossuit bestaande uit 4 bedrijven.

Naast deze zones dient het woonlint langs de Luipaardstraat vermeld, volledig omgeven door bedrijvigheid.

Het deelgebied zal in de toekomst ontwikkeld en ingevuld worden volgens het in opmaak zijnde inrichtingsplan Kapel Ter Bede – Littoral. Voornaamste nieuwe programma-onderdelen

¹⁵ Streefbeeldstudie Kortrijk Oost – Stasegem (2008) – Grontmij

zijn een kmo-zone, kantoren, kantoorachtigen, een researchpark en gemengde functies in de droogloodsen.

Deelgebied 3: Evolis en Keizershoek (tussen E17 en de N391)

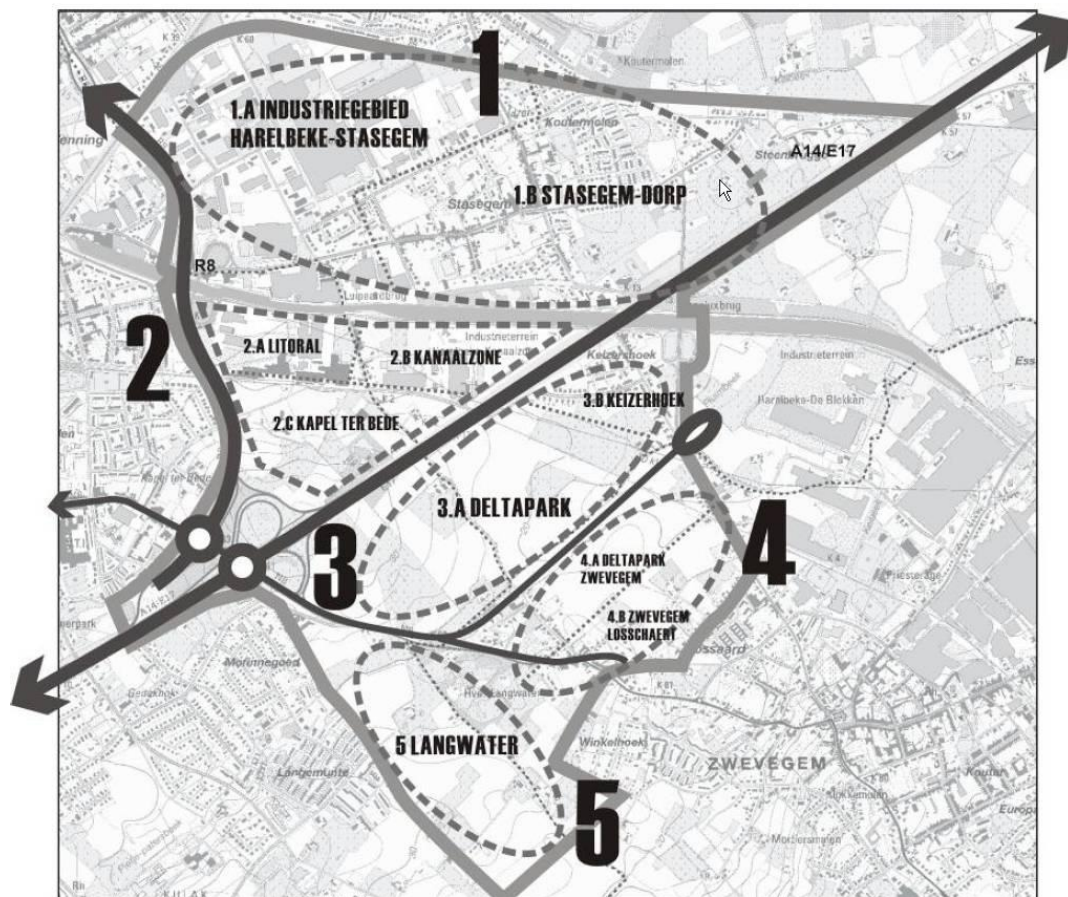
Evolis betreft een nieuw bedrijventerrein, waarvoor de werken reeds gestart zijn, terwijl Keizershoek een woonwijk is die tot Harelbeke behoort maar functioneel op Zwevegem gericht is.

Deelgebied 4: Ten oosten van de N391

Dit agrarisch gebied/woongebied wordt in de toekomst ontwikkeld als fase 2 van het Evolis. Ook een gemengd lokaal bedrijventerrein en een handelszone worden hier voorzien.

Deelgebied 5: Langwater (ten zuiden van de N8)

Deze open ruimte is bestemd voor een stedelijk woongebied en een gebied voor stedelijke activiteiten.



Figuur 18: Deelgebieden Kortrijk Oost – Stasegem

7.2.6.3 Uitgangspunten en doelstellingen

Gezien nog geen definitieve versie beschikbaar is van het streefbeeld op tijdstip van opmaak van deze studie, worden alvast de uitgangspunten en doelstellingen voor het streefbeeld Kortrijk Oost – Stasegem.

Op basis van de bestaande plannings- en beleidscontext worden volgende uitgangspunten meegenomen en/of geoptimaliseerd in de studie:

- de doortrekking van de R8 tussen het knooppunt Kortrijk Zuid (het Ei) en het knooppunt Kortrijk Noord Oost (gelegen buiten het studiegebied);
- de uitgevoerde inrichtingsstudies (met bijhorende ontsluitingsconcepten) voor Evolis, Kapel Ter Bede en Littoral.

De hoofddoelstellingen die bepalend zijn voor het verkeersplanologisch concept en ontwerp van het streefbeeld zijn de volgende:

- een hiërarchisch wegennet (de wegategorisering vormt de basis voor alle concepten);
- een leesbare ontsluiting van de stedelijke entiteiten van en naar het hogere wegennet;
- de ontwikkeling van een samenhangend en kwalitatief fietsnetwerk;
- het behoud en de uitbouw van een kwalitatief openbaar-vervoernetwerk;
- een aangepaste ruimtelijke en landschappelijke inpassing van de verschillende wegsegmenten;
- het versterken van de samenhang tussen de verschillende stedelijke entiteiten;
- het behoud van structurerende vermogen van waardevolle groenstructuren;
- een verhoogde verkeersveiligheid en gebruikscomfort voor de verschillende vervoersmodi.

7.2.6.4 Concepten/inrichtingsvoorstellen

Op basis van de hierboven beschreven uitgangspunten en doelstellingen werd een eerste inrichtingsvoorstel ontworpen. Uit de analyse hiervan bleek echter dat de verwachte verkeersstromen niet voldoende opgevangen zouden kunnen worden. Daarom werd beslist om verder te werken op twee sporen (op tijdstip van de opmaak van voorliggende nota):

- uitwerken van meer ingrijpende infrastructurele oplossingen;
- ingrijpen in de geplande ontwikkelingen.

De streefbeeldstudie werd bij de opmaak van het mobiliteitsplan nog niet afgerond, concrete acties kunnen daarom niet opgenomen worden in voorliggend document.

7.3 Werkdomein A3: Wegencategorisering

In de loop van het studieproces is gebleken dat een herziening van de wegcategorisering noodzakelijk is. De nieuwe opgemaakte visie kent echter meerdere verschilpunten met het huidige PRS West-Vlaanderen. Deze discussiepunten dienen op hoger niveau uitgeklaard te worden. Hierna volgt een overzicht van de wegcategorisering, met aanduiding van de verschilpunten tussen de visie van de stad Kortrijk en de visie van de provincie West-Vlaanderen.¹⁶ (zie ook figuur B3 en B4)

¹⁶ In het beleidsplan wordt vermeld dat er geen engagement van de stad is om wegen over te hevelen van het gewest naar de stad indien een secundaire weg een lokale weg wordt binnen de visie van het mobiliteitsplan.

		Selectie PRS	Visie stad Kortrijk
Hoofdwegen			
- E17 Gent - Rijsel		Idem	
- A17 Brugge - Doornik		Idem	
Primaire wegen			
- R8	II	Wegsegment tussen Kortrijk-West en Kortrijk-Zuid: secundaire weg, type I	De volledige N8 dient te fungeren als volwaardige ringstructuur die de schakel vormt tussen het stedelijk gebied en het hoofdwegenet.
- A19 Kortrijk - Ieper	II	Idem	
Secundaire wegen			
- N8 (tussen Kortrijk-Oost en Zwevegem)	I	Idem	
- N50 (tussen R8 en Kuurne)	I	Idem	
- R36 (tussen Gentsesteenweg en Doorniksewijk)	II	Lokale weg, type IIa	De R36 wordt gezien als een volwaardige kleine ringstructuur rond het centrum van Kortrijk die het bestemmingsverkeer voor het centrum verdeelt over de verschillende randparkings.
- N43 Gentsesteenweg (tussen R36 en Harelbeke)	II	Secundaire weg, type III	Dit wegsegment wordt gezien als 1 van de 3 hoofdvalsassen tussen de R36 en de R8. Buscorridors worden elders voorzien.

- N43 (tussen R36 en Condédreef)	II	Idem	
- N323 Condédreef/Beneluxlaan	II	Idem	
- President Kennedylaan	II	Idem	
- N43 (tussen R8 en Aalbeke)	II	Idem	
- N328 (tussen R8 en R36)	II	Niet voorzien	Dit nieuw wegsegment is 1 van de 3 hoofdinvallswegen tussen de R36 en de R8 en vervangt de huidige functie van de N8, die gedowngraded wordt.
- R36 (tussen Gentssteenweg en Doorniksewijk)	III	Lokale weg, type II a	De R36 wordt gezien als een volwaardige kleine ringstructuur rond het centrum van Kortrijk die het bestemmingsverkeer voor het centrum verdeelt over de verschillende randparkings.
- N50 Brugsesteenweg (tussen R36 en R8)	III	Idem	
- N8 Oudenaardsesteenweg (tussen R36 en R8)	III	Idem	
- N50 Doorniksesteenweg (tussen R36 en Beneluxlaan)	III	Idem	
- N8 Meensesteenweg (tussen R36 en Wevelgem)	III	Secundaire weg, type II	Dit segment wordt gedowngraded in functie van de aanleg van de nieuwe N328 die de verzamel functie van de huidige N8 moet overnemen.
- Noordstraat/Beheerstraat	III	Lokale weg, type II a	De Noordstraat/Beheerstraat wordt een belangrijke OV-corridor.

Lokale wegen			
- Kuurnsesteenweg/Kortrijksestraat	I	Idem	
- N50 (tussen Beneluxlaan en Kooigem)	I	Idem	
- Koninklijkestraat/Kooigemsestraat	I	Idem	
- Kreupelstraat/Bellegemsestraat/Rollegemsestraat	I	Idem	
- Tomboekstraat/Aalbeeksestraat/Bergstraat/Lauwsestraat	I	Idem	
- Rollegemseweg/Marionetten	I	Idem	
- N43 Pottelberg (tussen Condédreef en R8)	I	Secundaire weg, type II	Dit wegsegment wordt niet geselecteerd als hoofdinalsas tussen de R8 en de R36, wat wel het geval is voor de nabijgelegen Condédreef.
- Marksesteenweg/Markebekestraat/Rekkemsestraat	I	Idem	
- Overzetweg/Driekerkenstraat/Gullegemsesteenweg	I	Idem	
- Kortrijksestraat/Heusekasteelstraat/Gullegemsestraat	I	Idem	
- Mellestraat/Sint-Katharinastraat	I	Idem	

8. WERKDOMEIN B: VERKEERSNETWERKEN

8.1 Werkdomein B1: Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken

8.1.1 Verblijfsgebieden

In het eerste mobiliteitsplan uit 2002 worden de algemene uitgangspunten uitgeschreven voor het inrichten van verblijfsgebieden te Kortrijk.

De uitbouw van de wegenhiërarchie wordt daarin als basis beschouwd voor de afbakening van verblijfsgebieden. Alle andere (bewoonde) straten die niet geselecteerd zijn als verbindings- of wijkontsluitingsweg behoren tot het verblijfsgebied. Ook een deel (of gedeelten) van de lokale verbindingswegen en ontsluitingswegen hebben een sterk verblijfskarakter. Alle verblijfsgebieden zullen op termijn evolueren naar een zone 30-statuut. In deze gebieden wordt het doorgaand verkeer geweerd en wordt de openbare ruimte ingericht in functie van de leefbaarheid.

De invoering van de zone 30 gebeurt in fasen. Zo komen volgende gebieden in aanmerking voor zone 30:

- in een aantal wijken kan de zone 30 in principe onmiddellijk ingevoerd worden, zonder verdere ingrepen (hierbij behoort het deel van de binnenstad ten zuiden van de Leie);
- de omgeving van lagere scholen;
- herinrichting van de dorpskernen als verblijfsgebied: Marke, Heule, Aalbeke, Bellegem;
- in andere verblijfsgebieden.

Het nieuwe snelheidsplan werd als bijlage (figuur B5) toegevoegd.

De wijken worden onder meer heringericht naargelang de planning van andere werkzaamheden (bv. vernieuwing rioleringen), de technische noodwendigheden en de budgettaire mogelijkheden. Er wordt prioriteit gegeven aan de omgeving van de scholen van het basisonderwijs.

Een belangrijk middel voor de fysieke afbakening van de verblijfsgebieden zijn de zogenaamde poorten: een duidelijke fysieke baken bij het binnenrijden van de kern (d.m.v. wegversmalling, middenberm, verticale visuele elementen, ...). Op andere plaatsen zal een doorgang afgesloten worden voor autoverkeer om de verkeershiërarchie te benadrukken en het verblijfskarakter te versterken.

8.1.2 Voetgangersnetwerken

8.1.2.1 Situering

In het nieuwe verkeerscirculatieplan¹⁷ voor Kortrijk, werd het bestaande voetgangersgebied in kaart gebracht. De inrichting en toekomstige wijzigingen komen eveneens kort aan bod.

De laad- en lostijden voor het winkelwandelgebied worden gewijzigd: van 05u00 tot 11u30 en van 18u30 tot 22u00. Aan de belangrijkste toegangspoorten van het winkelwandelgebied worden verzinkbare paaltjes geplaatst die buiten de laad- en losuren permanent omhoog blijven. De toegangspoorten te voorzien met verzinkbare paaltjes zijn:

- Lange Steenstraat;
- Korte Steenstraat;
- Voorstraat;
- Grote Kring;
- Wijngaardstraat t.h.v. de Vlasmarkt.

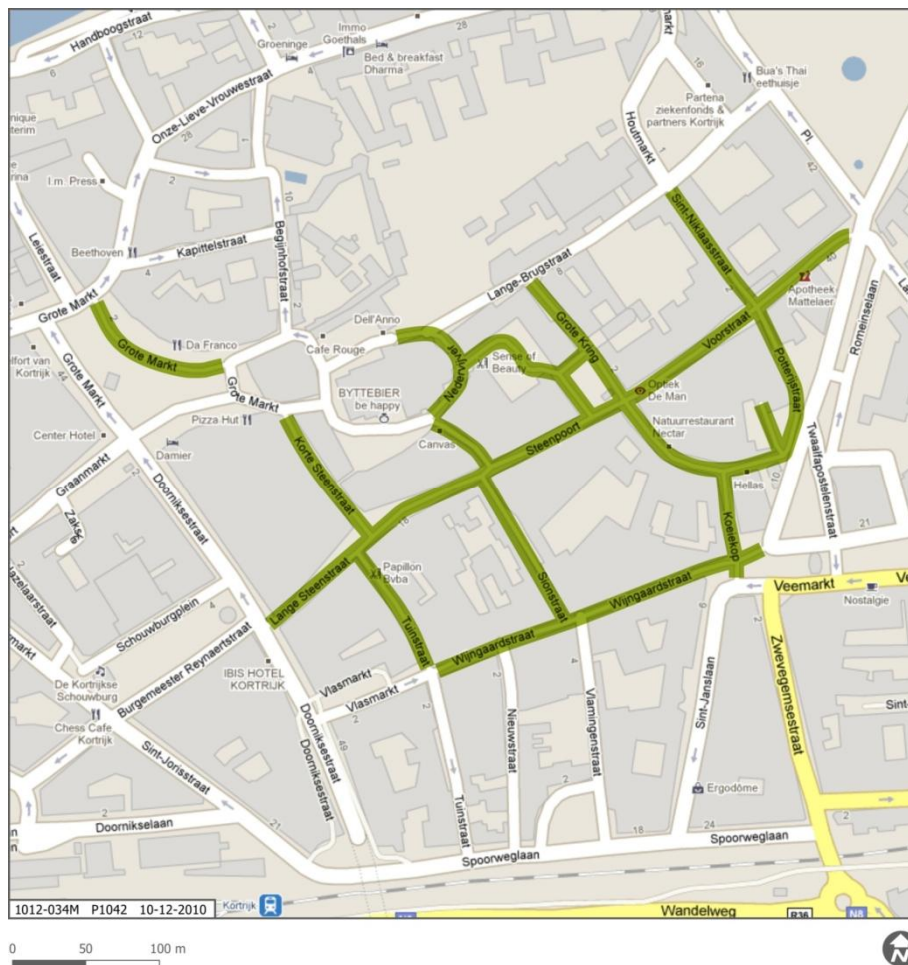
Daarnaast kunnen een aantal bijkomende eenrichtingsstraten voorzien worden, waardoor inrijdend verkeer wordt voorkomen:

- Wijngaardstraat: enkelrichting tussen Vlamingenstraat en Veemarkt richting Veemarkt;
- Kleine Sint-Jansstraat: enkelrichting richting Veemarkt.

Door deze maatregelen vermindert het risico dat het winkelwandelgebied buiten de laad- en losuren gebruikt wordt als sluiproute. Het wordt bemoeilijkt om het winkelwandelgebied binnen te rijden, maar het blijft niet onmogelijk. Garagehouders, bewoners en paramedici kunnen nog steeds het winkelwandelgebied binnenrijden via de toegangen zonder paaltjes.

Op onderstaande figuur wordt het bestaande voetgangersgebied gesitueerd.

¹⁷ 'Verkeerscirculatieplan Kortrijk' opgemaakt door studie bureau Mint (december 2009)



Figuur 19: Voetgangersgebied in Kortrijk

In de nabije toekomst wordt de Lange-Brugstraat toegevoegd aan het voetgangersgebied. De parking Boerenhol is dan niet meer bereikbaar via deze straat. De Burgemeester Reynaertstraat en de Persijnstraat worden mogelijk verkeersvrij gemaakt. Deze laatste wordt, net als de Kapittelstraat en de Pieter de Cockelaerstraat, ingericht als woonerf.

In het mobiliteitsplan uit 2002 wordt op basis van de gekende voetgangerslooptlijnen en publiektrekkende functies een fijnmazig netwerk nagestreefd. Ook worden maatregelen voorgesteld voor meer veiligheid, kwaliteit en comfort voor voetgangers. Naar aanleiding van deze aanbevelingen zal de stad een studie rond voetgangersbewegwijzering in het centrumgebied uitvoeren en op basis daarvan nieuwe voetgangersbewegwijzering plaatsen.

Netwerk in functie van looptlijnen

In het centrum van de stad evenals in de dorpskernen van de deelgemeenten zijn de meest voorkomende looptlijnen van voetgangersconcentraties gekend. Deze situeren zich in de directe omgeving van woonconcentraties, belangrijke openbare of private functies: stationsomgevingen, handelszaken, scholen, bibliotheken, ontmoetingscentra, sportcomplexen, Permanente aandacht hieromtrent zal gegeven worden bij iedere gelegenheid zodat ook, op heden ontbrekende schakels, kunnen worden gerealiseerd. Supplementair zal bij opportuniteiten (bijv. bouw grotere bouwblokken) gepoogd worden op diverse plaatsen voetgangersdoorsteken te realiseren zodat een fijnmazig netwerk ontstaat.

8.1.3 Trage wegen

In 1988 werd alle openbare wegenis reeds geïnventariseerd, wat de basis vormt voor het huidige onderhoudsplan 'voetwegen'.

Sinds 2007 inventariseert de stad Kortrijk, begeleid door vzw Trage Wegen, haar trage wegenpatrimonium. Hierbij ligt de nadruk op het opmaken van een gedragen visie over trage wegen. Vrijwilligers en alle betrokkenen inventariseren niet alleen hun deelgebied maar krijgen de mogelijkheid om bestaande trage wegen en knelpunten te evalueren volgens de methodologie van vzw Trage Wegen. Jaarlijks komen twee deelgemeenten aan bod. Zo zijn voor Rollegem, Aalbeke, Kooigem en Bellegem reeds trage wegenplannen opgemaakt. Momenteel worden Bissegem en Marke geïnventariseerd, in 2011 komen Heule en Kortrijk aan bod.

Het landelijke zuiden van Kortrijk (Aalbeke, Rollegem, Kooigem en Bellegem) herbergt een schat aan trage wegen, meestal met een juridische basis in de Atlas der Buurtwegen. Door de inventarisatie in 1988 en het daaruit voortvloeiende onderhoudsplan zijn heel wat trage wegen behouden. Het centrum en noorden (Marke, Bissegem, Kortrijk en Heule) van Kortrijk is heel wat stedelijker en is continue in ontwikkeling. Dit heeft ook zijn weerslag op het huidige trage wegennetwerk: veel oorspronkelijke verbindingen zijn verdwenen en vervangen door nieuwe verbindingen. Via nieuwe stedelijke ontwikkelingen (verkavelingen, KMO-zones, groenlint Zuid, masterplannen, etc.) zijn ook heel wat nieuwe verbindingen gerealiseerd of gepland.

Het meer verstedelijkte gebied vergt echter een andere aanpak, met aandacht voor volgende thema's:

- speel- en ontmoetingsruimte voor zowel kinderen, jongeren als volwassenen;
- inrichting en infrastructuur: afhankelijke van het gebruik van de weg (van natuurgebied tot fietsweg);
- groen dicht bij huis: benadrukken van de ecologische functie van trage wegen (biodiversiteit, leefbaarheid, luchtkwaliteit, optimaliseren van schaarse ruimte);
- gebruikersgroepen: sport, recreatie en functioneel;
- verbindingen tussen woonwijken en het centrum, met naburige gemeenten, tussen centrum en buitengebied en verbindingen naar stedelijke voorzieningen (culturele centra, bibliotheken, sportcentra, etc.).

Na vervolledigen van de inventarisatie worden de diverse deelplannen geïntegreerd met aandacht voor:

- streven naar een gebiedsgerichte opwaardering van het netwerk van trage wegen;
- een multifunctioneel gebruik van trage wegen;
- het aftoesten van het trage wegenplan samen met de provincie West-Vlaanderen.

De gebieden welke bij opmaak van dit beleidsplan reeds geïnventariseerd zijn worden in bijlage B6 weergegeven.

8.2 Werkdomein B2: Fietsnetwerk

Om het beleidsplan fiets sterker te onderbouwen werden drie sporen, hierna beschreven, bewandeld:

1. In eerste instantie werd het fietsroutenetwerk doorgelicht. Het resultaat is een nieuw voorstel van fietsroutenetwerk. Tevens werd de kwaliteit van het fietsroutenetwerk getoetst op basis van de beschikbare GIS-data.
2. Vervolgens is een beleid ontwikkeld op vlak van fietsparkeren.
3. Tot slot werden de belangrijkste bevindingen uit de BYPAD-audit samengevat.

Het resultaat van deze drie studieonderdelen wordt hieronder samengevat.

8.2.1 Fietsroutenetwerken

Om tot een heldere structuur te komen wordt een eenduidige indeling van de netwerken opgemaakt (zie figuur B7):

- Primaire fietsroutes
 - Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
 - Provinciale Hoofdroute
 - Provinciale Functionele Fietsroute
 - Stedelijk Functioneel Netwerk
- Secundaire fietsroutes
 - Stedelijke Alternatieve Fietsroutes
 - Recreatieve Fietsroutes

De primaire fietsroutes zijn louter functioneel en bieden een rechtstreekse verbinding tussen 2 punten. Secundaire fietsroutes bieden een alternatief voor de primaire routes en zorgen voor een verfijning van de mazen van het netwerk. In het kader van het mobiliteitsplan is beslist om enkel de primaire fietsroutes te rapporteren. De secundaire fietsroutes zullen door de stad echter wel nog worden gebruikt in de specifieke communicatie naar doelgroepen.

Zowel de verbinding van de deelgemeenten met het centrum (radiaal) als de verbinding van de deelgemeenten onderling (tangenteel) zijn basisvereisten. Anderzijds wordt ook voorzien in een functionele verbinding van het centrum met de kernen van de buurgemeenten. In dit kader werd een overleg belegd (werkgroep 3 – 18/05/09) met de buurgemeenten om het nieuwe voorstel van de fietskaart toe te lichten en te bespreken.

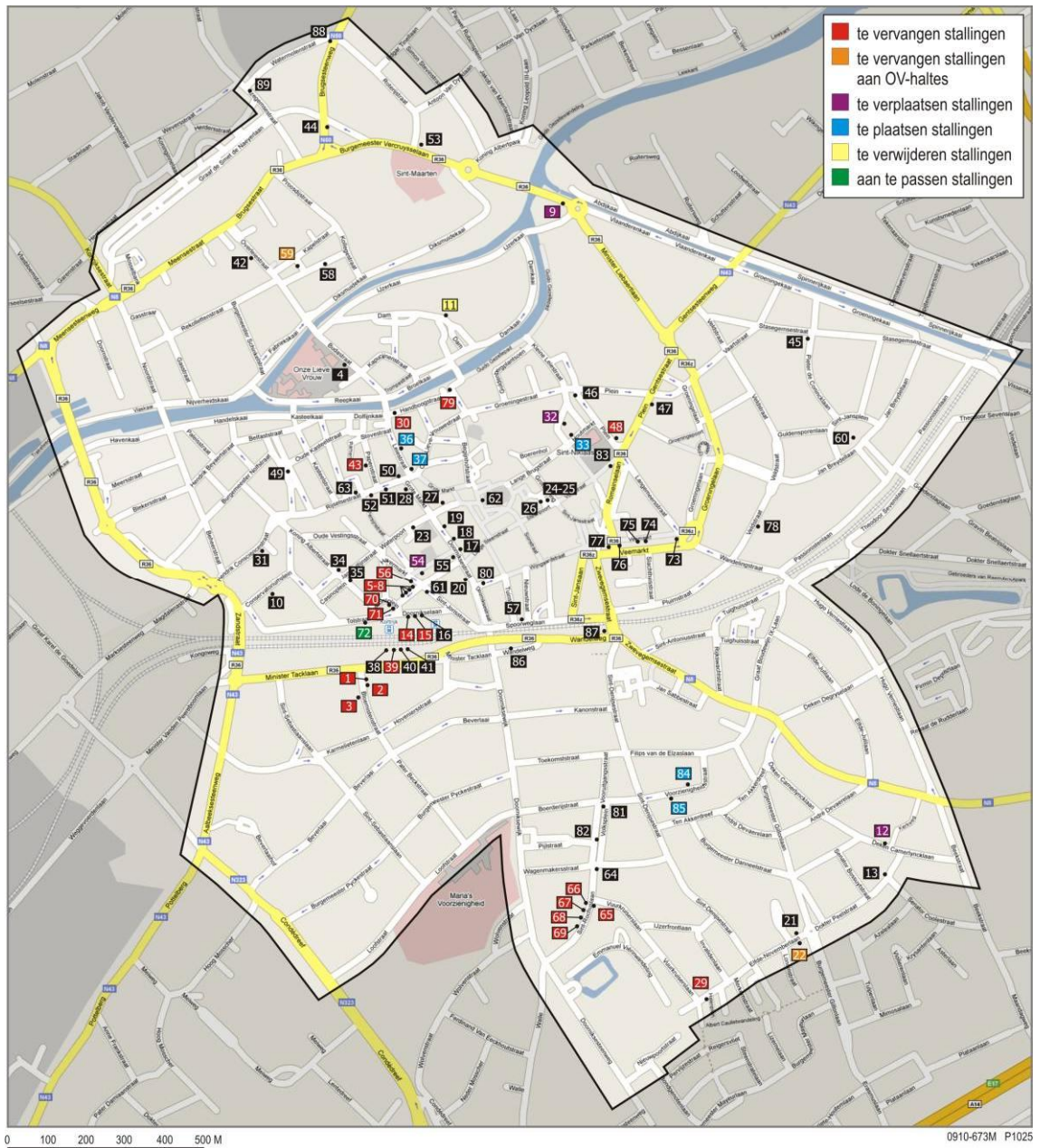
Na het overleg op 18 mei 2009 met de buurgemeenten werd de kaart aangepast op basis van de opmerkingen. Ook werd de visie van de provincie gevraagd m.b.t. het BFF. Na het afronden van de inventarisatie van de trage wegen in Kortrijk, kunnen deze ook mee geïntegreerd worden.

8.2.2 Fietsparkeerplan

Er werd een uitgebreide fietsparkeerstudie uitgevoerd door TRITEL in 2009. De studie vertrekt van een inventarisatie van het huidige aanbod aan fietsenstallingen waarbij capaciteit, bezetting, type, e.a. worden beoordeeld. Naast de inventarisatie worden naslagwerken en publicaties m.b.t. fietsparkeren geraadpleegd waaruit nuttige informatie gehaald wordt. Ook werden gedurende 6 maanden proefopstellingen ter beschikking gesteld door de stad Kortrijk, waarvan de conclusies ook opgenomen worden in deze studie. Na het onderzoeksgedeelte wordt een fietsparkeerplan opgesteld waarin o.a. types worden aanbevolen, een methodologie wordt opgesteld, enz.. De gerichte maatregelen uit de studie worden hieronder weergegeven.

8.2.2.1 Aanpak bestaande stallingproblemen

De prioriteit wordt gegeven aan te vervangen stallingen wegens de slechte staat en/of een kwalitatief ondermaats type. Daarnaast dienen nieuwe stallingen geplaatst te worden waar een ondercapaciteit werd vastgesteld. Hiervoor kunnen eventueel stallingen met een lage bezetting gebruikt worden.



Figuur 20: Bestaande stallingproblemen

In de actietabel wordt een opsomming gegeven van de stallingen welke aangepast dienen te worden met bijhorende maatregelen.

Te vervangen stallingen

Tabel 21: te vervangen stallingen

Locatie	Maatregel
Bloemistenstraat, aan Minster Tacklaan (1)	Rek vervangen door nietje of type 'massastalling'
Bloemistenstraat, aan Minster Tacklaan (2)	Pedalo Duo vervangen door type 'massastalling'
Bloemistenstraat (3)	Pedalo Duo vervangen door type 'massastalling'
Burgemeester Reynaertstraat (5)	Pedalo Duo vervangen door type 'massastalling'
Burgemeester Reynaertstraat (6)	Pedalo Duo vervangen door type 'massastalling'
Burgemeester Reynaertstraat (7)	Pedalo Duo vervangen door type 'massastalling'
Burgemeester Reynaertstraat (8)	Pedalo Duo vervangen door type 'massastalling'
Doomikselaan, voorkant station (14)	Pedalo Duo vervangen door type 'massastalling' en meer capaciteit bieden
Doomikselaan, voorkant station (15)	Pedalo Solo vervangen door type 'massastalling' en meer capaciteit bieden
Halenplein (29)	Rek vervangen door nietje of type 'massastalling'
Handboogstraat (thv Leiestraat) (30)	Rek vervangen door type 'massastalling'
Minister Tacklaan, achterkant station (39)	Reeds vervangen door nieuwe stallingen
Papenstraat (43)	Functie van stalling verduidelijken
Plein, einde Voorstraat (48)	Rek vervangen door nietje/type 'massastalling'/Pedalo Duo
Schouwburgplein, hoek met Burgemeester Reynaertstraat (56)	Reeds vervangen door type 'massastalling'
St. Rochuslaan (65,66,67,68,69)	Rekken vervangen door type 'massastalling'
Stationsplein, rechtover Burgemeester Reynaertstraat (70,71)	Stang vervangen door type 'massastalling' en bromfietsplaatsen aanduiden
Verzetskaai, Broeltorens (79)	Rek vervangen door type 'massastalling'

Te verplaatsen stallingen

Tabel 22: te verplaatsen stallingen

Locatie	Maatregel
Burgemeester Verduysselaan, onder de brug aan IJzerkaai (9)	Reeds verplaatst naar Burgemeester Reynaertstraat
Deken Camerlyncklaan, ter hoogte van Kerkweg (12)	Vervangen en verplaatsen nabij kerk
Houtmarkt, centraal (32)	Stalling verplaatsen nabij attractiepolen
Schouwburgplein (54)	Stalling verplaatsen nabij attractiepolen

Te plaatsen stallingen

Tabel 23: te plaatsen stallingen

Locatie	Maatregel
Houtmarkt (33)	Type 'massastalling' bij plaatsen voor extra capaciteit
Leiestraat, BIB (36)	Pedalo Duo of nietje bij plaatsen
Leiestraat, aan Grote Markt (37)	Pedalo Duo of nietje bij plaatsen
Voorzienigheidsstraat (84,85)	Pedalo Duo bij plaatsen

Te verwijderen stallingen

Tabel 24: te verwijderen stallingen

Locatie	Maatregel
Dam, Parking Broel (11)	Verwijderen wegens zeer lage bezetting

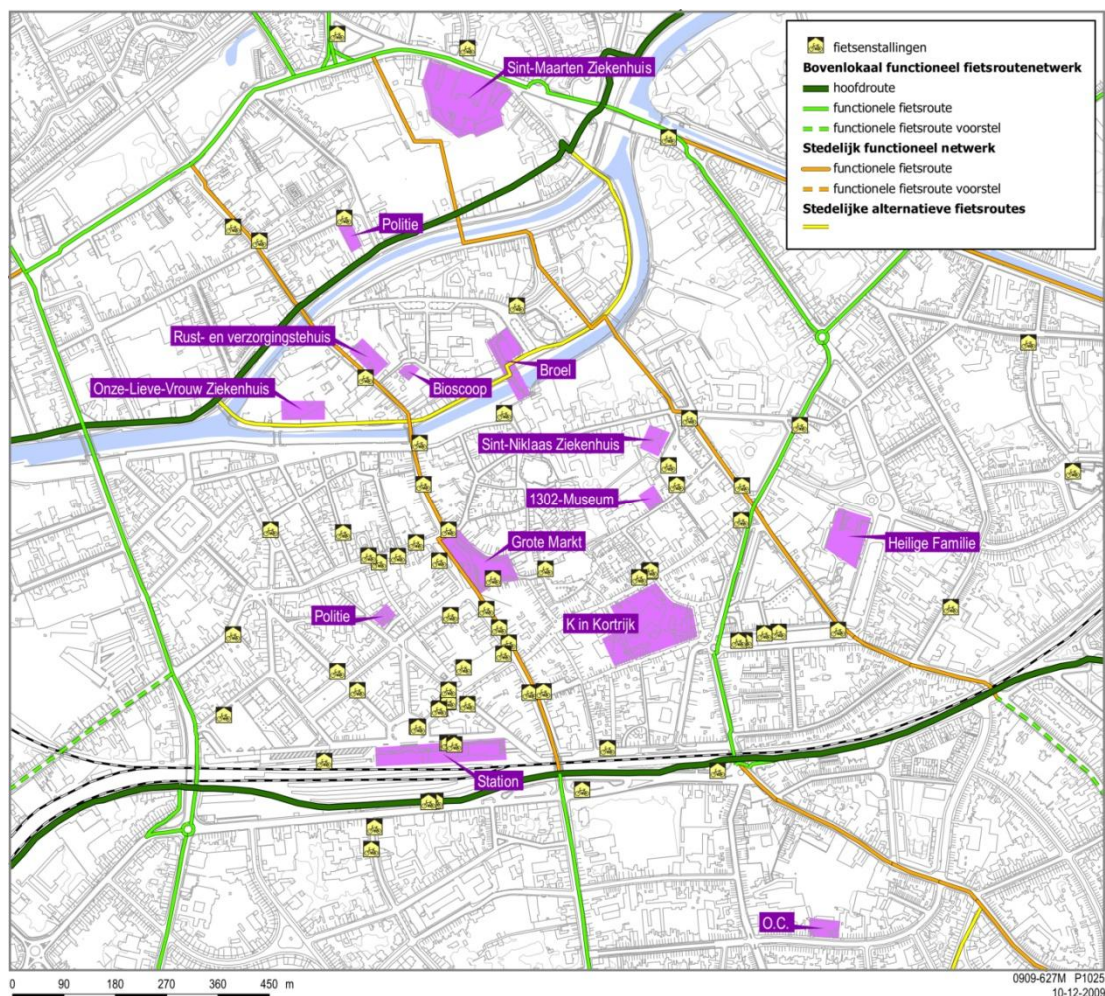
Aan te passen stallingen

Tabel 25: aan te passen stallingen

Locatie	Maatregel
Tolstraat, voorkant station (72)	Sociale veiligheid garanderen en meer capaciteit bieden

8.2.2.2 Openbare gebouwen en strategische plaatsen

Onderstaande figuur geeft een overzicht van de bestaande stallingen samen met de openbare gebouwen en strategische plaatsen. Op basis van de spreiding van het huidige aanbod kan bepaald worden waar eventueel behoefte is aan nieuwe stallingen. In dit kader is verder onderzoek gewenst waarbij de bezetting voor elke stalling dient opgenomen te worden.



Figuur 21: Openbare gebouwen en strategische plaatsen

Vanuit de HOV-studie werden belangrijke openbaar-vervoerhaltes in beeld gebracht. Deze haltes worden in de HOV-studie geselecteerd als belangrijk gezien de meerdere buslijnen die er samenkomen. De geselecteerde haltes dienen daarom voorrang te krijgen op andere minder druk bezochte haltes.

Tabel 26: belangrijke OV-haltes

Locatie
Bissegem Plaats
Gullegem Plaats
Gullegem VTI
Heule Markt
Heule Shopping Center
Kortrijk Blaasbalg
Kortrijk Brugsepoort
Kortrijk De Appel
Kortrijk Doornikwijk
Kortrijk Evolis
Kortrijk Gentpoort
Kortrijk Maandagweg
Kortrijk Markesteenweg
Kortrijk Meensepoort
Kortrijk Plein
Kortrijk Station
Kortrijk XPO
Kuurne Plaats
Marke Plaats

8.2.2.3 Nieuwe ontwikkelingen

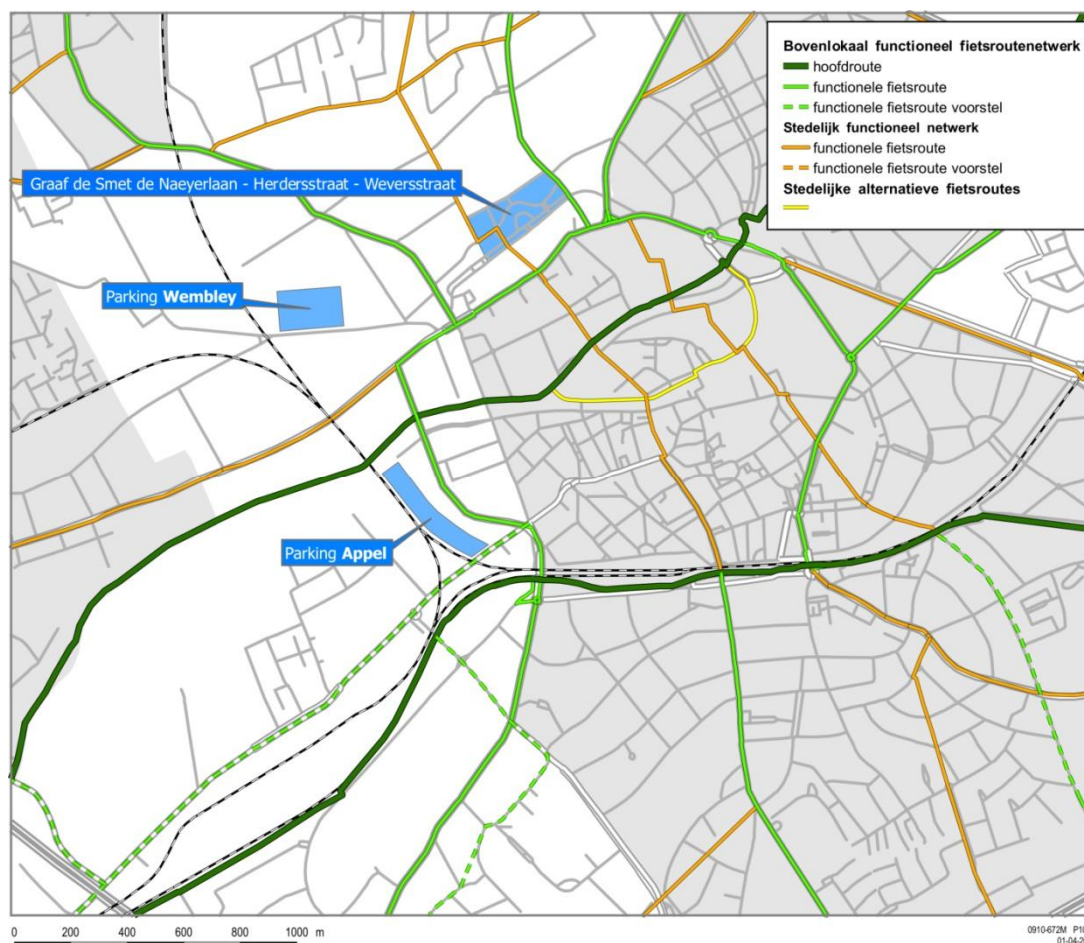
De vermelde geplande ontwikkelingen worden ook opgenomen in de actietabel.

Tabel 27: fietsparkeerders in relatie tot nieuwe ontwikkelingen

Locatie	Maatregel
Grote Kring (ifv K in Kortrijk)	Plaatsen van kwalitatieve fietsenstalling nabij hoofdingang
President Kennedylaan (AZ Groeninge)	Er wordt een beveiligde fietsenstalling voorzien met capaciteit voor 778 fietsen, de inplanting en het gekozen type dienen getoetst te worden met de resultaten uit de fietsparkeerstudie.
Stationsomgeving	Volgens 'Stationsomgeving Kortrijk' (Vectris) komt er een behoefte van 2530 plaatsen.
Kortrijk Weide	Plaatsen van fietsstallingen in functie van de geplande activiteiten.
Evolis	Plaatsen van fietsstallingen in functie van de geplande activiteiten.

8.2.2.4 Park&Bike

Park&Bike-voorzieningen zijn overstappunten waar reizigers hun auto kunnen parkeren en met de fiets hun reis verder kunnen zetten. Zo wordt autoverkeer in het centrum gereduceerd en het fietsgebruik gestimuleerd. Voor korte afstanden kan men met de fiets alle plaatsen in het centrum vlot en gemakkelijk bereiken. Volgende locaties worden voor Kortrijk geschikt geacht om de mogelijkheden voor een P&B-fietsenstalling te onderzoeken: Parking Appel, Graaf de Smet de Nayerlaan/Herdersstraat/Weversstraat en Parking Wembley (na realisatie N328).



Figuur 22: Potentiële parkings voor Park&Bike-concept

8.2.2.5 Scholen

De stad Kortrijk dient in samenwerking met de scholen de te verbeteren elementen per school (die blijken uit de schoolvervoerplannen) aan te pakken en aan de hand van de resultaten uit voorliggende nota de nodige maatregelen te voorzien.

Tabel 28: fietsparkeren en scholen

Locatie	Maatregel
Basisschool 3 Hofsteden	Stallingen voorzien van overkappingen
De Brug	Stallingen voorzien van overkappingen
Lauwestraat	Stallingen voorzien van voldoende capaciteit
Lyceam OLV van Vlaanderen	Stallingen voorzien van voldoende capaciteit
MPI Pottelberg	Stallingen voorzien van voldoende capaciteit
OLV Vlaanderen	Stallingen voorzien van voldoende capaciteit
Oudenaardsesteenweg	Stallingen voorzien van voldoende capaciteit
Plainschool	Stallingen voorzien van voldoende capaciteit en overkappingen
St Paulusschool	Stallingen voorzien van overkappingen
VBS Watermolen	Stallingen voorzien van voldoende capaciteit, overkappingen en een logische inplanting

Voor de scholen waarvan geen gegevens beschikbaar zijn, kunnen geen maatregelen voorgesteld worden.

8.2.3 Flankerend beleid

8.2.3.1 BYPAD-audit

In een overleg, op 5 februari 2009, tussen de Mobiliteitscel van de stad, de mobiliteitsbegeleider en TRITEL, werd het actieplan van de BYPAD-audit uit 2004 overlopen en werd puntsgewijs aangegeven welke maatregelen uit het actieplan al dan niet werden uitgevoerd. De opgelegde acties of aandachtspunten welke nog niet werden uitgevoerd worden opgenomen in de actietabel.

8.2.3.2 Samenwerkingsovereenkomst Mobiel VZW

Er werd een samenwerkingsovereenkomst gesloten door de stad Kortrijk en Mobiel VZW met als doel de promotie van het fietsgebruik in Kortrijk. Een toelage van de stad wordt ter beschikking gesteld voor:

- het geven van fietslessen in Kortrijkse scholen;
- het ter beschikking stellen van fietsen aan de Kortrijkse scholen voor fietsuitstappen;
- het organiseren van fietslessen voor sociaal kwetsbare groepen;
- het onderhoud van openbare fietspompen;
- het beheer van een servicepunt voor rollend materieel in de Kortrijkse binnenstad.

Mobiel vzw zal jaarlijks een evaluatie maken van de gerealiseerde projecten en de resultaten rapporteren aan het stadsbestuur.

Om de duurzame vervoerswijzen in het woon-schoolverkeer maximaal te stimuleren werd een extra samenwerkingsovereenkomst gesloten waarbij de stad Kortrijk Mobiel VZW financieel ondersteunt om studentenfietsen te kunnen verhuren aan zeer gunstige tarieven.

8.2.3.3 Fietskaarten

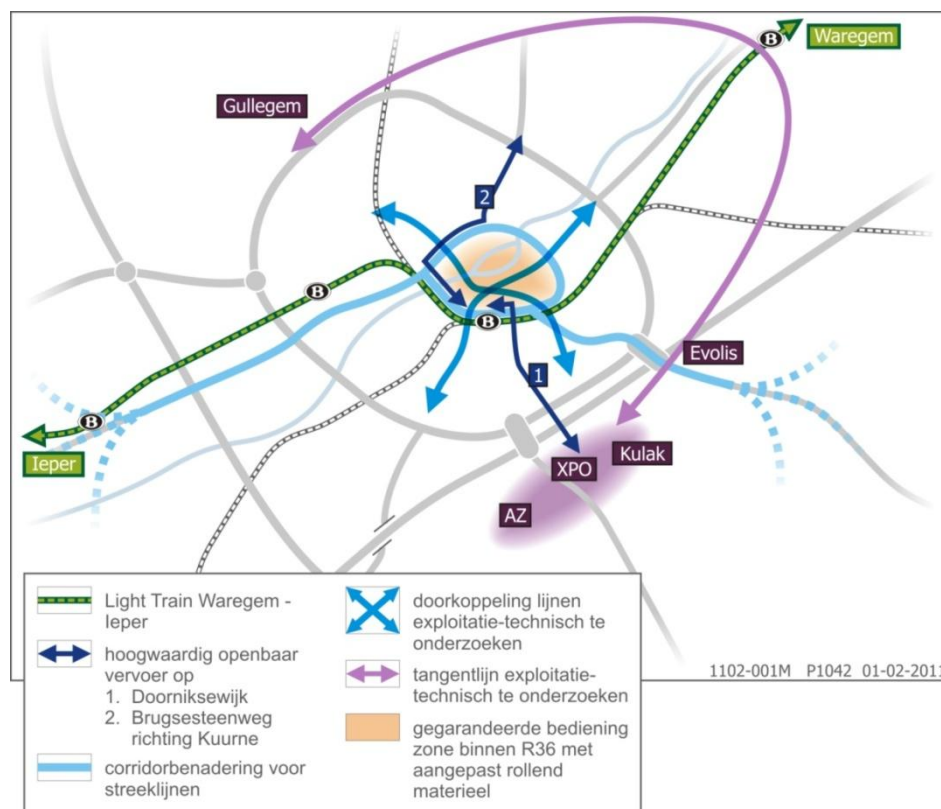
De stad Kortrijk bracht een fietsroutekaart uit met aanduiding van een fijnmazig fietsrouten netwerk, inclusief het trage wegennetwerk. De belangrijkste attractiepolen worden er op aangeduid en de routes worden opgedeeld in functioneel en recreatief.

Ook een schoolfietsroutekaart met als voornaamste doelgroep de leerlingen uit het secundair onderwijs wordt opgemaakt. De aanbevolen routes naar de scholen worden hierop aangeduid. De opmaak en de druk van de kaarten gebeurt in samenwerking met de provincie West-Vlaanderen.

8.3 Werkdomein B3: Openbaar vervoer

In opdracht van de stad Kortrijk, directie Mobiliteit en Infrastructuur werd een studie Hoogwaardig Openbaar Vervoer¹⁸ uitgevoerd, met ondersteuning van De Lijn. Bij de opmaak van voorliggend document werd de studie nog niet beëindigd, hieronder worden echter de krachtlijnen van de visie uit de studie weergegeven:

- het versterken van de Leie-as (of oost-west corridor) door het optimaliseren van de bestaande spoorweginfrastructuur, de toegang tot het HST-netwerk en de bestaande verbindingen binnen de Eurometropool;
- het belang onderstrepen van een sterke noord-zuid corridor via de Doorniksewijk met aandacht voor flankerende maatregelen;
- het potentieel afwegen van een tangentlijn tussen Harelbeke, Evolis en Hoog Kortrijk in het licht van de realisatie van de geplande ontwikkelingen;
- een corridorbenadering uitwerken voor streeklijnen op de R36, de Meensesteenweg, de Oudenaardsesteenweg, de Brugsesteenweg en de Doorniksewijk;
- nieuwe openbaar-voerknooppunten definiëren met aandacht voor ketenmobiliteit (OV-fiets, OV-auto): Xpo, Oudenaardsesteenweg (t.h.v. Langewater);
- de bediening garanderen van de historische stadskern van Kortrijk.



Figuur 23: Visie HOV-studie

¹⁸ HOV-studie (2010) opgemaakt door Vectris

Visie

In de HOV-studie worden de principes uit de Mobiliteitsvisie 2020 (zie 4.2 Relatie met hogere overheden) van De Lijn als basis genomen bij het ontwikkelen van een visie op hoogwaardig openbaar vervoer in Kortrijk. Het wensnet uit de Mobiliteitsvisie 2020 voor de vervoerregio Kortrijk vormt in de HOV-studie de basis voor de verschillende scenario's die onderzocht worden. Het aandeel voor het spoorwegennet dient nog verder onderzocht en bepaald te worden maar voor het regionaal spoor worden voor Kortrijk reeds 2 verschillende assen voorgesteld door De Lijn: Ieper-Kortrijk-Waregem (Lighttrain) en Roeselare-Gent (IC-trein eventueel via Kortrijk).

Meer ingezoomd op het stedelijk gebied van Kortrijk zelf wordt een verdere stedelijke verdichting beoogd. Om een stedelijk en regionaal HOV-net te ontwikkelen voor bus en tram worden 3 basisprincipes vooropgesteld: het realiseren van corridors, verknoping via meerdere hoofdhaltens en het toevoegen van tangenten.

Haalbaarheidsonderzoek tramverbinding Roeselare-Kortrijk

De mogelijke tracés voor de noord-zuidas worden onderzocht waarbij in het noorden wordt gekozen voor de N50 Brugse Steenweg richting Roeselare. Voor het centrumgebied wordt zowel de oost- als de westzijde van de R36 onderzocht om als tracé tussen de N50 en het station gebruikt te worden. Voor de verdere bediening richting Hoog-Kortrijk werden ook nog eens 4 verschillende tracés onderzocht.

Alle mogelijke tracés werden gescreend op gebied van potentieel, lengte, reistijd, ruimtelijke inpasbaarheid, technische/verkeerskundige haalbaarheid en planologische/juridische haalbaarheid waarna deze naast mekaar werden afgewogen. Er wordt aanbevolen om de tram via de Doorniksewijk te sturen en een bustangent te voorzien via Evolls.

Randvoorwaarden

Als flankerende maatregelen worden volgende voorstellen gedaan:

- optimalisatie circulatie stadscentrum (onderzocht i.k.v. verkeerscirculatieplan);
- eenrichtingsverkeer in Doorniksewijk;
- eenrichtingsverkeer op Spoorweglaan/M. Tacklaan voor auto- en busverkeer;
- R36 opwaarderen tot volwaardige en volledige stadscorridor voor alle OV-lijnen;
- doorstromingmaatregelen op belangrijkste invalswegen naar het centrum;
- snoeien in overaanbod aan parkeerplaatsen ten voordele van een meer kwalitatieve aanleg van het openbaar domein en het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen.

Scenario's

In de studie worden 4 scenario's onderzocht welke modelmatig worden onderbouwd, waarbij vertrokken wordt van het provinciale verkeersmodel. Volgende scenario's werden doorgerekend:

1. Basis 2020 incl. het besparingsplan van De Lijn

2. Basis 2020 geoptimaliseerd

3. Basis 2020 geoptimaliseerd met trambediening Hoog-Kortrijk via Doorniksewijk en realisatie van tangenten

4. Basis 2020 geoptimaliseerd met tramverbinding Roeselare – Hoog-Kortrijk via Evolis met realisatie van tangenten

Conclusies

De belangrijkste conclusies worden in de studie als volgt samengevat:

- LightTrain in een strakke halfuursfrequentie over heel de Leielijn van Poperinge tot Gent en van Roeselare tot Gent, telkens via Kortrijk, is mogelijk rekening houdend met de toegang tot het net, ook voor TGV, IC, IR en Vracht.

- Hoofdstation Kortrijk, als ruimtelijke selectie, kan operationeel veel sterker ingevuld worden als 'Main port' van een grensoverschrijdend stedelijk netwerk', waarbij élk station van de regio een goede treindienst heeft.

- Stedelijke tram- en buscorridors tekenen zich duidelijk af, met verschillen tussen tracévarianten. Ze hebben een substantieel mobiliteitsaandeel. In relatie met de geringe verkeersdruk van het OV zelf en de ruimtelijke kwaliteit die hieruit voortvloeit, zijn de corridors krachtige toekomstgerichte concepten voor een verkeersleefbaar en veilig stadsgewest, waarin de mobiliteit gewaarborgd is voor alle groepen gebruikers en voor alle modi, zelfs voor hulpvoertuigen.

- De beeldkwaliteit van OV kan versterkt worden, door meer hoofdhaltensvorm te geven. Samen met de er langs leidende corridors kunnen ze tot de referentie van elke klant van de stad gaan behoren. Het OV wordt hierdoor een helder, krachtig en toegankelijk systeem, zowel mentaal als fysiek.

- De doorkoppeling van stadslijn 2 en de versterking van de hoofdhalte Xpo is zinvol, voornamelijk vanwege de extra bediening van de universiteitscampus en de Xpo.

- Het doortrekken van de lijnen 80 en 81 zijn enkel zinvol binnen het stedelijk gebied van Kortrijk.

- Het toevoegen van tangentialijnen is succesvol ten noorden en ten oosten van de stad, maar minder ten zuiden.

- De N8 kent heel wat potentieel als openbaar-vervoersas.

Het belang van een vlotte doorstroming voor het openbaar vervoer (i.h.b. op de geselecteerde corridors) wordt in deze conclusies meermaals aangehaald en werd reeds als belangrijkste operationele doelstelling vermeld.

8.4 Werkdomein B4: Veiligheid en leefbaarheid

8.4.1 Doortochten i.f.v. verkeersveiligheid/verkeersleefbaarheid

8.4.1.1 N328

Het gebruik van de N8 (Meensesteenweg) en de as Oude Ieperseweg-Kortrijksestraat worden in de huidige situatie gebruikt als verbindingswegen tussen de R8 en de R36. De N8 dient ook als bovenlokale as voor o.a. verkeer van Wevelgem naar Kortrijk. Dit komt de verkeersleefbaarheid in de dichtbevolkte dorpskernen Heule en Bissegem niet ten goede. Door de realisatie van de N328 kunnen de kernen en hun invalswegen ontlast worden en wordt de woonkwaliteit in de toekomst gevrijwaard.

8.4.1.2 R8

De R8 kent een discontinu verloop, waardoor de verkeersstructuur als chaotisch en onleesbaar wordt ervaren. Het zuidwestelijk traject, van de A19 'Kortrijk-West' tot afrit 2 'Kortrijk-Zuid' heeft een profiel van autosnelweg met 2x2 rijstroken, een snelheidsregime van 120 km/u en geen gelijkvloerse kruisingen. Het zuidelijk traject van de ring ontbreekt tussen 'Kortrijk-Zuid' en 'Kortrijk-Oost', waardoor de E17 dienst doet als verbinding. Het noordelijke traject (van 'Kortrijk Oost' tot 'Kortrijk West') kan opgesplitst worden in drie delen:

- vanaf 'Kortrijk-Oost' tot voorbij de N43 en de brug over de Leie heeft de R8 het profiel van een autosnelweg met op het einde enkele gelijkgrondse kruisingen;
- het tweede deel is enkel voorzien van ventwegen: tussen de Bondgenotenlaan en de Izegemsestraat;
- in het derde deel (tot aan 'Kortrijk-West') kent de R8 weer het profiel van een autosnelweg met enkel ongelijkgrondse kruisingen.

De doorstroming op de R8 verloopt eveneens niet optimaal. Er is vanuit het complex uitwisselingspunt 'het ei' (knooppunt 'Kortrijk-Zuid') richting Hoog Kortrijk verkeerscongestie waar te nemen op piekmomenten. Ook het uitwisselingscomplex E17-R8-N8 voldoet niet voor de huidige capaciteiten: een logische en vlotte uitwisseling tussen E17 en R8 verloopt via een secundaire weg en is in de huidige toestand onduidelijk en onveilig.

Omwille van de leesbaarheid van de R8 in zijn geheel, de stedelijke ontwikkelingen in dit gebied en de nood aan een goede doorstroming van dit primaire weggedeelte, is het dan ook aangewezen om volgende wijzigingen door te voeren op de R8:

- herinrichting knooppunt A19 – R8;
- doortrekking zuidelijk deel R8 (tussen 'Kortrijk-Oost' en 'Kortrijk-Zuid');
- vervolleding noordelijk gedeelte R8. Hierbij dient nog onderzocht te worden welke aansluitingen behouden blijven.

8.4.1.3 Lokale doortochten

De geplande acties betreffende de herwaardering van verschillende doortochten/dorpskernen (uit het vorige mobiliteitsplan) worden overgenomen in de nieuwe actietabel.

8.4.2 Snelheidsplan

Sinds de invoering van zones 30 in 2005, was het snelheidsbeleid in Kortrijk bijna ongewijzigd. Uit de gegevens van het meldpunt blijkt echter dat snelheid een van de meest voorkomende oorzaken van klachten is. De directie Mobiliteit en Infrastructuur wordt dan ook geconfronteerd met een toenemende vraag vanuit de bevolking om bepaalde maximum toegelaten snelheden op het Kortrijks grondgebied aan te passen.

Omwille van de toename van bedrijfs- en woonactiviteiten en de stedenbouwkundige ontwikkelingen de laatste jaren waren de bebouwde kommen niet meer aangepast aan de reële situaties. Her en der werden verschillende beperkte snelheidsaanpassingen doorgevoerd maar het snelheidsbeleid werd nog nooit globaal aangepakt.

Naar aanleiding daarvan heeft de directie Mobiliteit en Infrastructuur in 2008 de snelheidsregimes op het grondgebied Kortrijk volledig gescreend en voorstellen tot aanpassingen geformuleerd.

Algemeen werden de diverse te nemen maatregelen de volgende:

- invoeren bijkomende zones 30 in verblijfsgebieden;
- invoeren zones 50 in industrie- en kmo-zones;
- uitbreiden bestaande bebouwde kommen;
- invoeren nieuwe bebouwde kommen;
- verlagen van maximum toegelaten snelheden van 90km/u naar 70km/u en van 70km/u naar 50km/u.

Dit nieuwe snelheidsplan (zie figuur B5) werd goedgekeurd door de gemeenteraad in mei 2008 en werd begin 2009 ingevoerd. Het plaatsen van de nieuwe borden alleen was uiteraard niet voldoende. De burgers werden hier uitgebreid over geïnformeerd d.m.v. een grote sensibiliseringscampagne en aansluitend was er ook een repressief luik. Het snelheidsplan zal permanent geëvalueerd worden zowel op vlak van naleving (o.a. door middel van 6 aangekochte anonieme snelheidsradars) als op vlak van mogelijke wijzigingen ten gevolge van toekomstige herinrichtingen of wijzigingen in de verkeersstructuur.

8.4.3 Verkeerscirculatieplan

Omwille van de talrijke nieuwe stadsontwikkelingen te Kortrijk werd een nieuw verkeerscirculatieplan¹⁹ opgemaakt voor het centrum. Het rapport bevat na de analyse- en conceptfase het effectieve circulatieplan waarin de maatregelen op korte en middellange termijn worden opgesomd die voorzien worden door de stad Kortrijk. De maatregelen worden ook beperkt geëvalueerd op basis van modeldoorrekeningen.²⁰

8.4.3.1 Analysefase

Betreffende de ruimtelijke context worden de belangrijkste attractiepolen binnen het studiegebied in kaart gebracht zoals scholen, ziekenhuizen en andere openbare gebouwen. Ook alle mogelijke parkeervoorzieningen worden besproken.

De verschillende verkeersnetwerken worden eveneens weergegeven, aangevuld met een ongevalanalyse en vermelding van andere gekende knelpunten.

Tot slot worden in de planningscontext alle relevante beleidsdocumenten en studierapporten opgenomen, waarmee rekening moet gehouden worden.

8.4.3.2 Conceptfase

Om tot verschillende concepten of scenario's te komen wordt van een aantal uitgangspunten vertrokken. De hoofddoelstelling is het op elkaar afstemmen van alle projecten en studies om tot een coherent geheel van de circulatie binnen Kortrijk te komen. Naast een reeks nevendoelestellingen worden ook bepaalde randvoorwaarden opgelegd door de stad. Op basis van de doelstellingen en randvoorwaarden kunnen evaluatiecriteria bepaald worden voor de beoordeling van de scenario's. Enkele van deze criteria zijn:

- beperken van de wijzigingen aan de huidige situatie;
- doorgaand verkeer wordt bemoeilijkt;
- verkeersintensiteiten dienen conform de categorie van de weg te zijn in functie van de verkeersleefbaarheid;
- verkeersveiligheid (aandacht voor schoolomgevingen) primeert;
- beperken van conflicten op belangrijke fietsroutes;
- optimalisatie doorstroming busverkeer;
- globale afname autoverkeer binnen de stadsring R36;
-

Het studiegebied wordt opgedeeld in verschillende deelgebieden, gezien de vele randvoorwaarden voor specifieke gebieden. Voor elk deelgebied worden verschillende

¹⁹ 'Verkeerscirculatieplan Kortrijk' (2009) – studiebureau Mint

²⁰ De maatregelen die resulteren uit het verkeerscirculatieplan worden verder teruggekoppeld met de andere lopende/uitgevoerde studies en strategische projecten, vooraleer deze in voege treden.

scenario's uitgewerkt, welke daarna terug gebundeld worden voor het gehele studiegebied in de mate van het mogelijke.

Tijdens de verschillende werkgroepvergaderingen werden de verschillende scenario's getoetst aan de uitgangspunten, welke nog gewijzigd werden waar nodig. Uiteindelijk werden de te nemen circulatiemaatregelen opgedeeld in een plan voor korte termijn en een plan voor middellange termijn.

8.4.3.3 Circulatiemaatregelen op korte termijn

MAATREGELEN

Volgende maatregelen worden door de stad voorzien op korte termijn:

- omkeren enkelrichting Hoveniersstraat, weliswaar nadat de correcte bewegwijzering is geplaatst en geëvalueerd;
- invoeren van enkelrichting stadinwaarts in de Blekersstraat;
- *invoeren van enkelrichting stadinwaarts in de Beyaertstraat tussen de Beheersstraat en de De Praterestraat; (niet weerhouden)*
- *invoeren van enkelrichting zuidwaarts in de Beheerstraat tussen de Meersstraat en de Blekersstraat; (niet weerhouden)*
- omkeren van de enkelrichting in de Pluimstraat tussen de Slachthuisstraat en de Zwevegensestraat, weliswaar na het masterplan;
- invoeren van enkelrichting staduitwaarts in de Burgemeester Nolfstraat tussen de De Praterestraat en de Beheerstraat, weliswaar na een eventuele heraanleg;
- *invoeren enkelrichting westwaarts in de Boerderijstraat tussen Sint Denijsestraat en Volksplein, weliswaar na een studie door de leerlingen van Stella Maris; (niet weerhouden)*
- *invoeren enkelrichting oostwaarts in de Wagenmakersstraat tussen Sint Denijsestraat en Volksplein, weliswaar na een studie door de leerlingen van Stella Maris; (niet weerhouden)*
- *invoeren enkelrichting zuidwaarts op het Volksplein, weliswaar na een studie door de leerlingen van Stella Maris; (niet weerhouden)*
- invoeren enkelrichting noordwaarts over de Broelbrug.

Voor busverkeer voorziet de stad Kortrijk om twee straten in tegenrichting te laten gebruiken: de Leiestraat en de Wandelingstraat tussen Veemarkt en Pluimstraat.

EVALUATIE – EFFECTEN

Op basis van de modeldoorrekening kan in vergelijking met de huidige situatie het volgende opgemerkt worden voor de ochtendspits:

- verplaatsen sluipverkeer in de Hoveniersstraat naar de Doorniksewijk en de Wandelweg R36;
- minder verkeer in de Blekersstraat.

Voor de avondspits kan het volgende opgemerkt worden:

- verkeer van het centrum naar de Noordstraat rijdt via Paleisstraat in plaats van door Beyaertstraat en Beheerstraat;
- verkeer van Kortrijk Weide zal weggrijden via de ventweg van de Burgemeester Lambrechtlaan in plaats van via de Blekersstraat;
- tengevolge verzaadiging van de Appel zou autoverkeer in de Consciencestraat omrijden via de Saverystraat en het Conservatoriumplein;
- minder verkeer in de Handboogstraat;
- minder verkeer in de Pluimstraat, dat nu rijdt via de R36;
- verplaatsen sluipverkeer in de Hoveniersstraat naar de Doorniksewijk en de Wandelweg R36.

EVALUATIE – GEREDEN KILOMETERS

Op basis van het verkeersmodel van Kortrijk wordt het totaal aantal gereden kilometers van autoverkeer binnen de stadsring R36 geschat op 1971 kilometer tijdens het ochtendspitsuur en 2058 kilometer tijdens het avondspitsuur. Ten opzichte van de basissituatie betekent dat een afname van 9 kilometer in het ochtendspitsuur en 22 kilometer in het avondspitsuur.

Op basis van het verkeersmodel van Kortrijk wordt het totaal aantal gereden kilometers van autoverkeer op de stadsring R36 geschat op 5615 kilometer tijdens het ochtendspitsuur en 6932 kilometer tijdens het avondspitsuur. Dat betekent een toename ten opzichte van de basissituatie met 34 kilometer in het ochtendspitsuur en 52 kilometer in het avondspitsuur.

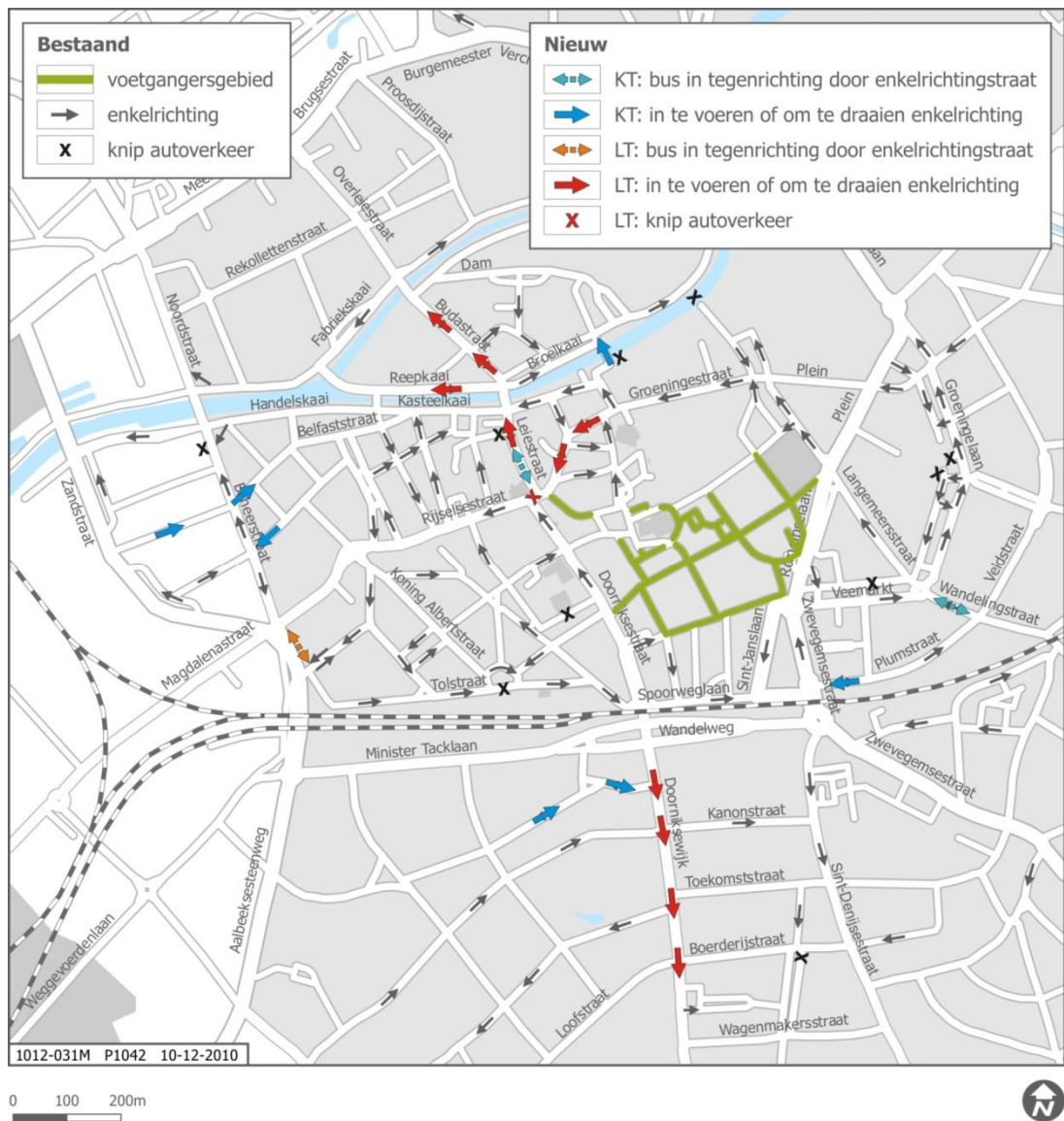
EVALUATIE – LIJNVOERING

Met betrekking tot de lijnvoering van het busverkeer kunnen binnen dit scenario volgende aandachtspunten aangehaald worden.

Bussen in tegenrichting door de Leiestraat. Waarschijnlijk moeten hiervoor de laad- en losplaatsen geheroriënteerd worden. Voor de positionering en het aftasten van de mogelijkheden kan best een testrit georganiseerd worden.

Bij het afsluiten van de Veemarkt wordt momenteel de Pluimstraat gebruikt als alternatief. Wanneer de richtingswijziging is ingevoerd kan tijdens evenementen op de Veemarkt een grotere omrit langsheen de Zwevegensestraat, Graaf Boudewijn IX-laan en de Hugo Verriestlaan gereden worden, of kan de enkelrichting in de Pluimstraat omgedraaid worden tijdens het evenement. Bussen in tegenrichting door de Wandelingstraat (tussen Veemarkt en Pluimstraat).

In het profiel voor de heraanleg is een staduitwaartse busbaan voorzien voor het vele autoverkeer in de Noordstraat.



Figuur 24: Maatregelen voor nieuw verkeerscirculatieplan²¹

²¹ Bron: 'Verkeerscirculatieplan Kortrijk' opgemaakt door studie bureau Mint (december 2009)

8.4.3.4 Circulatiemaatregelen op lange termijn

MAATREGELEN

Bijkomend bij de circulatiemaatregelen op korte termijn, wil de stad Kortrijk op middellange termijn nadenken over onderstaande, in de conceptfase voorgestelde maatregelen. Deze maatregelen dienen echter samen bekeken te worden met het andere grote projecten zoals het Masterplan voor de stationsomgeving.

- een knip op de Grote Markt die de oost-west uitwisseling van autoverkeer onmogelijk maakt;
- omkeren van de enkelrichting in de OLV-sstraat, de Leiestraat en de Budastraat;
- omkeren van de enkelrichting op de Reepkaai;
- knip voor autoverkeer op de Dolfijnkaai;
- enkelrichting staduitwaarts in de Doorniksewijk (met busbaan in tegenrichting).

Voor busverkeer voorziet de HOV-studie een rechtstreekse verbinding voor de bus tussen het kruispunt Consciencestraat-Beheerstraat en het Conservatoriumplein.

EVALUATIE – EFFECTEN

Op basis van de modeldoorrekening kan in vergelijking met de huidige situatie het volgende opgemerkt worden voor de ochtendspits:

- verschuiving van stadinwaarts verkeer van de Overleiestraat naar de R36 en de Noordstraat;
- verschuiving van verkeer van de Budastraat en de Broelkaai naar Dam;
- extra verkeer dat door de De Praeterestraat en de Leopold I-sstraat naar het Robbeplein rijdt;
- sterke afname van de intensiteiten in de Leiestraat, de Doorniksestraat, de Grote Markt en de Rijselsestraat;
- enorme reductie van het verkeer in de Doorniksewijk;
- verkeer dat vanuit het oosten de Doorniksewijk opzoekt zal nu op de Burgemeester Gillonlaan blijven;
- meer verkeer op de zuidelijke stadsring R36;
- toename verkeer door de Toekomststraat als sluiproute voor de R36.

Op basis van de modeldoorrekening kan in vergelijking met de huidige situatie het volgende opgemerkt worden voor de avondspits:

- verkeer van het centrum naar de Noordstraat rijdt via Paleisstraat in plaats van door Beyaertstraat en Beheerstraat;
- verkeer van Kortrijk Weide zal wegrijden via de ventweg van de Burgemeester Lambrechtlaan in plaats van via de Blekersstraat;
- verschuiving van uitgaand verkeer van de Damkaai naar de Overleiestraat;
- sterke reductie van verkeer in de Leiestraat en de Consciencestraat;

- toch nog verkeer dat de knip op de Grote Markt omzeild via de Reepkaai en de Kasteelstraat;
- verplaatsing van verkeer door de Pluimstraat naar de R36;
- sterke afname van verkeer in de Doorniksewijk.

EVALUATIE – GEREDEN KILOMETERS

Op basis van het verkeersmodel van Kortrijk wordt het totaal aantal gereden kilometers van autoverkeer binnen de stadsring R36 geschat op 1720 kilometer tijdens het ochtendspitsuur en 1940 kilometer tijdens het avondspitsuur. Ten opzichte van de basissituatie betekent dat een afname van 260 kilometer in het ochtendspitsuur en 140 kilometer in het avondspitsuur.

Op basis van het verkeersmodel van Kortrijk wordt het totaal aantal gereden kilometers van autoverkeer op de stadsring R36 geschat op 5969 kilometer tijdens het ochtendspitsuur en 7016 kilometer tijdens het avondspitsuur. Dat betekent een toename ten opzichte van de basissituatie met 388 kilometer in het ochtendspitsuur en 136 kilometer in het avondspitsuur.

EVALUATIE – LIJNVOERING

Met betrekking tot de lijnvoering van het busverkeer kunnen binnen dit scenario volgende aandachtspunten aangehaald worden:

- bussen in tegenrichting door Leiestraat en Wandelingstraat;
- rechtstreekse verbinding Beheerstraat – Conservatoriumplein;
- intensiteiten autoverkeer in binnenstad tengevolge knip Grote Markt;
- omkeren enkelrichting OLV-straat;
- pluimstraat als alternatief bij afsluiten van de Veemarkt;
- intensiteiten autoverkeer in de Noordstraat;
- aandacht voor knip Dolfijnkaai;
- aandacht enkelrichting Beyaertstraat;
- aandacht omkeren enkelrichting Budastraat.

EVALUATIE – PARKEREN

Met betrekking tot parkeren kan gesteld worden dat zolang deze belangrijkste verkeersaantrekkers aanwezig zijn binnen de stad, een circulatieplan de negatieve effecten slechts kan milderden, maar nooit oplossen. Op middellange termijn is dus zeker een meer restrictief parkeerbeleid noodzakelijk, in overeenstemming met de doelstellingen van het mobiliteitsplan Vlaanderen.

8.4.4 Schoolomgevingen

Het mobiliteitsplan van 2002 voorziet dat alle schoolomgevingen (geen hoger onderwijs) worden aangepakt ter verbetering van de veiligheid. Een studie om de onveiligheid in schoolomgevingen te onderzoeken, voorstellen ter herinrichting te formuleren en prioriteiten te bepalen vormde de basis voor het actieplan. Afzonderlijke budgetten werden op de meerjarenplanning voorzien om prioritaire omgevingen her in te richten.

In onderstaande tabel wordt een overzicht weergegeven van de huidige toestand voor alle scholen te Kortrijk (uitgezonderd hoger onderwijs). Volgende categorieën worden toegekend:

- OK: de schoolomgeving is voldoende veilig en dient niet aangepakt te worden
- Uitgevoerd: de schoolomgevingen werd aangepakt en is voldoende veilig
- In voorbereiding: er werd reeds een plan/voorontwerp opgemaakt voor de schoolomgeving of er zal een module 10 worden opgestart
- Te onderzoeken: voor deze scholen wordt een nieuwe studieopdracht van de stad uitgeschreven om deze te onderzoeken en te bepalen waar aanpassingen noodzakelijk zijn

De schoolomgevingen die in voorbereiding zijn worden als module 10 opgenomen in de actietabel. Voor de schoolomgevingen die te onderzoeken zijn wordt een studie opgestart welke eveneens in de actietabel komt te staan.

Tabel 29: Status aanpak schoolomgevingen

School	Plaats	Status
Spes Nostra Kleuter	Heule	OK
Basisschool Drie Hofsteden en KTA	Kortrijk	OK
Atheneum Pottelberg	Kortrijk	uitgevoerd
Basisschool Drie Hofsteden	Kortrijk	uitgevoerd
Buso De Lage Kouter	Kortrijk	uitgevoerd
St Theresia	Kortrijk	uitgevoerd
BUSO Ter Bruyninghe - Bruyningestraat	Kortrijk	uitgevoerd
De Ark	Marke	uitgevoerd
Mijn Oogappel	Kortrijk	uitgevoerd
De Levensboom - Marke	Marke	uitgevoerd
St Paulusschool	Kortrijk	uitgevoerd
St Amandscollege Diksmuidekaai	Kortrijk	uitgevoerd
Biekorfje - Lauwsestraat	Aalbeke	uitgevoerd
St Theresia	Kortrijk	uitgevoerd
Broederschool	Heule	uitgevoerd
St Theresia	Kortrijk	uitgevoerd
Biekorfje - Sterrebergstraat	Aalbeke	uitgevoerd
VTI	Kortrijk	uitgevoerd
BUSO Ter Bruyninghe - Weggevoerdenlaan	Marke	in voorbereiding
Don Bosco	Kortrijk	in voorbereiding
St Vincentius Kleuterschool	Bissegem	in voorbereiding
Middenschool 3 hofsteden	Kortrijk	in voorbereiding
Gemeentelijke Basisschool	Kooigem	in voorbereiding
Damiaanschool	Kortrijk	in voorbereiding
Atheneum Pottelberg	Kortrijk	in voorbereiding
Instituut Pottelberg MPI	Kortrijk	in voorbereiding
Kinderland	Kortrijk	in voorbereiding
Kransvijver	Heule	te onderzoeken
Sint-Niklaasinstituut	Kortrijk	te onderzoeken
Buso De Hoge Kouter	Kortrijk	te onderzoeken
VBS Bellegem	Bellegem	te onderzoeken
OLV Vlaanderen	Kortrijk	te onderzoeken
Stella Maris	Kortrijk	te onderzoeken
PTI - campus Prov. Tuinbouwschool	Kortrijk	te onderzoeken
St Theresiainstituut	Kortrijk	te onderzoeken
Pleinschool Broelkant	Kortrijk	te onderzoeken
BLO De Bloesem	Kortrijk	te onderzoeken
PTI - campus GK	Kortrijk	te onderzoeken
St.-Jozefinstituut	Kortrijk	te onderzoeken
Basisschool Groenheuvel	Bellegem	te onderzoeken
KTA Heule	Heule	te onderzoeken
De Levensboom - Kortrijk	Kortrijk	te onderzoeken
Gemeentelijke Basisschool	Kortrijk	te onderzoeken
St Vincentius Lagere school	Bissegem	te onderzoeken
Basisschool het Open Groene	Marke	te onderzoeken
Vrije centrumschool Marke	Marke	te onderzoeken
Spes nostra Lager	Heule	te onderzoeken
St Amandsbasisschool Noord	Kortrijk	te onderzoeken
Spes Nostra Kleuter	Heule	te onderzoeken
St Amandscollege Zuid	Kortrijk	te onderzoeken
Pleinschool Groeningekant	Kortrijk	te onderzoeken
Vrije centrumschool Marke	Marke	te onderzoeken
Instituut Spes Nostra	Heule	te onderzoeken
BO De kindervriend	Kortrijk	te onderzoeken
Basisschool 't Fort	Kortrijk	te onderzoeken
Pleinschool Leiekant	Kortrijk	te onderzoeken
BLO De Brug	Kortrijk	te onderzoeken
VBS Rodenburg	Marke	te onderzoeken
BO De kindervriend en VBS Rollegem	Rollegem	te onderzoeken
VBS Rollegem	Rollegem	te onderzoeken
Pius X	Kortrijk	te onderzoeken
Spes Nostra Kleuter	Heule	te onderzoeken
BEMOK	Kortrijk	te onderzoeken
BEMOK	Kortrijk	te onderzoeken
VBS Watermolen	Heule	te onderzoeken
St Amandsbasisschool Zuid	Kortrijk	te onderzoeken

8.4.5 Duurzaamheidscharter

Het duurzaamheidscharter betreft een samenwerkingsovereenkomst tussen de stad Kortrijk, politiezone VLAS en alle scholen uit het lager, secundair en hoger onderwijs te Kortrijk. Het duurzaamheidscharter wil bijdragen tot een duurzame schoolomgeving, met aandacht voor de mens, het leefmilieu en de economie.

In het document dat ondertekent wordt door de verschillende partijen, wordt de taakverdeling tussen de stad en de politie beschreven in kader van volgende hoofddoelstellingen:

- het beveiligen van de schoolomgevingen en de schoolroutes;
- het stimuleren van afvalarme evenementen op school;
- het opleiden, informeren en sensibiliseren omtrent mobiliteit, milieu en maatschappelijke ontwikkeling;
- het stimuleren van het gebruik van alternatieve vervoerswijzen.

In het lager en secundair onderwijs krijgt elke school de opdracht om een of meerdere gerichte acties uit te voeren. Daarnaast dienen de scholen te streven naar een minimum aantal 'punten' die te verdienen zijn door vrije keuzeacties uit te voeren. Bij het charter wordt namelijk een overzicht met mogelijk te nemen acties gevoegd, die kaderen binnen de thema's verkeersveiligheid, milieu en natuur. Per actie wordt een bepaald aantal punten verdiend en om de 2 jaar worden die scholen die hun opgelegd aantal punten behaald hebben, beloond met een projecttoelage en een muurplaat. Het te behalen aantal punten hangt af van het type school en het aantal leerlingen.

De scholen in het hoger onderwijs krijgen eerder algemene doelstellingen opgelegd zoals het bijwonen van vergaderingen met de stad, het stimuleren van duurzame vervoersmodi en het optimaliseren van de verkeersveiligheid.

8.5 Werkdomein B5: Zwaar vervoer

8.5.1 Tonnagebeperingen

In de loop van de jaren werden 5 verschillende tonnenmaatbeperingen (3t, 3.5t, 5t, 5.5t en 7.5t) ingevoerd in Kortrijk, aangebracht d.m.v. verschillende borden met allerhande onderborden met de nodige verwarring tot gevolg. De nood naar meer eenheid en duidelijkheid drong zich op. Daarbij rekening houdend met de opdracht van de directie Mobiliteit en Infrastructuur vanuit het College om het aantal verkeersborden zo veel als mogelijk te verminderen, werd de mogelijkheid onderzocht om tonnenmaatbeperingen in te voeren door middel van zones. Daarom werd door de directie Mobiliteit en Infrastructuur voorgesteld om overal te Kortrijk een zelfde tonnagebepering in te voeren van 5 ton. Voordelen van het invoeren van (uniforme) zones zijn: meer duidelijkheid i.f.v. handhaving, minder en gemakkelijker onderhoud van de verkeersborden en beter leesbaarheid voor de weggebruiker. Complementair met deze zones wordt een nieuw bewegwijzeringsconcept ingevoerd door de directie Mobiliteit en Infrastructuur, waarbij de aanbevolen routes voor zwaar verkeer worden aangeduid (o.a. om te anticiperen op mogelijke foutieve routing in GPS-systemen).

8.5.2 Vrachtroutes

Er werd een nieuwe kaart (figuur B8) met tonnagebeperingen en aanbevolen vrachtroutes naar de verschillende industriezones opgemaakt door de stad. Deze kaart kwam tot stand na verschillende overlegmomenten tussen de stad en de deel- en buurgemeenten. Op deze overlegmomenten werden de huidige vrachtroutes en eventuele hinder in kaart gebracht, geanalyseerd en geoptimaliseerd. De kaart is echter niet volledig dekkend, er wordt eerder uitgegaan van een ad hoc-werkwijze waarbij voor elke probleemsituatie een preferentiële route voorzien wordt (al dan niet met extra tonnagebeperingen tot gevolg).

Een gestructureerde aanpak op een regionaal niveau dient naar de toekomst toe eveneens uitgewerkt te worden. Leiedal speelt hier reeds een coördinerende rol in. De huidige routes (gesitueerd op figuur B8) worden hieronder kort besproken:

Moeskroen - Vrachtverkeer komende van het ei, dient via de Beneluxlaan en de N50 Moeskroen te bereiken.

Sint-Denijs - Vrachtverkeer van St. Denijs richting N50 wordt toegelaten in Kooigem via de Koninklijkestraat, zwaar verkeer vanuit Kortrijk met bestemming omgeving St. Denijs moet gebruik maken van de N512 Dottignies-Spiere of van de N8 Kortrijk-Avelgem.

Bellegem - Vrachtverkeer komende van het ei, dient via de Beneluxlaan en de N50 het centrum van Bellegem te bereiken.

Rollegem - De vrachtroute naar Rollegem loopt vanaf het ei via de Pres. Kennedylaan en de Rollegemseweg naar het centrum van Rollegem.

Aalbeke/Lauwe - Het doorgaand zwaar verkeer in de Lauwsestraat/Aalbeeksesteenweg wordt geweerd: er zijn tonnagebeperingen voorzien van max. 7.5 ton richting Lauwe en max. 5 ton richting Aalbeke (uitgezonderd plaatselijk verkeer). Het zwaar verkeer tussen de Torkonjestraat en Lauwe dient via de N43 en de N58 te rijden.

Marke - Er wordt een duidelijke stroom vrachtverkeer waargenomen vanaf de R36 naar Marke. Daarom wordt een route voorzien (gestuurd d.m.v. tonnagebeperkingen op de alternatieve routes waaronder de Magdalenastraat) langs de N43 voor het vrachtverkeer vanaf de R36 richting Marke.

8.5.3 Langdurig parkeren van zwaar verkeer binnen de bebouwde kom

Globaal wordt voorgesteld om in de woonwijken of –straten waar het parkeerprobleem zich voordoet (ondanks onderhandelen met de chauffeur door wijkinspecteur), enkel nog op bepaalde tijdstippen het parkeren van voertuigen met een maximale toegelaten massa van meer dan 5 ton toe te laten. Indien nodig kan een alternatieve parkeerruimte buiten deze zone voorbehouden worden, uitsluitend voor vrachtwagens.

Daar de problemen zich voornamelijk 's avonds of in het weekend voordoen en gezien het moeilijk haalbaar is om overdag op werkdagen een parkeerverbod voor vrachtwagens in te voeren (omwille van bouwwerken, middagpauze van de chauffeur, ...), wordt voorzien om de parkeerbeperkingen enkel te laten gelden 's avonds en tijdens het weekend.

8.6 Werkdomein B6: Parkeerbeleid en parkeerplan

In het eerste mobiliteitsplan (2001) werd reeds een parkeerbeleid uitgewerkt voor het centrumgebied, waarbij een parkeerroute de automobilist naar 6 centumparkings begeleidt met de R36 als draaischijf. Buiten het centrum worden randparkings voorzien, met o.a. een park&ride ter hoogte van het 'ei' van Kortrijk.

Deels omwille van de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in en rond de binnenstad, deels omwille van nieuwe beleidsaccenten van het Vlaams Gewest, werd het vorige parkeerbeleid geactualiseerd in de vorm van een parkeerstudie²². De huidige en toekomstige parkeerbalans worden hierin gekwantificeerd en de te verwachten problemen gedetecteerd om te komen tot een aangepast dynamisch parkeergeleidingssysteem. De belangrijkste elementen uit de parkeerstudie worden hieronder beschreven. De voorgestelde maatregelen worden teruggekoppeld met andere lopende/uitgevoerde studies en strategische projecten alvorens deze uit te voeren.

8.6.1 Methodiek parkeeronderzoek

De resultaten uit het parkeeronderzoek zijn gebaseerd op een parkeerbezettingsonderzoek dat plaatsvond in november 2007 op verschillende referentiemomenten van de dag. Ook werd een synthese gemaakt van de toekomstige ontwikkelingen die een extra parkeervraag zullen genereren. Uiteindelijk wordt een totaalbeeld uitgewerkt van de toekomstige parkeervraag per stadsdeel.

8.6.2 Resultaten parkeeronderzoek

Pluspunten huidig parkeerbeleid

- Er is een duidelijk onderscheid tussen kortparkeren binnen de R36 en gratis langparkeren buiten de R36. Kortparkeerders willen zo dicht mogelijk bij hun bestemming parkeren terwijl langparkeerders bereid zijn om verder te parkeren in ruil voor een goedkoper tarief. Langparkeren binnen de R36 blijft momenteel eveneens goedkoop in Kortrijk.
- Het parkeertarief voor kortparkeren op straat is duurder dan voor kortparkeren in de centumparkings.
- De deelgebieden waar overbezetting waargenomen wordt, zijn steeds omringd door 1 of meerdere zones die dit tekort kunnen opvangen mits het vergroten van de loopafstand tot de bestemming.

Minpunten huidig parkeerbeleid

- Er zijn nog steeds zones nabij publiekstreckende functies waar men gratis kan parkeren. I.h.b. tussen de Doorniksewijk en de N43 en tussen de N8 en de spoorweg, is steeds sprake van overbezetting.
- De omgeving rond het voetgangersgebied kent een overbezetting, deels te wijten aan de lage tarieven.

²² 'Parkeer- en parkeergeleidingsstudie' opgemaakt door studie bureau Vectris (september 2009)

- De park&ride kent geen succes: er zijn voldoende alternatieven in de binnenstad en de parking wordt slecht bewegwijzerd.
- Het openbaar vervoer wordt te weinig gebruikt, de wagen parkeren in de binnenstad is in sommige gevallen goedkoper dan een busticket.
- Er wordt tevens een overaanbod aan parkeerplaatsen vastgesteld in en rond de binnenstad, wat het gebruik van de wagen zeker niet inperkt.
- Een blauwe zone met een max. parkeerduur van 4 uur zal geen oplossing bieden om langsparkeerders elders te laten parkeren.

Parking De Kien

Wanneer men cirkels uitzet vanuit de bestaande en toekomstige parkings binnen de stadsring, blijkt er ten noorden van het centrum een hiaat te zijn dat kan opgelost worden met parking De Kien, gelegen langs o.a. de Gasstraat en de Nijverheidskaai. In het geval de parking er niet zou komen, wordt er een tekort verwacht van minimum 123 parkeerplaatsen wat het belang aantoont van dit project. Verdere aandachtspunten zijn:

De ontsluiting voor de verschillende vervoersmodi dient optimaal te kunnen gebeuren. Zo is de realisatie van de Reepbrug noodzakelijk voor de werknemers die zich parkeren in de Kien en aan de overkant van het water gaan werken.

De opwaardering van het omliggend openbaar domein (reductie van parkeerplaatsen, aanpassing van tariefformule, ...) moet een overaanbod aan parkeerplaatsen vermijden.

Parking rond winkelcentrum

Centraal in de binnenstad is een parkeertekort vastgesteld van in totaal 171 parkeerplaatsen, zowel de Houtmarkt, de Veemarkt als de omgeving Grote Markt worden overbezet. Verder gelegen parkings Broeltorens, Station en Tack hebben een ruime restcapaciteit maar worden door vele bezoekers als te ver ervaren. Aan de hand van verschillende scenario's (uitbreiding bestaande parkings, aanleg nieuwe centrumparking) werd een oplossing gezocht voor het tekort waarbij rekening wordt gehouden met een aanvaardbare wandelafstand en de noodzakelijke capaciteit. In het meest aangewezen scenario wordt een uitbreiding van parking Broeltorens voorgesteld in combinatie met de aanleg van Parking De Kien.

Houtmarkt

Voor het RVT (ter vervanging van het ziekenhuis) wordt een ondergrondse parking voorzien van 90 parkeerplaatsen. Volgens het programma van het RVT zou er een restcapaciteit van 40 parkeerplaatsen zijn in de nieuwe parking. In dit opzicht wordt in de parkeerstudie de bouw van een nieuwe ondergrondse parking afgeraden in de veronderstelling dat de bovengrondse parkeercapaciteit op de Houtmarkt blijft bestaan. Wanneer uitzonderlijk de parking volzet zou zijn, kan uitgeweken worden naar Parking Veemarkt en Parking K in Kortrijk die op wandelafstand gelegen zijn.

8.6.3 Parkeervisie

8.6.3.1 Duurzaam parkeerbeleid

De uitgangspunten voor een duurzaam parkeerbeleid worden in de parkeerstudie overgenomen uit het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid van de Vlaamse Overheid, departement MOW (BMV) uit 2008:

- gebieden en functies moeten multimodaal bereikbaar zijn, niet enkel met de auto;
- parkeren is ondergeschikt aan het 'STOP'-principe: comfortabele bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer-gebruikers primeert op autoparkeren;
- duurzaam parkeren impliceert een bereikbaarheid waarbij overbodig en ongewenst autogebruik ontmoedigd wordt ten voordele van andere verplaatsingsmodi. Hiertoe worden 'weerstand' ingebouwd zoals de capaciteit, de prijs, de parkeerduur en de loopafstanden;
- meervoudig gebruik van parkeerruimte. Gebiedsgericht optimaliseren van het gebruik van parkeervoorzieningen, rekening houdend met complementaire tijds-/gebruiksregimes;
- parkeren, stallen en intermodaliteit. Duurzaam parkeerbeleid behandelt ook parkeren op intermodale knopen zoals park&ride, station en bushaltes;
- evaluatie en monitoring van een duurzaam parkeerbeleid. Een duurzaam parkeerbeleid kan worden beoordeeld aan de hand van evolutie in de modal split, kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte, doorstroming van het openbaar vervoer en verkeersveiligheid.

8.6.3.2 Basisprincipes parkeervisie Kortrijk

De uitgangspunten bij de ontwikkeling van een duurzame parkeervisie voor Kortrijk zijn de volgende:

1. Bevestigen bestaande principes met bijzondere aandacht voor:
 - a. Bewonersparkeren, kortparkeren en langparkeren (in deze volgorde)
 - b. Duurzame vervoersmodi voor bezoekers naar het centrum
2. Vermijden zoekverkeer via:
 - a. Duidelijke bewegwijzering
 - b. Geschikte routekeuze naar parkings
 - c. Dynamische parkeerbewegwijzering
3. Langparkeren in (ondergrondse) parkings
4. Minder langparkeerders binnen de R38 door:
 - a. Ontmoedigen van wagengebruik
 - b. Promoten van alternatieve vervoerswijzen

8.6.3.3 Maatregelen

Afname bovengronds parkeren

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat in de toekomst (zonder Parking De Kien) zowel binnen als buiten de R36 een restcapaciteit zal bestaan van respectievelijk 16 en 17%. Wanneer de geplande ontwikkelingen uitgevoerd worden, zullen er 574 parkeerplaatsen verdwijnen op straat.

Uitbreiding zones betalend parkeren

De tarieven voor straatparkeren dienen hoger te zijn dan de tarieven voor parkeren in parkings. De tarieven in de parkings zijn tevens heel wat goedkoper in vergelijking met andere centrumsteden in binnen- en buitenland. Een uitbreiding van de zone met parkeerregulering is eveneens aangewezen, gezien een afslanking van het straatparkeren en verhoging van de tarieven in het centrum een parkeerdruk in de gebieden buiten de ring laat vermoeden.

Aanpassing bouwverordening of opstellen parkeerverordening

Opleggen van parkeernormen, afgestemd op de lokale omstandigheden en conform het duurzaam parkeerbeleid.

Park&Ride

De bestaande P&R (450 plaatsen) aan het 'ei' van Kortrijk kent weinig succes ondanks de goede bereikbaarheid en uitrusting. Mogelijk te optimaliseren factoren zijn:

- bewegwijzering (enkel aanduiding t.h.v. ingang);
- aanbod openbaar vervoer (frequentie slechts 3/u in daluren, wachttijd kan oplopen tot 29 minuten);
- communicatie.

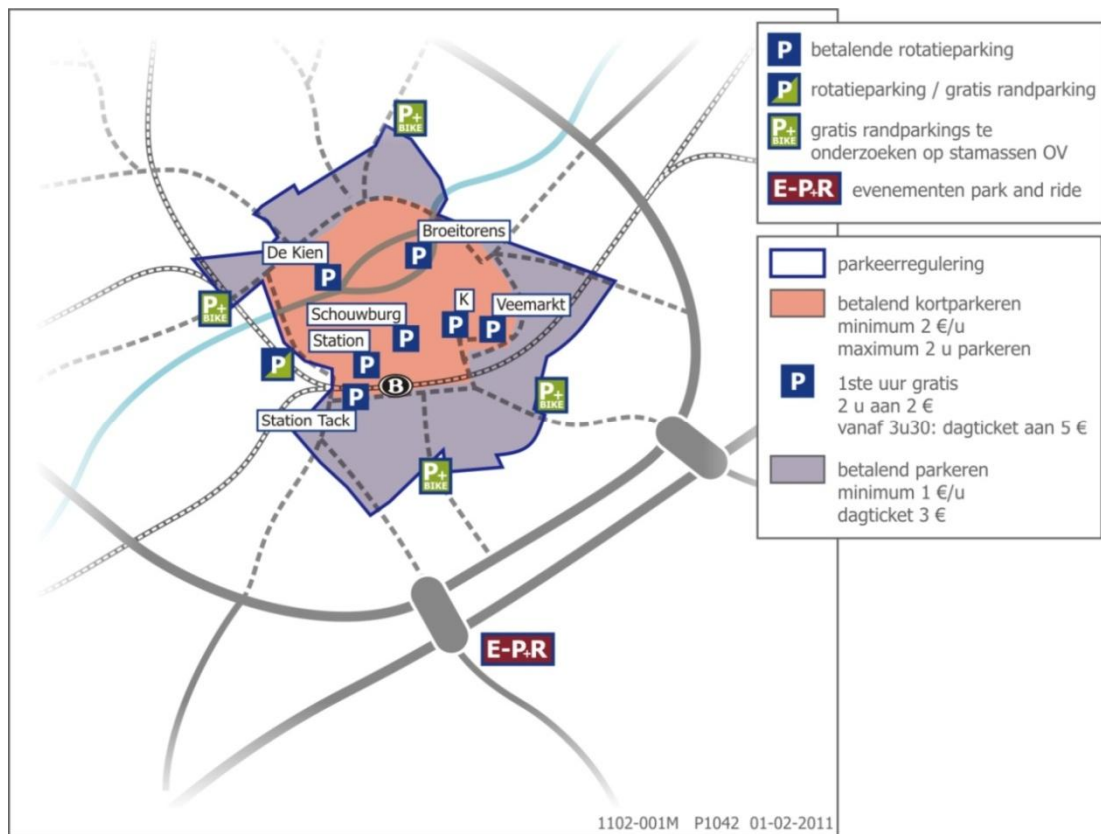
De mogelijk belangrijkste (externe) factor is het ruime aanbod aan gratis en goedkoop parkeren in en rond de binnenstad. Zonder wijziging van het parkeerbeleid in het centrum kan de P&R niet in een volwaardige concurrentiepositie tegenover het autoverkeer komen.

Versterken stamlijnen openbaar vervoer

Om alternatieve verplaatsingswijzen vanuit de randgemeenten te stimuleren in de marge van een duurzaam parkeerbeleid is het aangewezen sterke busverbindingen aan te bieden. Hiervoor wordt verwezen naar werkdomein B3: Openbaar vervoer.

Park&Bike

De Park&Bike-mogelijkheden dienen geoptimaliseerd te worden zodat de gebruikers gratis kunnen parkeren en veilig en comfortabel het centrum kunnen bereiken vanaf de parking met de fiets. Belangrijk voor de locatie is dat de afstand tot het centrum beperkt blijft.



Figuur 25: Plaatsgebonden maatregelen voor de Parkeerstudie

8.6.4 Parkeergeleiding

Om zoekverkeer te vermijden dienen bezoekers met de wagen zo vlot mogelijk naar de verschillende parkings begeleid te worden. Daarom is een goede bewegwijzering onontbeerlijk, welke steeds gezien moet worden in een groter geheel:

- aanvullend op reeds aanwezige signalisatie;
- conform met reeds bestaande planologische beleidsplannen;
- aandacht voor de hiërarchie in de vervoersmodi.

Een goede bewegwijzering is door haar uniformiteit herkenbaar, leesbaar (beperken van hoeveelheid aan informatie) en garandeert een continuïteit tot elke individuele bestemming.

De bestaande statische parkeerbewegwijzering of parkeergeleiding kent volgende knelpunten:

- gebrek aan uniformiteit en continuïteit;
- onduidelijke plannen en pictogrammen;
- enkel dichtstbijzijnde parkings zijn aangeduid;
- geen informatie over de bezetting.

Een nieuw dynamisch parkeergeleidingssysteem wordt daarom aanbevolen met volgende kenmerken:

- R36 als route blijft behouden;

- infoborden nabij de N8;
- voorwegwijzers met weergave van de actuele bezetting op invalswegen;
- dynamische voorwegwijzers op R36;
- statische beslissingswegwijzers begeleiden de automobilist van de R36 tot aan de parking;
- statische retourwegwijzers sturen de automobilist terug naar de R36.

9. WERKDOMEIN C: FLANKERENDE MAATREGELEN

9.1 Werkdomein C1: Vervoersmanagement met bedrijven, scholen of evenementen

Binnen dit werkdomein wenst de stad zich te focussen op het vervoersmanagement van scholen. Kortrijk beschikt immers over een belangrijke scholengemeenschap en heeft reeds een doorgedreven vervoersmanagement-programma voor de scholen. De prioriteit van de stad Kortrijk gaat uit naar het continueren en het versterken van dit programma.

Voor vervoersmanagementvragen voor bedrijven en evenementen doet de stad beroep op de provinciale Mobidesk, die op dit vlak de nodige ondersteuning kan geven aan bedrijven. De stad beschikt over een eigen bedrijfsvervoerplan waarin het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer voor woon-werkverkeer wordt ondersteund.

9.1.1 MAX-project²³

Het project scholen en mobiliteit werd geëvalueerd via het Europese MAX-project a.d.h.v. een IKZ-procedure die in het kader van dit Europees project werd ontwikkeld.

Aangezien Kortrijk – zeker in Vlaanderen – een voorloper is op het vlak van ‘scholen en mobiliteit’, is beslist om tijdens de demonstratiefase in eerste instantie te focussen op het lokale beleid. Toch werd van bij het begin de mogelijke conclusies en aanbevelingen voor het volledige mobiliteitsbeleid meegenomen. Door het kwaliteitszorgsysteem uit te testen op het project ‘scholen en mobiliteit’ kunnen de sterktes en zwaktes van het beleid en het kwaliteitszorgsysteem aan de oppervlakte komen. Vanuit een ‘learning by doing’-filosofie kan de procedure uitgetest worden en stapsgewijs verder verfijnd worden.

De focus van de evaluatie binnen het MAX-project ligt op het project ‘scholen en mobiliteit’, maar daarnaast werd ook bekeken hoe de stad scoort op het globale mobiliteitsmanagementsbeleid. Op basis hiervan werden binnen MAX een aantal aanbevelingen opgesteld voor zowel de versterking van het project ‘scholen en mobiliteit’ als het ruimere mobiliteitsbeleid.

9.1.1.1 Scholen en mobiliteit in Kortrijk²⁴

Het werken rond scholen en mobiliteit is een kerndomein binnen het mobiliteitsbeleid van de Stad Kortrijk. Sinds 2002 sluit Kortrijk schoolovereenkomsten af met de meeste scholen in de stad. Met dit project wil de Stad de schoolomgevingen en schoolroutes zo veilig mogelijk maken en een mentaliteitswijziging doen ontstaan in het woon-schoolverkeer. Oorspronkelijk gestart als een schuchtere poging om de scholen mee te betrekken in het mobiliteitsgebeuren, werden de schoolovereenkomsten een onverhoopt succesverhaal.

²³ Vleugels, Meerschaert, Zuallaert (2009); MAX demonstratie Kwaliteitszorg in mobiliteitsmanagement in Kortrijk, eindrapport, 26 oktober 2009, pag. 6

²⁴ Vleugels, Meerschaert, Zuallaert (2009); MAX demonstratie Kwaliteitszorg in mobiliteitsmanagement in Kortrijk, eindrapport, 26 oktober 2009, pag. 11

Kortrijk heeft een uitgebreide scholengemeenschap. In totaal zijn er 56 scholen op 73 locaties, gaande van kleuteronderwijs tot universitair onderwijs en verspreid over alle netten heen. In totaal gaat het om ruim 30.000 leerlingen en studenten die samen met hun directies en leerkrachten rechtstreeks beïnvloed worden door het project. Onrechtstreeks komen daar nog de ouders en grootouders van al die leerlingen bij.

Het project is ontstaan door een aantal verschillende factoren. Enerzijds waren er de vele vragen van de scholen. Geregeld kreeg het stadsbestuur vragen binnen tot beveiliging van de schoolomgeving. Dat leidde dan meestal tot markeringen van laad- en loszones, zebrapaden en andere kleine verkeersingrepen, die uiteindelijk het probleem maar deels of tijdelijk oplosten. De politie op haar beurt kreeg steeds meer vragen naar een intensievere handhaving. Daarnaast hadden zowel de stad als de politie een beperkt educatief aanbod, waar echter bijna geen gebruik van werd gemaakt, omdat de scholen er geen weet van hadden of omdat ze gewoon niet wisten bij wie ze terecht konden

Met de schoolovereenkomsten creëerde de Stad een beleids- en planningsinstrument waardoor het werken rond scholen en mobiliteit binnen de diensten beter kon worden georganiseerd en waarbij de scholen zelf ook actief in de boot konden stappen.

De scholenovereenkomst formaliseert de afspraken tussen de verschillende partijen:

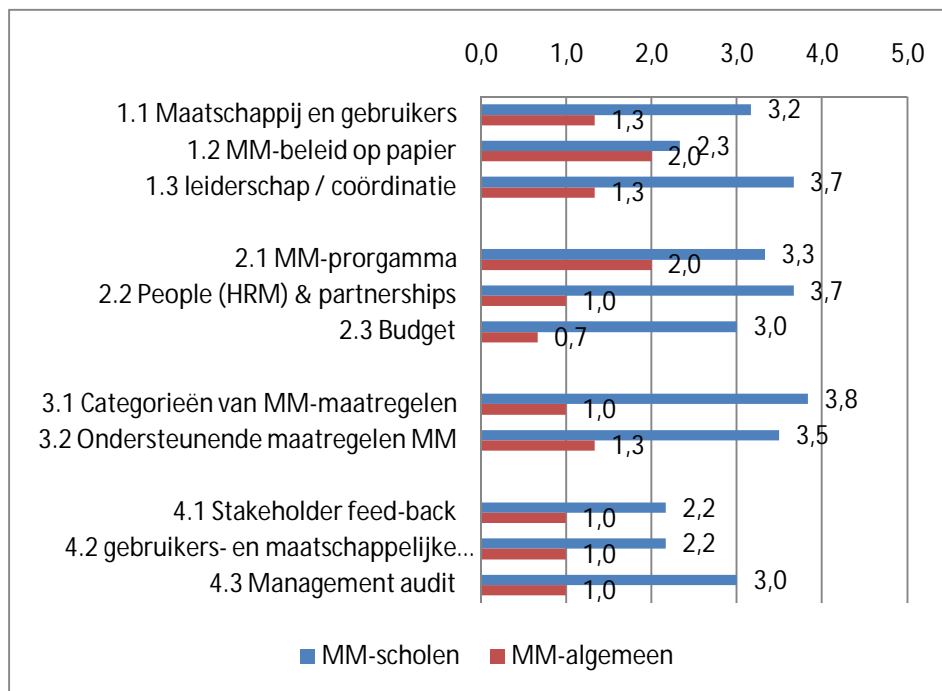
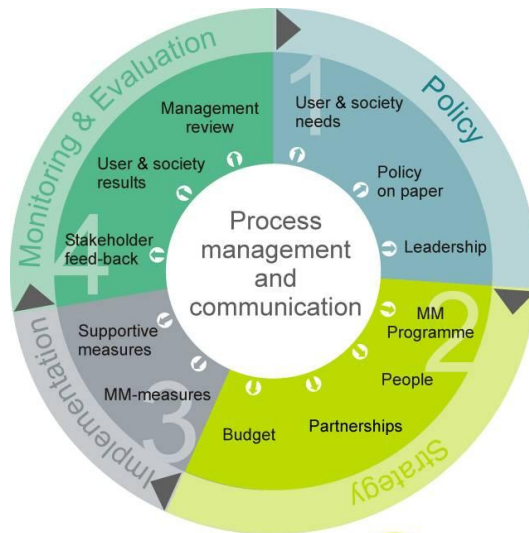
- de school engageert zich om educatie rond verkeer en mobiliteit te voorzien en stimuleert een veilig en duurzaam mobiliteitsgedrag bij leerlingen, ouders en leerkrachten. De meeste scholen hebben ook een schoolvervoerplan opgesteld.
- het stadsbestuur belooft o.a. om educatieve middelen en diensten ter beschikking te stellen, om begeleiding te voorzien bij het organiseren van activiteiten zoals fietspool, auto-loze verkeersdagen,... Tegelijk voorziet het stadsbestuur middelen op de begroting om infrastructurele aanpassingen aan de schoolomgevingen te realiseren.
- de politie van haar kant staat in voor het verschaffen van toelichting over diverse onderwerpen, het beveiligen van oversteekplaatsen en het verzorgen van verkeerstoezicht.

Kenmerkend voor het "scholen en mobiliteit"-beleid van Kortrijk is dat er zowel aandacht gaat naar infrastructurele maatregelen (o.a. herinrichten schoolomgeving) als naar mobiliteitsmanagementmaatregelen (educatie, informatie, promotie,...). Daarnaast wordt binnen het project gestreefd naar maximaal overleg, zowel intern tussen de verschillende stadsdiensten (dienst mobiliteit, preventieteam, politiezone VLAS,...) als met de doelgroep (ic de scholengemeenschap) zelf.

9.1.1.2 Kwaliteitszorgbegeleiding uitgevoerd in Kortrijk²⁵

Geïnspireerd op bestaande kwaliteitszorgsystemen zoals ISO 9000, EFQM, etc. werd binnen MAX een prototype van kwaliteitszorgsysteem voor mobiliteitsmanagement opgesteld. Dit prototype vormde de leidraad voor de evaluatie van het scholenproject van de stad. Doorheen de verschillende overlegmomenten met de betrokkenen bij het mobiliteitsmanagementgebeuren in Kortrijk, werden 12 cruciale elementen voor het welslagen van mobiliteitsmanagement gedetecteerd:

²⁵ Vleugels, Meerschaert, Zuallaert (2009); MAX demonstratie Kwaliteitszorg in mobiliteitsmanagement in Kortrijk, eindrapport, 26 oktober 2009, pag.13-16



Grafiek 2: de 12 werkpunten met bijhorende scores voor de stad Kortrijk

9.1.1.3 Prioritaire voorstellen ter verbetering²⁶

MM met scholen

Hoofdpijn: continueer het programma en versterk op onderdelen

Het werken rond scholen en mobiliteit vormt sinds enkele jaren een kerndomein binnen het mobiliteitsbeleid van de Stad Kortrijk. Dit beleid wordt zowel intern gewaardeerd als door alle stakeholders (de scholen zelf, De Lijn,...). De demonstratie binnen het MAX-project leert dat het programma "scholen en mobiliteit" gecontinueerd moet worden maar dat versterking op bepaalde onderdelen zich opdringt. Onderstaande verbeteracties kunnen het mobiliteitsmanagement-beleid naar scholen naar een nog hoger kwaliteitsniveau tillen.

Voorgestelde verbeteracties

Actie 1 : start met de opmaak van 2^{de} generatie schoolvervoerplannen

Omschrijving: bereid in overleg met scholen (zie ook Actie 3) een nieuwe methodologie voor de opmaak van vernieuwde schoolvervoerplannen. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is het verzamelen van kwaliteitsvolle gegevens inzake modal split en knelpuntanalyse. Deze moeten resulteren in sterke evenwichtige actieplannen met duidelijk geformuleerde commitments van alle betrokken partijen.

Actie 2 : IT-tool voor evaluatie en monitoring beleid scholen en mobiliteit

Omschrijving: laat een IT-tool ontwikkelen die een permanente monitoring van het MM met scholen mogelijk maakt. Een degelijke gegevensverzameling en –opvolging is één van de kernaandachtspunten bij de nieuwe generatie schoolvervoerplannen. Zorg dat er voldoende middelen worden vrijgemaakt om deze IT-tool te ontwikkelen, aan te leren en te gebruiken. De voorkeur gaat naar een projectopvolgsysteem dat ook toepasbaar is voor mobiliteitsmanagementmaatregelen en projecten in andere sectoren of met andere doelgroepen.

Actie 3 : intensifieer het overleg met de scholen

Uit de MAX-evaluatie bleek dat de scholen het gevoel hadden dat de recente overlegmomenten niet de verhoopte input hadden geleverd naar het beleid toe. Een versterking van het overleg, zowel bilateraal als met de scholengroep in zijn geheel, dringt zich op. De opmaak van nieuwe schoolvervoerplannen en/of het ontwikkelen van een duurzaamheidscharter biedt de kans om de communicatie te versterken: formuleer daarom concrete verwachtingen tav scholen, definieer op een duidelijke manier de rol van externe partners en spreek een realistische timing. Verder moet gezorgd worden voor een regelmatige terugkoppeling van de rapportering uit de evaluatie aan de doelgroep van scholen, aan andere stakeholders, aan het politieke niveau en aan de inwoners van de Stad.

²⁶ Vleugels, Meerschaert, Zuallaert (2009); MAX demonstratie Kwaliteitszorg in mobiliteitsmanagement in Kortrijk, eindrapport, 26 oktober 2009, pag. 30-33

MM algemeen

Hoofdpijn: verruim MM stapsgewijs naar nieuwe toepassingen en doelgroepen

Terwijl Kortrijk zeer goed scoort qua mobiliteitsmanagement naar scholen, is dat minder het geval naar andere doelgroepen (burgers algemeen, bezoekers, pendelaars, winkeltoeristen,...). Er is geen gebalanceerd mobiliteitsmanagementprogramma naar deze doelgroepen. Tot op heden beperkt het zich tot losstaande acties of zit het nog in een fase waarbij expertise (bv. op vlak van fietsbeleid, parkeerbeleid) wordt opgebouwd. Er is zeker nog geen sprake van een gebalanceerd mobiliteitsmanagement-programma.

Aan de hand van de kennis en expertise die opgebouwd is en op basis van de positieve ervaring met mobiliteitsmanagement bij de scholen, dient een soortgelijk beleid ontwikkeld te worden in overleg met de volgende doelgroepen:

- bedrijven: mobier (vlaamse regelgeving);
- voor bedrijvenzones kan de stad pilootprojecten rond mobiliteitsmanagement mee ondersteunen;
- handelaars en middenstandsorganisaties: woon – winkel verkeer en hinder door grote infrastructuurwerken;
- burgers en bewonersgroepen - wonen in de stad;
- projectontwikkelaars,... - nieuwe stedelijke ontwikkelingen (bedrijvenzones, woonzones).

Op korte termijn kunnen naar deze doelgroepen pilootacties worden ontwikkeld. Van daaruit kan het politieke niveau rijp gemaakt worden om ook een meer vraagsturend, duurzaam mobiliteitsbeleid te voeren naar deze doelgroepen toe.

Voorgestelde verbeteracties

Actie 1: opmaak mobiliteitsplan voor het AZ Groeninge

Deze actie is niet weerhouden in het mobiliteitsplan, de rol van de stad beperkt zich tot ondersteuning en evaluatie.

Actie 2: pilootacties mobiliteitsmanagement naar bedrijvenzones

Omschrijving: hoewel de fileproblematiek in en om Kortrijk voorlopig nog beheersbaar blijft, stijgt de verkeersdrukten ten gevolge van woon-werkverkeer. Door zonale bedrijfsvervoerplannen uit te werken, kan het woon-werkverkeer in een meer duurzame en dus efficiëntere richting worden geleid. In functie van de concrete behoeften op het terrein, kan de directie mobiliteit starten met een integraal mobiliteitsmanagement beleid naar bedrijvenzones. Dit omvat het verzamelen van de mobiliteitsgegevens van de bedrijven (huidige mobiliteitsvraag en prognoses voor de toekomst, bv. ifv nieuwe ontwikkelingen), het in kaart brengen van de bereikbaarheid van de zones en het uitwerken van concrete mobiliteitsacties. Net zoals bij het beleid scholen en mobiliteit dient voldoende aandacht te gaan naar promotie- en sensibilisatiecampagnes.

Een eerste mogelijke zone kan – bij uitbreiding van een eventueel mobiliteitsplan voor het AZ Groeninge – de volledige zone Kortrijk 't Hoge zijn.

Actie 3: opzetten van gecoördineerd minder-hinder beleid bij wegenwerken

Omschrijving: wegenwerken leiden bijna automatisch tot verkeershinder, klagende handelaars en ontevreden burgers. Het is daarom cruciaal om bij belangrijke infrastructuurwerken de nodige maatregelen te nemen teneinde de hinder te beperken. Het "minder hinder" concept betekent het optimaliseren van de verkeersafwikkeling (bv. duidelijke en multimodale signalisatie, aangewezen omleidingsroutes,...) en het opstellen van doelgroepgerichte communicatie (bv. systematisch bijgewerkte bereikbaarheidsinformatie,...). Vanuit die aanpak kan de Stad ervoor zorgen dat de hinder beperkt blijft en dat ook de duurzame weggebruiker (voetganger, fietser, openbaar vervoergebruiker) voldoende aandacht krijgt tijdens wegwerkzaamheden. Een goed uitgebouwd minder hinder-programma beperkt de verkeershinder en kan bovendien een kans zijn om de meer duurzame verplaatsingswijzen te promoten.

MM organisatie en management

Hoofddlijn: interne versterking en verbetering

Het succes van het scholen en mobiliteit beleid heeft te maken met de focus die vanuit het beleid en binnen het mobiliteitsteam op dat deeldomein gelegd wordt. Inzake mobiliteitsmanagement naar andere doelgroepen (bedrijven, handelaars, ...) ontbreekt er een stuwende kracht en een onderbouwde beleidsvisie. Om ook naar andere doelgroepen een succesvol mobiliteitsmanagement beleid te voeren, zal het beleid en de hele directie mobiliteit hier de nodige aandacht moeten aan besteden. We stellen hierbij alvast drie maatregelen voor om de interne werken te versterken en te optimaliseren:

Voorgestelde aandachtspunten

Actie 1 : ontwikkel in het nieuwe mobiliteitsplan een duidelijke en politiek gedragen visie voor mobiliteitsmanagement naar (andere) doelgroepen

Omschrijving: in het actuele mobiliteitsplan is geen onderbouwde visie over mobiliteitsmanagement in het algemeen terug te vinden. Een duurzame mobiliteit wordt wel vooropgesteld, maar concrete ambities naar de verschillende doelgroepen toe zijn niet omschreven. In het herziene mobiliteitsplan is het noodzakelijk om meer vraagsturende maatregelen op te nemen die individuele burgers en verkeergeneratoren scholen, bedrijven, detailhandel aanzetten tot een duurzamer verplaatsingsgedrag (meer stappen, fietsen en openbaarvervoergebruik). Het uitbouwen van verkeersinfrastructuur om de toename van de verkeerstromen op te vangen, mag niet langer centraal staan. De verbredings- en verdiepingsoefening biedt mogelijkheden om een visie mbt mobiliteitsmanagement naar alle doelgroepen krachtadiger te introduceren.

Actie 2 : stel jaarlijks een concreet werkplan mobiliteitsmanagement op

Omschrijving: het mobiliteitsteam bestaat uit vijf personen die alle mobiliteitsvraagstukken dienen te behandelen. Indien geen personeelsuitbreiding mogelijk is om nieuwe ambities inzake mobiliteitsmanagement waar te maken, moet een flexibelere inzet van het personeel binnen de gehele directie infrastructuur en mobiliteit bekeken worden. Dit kan alleen op een gestructureerde manier wanneer er een duidelijk en welomschreven werkplan

mobilitéitsmanagement wordt opgesteld. Hierin dienen de taakstellingen, de middelen en de taakverdeling zeer duidelijk beschreven te zijn.

9.2 Werkdomein C2: Tarifiering parkeren en openbaar vervoer

Ter ontmoediging van het vele autogebruik werd betalend parkeren in de binnenstad ingevoerd, gecombineerd met een parkeer- en pendeldienst (o.a. naar Hoog-Kortrijk) en een derde-betalersregeling voor het openbaar vervoer. Het gebruik van het parkeer- en pendelsysteem wordt aangemoedigd door op de betreffende buslijnen, de kostprijs volledig te laten dragen door het stadsbestuur en De Lijn. De parkings worden voorzien van de nodige uitrustingen: degelijke verharding en inrichting, overdekte wachtruimtes, telefoocellen, fietsstallingen, verlichting en bewakingscontrole. De uitbouw van een performant busnet is een noodzakelijke voorwaarde om meer reizigers aan te kunnen trekken, maar gelijktijdig is ook een uitgebreide sensibilisatiecampagne nodig in combinatie met een aangepast tariefbeleid. De stad Kortrijk kiest voor een gericht derde-betalerssysteem, wat niet betekent dat een veralgemeend gratis openbaar vervoer wordt aangeboden.

9.3 Werkdomein C3: Campagnes en marketing

Bij het opstarten van een sensibiliseringscampagne moet rekening worden gehouden met volgende uitgangspunten:

- Sensibilisering is een langdurig proces dat slechts op langere termijn vruchten afwerpt. Het uiteindelijk doel van de sensibiliseringscampagne is immers een gedragsverandering teweeg te brengen.
- Eenmalige initiatieven hebben dan ook doorgaans weinig effect. De kans op succes vergroot wanneer de campagne is ingebed in een mix van andere beleidsinitiatieven, zoals het imago van Kortrijk als inkoop- en woonstad.
- Bij een sensibiliseringscampagne moet een plan op langere termijn uitgewerkt worden waarbij rekening wordt gehouden met timing en financiële middelen. Een goed uitgewerkte en doorgevoerde sensibiliseringscampagne kost geld: ontwikkeling, coördinatie, multimedia, ...

De boodschap die wordt overgedragen moet duidelijk en consequent zijn en de ontvanger moet werkelijk wijzigingen kunnen vaststellen in het beleid en in de feitelijke situatie. Zo niet zal de ontvanger van de boodschap deze als ongeloofwaardig ervaren en zijn gedrag niet aanpassen.

Voor de sensibiliseringscampagne moet een eigen stijl ontworpen worden, die de herkenbaarheid van de boodschap zal schragen. Een campagnestijl is een vormgevingsconcept dat wordt toegepast op alle producten die gedurende de campagne zullen worden gebruikt.

De campagnestijl moet ook toekomstgericht zijn. Telkens er nieuwe realisaties worden bekend gemaakt wordt dezelfde stijl gehanteerd, met een korte, krachtige en steeds opnieuw terugkerende slogan.

9.4 Werkdomein C4: Handhaving

9.4.1 Verkeerstoezicht

Schoolomgevingen

Op de gevaarlijkste kruispunten op schooltrajecten wordt het verkeer geregeld door de politie. De motorbrigade houdt mobiel toezicht op schooldagen.

In de schoolomgevingen worden gemachtigde opzichters ingeschakeld. In 1987 ging Kortrijk als eerste stad in België van start met de opleiding van gemachtigde opzichters. Momenteel zijn er 34 gemachtigde opzichters aangesteld om dienst te doen op 29 locaties. Ook het merendeel van de leerkrachten uit het basisonderwijs en een deel uit het secundair onderwijs zijn eveneens opgeleid tot gemachtigde opzichter. De opleiding zal in de toekomst verdergezet worden als een van de pijlers voor een veilig schoolverkeer.

Andere omgevingen

Sinds het opstarten van de nieuwe politiestructuren is het aantal controle-eenheden drastisch verhoogd. Een permanent en constant niveau van toezicht wordt hierdoor bereikt en dit onafhankelijk van bestaande kantooruren. Deze inspanningen zullen in de toekomst verder gezet worden om het algemeen subjectief aanvoelen van verkeersveiligheid te verhogen.

9.4.2 Parkeertoezicht

Het parkeertoezicht wordt in Kortrijk georganiseerd door het Stedelijk Parkeerbedrijf Parko. De 10 voltijds functionerende hulpagenten zijn vanuit de politiediensten gedelegeerd naar Parko. Hierdoor ontstaat een hechtere relatie tussen het veldwerk en de parkeerplanning. Tevens is een perfecte opvolging mogelijk van het toezicht en dit zowel naar locatie als niveau, waardoor dit kan gedifferentieerd worden naar het soort parkeerreglementen welke her en der zijn uitgevaardigd.

Deze ervaringen, samen met statistische analyses van het parkeergedrag, afkomstig uit de centraal beheerde parkeerautomaten, resulteren in een betere afstemming van het beleid op de reële noden van het publiek en het werkelijke parkeergedrag. In combinatie met de dagelijkse administratieve afhandeling van de uitgeschreven parkeerbelastingen, welke eveneens binnen het Stedelijk Parkeerbedrijf gebeurt, werd een perfect werkinstrument in het leven geroepen om het uitgestippelde parkeerbeleid ook in de praktijk ingang te laten vinden.

Bovenvermelde inspanningen, welke in Vlaanderen tot op heden zo goed als nieuw zijn, zullen verder gezet worden omdat het parkeergebeuren, als sleutelement binnen de mobiliteitsproblematiek, staat of valt met het handhavingsniveau. Dit parkeerhandhavingsbeleid zal verder verfijnd worden o.a. door het principe van de huidige vereenvoudigde administratieve afhandeling op het kortparkeren eveneens van toepassing te maken op alle andere parkeerovertredingen. Studies hieromtrent, o.a. i.s.m. het Ministerie van Verkeerswezen, zijn lopende.

9.4.3 Maatregelen zwaar vervoer

Om te bepalen of een straat in aanmerking komt voor maatregelen tegen zwaar vervoer worden alle verkeersdeelnemers in rekening gebracht. Als er meer dan 5% zwaar vervoer voorkomt, wordt de straat nader bekeken. Het percentage lijnbussen wordt dan afgetrokken van het totaalpercentage zwaar vervoer. Als er dan nog meer dan 5% overblijft, worden de rijrichtingen apart geanalyseerd om te zien of er maatregelen moeten genomen worden en in welke rijrichting(en). Indien nodig wordt dan een tonnenmaatbepanking ingevoerd (afhankelijk van de wegencategorisering) al dan niet gecombineerd met een aangepaste bewegwijzering.

9.4.4 Maatregelen snelheidsbeheersing/verkeersleefbaarheid

Om te bepalen of een straat in aanmerking komt voor snelheidsremmende maatregelen worden de cijfers genomen zonder tweewielers. In straten waar 30 km/u geldt, komen de straten in aanmerking voor snelheidsremmende maatregelen als meer dan 50% van de voertuigen sneller rijdt dan 40 km/u. In straten waar 50 km/u geldt, komen de straten in aanmerking voor snelheidsremmende maatregelen als meer dan 50% van de voertuigen sneller rijdt dan 50 km/u.

Er zijn verschillende snelheidsremmende maatregelen mogelijk en dat afhankelijk van het bekomen percentage van overtreders volgens de norm voor het geldende snelheidsregime.

De aan te brengen markering gebeurt in functie van het geldende snelheidsregime:

- zone 30: geen markeringen (uitgezonderd in binnenstad);
- schoolomgeving: gekleurde A23-markeringen;
- 50 km/u: markering C43 (indien het aantal snelheidsovertreders tussen de 50% en 60% ligt).

Rijbaankussens worden aangebracht als snelheidsremmende maatregel indien het aantal snelheidsovertreders meer dan 60% is en als sassen of wegversmallingen niet mogelijk zijn. Rijbaankussens worden niet aangebracht in straatdelen met lintbebouwingen.

Een sas wordt aangelegd in bredere straten als voorlopige maatregel op voorwaarde dat de fietsers buiten het sas kunnen gehouden worden en dit wordt aangelegd in bredere straten als het aantal snelheidsovertreders meer dan 60% bedraagt.

Een wegversmalling met rijbaankussens (cfr. Marionetten) wordt aangelegd in bredere straten als definitieve maatregel op voorwaarde dat de fietsers buiten de wegversmalling kunnen gehouden worden en als het aantal snelheidsovertreders meer dan 60% is.

Alternatieve maatregelen: in straten waar geen van bovenstaande maatregelen mogelijk zijn, wordt door een studiebureau onderzocht welke maatregelen wel mogelijk zijn en welke gevolgen de maatregel zou hebben (capaciteit, geluidshinder, ...).

9.4.5 Alternatieve sancties voor verkeersovertreders

Verkeersklas voor jongeren

Op specifieke tijdstippen op het jaar worden gerichte controles uitgevoerd inzake de naleving van de verkeerswetgeving bij jongeren. Dit gebeurt bijv. bij het begin van de winter, dan wordt vooral de focus gelegd op fietsverlichting. Bij deze controles, maar ook bij andere waar jongeren van 12 tot 16 jaar de overtreder zijn, wordt een 'jongeren-PV' opgesteld. Dit betekent dat zij worden uitgenodigd om op woensdagnamiddag een verkeersklas bij te wonen. Indien zij de verkeersklas hebben bijgewoond, wordt het PV geklasseerd. Van de jongeren die de verkeersklas niet bijwonen, wordt het PV overgemaakt aan de jeugdrechter. In de verkeersklas wordt gestart met een korte toelichting over het waarom van het organiseren van een verkeersklas, vervolgens wordt de verkeerskennis van de jongeren getest d.m.v. een quiz. Ten slotte wordt de quiz gezamenlijk opgelost en worden op die manier een aantal belangrijke verkeersregels besproken.

Vormingsklas voor volwassen verkeersovertreders

Elke trimester worden er gedurende 1 à 2 weken repressieve controles uitgevoerd in de schoolomgevingen. Dit gebeurt in de periodes eind september – begin oktober, eind januari – begin februari en eind april – begin mei. De focus ligt vooral op parkeerovertradingen en verkeersagressie. Bekeurde foutparkeerders in een schoolomgeving kunnen kiezen tussen een inning (boete) of 2 uren vormingsklas over verkeer. Tijdens een vormingsklas wordt stilgestaan bij verkeersovertredingen, verkeersattitude, verkeersveiligheid,

9.4.6 Zonaal Veiligheidsplan

In het Zonaal Veiligheidsplan (ZVP) worden de doelstellingen van de politiezone VLAS voor de komende jaren vastgelegd. Hoofdthema's in het huidige plan zijn criminaliteit, de resultaten van een buurtbevraging (m.b.t. de werking politiezone VLAS) en verkeersveiligheid. Deze thema's werden op 3 verschillende manieren benaderd:

- de reguliere dagdagelijkse operationele werking in al haar facetten;
- de interne werking of sturende en ondersteunde processen die deze werking mogelijk maken;
- de prioriteiten of de projectmatige werking rond specifieke fenomenen in de domeinen criminaliteit, verkeersveiligheid en overlast.

'Verkeersongevallen met lichamelijk letsel' werd als een van de prioriteiten opgenomen, welke een reeks aan acties tot gevolg heeft in het bijhorende actieplan. Zo wordt er bijv. vooropgesteld dat er per jaar minstens 240 uren bemande snelheidscontroles uitgevoerd moeten worden of dat er maandelijks minstens 15 bromfietsen gecontroleerd moeten gecontroleerd worden.

Een ZVP geldt steeds voor 4 jaar, het huidige ZVP geldt voor de periode 2009-2012.

9.5 Werkdomein C5: Bewegwijzering

Een eenvormige en samenhangende bewegwijzering is van groot belang om bij te dragen tot een veilig en efficiënt gebruik van de openbare ruimte. Momenteel bestaat er geen coherente visie over de bewegwijzering in Kortrijk (uitgezonderd bedrijfsbewegwijzering). Daarom schreef de stad Kortrijk een studieopdracht uit over dit onderwerp.

Er waren in Kortrijk in het verleden reeds enkele beperkte (eigen) studies in overleg met het Ministerie van Openbare Werken omtrent bewegwijzering, deze werden wel uitgevoerd maar zijn inmiddels terug achterhaald. Recent werd echter opnieuw nieuwe bewegwijzering op de R36 en de R8 aangebracht. De bewegwijzering op de overige gewestwegen en de gemeentwegen maakte nog nooit het voorwerp van een studie uit.

Ook functionele fietsbewegwijzering, die eveneens in deze studie wordt opgenomen, op Kortrijks grondgebied is schaars. In totaal staan er een 25-tal wegwijzers met 'Kortrijk-centrum' als frequentste bestemming, maar deze wegwijzers zijn ad hoc geplaatst. Gezien het groeiend aantal fietsers is er nood aan een duidelijke coherente fietsbewegwijzering, die gebaseerd dient te zijn op het (nieuwe) fietsrouteplan.

In eerste instantie is de bedoeling van de studie een inzicht te krijgen in de huidige bewegwijzering en na te gaan wat er eventueel kan verbeterd worden. Daarna dient een coherente visie ontwikkeld te worden omtrent auto- en fietsbewegwijzering te Kortrijk om als eindresultaat een nieuw volledig bewegwijzeringsplan te bekomen.

9.6 Werkdomein C6: Beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie

Bij het mobiliteitsbeleid van de stad Kortrijk is een veelheid aan actoren betrokken. Deze betrokkenheid kan verschillende vormen aannemen:

- de actoren ondervinden zelf gevolgen van de genomen beslissingen of maatregelen;
- de actoren hebben bepaalde (beslissings)bevoegdheden;
- de actoren vertegenwoordigen betrokken groepen of individuen en kunnen zo bijdragen tot draagvlak;
- de actoren hebben kennis en/of ervaring en kunnen zo bijdragen tot oplossingen.

In deze paragraaf wordt een beknopte actorenanalyse uitgevoerd: de actoren worden geïdentificeerd en vervolgens getypeerd volgens hun rol in het mobiliteitsbeleid van de stad Kortrijk.

9.6.1 Identificatie van de relevante actoren en overlegstructuren

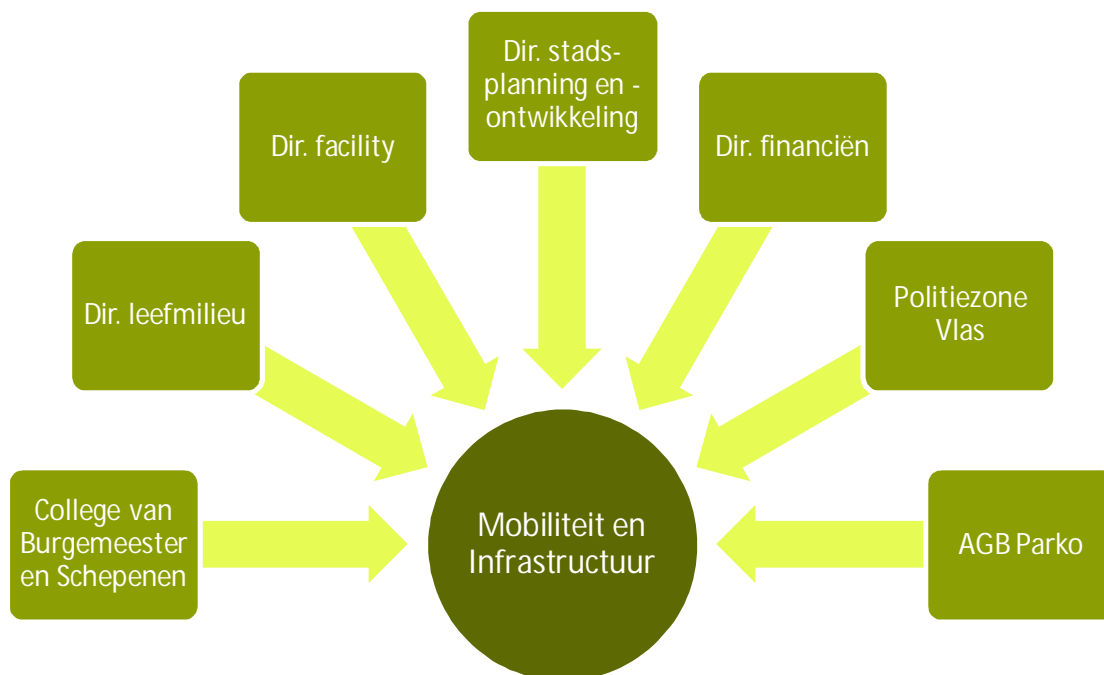
Er wordt een onderscheid gemaakt tussen actoren binnen de bestuurlijke structuur van de stad Kortrijk en actoren die hier niet toe behoren.

9.6.1.1 Actoren binnen de stad

Binnen de stad Kortrijk staat de directie mobiliteit en infrastructuur centraal in het mobiliteitsbeleid, maar andere directies worden ook beïnvloed door het mobiliteitsbeleid en/of oefenen er zelf invloed op uit. We denken in het bijzonder aan de directies leefmilieu, facility, stadsplanning en –ontwikkeling en financiën. Ook de politie speelt een rol met de handhaving van de verkeersregels. Kortrijk maakt samen met Kuurne en Lendeledede deel uit van de politiezone Vlas. Het College van Burgemeester en Schepenen neemt uiteindelijk de beslissingen.

AGB Parko is verantwoordelijk voor de uitbouw, het onderhoud en het beheer van de Kortrijkse parkeerinfrastructuur en voert het volledige parkeerbeleid uit. AGB Parko bevindt zich dus in een bijzondere positie: enerzijds kan het als een interne actor beschouwd worden, maar anderzijds is het ook een bedrijf dat winst hoopt te maken en dus deels eigen belangen heeft die buiten het mobiliteitsbeleid van de stad Kortrijk liggen.

Onderstaande figuur geeft deze actoren schematisch weer.



Figuur 26: Interne actoren betrokken bij het Kortrijkse mobiliteitsbeleid

9.6.1.2 Actoren buiten de stad

De actoren buiten de stad zijn ten eerste de hogere overheden: het Vlaams Gewest en de provincie West-Vlaanderen. Deze leveren het kader voor het mobiliteitsbeleid van de stad Kortrijk via o.a. het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het Mobiliteitsplan Vlaanderen, het provinciaal Ruimtelijk Structuurplan en allerlei regelgeving. Gewest en provincie hebben echter ook de meer operationele bevoegdheid van wegbeheerder voor sommige wegen. De rol van de federale overheid is beperkt; ze omvat o.a. het verkeersreglement.

De intercommunale Leiedal is een samenwerkingsverband van 13 gemeenten: Anzegem, Avelgem, Deerlijk, Harelbeke, Kuurne, Kortrijk, Lendeledede, Menen, Spiere-Helkijn, Waregem, Wervik, Wevelgem en Zwevegem. Leiedal vormt vooral een dienstverlener voor deze gemeenten (advies, uitwerking van plannen, realisatie van projecten, kennisuitwisseling, ...) in de domeinen stedenbouw, leefmilieu, economie en wonen. Voor welbepaalde opdrachten werken de deelnemende gemeenten exclusief met Leiedal samen. Voor Kortrijk gaat het bv. om het opstellen van gemeentelijke RUP's.

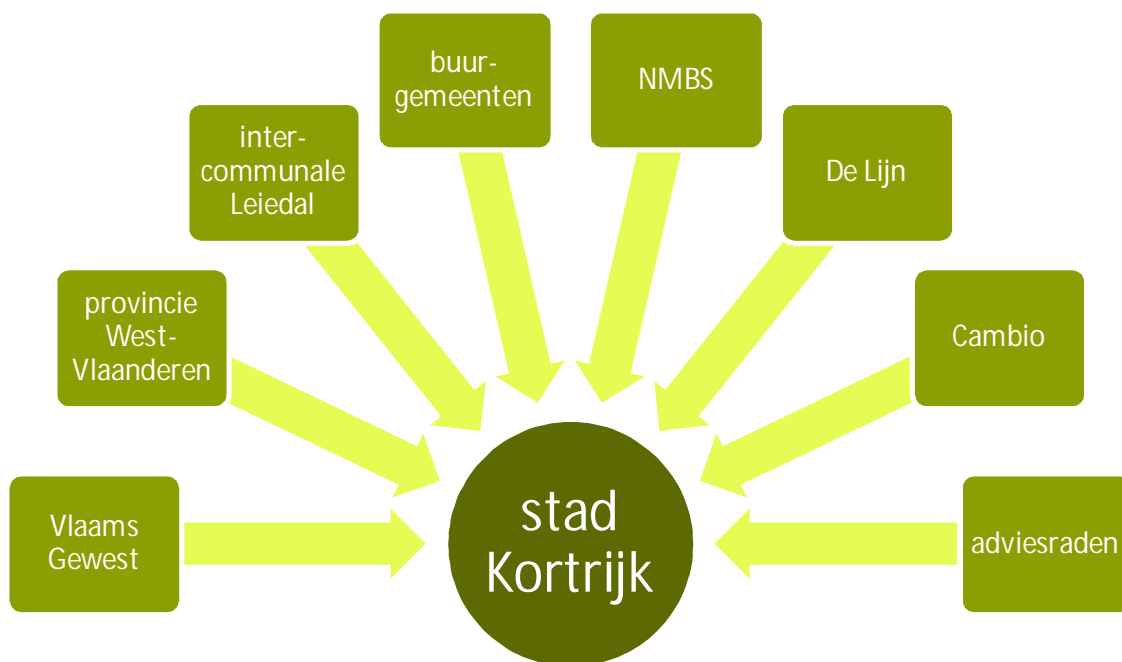
Aangezien veel mobiliteitsgerelateerde problemen en maatregelen niet stoppen aan de stadsgrenzen, zijn de buurgemeenten ook betrokken partij. De buurgemeenten zijn Menen, Wevelgem, Ledegem, Lendeledede, Kuurne, Harelbeke, Zwevegem, Spiere-Helkijn en Moeskroen. Eind januari 2008 vond in de Budascoop in Kortrijk de officiële installatievergadering van de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai plaats. Veertien overheden uit Lille, West-Henegouwen en Zuid-West-Vlaanderen hebben een grensoverschrijdende samenwerking gesloten voor meer dialoog en samenwerking in deze Frans-Belgische grensstreek.

Verder kunnen ook de instanties verbonden met het openbaar vervoer vermeld worden. De NMBS-groep is betrokken via het station en de spoorlijnen op Kortrijks grondgebied. De

Lijn staat in voor het openbaar vervoer via bus. Cambio is een organisatie voor autodelen die in Kortrijk vertegenwoordigd is met twee standplaatsen.

Tenslotte kunnen hier ook de adviesraden vermeld worden, die via vertegenwoordigers van organisaties en burgers een bepaald thema opvolgen en advies geven over beleidsvoornemens. De adviesraden die voor het mobiliteitsbeleid het meest relevant zijn, zijn de GECORO (gemeentelijke commissie ruimtelijke ordening) en de gemeentelijke minaraad (milieu- en natuurraad).

Onderstaande figuur geeft deze actoren schematisch weer.



Figuur 27: Externe actoren betrokken bij het Kortrijkse mobiliteitsbeleid

9.6.1.3 Overlegstructuren

De hierboven beschreven actoren werken samen in een aantal overlegfora rond mobiliteit in Kortrijk. Deze worden hierna kort beschreven.

De Verkeerscommissie komt maandelijks samen en overlegt over problemen of dossiers waarbij verscheidene actoren betrokken zijn (bv. circulatiewijzigingen, aanpak van snelheidsproblemen, verkeersveiligheidsproblemen, herinrichtingen, ...). Er wordt naar een consensus gestreefd. De beslissingen van de verkeerscommissie worden ter aktenaam voorgelegd aan het College van Burgemeester en Schepenen. De volgende instanties zijn vertegenwoordigd:

- Stad Kortrijk:
 - Schepen van mobiliteit en infrastructuur
 - Directie mobiliteit en infrastructuur
 - Directie stadplanning en –ontwikkeling

- Politiezone Vlas
- AGB Parko
- Vlaamse overheid
 - Departement Mobiliteit en Openbare Werken
 - Agentschap Wegen en Verkeer
- De Lijn

De Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) vergadert ad hoc o.a. ter voorbereiding van de moduledossiers in het kader van het mobiliteitsconvenant voor het Provinciaal Auditcomité (PAC). De volgende instanties zijn vertegenwoordigd:

- Stad Kortrijk:
 - Schepen van mobiliteit en infrastructuur
 - Vertegenwoordigers van de politieke fracties in de gemeenteraad
 - Directie mobiliteit en infrastructuur
 - Directie leefmilieu
 - Directie stadplanning en –ontwikkeling
- Politiezone Vlas
- Vlaamse overheid
 - Departement Mobiliteit en Openbare Werken
 - Agentschap Wegen en Verkeer
 - Agentschap RO Vlaanderen
- Provinciebestuur
- De Lijn

Driemaandelijks is er overleg tussen AGB Parko en de directie mobiliteit en infrastructuur over het parkeerbeleid: invoeren of wijzigen van parkeerregimes, herinrichting van straten die een wijziging van de parkeersituatie impliceren, ... Het overleg gebeurt vaak in voorbereiding van de beslissingen van de Raad van Bestuur van AGB Parko en/of van het College van Burgemeester en Schepenen. Op deze vergaderingen zijn aanwezig:

- AGB Parko
- Schepen van mobiliteit en infrastructuur (tevens voorzitter van AGB Parko)
- Directie mobiliteit en infrastructuur

Tweewekelijks worden er Forum-vergaderingen georganiseerd met als doel om het beleid van de directie mobiliteit en infrastructuur, de directie leefmilieu en de directie stadsplanning en –ontwikkeling van de stad Kortrijk beter op elkaar af te stemmen.

- Forum I is een overleg tussen de directie mobiliteit en infrastructuur en de directie leefmilieu, vooral over praktische zaken m.b.t. onderhoud en herstellingen;
- Forum II is een overleg tussen de directie milieu en infrastructuur, de directie leefmilieu en de directie stadsplanning en –ontwikkeling over dossiers met een directieoverschrijdende impact: verkavelingen, bouwaanvragen met grote impact,

heraanleg van de openbare ruimte, RUP's, ... Doel is om met de betrokken directies een gezamenlijk standpunt te bereiken ten aanzien van projectontwikkelaars of andere actoren (bv. College van Burgemeester en Schepenen, beslissingsfora bij andere overheden);

- Forum III is een overleg tussen de directie milieu en infrastructuur, de directie leefmilieu en de directie stadsplanning en –ontwikkeling op niveau van de directeurs en de schepenen, aangevuld met de stadssecretaris. Dossiers met een belangrijke impact in de stad worden besproken ter voorbereiding van een beslissing in het College van Burgemeester en Schepenen.

De intercommunale Leiedal brengt de mobiliteitsambtenaren van de deelnemende gemeenten samen in de intergemeentelijke werkgroep mobiliteit, waar overlegd wordt over mobiliteitsthema's die de gemeentelijke grenzen overschrijden.

9.6.2 Typering van de actoren

Doorgaans worden bij een actorenanalyse twee zaken onderzocht.

- Hoe betrokken is de actor bij de problematiek / het beleidsdomein? Een minimale interesse wordt verondersteld, anders is de actor nauwelijks een betrokken partij te noemen. Die interesse kan gaan van louter passief (de wens om op de hoogte te blijven) tot een zeer geëngageerde betrokkenheid waarbij de actor meedenkt over problemen en oplossingen.
- Hoeveel invloed heeft de actor op de problematiek / het beleidsdomein? Sommige actoren hebben helemaal geen beslissingsbevoegdheden, andere hebben een bepalende rol in de besluitvorming.

Op onderstaande figuur worden deze twee aspecten in een figuur met twee assen voorgesteld. Elk van de kwadranten komt overeen met een functioneel type actor:

- Meebeslissen: deze actoren zijn zeer betrokken bij de problematiek. Ze hebben invloed op de formulering van mogelijke oplossingen en op de besluitvorming. Het is dus aangewezen om met hen een gezamenlijk besluitvormingsproces op te zetten, bv. door middel van vertegenwoordiging in een stuurgroep.
- Meesturen: deze actoren staan verder van de problematiek, maar hebben wel invloed. Daarom moeten ook zij tijdig betrokken worden. Bij bepaalde besluitvormingsprocessen zetelen dergelijke actoren in een klankbordgroep, waar bv. mogelijke oplossingen afgetoetst worden alvorens deze verder uit te werken.
- Meedenken: deze actoren hebben weinig invloed, maar zijn wel zeer betrokken bij de problematiek. Daardoor kunnen zij een rol spelen in de vroege stadia van het besluitvormingsproces, bv. door in een werkgroep mee te denken over oplossingen.
- Geïnformeerd worden: deze actoren hebben geen invloed en zijn ook niet bijzonder betrokken. Ze worden vooral geïnformeerd en maken doorgaans niet op structurele wijze deel uit van het besluitvormingsproces.



Figuur 28: Principe van de actorenanalyse

Toepassing op de actoren betrokken bij het mobiliteitsbeleid van de stad Kortrijk

Hierna proberen we de actoren betrokken bij het mobiliteitsbeleid van de stad Kortrijk te typeren volgens de indeling van .

Een eerste vaststelling is dat het mobiliteitsbeleid in zijn geheel zeer breed is en dat veel actoren slechts bij een deel ervan betrokken zijn. Zo is De Lijn vanzelfsprekend betrokken partij bij de maatregelen inzake openbaar vervoer, maar heeft ze weinig of niets te maken met het beleid inzake vrachtverkeer.

Meebeslissen: veel invloed, grote betrokkenheid

- Het College van Burgemeester en Schepenen (of minstens de schepenen van mobiliteit en infrastructuur) is zeer betrokken bij de stedelijke mobiliteitsproblematiek en heeft de uiteindelijke beslissingsmacht.
- De politiezone Vlas heeft een belangrijke verantwoordelijkheid in de handhaving van het mobiliteitsbeleid en is dus een onontbeerlijke partner bij het ontwikkelen en implementeren van maatregelen.
- AGB Parko is verantwoordelijk voor de parkeerinfrastructuur en voor de uitvoering van het parkeerbeleid. Daarnaast is het ook een bedrijf dat winst beoogt en van daaruit randvoorwaarden zal stellen aan de stad. AGB Parko heeft dus zeggenschap in het parkeerbeleid, maar wordt zelf ook beïnvloed door aspecten van het mobiliteitsbeleid, bv. inplanting van fietsinfrastructuur.
- Door het afsluiten van het mobiliteitsconvenant tussen de steden en gemeenten enerzijds en het Vlaams Gewest anderzijds kan men stellen dat het Vlaams Gewest intensief betrokken wordt bij het mobiliteitsbeleid op lokaal niveau en bovendien heel wat invloed heeft. Daarnaast moeten lokaal genomen maatregelen uiteraard passen in het ruimere beleidskader op Vlaams niveau. Naast het convenantenverhaal is de Vlaamse overheid (AWV) ook actor i.f.v. de wegbeheerder (MOW).
- De Lijn heeft een grote invloed. Het beleid inzake openbaar vervoer hangt immers in belangrijke mate af van een goede inplanting van haltes en lijnen. In de praktijk

kan de stad niet eenzijdig aan De Lijn opleggen waar een halte of een buslijn moet komen; dergelijke veranderingen gebeuren idealiter in samenspraak. Randvoorwaarden worden door De Lijn gesteld vanuit haalbaarheid en rendabiliteit. Maar ook andere mobiliteitsmaatregelen kunnen een grote invloed hebben op het busverkeer: programmering van verkeerslichten, voorrangregeling, ... Het is dus noodzakelijk om het beleid inzake openbaar vervoer, en bij uitbreiding alle maatregelen die de werking van het openbaar vervoer kunnen beïnvloeden, af te stemmen met De Lijn en samen tot een optimale oplossing te komen.

Meesturen: veel invloed, weinig betrokkenheid

- De dienst financiën van de stad Kortrijk is weinig betrokken bij het mobiliteitsbeleid, maar kan wel beperkingen opleggen inzake besteding van middelen.
- De provincie heeft een grote invloed in de zin dat het beleid van de stad Kortrijk moet passen binnen de kaders die op de hogere beleidsniveaus uitgezet zijn. De betrokkenheid is echter minder groot dan in het geval van het Vlaams Gewest doordat er geen equivalent is van het mobiliteitsconvenant. Mogelijk bevindt deze actor zich op de grens tussen meesturen en meebeslissen.

Meedenken: weinig invloed, grote betrokkenheid

- Mobiliteit raakt aan thema's die onder de bevoegdheid van andere stadsdiensten vallen (leefmilieu, facility, stadsplanning en –ontwikkeling, politie). Daardoor is het interessant om deze diensten in een vroeg stadium te raadplegen. In Kortrijk wordt dit mogelijk gemaakt door de nieuwe horizontale organisatiestructuur, die voorziet in regelmatig overleg.
- De intercommunale Leiedal heeft geen formele beslissingsmacht, maar is als dienstverlener in de domeinen stedenbouw, leefmilieu, economie en wonen wel goed geplaatst om mee te denken over het mobiliteitsbeleid. Aangezien de intercommunale de gemeenten rond Kortrijk verenigt, kan een vroege betrokkenheid een meerwaarde bieden voor mobiliteitsmaatregelen die invloed hebben op de omliggende regio.
- Ook de buurgemeenten zijn niet bevoegd om beslissingen te nemen over het mobiliteitsbeleid in Kortrijk, maar denken mee over oplossingen voor mobiliteitsproblemen die de stadsgrenzen overschrijden.
- De adviesraden (met name GECORO en de minaraad) geven niet-bindende adviezen, maar zijn wel sterk betrokken bij bepaalde thema's die raakpunten hebben bij het mobiliteitsbeleid. Daarin ligt een kans om van hun kennis en ervaring gebruik te maken om tot een beter mobiliteitsbeleid te komen.

Geïnformeerd worden: weinig invloed, weinig betrokkenheid

- Het spoorwegennet is veel minder variabel dan het busnet en interfereert ook minder met andere vervoerswijzen. Daarom wordt ingeschat dat zowel de invloed als de betrokkenheid van de NMBS-groep een stuk kleiner zijn dan bij De Lijn. In bepaalde gevallen kan dit veranderen, bv. als in Kortrijk een nieuw station of een bijkomende spoorlijn aangelegd zou worden. Informatie over de verkeerssituatie rond de stations en de aansluiting met andere vervoerswijzen lijkt voor de NMBS wel nuttig.
- Cambio is slechts zijdelings betrokken bij het mobiliteitsbeleid van de stad Kortrijk en oefent er ook weinig invloed op uit, afgezien van de inname van enkele

parkeerplaatsen. Informeren lijkt wel nuttig, bv. met betrekking tot veranderingen in het mobiliteitsbeleid die kunnen leiden tot meer of minder nood aan autodelen.

Hieronder wordt de bovenstaande analyse samengevat.



Figuur 29: Indeling van de actoren betrokken bij het Kortrijkse mobiliteitsbeleid

9.6.3 Beoordeling van de overlegstructuren

De stad Kortrijk beschikt over heel wat overlegstructuren rond mobiliteit, zoals hierboven beschreven. Met behulp van de actorenanalyse in voorgaande paragraaf kan nagegaan worden of deze overlegstructuren de verschillende types actoren op een adequate manier betrekken.

Een eerste vaststelling is dat de “meebeslissers” (College van Burgemeester en Schepenen, Politiezone Vlas, AGB Parko, Vlaams Gewest, De Lijn) structureel betrokken zijn via de Verkeerscommissie. Met hen wordt maandelijks overlegd over diverse onderwerpen. Ze zetelen ook in de GBC, die ad hoc samenkomt in het kader van het mobiliteitsconvenant. Met Parko is er een apart overleg. Enkele schepenen nemen deel aan Forum III. Er kan dus aangenomen worden dat deze actoren wel degelijk de kans krijgen en benutten om het beleid mee vorm te geven.

De directie financiën werd onder de “meestuurders” gerangschikt en is niet vertegenwoordigd in de overlegstructuren besproken in paragraaf 9.6.1.3. Door de geringe betrokkenheid is het echter ook niet nodig dat deze actor deelneemt aan inhoudelijke overlegstructuren. Wel wordt de directie financiën geïnformeerd over de geplande uitgaven en moet ze goedkeuring verlenen.

Ook de provincie West-Vlaanderen wordt als “meestuurder” beschouwd, hoewel deze actor inhoudelijk meer betrokken is dan de directie financiën. De provincie neemt niet deel aan de Verkeerscommissie, maar wel aan de GBC. De provincie krijgt dus zeker de

gelegenheid om te toetsen of het mobiliteitsbeleid van de stad Kortrijk past in het provinciale beleidskader. De GBC biedt echter ook ruimte voor inhoudelijk overleg, waardoor de provincie desgewenst meer de rol van “meebeslisser” zou kunnen spelen. Deze rol kan nog versterkt te worden door de provincie ook te betrekken in de Verkeerscommissie.

Van de “meedenkers” worden vooral de directies leefmilieu en stadsplanning en –ontwikkeling intensief betrokken via de tweewekelijkse Forum-vergaderingen. De hoge frequentie laat toe dat deze actoren in een vroeg stadium betrokken worden bij het voorbereiden van beleid en maatregelen. Dit biedt hen de kans om hun rol van “meedenker” ten volle te spelen.

De directie facility daarentegen wordt niet structureel betrokken. Toch kunnen bij deze dienst kennis en inzichten aanwezig zijn die nuttig kunnen zijn voor het mobiliteitsbeleid, bv. over voertuigtechnologie of over het sturen van de medewerkers naar duurzame werk-werkverplaatsingen. Zeker als de stad Kortrijk haar voorbeeldfunctie wil uitspelen door een duurzamer wagenpark en duurzame verplaatsingen van het eigen personeel lijkt een meer structurele samenwerking tussen de directie mobiliteit en infrastructuur en de directie facility aangewezen.

De intercommunale Leiedal organiseert jaarlijks een intergemeentelijke werkgroep mobiliteit. De buurgemeenten van de stad Kortrijk krijgen aldus de kans om mee te denken over gemeentegrensoverschrijdende mobiliteitsthema's. Doordat de frequentie van het overleg laag ligt, kan de inbreng van de buurgemeenten echter soms te laat in het besluitvormingsproces komen. De stad Kortrijk zou erover moeten waken dat de buurgemeenten ook ad hoc betrokken worden voor dossiers waarbij dat relevant is, en dit in een zo vroeg mogelijk stadium.

De intercommunale zelf voert studies uit en verleent advies. Er wordt aangenomen dat dit voornamelijk ad hoc gebeurt. Studies worden vaak in de beleidsvoorbereidende fase gebruikt ter onderbouwing van de te maken keuzes. In dat geval wordt dus vroeg in het besluitvormingsproces gebruik gemaakt van de expertise van deze actor.

De adviesraden worden pas veel later in het besluitvormingsproces betrokken, namelijk op het moment dat plannen (bv. mobiliteitsplan) wettelijk gezien een advies vereisen. De gelegenheid om op dat moment nog mee te denken over het gevoerde beleid is beperkt; het gaat eerder om bijsturing van de gekozen maatregelen. Er zou overwogen kunnen worden om de kennis aanwezig binnen de adviesraden vroeger in het besluitvormingsproces te benutten door reeds bij de beleidsvoorbereiding met hen te overleggen.

Actoren die weinig invloed hebben en weinig betrokken zijn bij het mobiliteitsbeleid, in casu NMBS en Cambio, moeten vooral geïnformeerd worden. Het lijkt dus logisch dat zij geen deel uitmaken van de bestaande overlegstructuren. In bepaalde situaties kan het wel aangewezen zijn om (tijdelijk) een structureel overleg met deze actoren op te starten, bv. bij de heraanleg van een stationsomgeving of ter voorbereiding van de aanleg van nieuwe Cambio-standplaatsen.

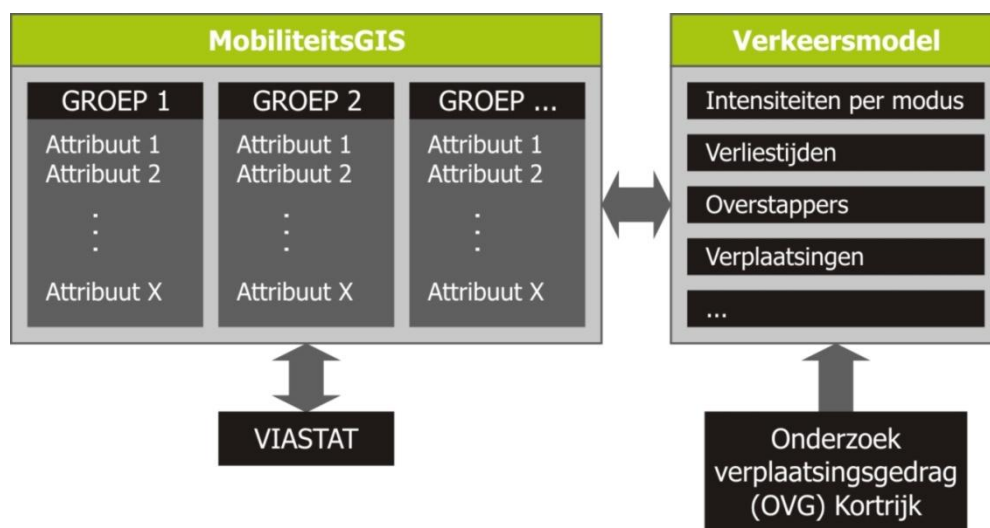
We besluiten dat de overlegstructuren rond mobiliteit in Kortrijk in grote lijnen de typering in vorige paragraaf weerspiegelen. Wel zou er aandacht moeten zijn voor het maximaal benutten van de kennis van bepaalde actoren (in het bijzonder de directie facility en de adviesraden) in een vroeg stadium van het besluitvormingsproces.

Ten slotte stelt de stad Kortrijk voor om een mobiliteitsraad op te richten die minstens 1 keer per jaar samenkomt om een aantal strategische beslissingen te nemen m.b.t.

belangrijke mobiliteitsstudies zoals het parkeerbeleidsplan of het verkeerscirculatieplan. Zo kan een breder draagvlak gecreëerd worden voor het mobiliteitsbeleid in Kortrijk. Eventueel kunnen hiervoor ook bestaande overleginstanties ingeschakeld worden zoals GECORO.

9.7 Werkdomein C7: Monitoring en evaluatie

Een eerste conceptueel ontwerp met betrekking tot het systematische beheer van verkeerskundig gerelateerde data wordt hieronder schematisch weergegeven. Het zeer gestructureerd beheer van de verkeerskundige data vormt de basis om in de toekomst het mobiliteitsbeleid van de stad Kortrijk systematisch te onderbouwen met cijfergegevens.



Figuur 30: principe mobiliteitsGIS voor cijfermatige onderbouw mobiliteitsbeleid

De mobiliteitsGIS moet een goed gestructureerd datamodel worden waarin mobiliteitsgerelateerde basisdata worden beheerd. Volgende thema's ('groepen') kunnen bijvoorbeeld de basis vormen van het datamodel:

- Achtergrondinformatie
- Fietsnetwerk
- Diverse verkeersonderzoeken
- Maatregelen
- Ruimtelijke structuur
- Gemotoriseerd verkeersnetwerk
- Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk
- Openbaar- vervoer
- Parkeren

Een volledige en kwalitatieve cijfermatige onderbouw van het mobiliteitsplan is noodzakelijk om het behalen van de vooropgestelde doelstellingen uit het beleidsplan te kunnen controleren. Het concretiseren van bovenstaand concept wordt als actie opgenomen in de actietabel, om op termijn een volwaardige mobiliteitsGIS als basis voor het mobiliteitsbeleid te kunnen gebruiken.

9.8 Werkdomein C8: Andere flankerende maatregelen

9.8.1 Autodelen

Om het autogebruik en autobezit in de stad Kortrijk te beperken wil de stad o.a. het autodelen promoten als duurzaam vervoersmiddel. Mogelijke maatregelen ter promotie van autodelen (cf website Autopia) zijn:

- de stad betaalt lidmaatschap van autodeelgroepen bij Autopia;
- de stad promoot particulier autodelen onder eigen personeel (affiches, vorming, mailing, ...);
- de stad past autodelen in in mobiliteitsplanning, buurtvernieuwingsprojecten, nieuwbouwwijken door bv. vaste autodeelstandplaatsen te voorzien;
- de stad voorziet voordelen in natura voor particuliere autodelers, bv. gratis parkeerkaarten, standplaatsen, korting OV, fietsstallingen, ...;
- de stad brengt particulier autodelen in het straatbeeld, bv. infoborden, affiches, voorbehouden parkeerplaatsen voor autodelers, ...;
- de stad promoot particulier autodelen bij belangrijke partners: scholen, buurtcentra, bedrijven.

Maatregel specifiek ter promotie van Cambio:

- gratis parkeerkaart gekoppeld aan de nummerplaat van elke Cambio-wagen.

9.8.2 Milieuvriendelijk gemotoriseerd verkeer

Maatregelen ter promotie van milieuvriendelijk gemotoriseerd verkeer zijn:

- het pilootproject i.v.m. alternatieve brandstoffen voor het wagenpark van de stad Kortrijk wordt voortgezet;
- de aanleg van publiek toegankelijke laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen;
- onderzoek van de mogelijkheden van differentiatie van parkeertarieven op basis van de ecoscore.

10. UITWERKING ACTIEPROGRAMMA

Het actieprogramma wordt vanuit 5 invalshoeken opgesteld. Zo bekomen we verschillende actietabellen, die op zich inhoudelijk hetzelfde zijn maar met elk hun eigen volgorde.

- Het actieprogramma A-B-C: uitgeschreven volgens de klassieke werkdomeinen ABC.
- Een investeringsprogramma. Investeringsprogramma KT, MLT, LT. Wanneer wordt het uitgevoerd, op korte, middellange of lange termijn? En hebben we hiervoor genoeg middelen? Te gebruiken voor bijv. de gemeentebegroting en als controle voor de haalbaarheid en het realiteitsgehalte.
- Een takenprogramma per initiatiefnemer: Wat zijn de concrete taken, bevoegdheden en onderlinge afspraken? Te gebruiken door de diverse partners van de GBC voor de onderlinge werkverdeling. De partners zelf krijgen elk een overzicht van hun eigen verplichtingen.

10.1 Voorstelling actieprogramma met fasering en kostprijsraming

De voorstelling van actieprogramma gebeurt aan de hand van de bijgevoegde tabellen waarin per werkdomein de belangrijkste actiepunten/maatregelen zijn opgenomen. In de tabellen zijn verschillende afkortingen gebruikt om de tabellen overzichtelijk te houden. Hieronder zijn de afkortingen toegelicht:

Tabel 30: Overzicht afkortingen

Kolomnaam	Afkorting	Betekenis
Timing	G	Gerealiseerd
	IU	In uitvoering
	IO	In opmaak
	C	Continu
	KT	Korte termijn – maximum 3 jaar
	MLT	Middellange termijn – 3 tot 6 jaar
	LT	Lange termijn - meer dan 6 jaar
BA/NE	BA	Bestaande actie (deze actie komt uit het bestaande mobiliteitsplan)
		Nieuwe actie (deze actie is toegevoegd ikv verbreden/verdiepen)
Werkdomein	A	Ruimtelijk beleid
	B	Verkeersnetwerken
	C	Flankerende maatregelen
WD nr	A1	Ruimtelijke planning
	A2	Strategische ruimtelijke projecten met grote impact op mobiliteit
	A3	Wegencategorisering
	B1	Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk
	B2	Fietsnetwerk
	B3	Openbaar vervoer
	B4	Veiligheid en leefbaarheid
	B5	Routes zwaar vervoer
	B6	Parkeerbeleid en parkeerplan
	C1	Vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen
	C2	Tarifering openbaar vervoer en parkeren

	C3	Campagnes en marketing
	C4	Handhaving
	C5	Bewegwijzeringsplan
	C6	Beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie
	C7	Monitoring en evaluatie
	C8	Andere flankerende maatregelen

Werkdomein Ruimtelijk beleid

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
A.1-1	Verdere afstemming van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan met het Mobiliteitsplan	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	Stad		C	NA
A.1-2	Visie ontwikkelen omtrent geluidswerende maatregelen	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	Stad		KT	NA
A.2-1	Afstemming doelstellingen mobiliteitsplan en project Kortrijk Weide	Centrum: Andere Kortrijk Weide	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Stad		KT	NA
A.2-2	Afstemming doelstellingen mobiliteitsplan en project KMO Torkonjestraat	Marke: Wegsegment Torkonjestraat	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		KT	NA
A.2-3	Opmaak Masterplan Stationsomgeving	Kortrijk: Stationsomgeving Station Kortrijk	Bereikbaarheid	200.000,00 €	Hoog	Stad	VVM - De Lijn RWO NMBS Holding	IO	NA
A.2-4	Afstemming doelstellingen mobiliteitsplan en Masterplan Overleie	Centrum: Andere Kortrijk Overleie	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		MLT	NA
A.2-5	K in Kortrijk - Herinrichting Zwevegensestraat	Centrum: Wegsegment Zwevegensestraat	Bereikbaarheid		Middel	MOW - AWW	Stad	G	NA
A.2-6	Aanleg N328	Kortrijk: Wegsegment N328	Bereikbaarheid	7.000.000,00 €	Hoog	Stad	NMBS MOW - AWW	LT	BA
A.2-7	K in Kortrijk - Herinrichting Sint-Janslaan	Centrum: Wegsegment Sint-Janslaan	Bereikbaarheid		Middel	Stad		G	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
A.2-8	K in Kortrijk - Herinrichting Gentsestraat - Plein - Romeinselaan in functie van dubbelrichtingsverkeer	Centrum: Wegsegment Gentsestraat	Bereikbaarheid		Middel	MOW - AWV	Stad	G	NA
A.2-9	Hoog Kortrijk - Aanleggen bypass van het Ei rechtsaf naar de Kennedylaan	Kortrijk: Kruispunt Kennedylaan	Bereikbaarheid		Middel	MOW - AWV		G	NA
A.2-10	Hoog Kortrijk - Aanpassing afrit E17 naar N50 /Xpo	Kortrijk: Kruispunt E17	Bereikbaarheid	250.000,00 €	Middel	MOW - AWV		MLT	NA
A.2-11	Hoog Kortrijk - Nieuwe verbinding Pres. Kennedylaan - afrit E17-Ei	Kortrijk: Kruispunt E17	Bereikbaarheid	1.750.000,00 €	Hoog	MOW - AWV	Stad	IO	NA
A.2-12	Hoog Kortrijk - Herinrichting Pres. Kennedylaan	Kortrijk: Wegsegment President Kennedylaan	Bereikbaarheid	1.750.000,00 €	Hoog	MOW - AWV	VVM - De Lijn Stad	IU	NA
A.2-13	Hoog Kortrijk - Herinrichting Doorniksesteenweg tussen R8 en Pres. Kennedylaan	Kortrijk: Wegsegment Doorniksesteenweg	Bereikbaarheid	750.000,00 €	Middel	MOW - AWV		LT	NA
A.2-14	Hoog Kortrijk - Doortrekking Lijn 1 naar AZ Groeninge	Kortrijk: Wegsegment AZ Groeninge	Bereikbaarheid		Middel	VVM - De Lijn		G	NA
A.2-15	Hoog Kortrijk - Aanpassing lijnvoering lijnen 12 en 13	Kortrijk: Niet relevant Doorniksesteenweg	Bereikbaarheid		Middel	VVM - De Lijn		MLT	NA
A.2-16	Hoog Kortrijk - Milderende maatregelen sluisverkeer Hoog-Kortrijk	Kortrijk: Wegsegment Hoog-Kortrijk	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	Stad		MLT	NA
A.2-17	K in Kortrijk - Herinrichting Gentsepoort	Centrum: Kruispunt Gentsepoort	Bereikbaarheid		Middel	MOW - AWV		G	NA
A.2-18	R8 - Geluidsschermen op R8 en A17	Kortrijk: Wegsegment R8	Verkeersleefbaarheid	800.000,00 €	Hoog	MOW - AWV	Stad	IO	BA
A.2-19	Opmaken streefbeeld R8	Kortrijk: Wegsegment R8	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	MOW - AWV		IO	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
A.2-20	E17/A14 - 3 ^o rijstrook E403 – grens	Kortrijk: Wegsegment E17	Bereikbaarheid	2.000.000,00 €	Middel	MOW - AWW		LT	BA
A.2-21	E17/A14 - 3 ^o rijstrook grens - E403	Kortrijk: Wegsegment E17	Bereikbaarheid	2.000.000,00 €	Middel	MOW - AWW		LT	BA
A.2-22	R8 - Aanleg sluitstuk R8 tussen Kortrijk Oost en Kortrijk Zuid	Kortrijk: Wegsegment R8	Bereikbaarheid	5.000.000,00 €	Hoog	MOW - AWW		MLT	BA
A.2-23	K in Kortrijk - Herinrichting Zwevegensepoort	Centrum: Kruispunt Zwevegensepoort	Bereikbaarheid		Middel	MOW - AWW	Stad	G	NA
A.2-24	K in Kortrijk - Busbaan Plein-Romeinselaan	Centrum: Wegsegment Plein	Bereikbaarheid		Middel	MOW - AWW	VVM - De Lijn Stad	G	NA
A.2-25	K in Kortrijk - Herinrichting deel Spoorweglaan	Centrum: Wegsegment Spoorweglaan	Bereikbaarheid		Middel	Stad		G	NA
A.2-26	K in Kortrijk - Herschikking busbaan Spoorweglaan	Centrum: Wegsegment Spoorweglaan	Bereikbaarheid		Middel	Stad		G	NA
A.2-27	K in Kortrijk - Opvolging busbezetting van/naar Foruminvest	Centrum: Niet relevant Kortrijk	Bereikbaarheid		Middel	VVM - De Lijn		G	NA
A.2-28	K in Kortrijk - Lichtenbeïnvloeding Gentsepoort	Centrum: Kruispunt Gentsepoort	Bereikbaarheid		Middel	MOW - AWW		G	NA
A.2-29	K in Kortrijk - Uitbouw hoogwaardige haltes Romeinselaan en Spoorweglaan	Centrum: Centrum Romeinselaan	Bereikbaarheid		Middel	Stad		G	NA
A.2-30	K in Kortrijk - Opnemen parking in dynamisch parkeergeleidingssysteem	Centrum: Kruispunt Kortrijk	Bereikbaarheid		Middel	Stad	ForumInvest	G	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
A.2-31	K in Kortrijk - Overleg m.b.t. ondersteunende maatregelen mobiliteitsbeïnvloeding	Centrum: Niet relevant Kortrijk	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Stad	VVM - De Lijn	C	NA
A.3-1	Opstarten proces om tot 1 visie m.b.t. de wegencategorisering te komen, gedragen door alle betrokken actoren	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Stad	VVM - De Lijn Provincie MOW - AWW	C	BA
A.3-2	Continue evaluatie snelheidsplan	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad	Politie MOW - AWW	C	NA
A.3-3	Herziening kruispunten R36	Centrum: Kruispunt R36	Bereikbaarheid		Middel	MOW - AWW	Stad	G	BA
Werkdomein Verkeersnetwerken									
WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.1-1	Herwaardering dorpskern Aalbeke	Aalbeke: Centrum Aalbeke	Verkeersleefbaarheid	4.500.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	IU	BA
B.1-2	Verkeersleefbaarheid verbeteren en afbouw stroomfunctie in Roggelaan	Centrum: Wegsegment Roggelaan	Verkeersleefbaarheid	250.000,00 €	Middel	Stad		LT	BA
B.1-3	Herwaardering Koninklijkestraat te Kooigem	Kooigem: Wegsegment Koninklijkestraat	Verkeersveiligheid		Middel	Stad		G	BA
B.1-4	Herwaardering Hoogplaatsstraat en Molentjesstraat te Kooigem	Kooigem: Wegsegment Hoogplaatsstraat en Molentjesstraat	Verkeersveiligheid	250.000,00 €	Middel	Stad		KT	BA
B.1-5	Verkeersleefbaarheid verbeteren en afbouw stroomfunctie in Tarwelaan	Centrum: Wegsegment Tarwelaan	Verkeersleefbaarheid	250.000,00 €	Middel	Stad		MLT	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.1-6	Verdere herinrichting dorpskern Rollegem als zone 30	Rollegem: Centrum Rollegem	Verkeersleefbaarheid	1.000.000,00 €	Middel	Stad		LT	BA
B.1-7	Herinrichting Groenweg	Bellegem: Wegsegment Groenweg	Verkeersleefbaarheid	500.000,00 €	Hoog	Stad		MLT	BA
B.1-8	Herwaardering dorpskern Kooigem als zone 30	Kooigem: Centrum Kooigem	Verkeersleefbaarheid	650.000,00 €	Middel	Stad		MLT	BA
B.1-9	Herinrichting Markekerkstraat	Marke: Wegsegment Markekerkstraat	Verkeersleefbaarheid	500.000,00 €	Middel	Stad		LT	BA
B.1-10	Module 10: Pottelberg (tussen Bruyningstraat en Condédreef)	Marke: Wegsegment Pottelberg	Verkeersveiligheid	2.000.000,00 €	Hoog	Stad	MOW - AWW	MLT	NA
B.1-11	Heraanleg K. Leopold III-laan	Centrum: Wegsegment K. Leopold III-laan	Verkeersleefbaarheid	750.000,00 €	Laag	Stad		LT	BA
B.1-12	Onderzoek naar verkeersveiligheid in schoolomgevingen (analyse, herinrichtingsvoorstellen, prioriteitenbepaling) uitgevoerd door een studiebureau	Kortrijk: Schoolomgeving Kortrijk	Verkeersveiligheid	40.000,00 €	Middel	Stad		KT	NA
B.1-13	Herinrichting Steenstraat te Heule	Heule: Wegsegment Steenstraat	Verkeersleefbaarheid	1.000.000,00 €	Hoog	Stad		KT	BA
B.1-14	Herinrichting Noordstraat - Beheerstraat	Centrum: Wegsegment Noordstraat	Verkeersleefbaarheid		Middel	MOW - AWW		G	BA
B.1-15	Herinrichting Izegemsestraat te Heule	Heule: Wegsegment Izegemsestraat	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		G	BA
B.1-16	Herwaardering dorpskern Heule	Heule: Centrum Heule	Verkeersleefbaarheid	4.000.000,00 €	Middel	Stad		IO	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.1-17	Herinrichting dorpskern Sente	Heule: Centrum Sente	Verkeersleefbaarheid	1.200.000,00 €	Hoog	Stad	Lendelede Kuurne	MLT	BA
B.1-18	Afsluiten Heirweg te Heule voor autoverkeer	Heule: Wegsegment Heirweg	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	Stad		LT	BA
B.1-19	Herinrichting Driekerkenstraat	Bissegem: Wegsegment Driekerkenstraat	Verkeersleefbaarheid	1.000.000,00 €	Hoog	Stad		MLT	BA
B.1-20	Herwaardering stationsomgeving Bissegem (Vlaswaagplein)	Bissegem: Stationsomgeving Bissegem	Verkeersleefbaarheid	250.000,00 €	Middel	Stad		MLT	BA
B.1-21	Verkeersarm maken van Bozestraat en deel Molenstraat (cfr. N50c)	Heule: Wegsegment Bozestraat	Verkeersleefbaarheid	100.000,00 €	Middel	Stad		LT	BA
B.1-22	Heraanleg Lange Brugstraat - Boerenhol	Centrum: Wegsegment Brugstraat	Verkeersleefbaarheid	500.000,00 €	Middel	Stad		MLT	BA
B.1-23	Herinrichting Waterpoort – Jan Palfijnstraat	Centrum: Wegsegment Waterpoortstraat	Verkeersleefbaarheid	500.000,00 €	Middel	Stad		MLT	BA
B.1-24	Heraanleg Verzetskaai	Centrum: Wegsegment Verzetskaai	Verkeersleefbaarheid	2.000.000,00 €	Middel	Stad		MLT	BA
B.1-25	Heraanleg omgeving Broeltorens+Broelkaai	Centrum: Wegsegment Broelkaai	Verkeersleefbaarheid	2.000.000,00 €	Middel	Stad		MLT	BA
B.1-26	Heraanleg Begijnhofstraat	Centrum: Wegsegment Begijnhofstraat	Verkeersleefbaarheid	800.000,00 €	Middel	Stad		MLT	BA
B.1-27	Heraanleg Persijnstraat	Centrum: Wegsegment Persijnstraat	Verkeersleefbaarheid	1.000.000,00 €	Middel	Stad		IU	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.1-28	Heraanleg Overleiestraat	Centrum: Wegsegment Overleiestraat	Verkeersleefbaarheid	1.000.000,00 €	Middel	Stad		MLT	BA
B.1-29	Heraanleg Budastraat	Centrum: Wegsegment Budastraat	Verkeersleefbaarheid	700.000,00 €	Middel	Stad		MLT	BA
B.1-30	Heraanleg Stationsplein	Centrum: Stationsomgeving Stationsplein	Verkeersleefbaarheid	750.000,00 €	Middel	Stad		MLT	BA
B.2-1	Optimalisatie fietsvoorzieningen Noordstraat - Beheerstraat (0,7 km)	Centrum: Wegsegment Noordstraat - Beheerstraat	Verkeersveiligheid	91.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	KT	NA
B.2-2	Aanleg fietsvoorzieningen Guldenspooipad (0,5 km - Kongoweg)	Centrum: Wegsegment Kongoweg	Verkeersveiligheid	65.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	KT	NA
B.2-3	Optimalisatie fietsvoorzieningen N43 (1 km tussen Pottelberg en Condédreef)	Centrum: Wegsegment N43	Verkeersveiligheid	130.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	MLT	NA
B.2-4	Optimalisatie fietsvoorzieningen Hugo Veriestlaan en Wandelweg (1 km)	Centrum: Wegsegment Hugo Veriestlaan	Verkeersveiligheid	130.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	MLT	NA
B.2-5	Optimalisatie fietsvoorzieningen President Kennedylaan (1,5 km)	Kortrijk: Wegsegment President Kennedylaan	Verkeersveiligheid	195.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	KT	NA
B.2-6	Optimalisatie fietsvoorzieningen Weggevoerdenlaan (t.h.v. schoolomgeving)	Centrum: Wegsegment Weggevoerdenlaan	Verkeersveiligheid	26.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	KT	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.2-7	Aanleg fietsvoorzieningen Heulsestraat (0,5 km tussen Tientjesstraat en Meensesteenweg)	Kooigem: Wegsegment Heulsestraat	Verkeersveiligheid	65.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWV	MLT	NA
B.2-8	Aanleg fietsvoorzieningen Magdalenastraat (0,5 km)	Centrum: Wegsegment Magdalenastraat	Verkeersveiligheid	65.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWV	MLT	NA
B.2-9	Aanleg fietsvoorzieningen Spinnerijkaai (0,7 km)	Centrum: Wegsegment Spinnerijkaai	Verkeersveiligheid	91.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWV	MLT	NA
B.2-10	Optimalisatie fietsvoorzieningen Overzetweg en Driekerkenstraat (1,3 km)	Bissegem: Wegsegment Overzetweg	Verkeersveiligheid	169.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWV	MLT	NA
B.2-11	Optimalisatie fietsvoorzieningen Rollegemsestraat (2 km)	Rollegem: Wegsegment Rollegemsestraat	Verkeersveiligheid	260.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWV	MLT	NA
B.2-12	Aanleg fietsvoorzieningen Bellegemsestraat (1,3 km)	Bellegem: Wegsegment Bellegemsestraat	Verkeersveiligheid	169.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWV	MLT	NA
B.2-13	Aanleg fietsvoorzieningen Lauwestraat (0,9 km)	Aalbeke: Wegsegment Lauwestraat	Verkeersveiligheid	117.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWV	MLT	NA
B.2-14	Aanleg fietsvoorzieningen verbinding Morinnegoed - Zwevegem via Langwater	Centrum: Wegsegment Morinnestraat	Verkeersveiligheid	130.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWV	MLT	NA
B.2-15	Optimalisatie fietsvoorzieningen Walleweg (2 km)	Bellegem: Wegsegment Walleweg	Verkeersveiligheid	260.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWV	MLT	NA
B.2-16	Optimalisatie fietsvoorzieningen Aalbeeksestraat-Bergstraat (2,5 km)	Aalbeke: Wegsegment Aalbeeksestraat	Verkeersveiligheid	325.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWV	MLT	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.2-17	Optimalisatie fietsvoorzieningen Meensesteenweg (2,6 km)	Bissegem: Wegsegment Meensesteenweg	Verkeersveiligheid	338.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWV	MLT	NA
B.2-18	Optimalisatie fietsvoorzieningen Markebekestraat en Marksesteenweg (0,8 km)	Marke: Wegsegment Markebekestraat en Marksesteenweg	Verkeersveiligheid	104.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWV	KT	NA
B.2-19	Optimalisatie fietsvoorzieningen Pottelberg (0,65 km)	Centrum: Wegsegment Pottelberg	Verkeersveiligheid	84.500,00 €	Middel	Stad	MOW - AWV	KT	NA
B.2-20	Optimalisatie fietsvoorzieningen t.h.v. doortocht Aalbeke (0,7 km)	Aalbeke: Wegsegment Aalbeke	Verkeersveiligheid	91.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWV	KT	NA
B.2-21	Inventarisatie trage wegennetwerk	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid	20.000,00 €	Middel	Stad		IU	NA
B.2-22	Aanleg fietsvoorzieningen N50c (1,4 km)	Centrum: Wegsegment N50c	Verkeersveiligheid	182.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWV	KT	NA
B.2-23	Aanleg fietsvoorzieningen Budastraat (0,2 km)	Centrum: Wegsegment Budastraat	Verkeersveiligheid	26.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWV	KT	NA
B.2-24	Aanleg fietsvoorzieningen Zuidstraat - Heulsestraat (1km tussen Oude Ieperseweg en Tientjesstraat)	Kooigem: Wegsegment Zuidstraat - Heulsestraat	Verkeersveiligheid	130.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWV	KT	NA
B.2-25	Aanleg fietsvoorzieningen Loofstraat-Wolvenstraat (0,5km)	Centrum: Wegsegment Loofstraat-Wolvenstraat	Verkeersveiligheid	65.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWV	KT	NA
B.2-26	Plaatsen van uitgeruste fietsenstallingen t.h.v. hoofdhalt De Lijn.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Toegankelijkheid		Middel	Stad	VVM - De Lijn	C	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.2-27	Inrichting fietsoversteek t.h.v. Luipaardstraat x N391	Centrum: Kruispunt Kruispunt Luipaardstraat x N391	Verkeersveiligheid	750.000,00 €	Middel	MOW - AWW		KT	NA
B.2-28	Module 11/13 voor N50 - Fase 3: Perykelstraat – grens	Kortrijk: Wegsegment N50	Verkeersveiligheid	1.000.000,00 €	Middel	Stad	VVM - De Lijn MOW - AWW	MLT	NA
B.2-29	Module 11/13 voor N50 - Fase 2: Beneluxlaan – Aubettestraat	Kortrijk: Wegsegment N50	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	VVM - De Lijn MOW - AWW	KT	NA
B.2-30	Module 11/13 voor N50 - Fase 1: Aubettestraat – Perykelstraat	Kortrijk: Wegsegment N50	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	VVM - De Lijn MOW - AWW	IU	NA
B.2-31	Opmaak trage wegenplan	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid	20.000,00 €	Middel	Stad		IU	NA
B.2-32	Heraanleg schoolomgeving St.-Anna en Don Boscolaan	Rollegem: Wegsegment Sint-Anna	Verkeersleefbaarheid	500.000,00 €	Hoog	Stad		MLT	BA
B.2-33	Fietsenstalling in Tolstraat aan station uitbreiden en de sociale veiligheid ervan verbeteren.	Centrum: Stationsomgeving Tolstraat	Toegankelijkheid	100.000,00 €	Middel	NMBS	Stad	IO	NA
B.2-34	Plaatsen van uitgeruste fietsenstallingen t.h.v. openbare gebouwen/strategische plaatsen (verder onderzoek gewenst).	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Toegankelijkheid	10.000,00 €	Middel	Stad		C	NA
B.2-35	Plaatsen van uitgeruste fietsenstallingen t.h.v. strategische projecten zoals K in Kortrijk, AZ Groeninge, Station, Kortrijk Weide, Evolis, ...	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Toegankelijkheid	10.000,00 €	Middel	Ontwikkelaar	Stad	C	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.2-36	Bij het herinrichten van restruimtes kunnen in functie van de behoefte nieuwe fietsenstallingen geplaatst worden.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Toegankelijkheid	10.000,00 €	Middel	Stad		C	NA
B.2-37	Plaatsen van nieuwe stallingen in functie van waargenomen 'geveelparkeren'.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Toegankelijkheid	10.000,00 €	Middel	Stad		C	NA
B.2-38	Scholen voorzien van voldoende en comfortabele fietsenstallingen.	Kortrijk: Schoolomgeving Kortrijk	Toegankelijkheid	10.000,00 €	Middel	Stad		C	NA
B.2-39	Plaatsen van nieuwe fietsenstallingen in functie van ondercapaciteit.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Toegankelijkheid	20.000,00 €	Middel	Stad		C	NA
B.2-40	Onderhouden samenwerkingsovereenkomst tussen de stad en Mobiel VZW	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Verkeersveiligheid	70.000,00 €	Middel	Stad		C	NA
B.2-41	Verplaatsen van fietsenstallingen in functie van capaciteit t.o.v. bezetting.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Toegankelijkheid	0,00 €	Middel	Stad		C	NA
B.2-42	Vervangen van fietsenstallingen in geval van beschadiging of fout type.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Toegankelijkheid	50.000,00 €	Middel	Stad		C	NA
B.2-43	Optimalisatie fietsvoorzieningen N43 (tussen R8 en dorpskern Aalbeke)	Marke: Wegsegment N43	Verkeersveiligheid	1.250.000,00 €	Middel	Stad	VVM - De Lijn MOW - AWW	IO	NA
B.2-44	Nieuwe of herstelde fietsvoorzieningen dienen te voldoen aan de richtlijnen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		C	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.2-45	Bij de bouw van parkeergarages of de aanleg van parkings wordt steeds een bepaald percentage fietsenstallingen voorzien.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Toegankelijkheid	0,00 €	Middel	Stad		C	NA
B.2-46	Realisatie Provinciaal fietsrouteplan	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Provincie	MOW - AWW	IU	BA
B.2-47	Realisatie fietsrouteplan	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Stad		IU	BA
B.2-48	Herinrichting Gullegemsesteenweg	Bissegem: Wegsegment Gullegemsesteenweg	Verkeersveiligheid	500.000,00 €	Middel	Stad		G	BA
B.3-1	Heraanleg van de halte Lefevere op de N43	Kortrijk: Andere N43	Bereikbaarheid	50.000,00 €	Middel	MOW - AWW		KT	NA
B.3-2	Heraanleg halte Samenkomst en Shopping Center op N50 Brugsesteenweg	Centrum: Andere N50 Brugsesteenweg	Bereikbaarheid	50.000,00 €	Middel	MOW - AWW		IO	NA
B.3-3	Heraanleg van de halte Vannestes Molenstraat op N43	Kortrijk: Andere N43	Bereikbaarheid	50.000,00 €	Middel	MOW - AWW		KT	NA
B.3-4	Onderzoek naar doorstroming openbaar vervoer op de N8 Bissegem-Wevelgem	Bissegem: Wegsegment N8	Bereikbaarheid		Middel	MOW - AWW		IU	NA
B.3-5	HOV - Hoogwaardig openbaar vervoer op de Brugsesteenweg richting Kuurne	Kortrijk: Wegsegment Brugsesteenweg	Bereikbaarheid		Middel	VVM - De Lijn	MOW - AWW	MLT	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.3-6	HOV - De tangentlijn Harelbeke - Hoog-Kortrijk dient exploitatie-technisch onderzocht te worden	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Bereikbaarheid		Middel	VVM - De Lijn		KT	NA
B.3-7	HOV - Versterken van beeldkwaliteit van het OV door meer halten vorm te geven	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid		Laag	Stad	VVM - De Lijn	KT	NA
B.3-8	HOV - Hoogwaardig openbaar vervoer tussen Hoog-Kortrijk en centrum	Kortrijk: Wegsegment Doorniksewijk	Bereikbaarheid		Middel	VVM - De Lijn		LT	NA
B.3-9	HOV - Aanvullend onderzoek naar doorkoppeling van buslijnen t.h.v. het station	Centrum: Stationsomgeving Station Kortrijk	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	VVM - De Lijn	Stad	KT	NA
B.4-1	Structureel onderhoud van de weginfrastructuur	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Verkeersveiligheid	2.500.000,00 €	Middel	Stad		C	NA
B.4-2	Implementatie maatregelen verkeerscirculatieplan (korte termijn)	Centrum: Centrum Kortrijk	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	Stad		IU	NA
B.4-3	Evaluatie kruispunt De Prince	Marke: Kruispunt De Prince	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		KT	NA
B.4-4	Module 3: heraanleg N8 tussen Burgemeester Lambrechtlaan en Bissegemplaats	Bissegem: Wegsegment N8	Verkeersveiligheid	1.500.000,00 €	Hoog	MOW - AWW		LT	BA
B.4-5	Implementatie maatregelen verkeerscirculatieplan (lange termijn)	Centrum: Centrum Kortrijk	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	Stad		LT	NA
B.4-6	R36 - Herinrichten zone tussen krp Bruggepoort en Krp Menenpoort	Centrum: Wegsegment R36	Bereikbaarheid		Middel	MOW - AWW	VVM - De Lijn Stad	IU	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.4-7	N43 - Herinrichten kruispunt met de Engelse Wandeling, rotonde Bruyningstraat	Aalbeke: Kruispunt N43	Verkeersveiligheid	1.900.000,00 €	Middel	MOW - AWW	Stad	KT	BA
B.4-8	Naleven duurzaamheidscharter m.b.t. een duurzame schoolomgeving	Kortrijk: Schoolomgeving Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad	Scholen Politie	C	NA
B.4-9	N43 - Heraanleg wegvak tussen kmp 47,7 (Garenwinderstr) en kmp 49,16 (grens Moeskroen)	Aalbeke: Wegsegment N43	Verkeersveiligheid	1.000.000,00 €	Middel	MOW - AWW	Stad	LT	BA
B.4-10	N43 - Herinrichten wegvak als doortocht tussen kruispunt Gentsepoort en R8	Centrum: Wegsegment N43	Verkeersveiligheid	750.000,00 €	Middel	MOW - AWW	Stad	IU	BA
B.4-11	N50 - Herinrichten als doortocht wegvak tussen R8 en kruispunt Kanon	Kortrijk: Wegsegment N50	Verkeersveiligheid	1.000.000,00 €	Middel	MOW - AWW	Stad	MLT	BA
B.4-12	N50 - Herinrichten wegvak tussen krp R8 (Florama) en Lindelaan	Kortrijk: Wegsegment N50	Verkeersveiligheid	250.000,00 €	Middel	MOW - AWW		IU	BA
B.4-13	N50 - Herinrichten als doortocht wegvak tussen rotonde 't Hoge en kasteel 't Hoge (module 3)	Kortrijk: Wegsegment N50	Verkeersveiligheid	500.000,00 €	Middel	MOW - AWW		LT	BA
B.4-14	Aanpassing Beneluxlaan als laan	Kortrijk: Wegsegment Beneluxlaan	Verkeersleefbaarheid	500.000,00 €	Laag	MOW - AWW		LT	BA
B.4-15	R36 - Herinrichten R36 Burgem. Vercruysselaan tussen rotonde Albertpark en krp Bruggepoort	Centrum: Wegsegment R36	Bereikbaarheid	500.000,00 €	Laag	MOW - AWW	Stad	LT	BA
B.4-16	R8 - Brug en aansluiting Kortrijk West	Bissegem: Kruispunt R8	Verkeersveiligheid	10.000.000,00 €	Hoog	MOW - AWW		IU	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.4-17	R8 - Aanleg centraal deel tussen Izegemsestraat en Gentsesteenweg	Kortrijk: Wegsegment R8	Bereikbaarheid	3.000.000,00 €	Middel	MOW - AWW		IU	BA
B.4-18	R8 - Aanleg complex t.h.v. N43 Kortrijksesteenweg	Kortrijk: Wegsegment R8	Bereikbaarheid	1.000.000,00 €	Middel	MOW - AWW		LT	BA
B.5-1	Permanente evaluatie van vrachtroutes	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	C	NA
B.6-1	Integratie van dynamische parkeerbewegwijzering	Centrum: Niet relevant Kortrijk	Bereikbaarheid	500.000,00 €	Middel	Parko		G	BA
B.6-2	Monitoring parkeerbeleid	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Stad		C	NA
B.6-3	Afname realiseren voor bovengronds parkeren	Centrum: Centrum Kortrijk	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	Stad		C	NA
B.6-4	Uitbreiden van de zones betalend parkeren	Centrum: Centrum Kortrijk	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	Stad	Parko	MLT	NA
B.6-5	Aanpassen van bouwverordening en opstellen parkeerverordening	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Stad		IU	NA
B.6-6	Park&Ride langs P. Kennedylaan voorlopig als 'evenementen-P&R' gebruiken	Kortrijk: Recreatiezone Kortrijk	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Stad	Parko	G	NA
B.6-7	Verbinding van de nieuwe parking onder de sporen met parking Tack (tweede toegang in de Min. Tacklaan)	Centrum: Stationsomgeving Tacklaan	Bereikbaarheid		Middel	Stad	MOW - AWW	LT	NA
B.6-8	Onderzoeken nieuwe Park&Bike-locaties	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Stad		MLT	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.6-9	Onderzoek en reservatie locaties Parkeer- en Pendelparking	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Stad	VVM - De Lijn MOW - AWW	C	BA
B.6-10	Implementatie van parkeerbeleid in parkeersignalisatieplan	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Stad	Parko	C	NA
Werkdomein Flankerende maatregelen									
WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
C.1-1	MAX - Opzetten van gecoördineerd minder-hinder beleid bij wegenwerken	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Stad		C	NA
C.1-2	Ontwikkelen van stimulerende acties en campagnes naar bedrijfswereld (werkgevers en werknemers) om fietsgebruik te promoten.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Milieu	50.000,00 €	Middel	Stad		C	NA
C.1-3	MAX - Start met de opmaak van 2de generatie schoolvervoerplannen	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		IU	NA
C.1-4	MAX - IT-tool voor evaluatie en monitoring beleid scholen en mobiliteit	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		MLT	NA
C.1-5	MAX - Intensifieer het overleg met de scholen	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		C	NA
C.1-6	MAX - Pilotacties mobiliteitsmanagement naar bedrijvenzones	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Stad	Leiedal	C	NA
C.1-7	MAX - Stel jaarlijks een concreet werkplan mobiliteitsmanagement op	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		C	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
C.1-8	MAX - Evaluatie-oefening mobiliteitsmanagement beleid met hele team	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		C	NA
C.3-1	Opmaak bereikbaarheidsgids en campagnes gericht op belangrijke handelskernen, gecombineerd met infrastructuuringrepen.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid	10.000,00 €	Middel	Stad		C	NA
C.3-2	Inwoners inlichten betreffende het gezondheids- en milieuaspect van het fietsen.	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Milieu	5.000,00 €	Middel	Stad		C	NA
C.4-1	Permanente analyse van snelheidsmetingen en nemen van eventuele maatregelen	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad	Politie	C	NA
C.5-1	De bewegwijzering van het recreatief netwerk gebeurt op bovengemeentelijk vlak (Toerisme West-Vlaanderen).	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid		Middel	Toerisme West-Vlaanderen		MLT	NA
C.5-2	Analyse en optimalisatie van bestaande bewegwijzering te Kortrijk	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid	50.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	KT	NA
C.6-1	Een overlegstructuur vastleggen op bovengemeentelijk niveau om op regelmatige basis enkele mobiliteitsthema's te bespreken	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		C	NA
C.6-2	Naast middelen voor infrastructuur worden ook budgetten voorzien voor ondersteunende en flankerende maatregelen	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Verkeersveiligheid		Middel	Stad		C	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
C.6-3	Centralisatie en regelmatige bijsturing van onderzoeksgegevens in verband met fietsgebruik en veiligheid.	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		C	NA
C.6-4	Ontwikkelen van een globale visie op langere termijn, gekoppeld aan een actieplan op kortere termijn betreffende de externe communicatie van het fietsbeleid.	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		IU	NA
C.6-5	Betere kennis- en ervaringsuitwisseling met fietsambtenaren in andere steden.	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		C	NA
C.6-6	Opmaak van een fietsplan, waar naast de infrastructuur ook flankerend beleid, sensibilisering en handhaving aan bod komen.	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Bereikbaarheid		Middel	Stad		G	NA
C.6-7	Oprichten mobiliteitsraad	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		MLT	NA
C.6-8	Systematisch overleg met de diensten van het Vlaams Gewest in verband met de verbetering van fietsvoorzieningen langs gewestwegen.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad	MOW - AWV	C	NA
C.7-1	Om het effect van nieuwe ingrepen te meten op gebruik en veiligheid, worden metingen gedaan in de voor- en nasituatie.	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		C	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
C.7-2	Uitwerken mobiliteitsGIS	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		MLT	NA
C.8-1	Milieu-score toekennen aan elke actie bij de implementatie van het mobiliteitsplan	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Milieu		Middel	Stad		C	NA
C.8-2	Pilootproject i.v.m. alternatieve brandstoffen voor het wagenpark van de stadsdiensten	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Milieu	80.000,00 €	Middel	Stad		IO	NA
C.8-3	Gratis parkeren invoeren voor Cambio-gebruikers	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	Stad		G	NA
C.8-4	Promoten van autodelen als duurzaam vervoersmiddel	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Verkeersleefbaarheid	5.000,00 €	Middel	Stad		C	NA
C.8-5	Onderzoek naar differentiatie van parkeertarieven in functie van ecoscore van een wagen	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Milieu	0,00 €	Middel	Stad	Parko	MLT	NA

Beleidsprogramma naar timing

TRITEL

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
G	A.2-14	Hoog Kortrijk - Doortrekking Lijn 1 naar AZ Groeninge	Kortrijk: Wegsegment AZ Groeninge	Bereikbaarheid		Middel	VVM - De Lijn		NA
G	A.2-17	K in Kortrijk - Herinrichting Gentsepoort	Centrum: Kruispunt Gentsepoort	Bereikbaarheid		Middel	MOW - AWW		NA
G	A.2-23	K in Kortrijk - Herinrichting Zwevegensepoort	Centrum: Kruispunt Zwevegensepoort	Bereikbaarheid		Middel	MOW - AWW	Stad	NA
G	A.2-24	K in Kortrijk - Busbaan Plein-Romeinselaan	Centrum: Wegsegment Plein	Bereikbaarheid		Middel	MOW - AWW	VVM - De Lijn Stad	NA
G	A.2-25	K in Kortrijk - Herinrichting deel Spoorweglaan	Centrum: Wegsegment Spoorweglaan	Bereikbaarheid		Middel	Stad		NA
G	A.2-26	K in Kortrijk - Herschikking busbaan Spoorweglaan	Centrum: Wegsegment Spoorweglaan	Bereikbaarheid		Middel	Stad		NA
G	A.2-27	K in Kortrijk - Opvolging busbezetting van/naar Foruminvest	Centrum: Niet relevant Kortrijk	Bereikbaarheid		Middel	VVM - De Lijn		NA
G	A.2-28	K in Kortrijk - Lichtenbeïnvloeding Gentsepoort	Centrum: Kruispunt Gentsepoort	Bereikbaarheid		Middel	MOW - AWW		NA
G	A.2-29	K in Kortrijk - Uitbouw hoogwaardige haltes Romeinselaan en Spoorweglaan	Centrum: Centrum Romeinselaan	Bereikbaarheid		Middel	Stad		NA
G	A.2-30	K in Kortrijk - Opnemen parking in dynamisch parkeergeleidingssysteem	Centrum: Kruispunt Kortrijk	Bereikbaarheid		Middel	Stad	ForumInvest	NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
G	A.2-5	K in Kortrijk - Herinrichting Zwevegensestraat	Centrum: Wegsegment Zwevegensestraat	Bereikbaarheid		Middel	MOW - AWW	Stad	NA
G	A.2-7	K in Kortrijk - Herinrichting Sint-Janslaan	Centrum: Wegsegment Sint-Janslaan	Bereikbaarheid		Middel	Stad		NA
G	A.2-8	K in Kortrijk - Herinrichting Gentsestraat - Plein - Romeinselaan in functie van dubbelrichtingsverkeer	Centrum: Wegsegment Gentsestraat	Bereikbaarheid		Middel	MOW - AWW	Stad	NA
G	A.2-9	Hoog Kortrijk - Aanleggen bypass van het Ei rechtsaf naar de Kennedylaan	Kortrijk: Kruispunt Kennedylaan	Bereikbaarheid		Middel	MOW - AWW		NA
G	A.3-3	Herziening kruispunten R36	Centrum: Kruispunt R36	Bereikbaarheid		Middel	MOW - AWW	Stad	BA
G	B.1-14	Herinrichting Noordstraat - Beheerstraat	Centrum: Wegsegment Noordstraat	Verkeersleefbaarheid		Middel	MOW - AWW		BA
G	B.1-15	Herinrichting Izegemsestraat te Heule	Heule: Wegsegment Izegemsestraat	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		BA
G	B.1-3	Herwaardering Koninklijkestraat te Kooigem	Kooigem: Wegsegment Koninklijkestraat	Verkeersveiligheid		Middel	Stad		BA
G	B.2-48	Herinrichting Gullegemsesteenweg	Bissegem: Wegsegment Gullegemsesteenweg	Verkeersveiligheid	500.000,00 €	Middel	Stad		BA
G	B.6-1	Integratie van dynamische parkeerbewegwijzering	Centrum: Niet relevant Kortrijk	Bereikbaarheid	500.000,00 €	Middel	Parko		BA
G	B.6-6	Park&Ride langs P. Kennedylaan voorlopig als 'evenementen-P&R' gebruiken	Kortrijk: Recreatiezone Kortrijk	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Stad	Parko	NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
G	C.6-6	Opmaak van een fietsplan, waar naast de infrastructuur ook flankerend beleid, sensibilisering en handhaving aan bod komen.	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Bereikbaarheid		Middel	Stad		NA
G	C.8-3	Gratis parkeren invoeren voor Cambio-gebruikers	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	Stad		NA
IU	A.2-12	Hoog Kortrijk - Herinrichting Pres. Kennedylaan	Kortrijk: Wegsegment President Kennedylaan	Bereikbaarheid	1.750.000,00 €	Hoog	MOW - AWW	VVM - De Lijn Stad	NA
IU	B.1-1	Herwaardering dorpskern Aalbeke	Aalbeke: Centrum Aalbeke	Verkeersleefbaarheid	4.500.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	BA
IU	B.1-27	Heraanleg Persijnstraat	Centrum: Wegsegment Persijnstraat	Verkeersleefbaarheid	1.000.000,00 €	Middel	Stad		BA
IU	B.2-21	Inventarisatie trage wegennetwerk	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid	20.000,00 €	Middel	Stad		NA
IU	B.2-30	Module 11/13 voor N50 - Fase 1: Aubettestraat – Perykelstraat	Kortrijk: Wegsegment N50	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	VVM - De Lijn MOW - AWW	NA
IU	B.2-31	Opmaak trage wegenplan	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid	20.000,00 €	Middel	Stad		NA
IU	B.2-46	Realisatie Provinciaal fietsrouteplan	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Provincie	MOW - AWW	BA
IU	B.2-47	Realisatie fietsrouteplan	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Stad		BA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
IU	B.3-4	Onderzoek naar doorstroming openbaar vervoer op de N8 Bissegem-Wevelgem	Bissegem: Wegsegment N8	Bereikbaarheid		Middel	MOW - AWW		NA
IU	B.4-10	N43 - Herinrichten wegvak als doortocht tussen kruispunt Gentsepoort en R8	Centrum: Wegsegment N43	Verkeersveiligheid	750.000,00 €	Middel	MOW - AWW	Stad	BA
IU	B.4-12	N50 - Herinrichten wegvak tussen krp R8 (Florama) en Lindelaan	Kortrijk: Wegsegment N50	Verkeersveiligheid	250.000,00 €	Middel	MOW - AWW		BA
IU	B.4-16	R8 - Brug en aansluiting Kortrijk West	Bissegem: Kruispunt R8	Verkeersveiligheid	10.000.000,00 €	Hoog	MOW - AWW		BA
IU	B.4-17	R8 - Aanleg centraal deel tussen Izegemsestraat en Gentessteenweg	Kortrijk: Wegsegment R8	Bereikbaarheid	3.000.000,00 €	Middel	MOW - AWW		BA
IU	B.4-2	Implementatie maatregelen verkeerscirculatieplan (korte termijn)	Centrum: Centrum Kortrijk	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	Stad		NA
IU	B.4-6	R36 - Herinrichten zone tussen krp Bruggepoort en Krp Menenpoort	Centrum: Wegsegment R36	Bereikbaarheid		Middel	MOW - AWW	VVM - De Lijn Stad	BA
IU	B.6-5	Aanpassen van bouwverordening en opstellen parkeerverordening	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Stad		NA
IU	C.1-3	MAX - Start met de opmaak van 2de generatie schoolvervoerplannen	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		NA
IU	C.6-4	Ontwikkelen van een globale visie op langere termijn, gekoppeld aan een actieplan op kortere termijn betreffende de externe communicatie van het fietsbeleid.	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
IO	A.2-11	Hoog Kortrijk - Nieuwe verbinding Pres. Kennedylaan - afrit E17-Ei	Kortrijk: Kruispunt E17	Bereikbaarheid	1.750.000,00 €	Hoog	MOW - AWV	Stad	NA
IO	A.2-18	R8 - Geluidsschermen op R8 en A17	Kortrijk: Wegsegment R8	Verkeersleefbaarheid	800.000,00 €	Hoog	MOW - AWV	Stad	BA
IO	A.2-19	Opmaken streefbeeld R8	Kortrijk: Wegsegment R8	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	MOW - AWV		BA
IO	A.2-3	Opmaak Masterplan Stationsomgeving	Kortrijk: Stationsomgeving Station Kortrijk	Bereikbaarheid	200.000,00 €	Hoog	Stad	VVM - De Lijn RWO NMBS Holding	NA
IO	B.1-16	Herwaardering dorpskern Heule	Heule: Centrum Heule	Verkeersleefbaarheid	4.000.000,00 €	Middel	Stad		BA
IO	B.2-33	Fietsenstalling in Tolstraat aan station uitbreiden en de sociale veiligheid ervan verbeteren.	Centrum: Stationsomgeving Tolstraat	Toegankelijkheid	100.000,00 €	Middel	NMBS	Stad	NA
IO	B.2-43	Optimalisatie fietsvoorzieningen N43 (tussen R8 en dorpskern Aalbeke)	Marke: Wegsegment N43	Verkeersveiligheid	1.250.000,00 €	Middel	Stad	VVM - De Lijn MOW - AWV	NA
IO	B.3-2	Heraanleg halte Samenkomst en Shopping Center op N50 Brugsesteenweg	Centrum: Andere N50 Brugsesteenweg	Bereikbaarheid	50.000,00 €	Middel	MOW - AWV		NA
IO	C.8-2	Pilootproject i.v.m. alternatieve brandstoffen voor het wagenpark van de stadsdiensten	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Milieu	80.000,00 €	Middel	Stad		NA
C	A.1-1	Verdere afstemming van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan met het Mobiliteitsplan	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	Stad		NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
C	A.2-31	K in Kortrijk - Overleg m.b.t. ondersteunende maatregelen mobiliteitsbeïnvloeding	Centrum: Niet relevant Kortrijk	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Stad	VVM - De Lijn	NA
C	A.3-1	Opstarten proces om tot 1 visie m.b.t. de wegcategorisering te komen, gedragen door alle betrokken actoren	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Stad	VVM - De Lijn Provincie MOW - AWW	BA
C	A.3-2	Continue evaluatie snelheidsplan	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad	Politie MOW - AWW	NA
C	B.2-26	Plaatsen van uitgeruste fietsenstallingen t.h.v. hoofdhalttes De Lijn.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Toegankelijkheid		Middel	Stad	VVM - De Lijn	NA
C	B.2-34	Plaatsen van uitgeruste fietsenstallingen t.h.v. openbare gebouwen/strategische plaatsen (verder onderzoek gewenst).	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Toegankelijkheid	10.000,00 €	Middel	Stad		NA
C	B.2-35	Plaatsen van uitgeruste fietsenstallingen t.h.v. strategische projecten zoals K in Kortrijk, AZ Groeninge, Station, Kortrijk Weide, Evolis, ...	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Toegankelijkheid	10.000,00 €	Middel	Ontwikkelaar	Stad	NA
C	B.2-36	Bij het herinrichten van restruimtes kunnen in functie van de behoefte nieuwe fietsenstallingen geplaatst worden.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Toegankelijkheid	10.000,00 €	Middel	Stad		NA
C	B.2-37	Plaatsen van nieuwe stallingen in functie van waargenomen 'geveelparkeren'.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Toegankelijkheid	10.000,00 €	Middel	Stad		NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
C	B.2-38	Scholen voorzien van voldoende en comfortabele fietsenstallingen.	Kortrijk: Schoolomgeving Kortrijk	Toegankelijkheid	10.000,00 €	Middel	Stad		NA
C	B.2-39	Plaatsen van nieuwe fietsenstallingen in functie van ondercapaciteit.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Toegankelijkheid	20.000,00 €	Middel	Stad		NA
C	B.2-40	Onderhouden samenwerkingsovereenkomst tussen de stad en Mobiel VZW	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Verkeersveiligheid	70.000,00 €	Middel	Stad		NA
C	B.2-41	Verplaatsen van fietsenstallingen in functie van capaciteit t.o.v. bezetting.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Toegankelijkheid	0,00 €	Middel	Stad		NA
C	B.2-42	Vervangen van fietsenstallingen in geval van beschadiging of fout type.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Toegankelijkheid	50.000,00 €	Middel	Stad		NA
C	B.2-44	Nieuwe of herstelde fietsvoorzieningen dienen te voldoen aan de richtlijnen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		NA
C	B.2-45	Bij de bouw van parkeergarages of de aanleg van parkings wordt steeds een bepaald percentage fietsenstallingen voorzien.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Toegankelijkheid	0,00 €	Middel	Stad		NA
C	B.4-1	Structureel onderhoud van de weginfrastructuur	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Verkeersveiligheid	2.500.000,00 €	Middel	Stad		NA
C	B.4-8	Naleven duurzaamheidscharter m.b.t. een duurzame schoolomgeving	Kortrijk: Schoolomgeving Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad	Scholen Politie	NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
C	B.5-1	Permanente evaluatie van vrachtroutes	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad	MOW - AWV	NA
C	B.6-10	Implementatie van parkeerbeleid in parkeersignalisatieplan	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Stad	Parko	NA
C	B.6-2	Monitoring parkeerbeleid	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Stad		NA
C	B.6-3	Afname realiseren voor bovengronds parkeren	Centrum: Centrum Kortrijk	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	Stad		NA
C	B.6-9	Onderzoek en reservatie locaties Parkeer- en Pendelparking	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Stad	VVM - De Lijn MOW - AWV	BA
C	C.1-1	MAX - Opzetten van gecoördineerd minder-hinder beleid bij wegenwerken	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Stad		NA
C	C.1-2	Ontwikkelen van stimulerende acties en campagnes naar bedrijfswereld (werkgevers en werknemers) om fietsgebruik te promoten.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Milieu	50.000,00 €	Middel	Stad		NA
C	C.1-5	MAX - Intensifieer het overleg met de scholen	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		NA
C	C.1-6	MAX - Pilotacties mobiliteitsmanagement naar bedrijvzones	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Stad	Leiedal	NA
C	C.1-7	MAX - Stel jaarlijks een concreet werkplan mobiliteitsmanagement op	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
C	C.1-8	MAX - Evaluatie-oefening mobiliteitsmanagement beleid met hele team	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		NA
C	C.3-1	Opmaak bereikbaarheidsgids en campagnes gericht op belangrijke handelskernen, gecombineerd met infrastructuuringrepen.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid	10.000,00 €	Middel	Stad		NA
C	C.3-2	Inwoners inlichten betreffende het gezondheids- en milieuaspect van het fietsen.	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Milieu	5.000,00 €	Middel	Stad		NA
C	C.4-1	Permanente analyse van snelheidsmetingen en nemen van eventuele maatregelen	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad	Politie	NA
C	C.6-1	Een overlegstructuur vastleggen op bovengemeentelijk niveau om op regelmatige basis enkele mobiliteitsthema's te bespreken	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		NA
C	C.6-2	Naast middelen voor infrastructuur worden ook budgetten voorzien voor ondersteunende en flankerende maatregelen	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Verkeersveiligheid		Middel	Stad		NA
C	C.6-3	Centralisatie en regelmatige bijsturing van onderzoeksgegevens in verband met fietsgebruik en veiligheid.	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		NA
C	C.6-5	Betere kennis- en ervaringsuitwisseling met fietsambtenaren in andere steden.	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
C	C.6-8	Systematisch overleg met de diensten van het Vlaams Gewest in verband met de verbetering van fietsvoorzieningen langs gewestwegen.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	NA
C	C.7-1	Om het effect van nieuwe ingrepen te meten op gebruik en veiligheid, worden metingen gedaan in de voor- en nasituatie.	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		NA
C	C.8-1	Milieu-score toekennen aan elke actie bij de implementatie van het mobiliteitsplan	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Milieu		Middel	Stad		NA
C	C.8-4	Promoten van autodelen als duurzaam vervoersmiddel	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Verkeersleefbaarheid	5.000,00 €	Middel	Stad		NA
KT	A.1-2	Visie ontwikkelen omtrent geluidswerende maatregelen	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	Stad		NA
KT	A.2-1	Afstemming doelstellingen mobiliteitsplan en project Kortrijk Weide	Centrum: Andere Kortrijk Weide	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Stad		NA
KT	A.2-2	Afstemming doelstellingen mobiliteitsplan en project KMO Torkonjestraat	Marke: Wegsegment Torkonjestraat	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		NA
KT	B.1-12	Onderzoek naar verkeersveiligheid in schoolomgevingen (analyse, herinrichtingsvoorstellen, prioriteitenbepaling) uitgevoerd door een studie bureau	Kortrijk: Schoolomgeving Kortrijk	Verkeersveiligheid	40.000,00 €	Middel	Stad		NA
KT	B.1-13	Herinrichting Steenstraat te Heule	Heule: Wegsegment Steenstraat	Verkeersleefbaarheid	1.000.000,00 €	Hoog	Stad		BA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
KT	B.1-4	Herwaardering Hoogplaatsstraat en Molentjesstraat te Kooigem	Kooigem: Wegsegment Hoogplaatsstraat en Molentjesstraat	Verkeersveiligheid	250.000,00 €	Middel	Stad		BA
KT	B.2-1	Optimalisatie fietsvoorzieningen Noordstraat - Beheerstraat (0,7 km)	Centrum: Wegsegment Noordstraat - Beheerstraat	Verkeersveiligheid	91.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	NA
KT	B.2-18	Optimalisatie fietsvoorzieningen Markebekestraat en Marksesteenweg (0,8 km)	Marke: Wegsegment Markebekestraat en Marksesteenweg	Verkeersveiligheid	104.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	NA
KT	B.2-19	Optimalisatie fietsvoorzieningen Pottelberg (0,65 km)	Centrum: Wegsegment Pottelberg	Verkeersveiligheid	84.500,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	NA
KT	B.2-2	Aanleg fietsvoorzieningen Guldenspoorpad (0,5 km - Kongoweg)	Centrum: Wegsegment Kongoweg	Verkeersveiligheid	65.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	NA
KT	B.2-20	Optimalisatie fietsvoorzieningen t.h.v. doortocht Aalbeke (0,7 km)	Aalbeke: Wegsegment Aalbeke	Verkeersveiligheid	91.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	NA
KT	B.2-22	Aanleg fietsvoorzieningen N50c (1,4 km)	Centrum: Wegsegment N50c	Verkeersveiligheid	182.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	NA
KT	B.2-23	Aanleg fietsvoorzieningen Budastraat (0,2 km)	Centrum: Wegsegment Budastraat	Verkeersveiligheid	26.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	NA
KT	B.2-24	Aanleg fietsvoorzieningen Zuidstraat - Heulsestraat (1km tussen Oude Ieperseweg en Tientjesstraat)	Kooigem: Wegsegment Zuidstraat - Heulsestraat	Verkeersveiligheid	130.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	NA
KT	B.2-25	Aanleg fietsvoorzieningen Loofstraat-Wolvenstraat (0,5km)	Centrum: Wegsegment Loofstraat-Wolvenstraat	Verkeersveiligheid	65.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
KT	B.2-27	Inrichting fietsoversteek t.h.v. Luipaardstraat x N391	Centrum: Kruispunt Kruispunt Luipaardstraat x N391	Verkeersveiligheid	750.000,00 €	Middel	MOW - AWW		NA
KT	B.2-29	Module 11/13 voor N50 - Fase 2: Beneluxlaan – Aubettestraat	Kortrijk: Wegsegment N50	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	VVM - De Lijn MOW - AWW	NA
KT	B.2-5	Optimalisatie fietsvoorzieningen President Kennedylaan (1,5 km)	Kortrijk: Wegsegment President Kennedylaan	Verkeersveiligheid	195.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	NA
KT	B.2-6	Optimalisatie fietsvoorzieningen Weggevoerdenlaan (t.h.v. schoolomgeving)	Centrum: Wegsegment Weggevoerdenlaan	Verkeersveiligheid	26.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	NA
KT	B.3-1	Heraanleg van de halte Lefevere op de N43	Kortrijk: Andere N43	Bereikbaarheid	50.000,00 €	Middel	MOW - AWW		NA
KT	B.3-3	Heraanleg van de halte Vannestes Molenstraat op N43	Kortrijk: Andere N43	Bereikbaarheid	50.000,00 €	Middel	MOW - AWW		NA
KT	B.3-6	HOV - De tangentijs Harelbeke - Hoog-Kortrijk dient exploitatie-technisch onderzocht te worden	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Bereikbaarheid		Middel	VVM - De Lijn		NA
KT	B.3-7	HOV - Versterken van beeldkwaliteit van het OV door meer halten vorm te geven	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid		Laag	Stad	VVM - De Lijn	NA
KT	B.3-9	HOV - Aanvullend onderzoek naar doorkoppeling van buslijnen t.h.v. het station	Centrum: Stationsomgeving Station Kortrijk	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	VVM - De Lijn	Stad	NA
KT	B.4-3	Evaluatie kruispunt De Prince	Marke: Kruispunt De Prince	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
KT	B.4-7	N43 - Herinrichten kruispunt met de Engelse Wandeling, rotonde Bruyningstraat	Aalbeke: Kruispunt N43	Verkeersveiligheid	1.900.000,00 €	Middel	MOW - AWW	Stad	BA
KT	C.5-2	Analyse en optimalisatie van bestaande bewegwijzering te Kortrijk	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid	50.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	NA
MLT	A.2-10	Hoog Kortrijk - Aanpassing afrit E17 naar N50 /Xpo	Kortrijk: Kruispunt E17	Bereikbaarheid	250.000,00 €	Middel	MOW - AWW		NA
MLT	A.2-15	Hoog Kortrijk - Aanpassing lijnvoering lijnen 12 en 13	Kortrijk: Niet relevant Doorniksesteenweg	Bereikbaarheid		Middel	VVM - De Lijn		NA
MLT	A.2-16	Hoog Kortrijk - Milderende maatregelen sluisverkeer Hoog-Kortrijk	Kortrijk: Wegsegment Hoog-Kortrijk	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	Stad		NA
MLT	A.2-22	R8 - Aanleg sluitstuk R8 tussen Kortrijk Oost en Kortrijk Zuid	Kortrijk: Wegsegment R8	Bereikbaarheid	5.000.000,00 €	Hoog	MOW - AWW		BA
MLT	A.2-4	Afstemming doelstellingen mobiliteitsplan en Masterplan Overleie	Centrum: Andere Kortrijk Overleie	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		NA
MLT	B.1-10	Module 10: Pottelberg (tussen Bruyningstraat en Condédreef)	Marke: Wegsegment Pottelberg	Verkeersveiligheid	2.000.000,00 €	Hoog	Stad	MOW - AWW	NA
MLT	B.1-17	Herinrichting dorpskern Sente	Heule: Centrum Sente	Verkeersleefbaarheid	1.200.000,00 €	Hoog	Stad	Lendeledede Kuurne	BA
MLT	B.1-19	Herinrichting Driekerkenstraat	Bissegem: Wegsegment Driekerkenstraat	Verkeersleefbaarheid	1.000.000,00 €	Hoog	Stad		BA
MLT	B.1-20	Herwaardering stationsomgeving Bissegem (Vlaswaagplein)	Bissegem: Stationsomgeving Bissegem	Verkeersleefbaarheid	250.000,00 €	Middel	Stad		BA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
MLT	B.1-22	Heraanleg Lange Brugstraat - Boerenhol	Centrum: Wegsegment Brugstraat	Verkeersleefbaarheid	500.000,00 €	Middel	Stad		BA
MLT	B.1-23	Herinrichting Waterpoort – Jan Palfijnstraat	Centrum: Wegsegment Waterpoortstraat	Verkeersleefbaarheid	500.000,00 €	Middel	Stad		BA
MLT	B.1-24	Heraanleg Verzetskaai	Centrum: Wegsegment Verzetskaai	Verkeersleefbaarheid	2.000.000,00 €	Middel	Stad		BA
MLT	B.1-25	Heraanleg omgeving Broeltorens+Broelkaai	Centrum: Wegsegment Broelkaai	Verkeersleefbaarheid	2.000.000,00 €	Middel	Stad		BA
MLT	B.1-26	Heraanleg Begijnhofstraat	Centrum: Wegsegment Begijnhofstraat	Verkeersleefbaarheid	800.000,00 €	Middel	Stad		BA
MLT	B.1-28	Heraanleg Overleiestraat	Centrum: Wegsegment Overleiestraat	Verkeersleefbaarheid	1.000.000,00 €	Middel	Stad		BA
MLT	B.1-29	Heraanleg Budastraat	Centrum: Wegsegment Budastraat	Verkeersleefbaarheid	700.000,00 €	Middel	Stad		BA
MLT	B.1-30	Heraanleg Stationsplein	Centrum: Stationsomgeving Stationsplein	Verkeersleefbaarheid	750.000,00 €	Middel	Stad		BA
MLT	B.1-5	Verkeersleefbaarheid verbeteren en afbouw stroomfunctie in Tarwelaan	Centrum: Wegsegment Tarwelaan	Verkeersleefbaarheid	250.000,00 €	Middel	Stad		BA
MLT	B.1-7	Herinrichting Groenweg	Bellegem: Wegsegment Groenweg	Verkeersleefbaarheid	500.000,00 €	Hoog	Stad		BA
MLT	B.1-8	Herwaardering dorpskern Kooigem als zone 30	Kooigem: Centrum Kooigem	Verkeersleefbaarheid	650.000,00 €	Middel	Stad		BA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
MLT	B.2-10	Optimalisatie fietsvoorzieningen Overzetweg en Driekerkenstraat (1,3 km)	Bissegem: Wegsegment Overzetweg	Verkeersveiligheid	169.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	NA
MLT	B.2-11	Optimalisatie fietsvoorzieningen Rollegemsestraat (2 km)	Rollegem: Wegsegment Rollegemsestraat	Verkeersveiligheid	260.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	NA
MLT	B.2-12	Aanleg fietsvoorzieningen Bellegemsestraat (1,3 km)	Bellegem: Wegsegment Bellegemsestraat	Verkeersveiligheid	169.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	NA
MLT	B.2-13	Aanleg fietsvoorzieningen Lauwestraat (0,9 km)	Aalbeke: Wegsegment Lauwestraat	Verkeersveiligheid	117.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	NA
MLT	B.2-14	Aanleg fietsvoorzieningen verbinding Morinngoed - Zwevegem via Langwater	Centrum: Wegsegment Morinnestraat	Verkeersveiligheid	130.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	NA
MLT	B.2-15	Optimalisatie fietsvoorzieningen Walleweg (2 km)	Bellegem: Wegsegment Walleweg	Verkeersveiligheid	260.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	NA
MLT	B.2-16	Optimalisatie fietsvoorzieningen Aalbeeksestraat-Bergstraat (2,5 km)	Aalbeke: Wegsegment Aalbeeksestraat	Verkeersveiligheid	325.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	NA
MLT	B.2-17	Optimalisatie fietsvoorzieningen Meensesteenweg (2,6 km)	Bissegem: Wegsegment Meensesteenweg	Verkeersveiligheid	338.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	NA
MLT	B.2-28	Module 11/13 voor N50 - Fase 3: Perykelstraat – grens	Kortrijk: Wegsegment N50	Verkeersveiligheid	1.000.000,00 €	Middel	Stad	VVM - De Lijn MOW - AWW	NA
MLT	B.2-3	Optimalisatie fietsvoorzieningen N43 (1 km tussen Pottelberg en Condédreef)	Centrum: Wegsegment N43	Verkeersveiligheid	130.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
MLT	B.2-32	Heraanleg schoolomgeving St.-Anna en Don Boscolaan	Rollegem: Wegsegment Sint-Anna	Verkeersleefbaarheid	500.000,00 €	Hoog	Stad		BA
MLT	B.2-4	Optimalisatie fietsvoorzieningen Hugo Veriestlaan en Wandelweg (1 km)	Centrum: Wegsegment Hugo Veriestlaan	Verkeersveiligheid	130.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	NA
MLT	B.2-7	Aanleg fietsvoorzieningen Heulsestraat (0,5 km tussen Tientjesstraat en Meensesteenweg)	Kooigem: Wegsegment Heulsestraat	Verkeersveiligheid	65.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	NA
MLT	B.2-8	Aanleg fietsvoorzieningen Magdalenastraat (0,5 km)	Centrum: Wegsegment Magdalenastraat	Verkeersveiligheid	65.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	NA
MLT	B.2-9	Aanleg fietsvoorzieningen Spinnerijkaai (0,7 km)	Centrum: Wegsegment Spinnerijkaai	Verkeersveiligheid	91.000,00 €	Middel	Stad	MOW - AWW	NA
MLT	B.3-5	HOV - Hoogwaardig openbaar vervoer op de Brugsesteenweg richting Kuurne	Kortrijk: Wegsegment Brugsesteenweg	Bereikbaarheid		Middel	VVM - De Lijn	MOW - AWW	NA
MLT	B.4-11	N50 - Herinrichten als doortocht wegvak tussen R8 en kruispunt Kanon	Kortrijk: Wegsegment N50	Verkeersveiligheid	1.000.000,00 €	Middel	MOW - AWW	Stad	BA
MLT	B.6-4	Uitbreiden van de zones betalend parkeren	Centrum: Centrum Kortrijk	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	Stad	Parko	NA
MLT	B.6-8	Onderzoeken nieuwe Park&Bike-locaties	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid	0,00 €	Middel	Stad		NA
MLT	C.1-4	MAX - IT-tool voor evaluatie en monitoring beleid scholen en mobiliteit	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
MLT	C.5-1	De bewegwijzering van het recreatief netwerk gebeurt op bovengemeentelijk vlak (Toerisme West-Vlaanderen).	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	Bereikbaarheid		Middel	Toerisme West-Vlaanderen		NA
MLT	C.6-7	Oprichten mobiliteitsraad	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		NA
MLT	C.7-2	Uitwerken mobiliteitsGIS	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Verkeersveiligheid	0,00 €	Middel	Stad		NA
MLT	C.8-5	Onderzoek naar differentiatie van parkeertarieven in functie van ecoscore van een wagen	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	Milieu	0,00 €	Middel	Stad	Parko	NA
LT	A.2-13	Hoog Kortrijk - Herinrichting Doorniksesteenweg tussen R8 en Pres. Kennedylaan	Kortrijk: Wegsegment Doorniksesteenweg	Bereikbaarheid	750.000,00 €	Middel	MOW - AWW		NA
LT	A.2-20	E17/A14 - 3°rijstrook E403 – grens	Kortrijk: Wegsegment E17	Bereikbaarheid	2.000.000,00 €	Middel	MOW - AWW		BA
LT	A.2-21	E17/A14 - 3°rijstrook grens - E403	Kortrijk: Wegsegment E17	Bereikbaarheid	2.000.000,00 €	Middel	MOW - AWW		BA
LT	A.2-6	Aanleg N328	Kortrijk: Wegsegment N328	Bereikbaarheid	7.000.000,00 €	Hoog	Stad	NMBS MOW - AWW	BA
LT	B.1-11	Heraanleg K. Leopold III-laan	Centrum: Wegsegment K. Leopold III-laan	Verkeersleefbaarheid	750.000,00 €	Laag	Stad		BA
LT	B.1-18	Afsluiten Heirweg te Heule voor autoverkeer	Heule: Wegsegment Heirweg	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	Stad		BA
LT	B.1-2	Verkeersleefbaarheid verbeteren en afbouw stroomfunctie in Roggelaan	Centrum: Wegsegment Roggelaan	Verkeersleefbaarheid	250.000,00 €	Middel	Stad		BA
LT	B.1-21	Verkeersarm maken van Bozestraat en deel Molenstraat (cfr. N50c)	Heule: Wegsegment Bozestraat	Verkeersleefbaarheid	100.000,00 €	Middel	Stad		BA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
LT	B.1-6	Verdere herinrichting dorpskern Rollegem als zone 30	Rollegem: Centrum Rollegem	Verkeersleefbaarheid	1.000.000,00 €	Middel	Stad		BA
LT	B.1-9	Herinrichting Markekerkstraat	Marke: Wegsegment Markekerkstraat	Verkeersleefbaarheid	500.000,00 €	Middel	Stad		BA
LT	B.3-8	HOV - Hoogwaardig openbaar vervoer tussen Hoog-Kortrijk en centrum	Kortrijk: Wegsegment Doorniksewijk	Bereikbaarheid		Middel	VVM - De Lijn		NA
LT	B.4-13	N50 - Herinrichten als doortocht wegvak tussen rotonde 't Hoge en kasteel 't Hoge (module 3)	Kortrijk: Wegsegment N50	Verkeersveiligheid	500.000,00 €	Middel	MOW - AWW		BA
LT	B.4-14	Aanpassing Beneluxlaan als laan	Kortrijk: Wegsegment Beneluxlaan	Verkeersleefbaarheid	500.000,00 €	Laag	MOW - AWW		BA
LT	B.4-15	R36 - Herinrichten R36 Burgem. Vercruyselaan tussen rotonde Albertpark en krp Bruggepoort	Centrum: Wegsegment R36	Bereikbaarheid	500.000,00 €	Laag	MOW - AWW	Stad	BA
LT	B.4-18	R8 - Aanleg complex t.h.v. N43 Kortrijksesteenweg	Kortrijk: Wegsegment R8	Bereikbaarheid	1.000.000,00 €	Middel	MOW - AWW		BA
LT	B.4-4	Module 3: heraanleg N8 tussen Burgemeester Lambrechtlaan en Bissegemplaats	Bissegem: Wegsegment N8	Verkeersveiligheid	1.500.000,00 €	Hoog	MOW - AWW		BA
LT	B.4-5	Implementatie maatregelen verkeerscirculatieplan (lange termijn)	Centrum: Centrum Kortrijk	Verkeersleefbaarheid	0,00 €	Middel	Stad		NA
LT	B.4-9	N43 - Heraanleg wegvak tussen kmp 47,7 (Garenwinderstr) en kmp 49,16 (grens Moeskroen)	Aalbeke: Wegsegment N43	Verkeersveiligheid	1.000.000,00 €	Middel	MOW - AWW	Stad	BA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
LT	B.6-7	Verbinding van de nieuwe parking onder de sporen met parking Tack (tweede toegang in de Min. Tacklaan)	Centrum: Stationsomgeving Tacklaan	Bereikbaarheid		Middel	Stad	MOW - AWW	NA

Takenprogramma per initiatiefnemer

TRITEL

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
MOW - AWW		A.2-10	Hoog Kortrijk - Aanpassing afrit E17 naar N50 /Xpo	Kortrijk: Kruispunt E17	250.000,00 €	Bereikbaarheid	Middel	MLT	NA
MOW - AWW	Stad	A.2-11	Hoog Kortrijk - Nieuwe verbinding Pres. Kennedylaan - afrit E17-Ei	Kortrijk: Kruispunt E17	1.750.000,00 €	Bereikbaarheid	Hoog	IO	NA
MOW - AWW	VVM - De Lijn Stad	A.2-12	Hoog Kortrijk - Herinrichting Pres. Kennedylaan	Kortrijk: Wegsegment President Kennedylaan	1.750.000,00 €	Bereikbaarheid	Hoog	IU	NA
MOW - AWW		A.2-13	Hoog Kortrijk - Herinrichting Doorniksesteenweg tussen R8 en Pres. Kennedylaan	Kortrijk: Wegsegment Doorniksesteenweg	750.000,00 €	Bereikbaarheid	Middel	LT	NA
MOW - AWW		A.2-17	K in Kortrijk - Herinrichting Gentsepoort	Centrum: Kruispunt Gentsepoort		Bereikbaarheid	Middel	G	NA
MOW - AWW	Stad	A.2-18	R8 - Geluidsschermen op R8 en A17	Kortrijk: Wegsegment R8	800.000,00 €	Verkeersleefbaarheid	Hoog	IO	BA
MOW - AWW		A.2-19	Opmaken streefbeeld R8	Kortrijk: Wegsegment R8	0,00 €	Bereikbaarheid	Middel	IO	BA
MOW - AWW		A.2-20	E17/A14 - 3°rijstrook E403 – grens	Kortrijk: Wegsegment E17	2.000.000,00 €	Bereikbaarheid	Middel	LT	BA
MOW - AWW		A.2-21	E17/A14 - 3°rijstrook grens - E403	Kortrijk: Wegsegment E17	2.000.000,00 €	Bereikbaarheid	Middel	LT	BA
MOW - AWW		A.2-22	R8 - Aanleg sluitstuk R8 tussen Kortrijk Oost en Kortrijk Zuid	Kortrijk: Wegsegment R8	5.000.000,00 €	Bereikbaarheid	Hoog	MLT	BA
MOW - AWW	Stad	A.2-23	K in Kortrijk - Herinrichting Zwevegemsepoort	Centrum: Kruispunt Zwevegemsepoort		Bereikbaarheid	Middel	G	NA
MOW - AWW	VVM - De Lijn Stad	A.2-24	K in Kortrijk - Busbaan Plein-Romeinselaan	Centrum: Wegsegment Plein		Bereikbaarheid	Middel	G	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
MOW - AWW		A.2-28	K in Kortrijk - Lichtenbeïnvloeding Gentsepoort	Centrum: Kruispunt Gentsepoort		Bereikbaarheid	Middel	G	NA
MOW - AWW	Stad	A.2-5	K in Kortrijk - Herinrichting Zwevegensestraat	Centrum: Wegsegment Zwevegensestraat		Bereikbaarheid	Middel	G	NA
MOW - AWW	Stad	A.2-8	K in Kortrijk - Herinrichting Gentsestraat - Plein - Romeinselaan in functie van dubbelrichtingsverkeer	Centrum: Wegsegment Gentsestraat		Bereikbaarheid	Middel	G	NA
MOW - AWW		A.2-9	Hoog Kortrijk - Aanleggen bypass van het Ei rechtsaf naar de Kennedylaan	Kortrijk: Kruispunt Kennedylaan		Bereikbaarheid	Middel	G	NA
MOW - AWW	Stad	A.3-3	Herziening kruispunten R36	Centrum: Kruispunt R36		Bereikbaarheid	Middel	G	BA
MOW - AWW		B.1-14	Herinrichting Noordstraat - Beheerstraat	Centrum: Wegsegment Noordstraat		Verkeersleefbaarheid	Middel	G	BA
MOW - AWW		B.2-27	Inrichting fietsoversteek t.h.v. Luipaardstraat x N391	Centrum: Kruispunt Kruispunt Luipaardstraat x N391	750.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	KT	NA
MOW - AWW		B.3-1	Heraanleg van de halte Lefevere op de N43	Kortrijk: Andere N43	50.000,00 €	Bereikbaarheid	Middel	KT	NA
MOW - AWW		B.3-2	Heraanleg halte Samenkomst en Shopping Center op N50 Brugsesteenweg	Centrum: Andere N50 Brugsesteenweg	50.000,00 €	Bereikbaarheid	Middel	IO	NA
MOW - AWW		B.3-3	Heraanleg van de halte Vannestes Molenstraat op N43	Kortrijk: Andere N43	50.000,00 €	Bereikbaarheid	Middel	KT	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
MOW - AWW		B.3-4	Onderzoek naar doorstroming openbaar vervoer op de N8 Bissegem-Wevelgem	Bissegem: Wegsegment N8		Bereikbaarheid	Middel	IU	NA
MOW - AWW	Stad	B.4-10	N43 - Herinrichten wegvak als doortocht tussen kruispunt Gentsepoort en R8	Centrum: Wegsegment N43	750.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	IU	BA
MOW - AWW	Stad	B.4-11	N50 - Herinrichten als doortocht wegvak tussen R8 en kruispunt Kanon	Kortrijk: Wegsegment N50	1.000.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	MLT	BA
MOW - AWW		B.4-12	N50 - Herinrichten wegvak tussen krp R8 (Florama) en Lindelaan	Kortrijk: Wegsegment N50	250.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	IU	BA
MOW - AWW		B.4-13	N50 - Herinrichten als doortocht wegvak tussen rotonde 't Hoge en kasteel 't Hoge (module 3)	Kortrijk: Wegsegment N50	500.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	LT	BA
MOW - AWW		B.4-14	Aanpassing Beneluxlaan als laan	Kortrijk: Wegsegment Beneluxlaan	500.000,00 €	Verkeersleefbaarheid	Laag	LT	BA
MOW - AWW	Stad	B.4-15	R36 - Herinrichten R36 Burgem. Vercruysselaan tussen rotonde Albertpark en krp Bruggepoort	Centrum: Wegsegment R36	500.000,00 €	Bereikbaarheid	Laag	LT	BA
MOW - AWW		B.4-16	R8 - Brug en aansluiting Kortrijk West	Bissegem: Kruispunt R8	10.000.000,00 €	Verkeersveiligheid	Hoog	IU	BA
MOW - AWW		B.4-17	R8 - Aanleg centraal deel tussen Izegemsestraat en Gentssteenweg	Kortrijk: Wegsegment R8	3.000.000,00 €	Bereikbaarheid	Middel	IU	BA
MOW - AWW		B.4-18	R8 - Aanleg complex t.h.v. N43 Kortrijksesteenweg	Kortrijk: Wegsegment R8	1.000.000,00 €	Bereikbaarheid	Middel	LT	BA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
MOW - AWV		B.4-4	Module 3: heraanleg N8 tussen Burgemeester Lambrechtlaan en Bissegemplaats	Bissegem: Wegsegment N8	1.500.000,00 €	Verkeersveiligheid	Hoog	LT	BA
MOW - AWV	VVM - De Lijn Stad	B.4-6	R36 - Herinrichten zone tussen krp Bruggepoort en Krp Menenpoort	Centrum: Wegsegment R36		Bereikbaarheid	Middel	IU	BA
MOW - AWV	Stad	B.4-7	N43 - Herinrichten kruispunt met de Engelse Wandeling, rotonde Bruyningstraat	Aalbeke: Kruispunt N43	1.900.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	KT	BA
MOW - AWV	Stad	B.4-9	N43 - Heraanleg wegvak tussen kmp 47,7 (Garenwinderstr) en kmp 49,16 (grens Moeskroen)	Aalbeke: Wegsegment N43	1.000.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	LT	BA
NMBS	Stad	B.2-33	Fietsenstalling in Tolstraat aan station uitbreiden en de sociale veiligheid ervan verbeteren.	Centrum: Stationsomgeving Tolstraat	100.000,00 €	Toegankelijkheid	Middel	IO	NA
Ontwikkelaar	Stad	B.2-35	Plaatsen van uitgeruste fietsenstallingen t.h.v. strategische projecten zoals K in Kortrijk, AZ Groeninge, Station, Kortrijk Weide, Evolis, ...	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	10.000,00 €	Toegankelijkheid	Middel	C	NA
Parko		B.6-1	Integratie van dynamische parkeerbewegwijzering	Centrum: Niet relevant Kortrijk	500.000,00 €	Bereikbaarheid	Middel	G	BA
Provincie	MOW - AWV	B.2-46	Realisatie Provinciaal fietsrouteplan	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	0,00 €	Bereikbaarheid	Middel	IU	BA
Stad		A.1-1	Verdere afstemming van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan met het Mobiliteitsplan	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	0,00 €	Verkeersleefbaarheid	Middel	C	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad		A.1-2	Visie ontwikkelen omtrent geluidswerende maatregelen	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	0,00 €	Verkeersleefbaarheid	Middel	KT	NA
Stad		A.2-1	Afstemming doelstellingen mobiliteitsplan en project Kortrijk Weide	Centrum: Andere Kortrijk Weide	0,00 €	Bereikbaarheid	Middel	KT	NA
Stad		A.2-16	Hoog Kortrijk - Milderende maatregelen sluipverkeer Hoog-Kortrijk	Kortrijk: Wegsegment Hoog-Kortrijk	0,00 €	Verkeersleefbaarheid	Middel	MLT	NA
Stad		A.2-2	Afstemming doelstellingen mobiliteitsplan en project KMO Torkonjestraat	Marke: Wegsegment Torkonjestraat	0,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	KT	NA
Stad		A.2-25	K in Kortrijk - Herinrichting deel Spoorweglaan	Centrum: Wegsegment Spoorweglaan		Bereikbaarheid	Middel	G	NA
Stad		A.2-26	K in Kortrijk - Herschikking busbaan Spoorweglaan	Centrum: Wegsegment Spoorweglaan		Bereikbaarheid	Middel	G	NA
Stad		A.2-29	K in Kortrijk - Uitbouw hoogwaardige haltes Romeinselaan en Spoorweglaan	Centrum: Centrum Romeinselaan		Bereikbaarheid	Middel	G	NA
Stad	VVM - De Lijn RWO NMBS Holding	A.2-3	Opmaak Masterplan Stationsomgeving	Kortrijk: Stationsomgeving Station Kortrijk	200.000,00 €	Bereikbaarheid	Hoog	IO	NA
Stad	ForumInvest	A.2-30	K in Kortrijk - Opnemen parking in dynamisch parkeergeleidingssysteem	Centrum: Kruispunt Kortrijk		Bereikbaarheid	Middel	G	NA
Stad	VVM - De Lijn	A.2-31	K in Kortrijk - Overleg m.b.t. ondersteunende maatregelen mobiliteitsbeïnvloeding	Centrum: Niet relevant Kortrijk	0,00 €	Bereikbaarheid	Middel	C	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad		A.2-4	Afstemming doelstellingen mobiliteitsplan en Masterplan Overleie	Centrum: Andere Kortrijk Overleie	0,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	MLT	NA
Stad	NMBS MOW - AWW	A.2-6	Aanleg N328	Kortrijk: Wegsegment N328	7.000.000,00 €	Bereikbaarheid	Hoog	LT	BA
Stad		A.2-7	K in Kortrijk - Herinrichting Sint-Janslaan	Centrum: Wegsegment Sint-Janslaan		Bereikbaarheid	Middel	G	NA
Stad	VVM - De Lijn Provincie MOW - AWW	A.3-1	Opstarten proces om tot 1 visie m.b.t. de wegencategorisering te komen, gedragen door alle betrokken actoren	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	0,00 €	Bereikbaarheid	Middel	C	BA
Stad	Politie MOW - AWW	A.3-2	Continue evaluatie snelheidsplan	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	0,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	C	NA
Stad	MOW - AWW	B.1-1	Herwaardering dorpskern Aalbeke	Aalbeke: Centrum Aalbeke	4.500.000,00 €	Verkeersleefbaarheid	Middel	IU	BA
Stad	MOW - AWW	B.1-10	Module 10: Pottelberg (tussen Bruyningstraat en Condédreef)	Marke: Wegsegment Pottelberg	2.000.000,00 €	Verkeersveiligheid	Hoog	MLT	NA
Stad		B.1-11	Heraanleg K. Leopold III-iaan	Centrum: Wegsegment K. Leopold III-iaan	750.000,00 €	Verkeersleefbaarheid	Laag	LT	BA
Stad		B.1-12	Onderzoek naar verkeersveiligheid in schoolomgevingen (analyse, herinrichtingsvoorstellen, prioriteitenbepaling) uitgevoerd door een studiebureau	Kortrijk: Schoolomgeving Kortrijk	40.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	KT	NA
Stad		B.1-13	Herinrichting Steenstraat te Heule	Heule: Wegsegment Steenstraat	1.000.000,00 €	Verkeersleefbaarheid	Hoog	KT	BA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad		B.1-15	Herinrichting Izegemsestraat te Heule	Heule: Wegsegment Izegemsestraat		Verkeersleefbaarheid	Middel	G	BA
Stad		B.1-16	Herwaardering dorpskern Heule	Heule: Centrum Heule	4.000.000,00 €	Verkeersleefbaarheid	Middel	IO	BA
Stad	Lendeledede Kuurne	B.1-17	Herinrichting dorpskern Sente	Heule: Centrum Sente	1.200.000,00 €	Verkeersleefbaarheid	Hoog	MLT	BA
Stad		B.1-18	Afsluiten Heirweg te Heule voor autoverkeer	Heule: Wegsegment Heirweg	0,00 €	Verkeersleefbaarheid	Middel	LT	BA
Stad		B.1-19	Herinrichting Driekerkenstraat	Bissegem: Wegsegment Driekerkenstraat	1.000.000,00 €	Verkeersleefbaarheid	Hoog	MLT	BA
Stad		B.1-2	Verkeersleefbaarheid verbeteren en afbouw stroomfunctie in Roggelaan	Centrum: Wegsegment Roggelaan	250.000,00 €	Verkeersleefbaarheid	Middel	LT	BA
Stad		B.1-20	Herwaardering stationsomgeving Bissegem (Vlaswaagplein)	Bissegem: Stationsomgeving Bissegem	250.000,00 €	Verkeersleefbaarheid	Middel	MLT	BA
Stad		B.1-21	Verkeersarm maken van Bozestraat en deel Molenstraat (cfr. N50c)	Heule: Wegsegment Bozestraat	100.000,00 €	Verkeersleefbaarheid	Middel	LT	BA
Stad		B.1-22	Heraanleg Lange Brugstraat - Boerenhol	Centrum: Wegsegment Brugstraat	500.000,00 €	Verkeersleefbaarheid	Middel	MLT	BA
Stad		B.1-23	Herinrichting Waterpoort – Jan Palfijnstraat	Centrum: Wegsegment Waterpoortstraat	500.000,00 €	Verkeersleefbaarheid	Middel	MLT	BA
Stad		B.1-24	Heraanleg Verzetskaai	Centrum: Wegsegment Verzetskaai	2.000.000,00 €	Verkeersleefbaarheid	Middel	MLT	BA
Stad		B.1-25	Heraanleg omgeving Broeltorens+Broelkaai	Centrum: Wegsegment Broelkaai	2.000.000,00 €	Verkeersleefbaarheid	Middel	MLT	BA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad		B.1-26	Heraanleg Begijnhofstraat	Centrum: Wegsegment Begijnhofstraat	800.000,00 €	Verkeersleefbaarheid	Middel	MLT	BA
Stad		B.1-27	Heraanleg Persijnstraat	Centrum: Wegsegment Persijnstraat	1.000.000,00 €	Verkeersleefbaarheid	Middel	IU	BA
Stad		B.1-28	Heraanleg Overleiestraat	Centrum: Wegsegment Overleiestraat	1.000.000,00 €	Verkeersleefbaarheid	Middel	MLT	BA
Stad		B.1-29	Heraanleg Budastraat	Centrum: Wegsegment Budastraat	700.000,00 €	Verkeersleefbaarheid	Middel	MLT	BA
Stad		B.1-3	Herwaardering Koninklijkestraat te Kooigem	Kooigem: Wegsegment Koninklijkestraat		Verkeersveiligheid	Middel	G	BA
Stad		B.1-30	Heraanleg Stationsplein	Centrum: Stationsomgeving Stationsplein	750.000,00 €	Verkeersleefbaarheid	Middel	MLT	BA
Stad		B.1-4	Herwaardering Hoogplaatsstraat en Molentjesstraat te Kooigem	Kooigem: Wegsegment Hoogplaatsstraat en Molentjesstraat	250.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	KT	BA
Stad		B.1-5	Verkeersleefbaarheid verbeteren en afbouw stroomfunctie in Tarwelaan	Centrum: Wegsegment Tarwelaan	250.000,00 €	Verkeersleefbaarheid	Middel	MLT	BA
Stad		B.1-6	Verdere herinrichting dorpskern Rollegem als zone 30	Rollegem: Centrum Rollegem	1.000.000,00 €	Verkeersleefbaarheid	Middel	LT	BA
Stad		B.1-7	Herinrichting Groenweg	Bellegem: Wegsegment Groenweg	500.000,00 €	Verkeersleefbaarheid	Hoog	MLT	BA
Stad		B.1-8	Herwaardering dorpskern Kooigem als zone 30	Kooigem: Centrum Kooigem	650.000,00 €	Verkeersleefbaarheid	Middel	MLT	BA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad		B.1-9	Herinrichting Markekerkstraat	Marke: Wegsegment Markekerkstraat	500.000,00 €	Verkeersleefbaarheid	Middel	LT	BA
Stad	MOW - AWV	B.2-1	Optimalisatie fietsvoorzieningen Noordstraat - Beheerstraat (0,7 km)	Centrum: Wegsegment Noordstraat - Beheerstraat	91.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	KT	NA
Stad	MOW - AWV	B.2-10	Optimalisatie fietsvoorzieningen Overzetweg en Driekerkenstraat (1,3 km)	Bissegem: Wegsegment Overzetweg	169.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	MLT	NA
Stad	MOW - AWV	B.2-11	Optimalisatie fietsvoorzieningen Rollegemsestraat (2 km)	Rollegem: Wegsegment Rollegemsestraat	260.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	MLT	NA
Stad	MOW - AWV	B.2-12	Aanleg fietsvoorzieningen Bellegemsestraat (1,3 km)	Bellegem: Wegsegment Bellegemsestraat	169.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	MLT	NA
Stad	MOW - AWV	B.2-13	Aanleg fietsvoorzieningen Lauwestraat (0,9 km)	Aalbeke: Wegsegment Lauwestraat	117.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	MLT	NA
Stad	MOW - AWV	B.2-14	Aanleg fietsvoorzieningen verbinding Morinnegood - Zwevegem via Langwater	Centrum: Wegsegment Morinnestraat	130.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	MLT	NA
Stad	MOW - AWV	B.2-15	Optimalisatie fietsvoorzieningen Walleweg (2 km)	Bellegem: Wegsegment Walleweg	260.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	MLT	NA
Stad	MOW - AWV	B.2-16	Optimalisatie fietsvoorzieningen Aalbeeksestraat-Bergstraat (2,5 km)	Aalbeke: Wegsegment Aalbeeksestraat	325.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	MLT	NA
Stad	MOW - AWV	B.2-17	Optimalisatie fietsvoorzieningen Meensesteenweg (2,6 km)	Bissegem: Wegsegment Meensesteenweg	338.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	MLT	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad	MOW - AWV	B.2-18	Optimalisatie fietsvoorzieningen Markebekerstraat en Marksesteenweg (0,8 km)	Marke: Wegsegment Markebekerstraat en Marksesteenweg	104.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	KT	NA
Stad	MOW - AWV	B.2-19	Optimalisatie fietsvoorzieningen Pottelberg (0,65 km)	Centrum: Wegsegment Pottelberg	84.500,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	KT	NA
Stad	MOW - AWV	B.2-2	Aanleg fietsvoorzieningen Guldenspoorpad (0,5 km - Kongoweg)	Centrum: Wegsegment Kongoweg	65.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	KT	NA
Stad	MOW - AWV	B.2-20	Optimalisatie fietsvoorzieningen t.h.v. doortocht Aalbeke (0,7 km)	Aalbeke: Wegsegment Aalbeke	91.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	KT	NA
Stad		B.2-21	Inventarisatie trage wegennetwerk	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	20.000,00 €	Bereikbaarheid	Middel	IU	NA
Stad	MOW - AWV	B.2-22	Aanleg fietsvoorzieningen N50c (1,4 km)	Centrum: Wegsegment N50c	182.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	KT	NA
Stad	MOW - AWV	B.2-23	Aanleg fietsvoorzieningen Budastraat (0,2 km)	Centrum: Wegsegment Budastraat	26.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	KT	NA
Stad	MOW - AWV	B.2-24	Aanleg fietsvoorzieningen Zuidstraat - Heulsestraat (1km tussen Oude Ieperseweg en Tientjesstraat)	Koolgem: Wegsegment Zuidstraat - Heulsestraat	130.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	KT	NA
Stad	MOW - AWV	B.2-25	Aanleg fietsvoorzieningen Loofstraat-Wolvenstraat (0,5km)	Centrum: Wegsegment Loofstraat-Wolvenstraat	65.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	KT	NA
Stad	VVM - De Lijn	B.2-26	Plaatsen van uitgeruste fietsenstallingen t.h.v. hoofdhalt De Lijn.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk		Toegankelijkheid	Middel	C	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad	VVM - De Lijn MOW - AWV	B.2-28	Module 11/13 voor N50 - Fase 3: Perykelstraat – grens	Kortrijk: Wegsegment N50	1.000.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	MLT	NA
Stad	VVM - De Lijn MOW - AWV	B.2-29	Module 11/13 voor N50 - Fase 2: Beneluxlaan – Aubettestraat	Kortrijk: Wegsegment N50		Verkeersveiligheid	Middel	KT	NA
Stad	MOW - AWV	B.2-3	Optimalisatie fietsvoorzieningen N43 (1 km tussen Pottelberg en Condédreef)	Centrum: Wegsegment N43	130.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	MLT	NA
Stad	VVM - De Lijn MOW - AWV	B.2-30	Module 11/13 voor N50 - Fase 1: Aubettestraat – Perykelstraat	Kortrijk: Wegsegment N50		Verkeersveiligheid	Middel	IU	NA
Stad		B.2-31	Opmaak trage wegenplan	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	20.000,00 €	Bereikbaarheid	Middel	IU	NA
Stad		B.2-32	Heraanleg schoolomgeving St.-Anna en Don Boscolaan	Rollegem: Wegsegment Sint-Anna	500.000,00 €	Verkeersleefbaarheid	Hoog	MLT	BA
Stad		B.2-34	Plaatsen van uitgeruste fietsenstallingen t.h.v. openbare gebouwen/strategische plaatsen (verder onderzoek gewenst).	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	10.000,00 €	Toegankelijkheid	Middel	C	NA
Stad		B.2-36	Bij het herinrichten van restruimtes kunnen in functie van de behoefte nieuwe fietsenstallingen geplaatst worden.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	10.000,00 €	Toegankelijkheid	Middel	C	NA
Stad		B.2-37	Plaatsen van nieuwe stallingen in functie van waargenomen 'gevelparkeren'.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	10.000,00 €	Toegankelijkheid	Middel	C	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad		B.2-38	Scholen voorzien van voldoende en comfortabele fietsenstallingen.	Kortrijk: Schoolomgeving Kortrijk	10.000,00 €	Toegankelijkheid	Middel	C	NA
Stad		B.2-39	Plaatsen van nieuwe fietsenstallingen in functie van ondercapaciteit.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	20.000,00 €	Toegankelijkheid	Middel	C	NA
Stad	MOW - AWV	B.2-4	Optimalisatie fietsvoorzieningen Hugo Veriestlaan en Wandelweg (1 km)	Centrum: Wegsegment Hugo Veriestlaan	130.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	MLT	NA
Stad		B.2-40	Onderhouden samenwerkingsovereenkomst tussen de stad en Mobiel VZW	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	70.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	C	NA
Stad		B.2-41	Verplaatsen van fietsenstallingen in functie van capaciteit t.o.v. bezetting.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	0,00 €	Toegankelijkheid	Middel	C	NA
Stad		B.2-42	Vervangen van fietsenstallingen in geval van beschadiging of fout type.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	50.000,00 €	Toegankelijkheid	Middel	C	NA
Stad	VVM - De Lijn MOW - AWV	B.2-43	Optimalisatie fietsvoorzieningen N43 (tussen R8 en dorpskern Aalbeke)	Marke: Wegsegment N43	1.250.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	IO	NA
Stad		B.2-44	Nieuwe of herstelde fietsvoorzieningen dienen te voldoen aan de richtlijnen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	0,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	C	NA
Stad		B.2-45	Bij de bouw van parkeergarages of de aanleg van parkings wordt steeds een bepaald percentage fietsenstallingen voorzien.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	0,00 €	Toegankelijkheid	Middel	C	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad		B.2-47	Realisatie fietsrouteplan	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	0,00 €	Bereikbaarheid	Middel	IU	BA
Stad		B.2-48	Herinrichting Gullegemsesteenweg	Bissegem: Wegsegment Gullegemsesteenweg	500.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	G	BA
Stad	MOW - AWV	B.2-5	Optimalisatie fietsvoorzieningen President Kennedylaan (1,5 km)	Kortrijk: Wegsegment President Kennedylaan	195.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	KT	NA
Stad	MOW - AWV	B.2-6	Optimalisatie fietsvoorzieningen Weggevoerdenlaan (t.h.v. schoolomgeving)	Centrum: Wegsegment Weggevoerdenlaan	26.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	KT	NA
Stad	MOW - AWV	B.2-7	Aanleg fietsvoorzieningen Heulsestraat (0,5 km tussen Tientjesstraat en Meensesteenweg)	Kooigem: Wegsegment Heulsestraat	65.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	MLT	NA
Stad	MOW - AWV	B.2-8	Aanleg fietsvoorzieningen Magdalenastraat (0,5 km)	Centrum: Wegsegment Magdalenastraat	65.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	MLT	NA
Stad	MOW - AWV	B.2-9	Aanleg fietsvoorzieningen Spinnerijkaai (0,7 km)	Centrum: Wegsegment Spinnerijkaai	91.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	MLT	NA
Stad	VVM - De Lijn	B.3-7	HOV - Versterken van beeldkwaliteit van het OV door meer halten vorm te geven	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk		Bereikbaarheid	Laag	KT	NA
Stad		B.4-1	Structureel onderhoud van de weginfrastructuur	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	2.500.000,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	C	NA
Stad		B.4-2	Implementatie maatregelen verkeerscirculatieplan (korte termijn)	Centrum: Centrum Kortrijk	0,00 €	Verkeersleefbaarheid	Middel	IU	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad		B.4-3	Evaluatie kruispunt De Prince	Marke: Kruispunt De Prince	0,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	KT	NA
Stad		B.4-5	Implementatie maatregelen verkeerscirculatieplan (lange termijn)	Centrum: Centrum Kortrijk	0,00 €	Verkeersleefbaarheid	Middel	LT	NA
Stad	Scholen Politie	B.4-8	Naleven duurzaamheidscharter m.b.t. een duurzame schoolomgeving	Kortrijk: Schoolomgeving Kortrijk	0,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	C	NA
Stad	MOW - AWV	B.5-1	Permanente evaluatie van vrachtroutes	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	0,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	C	NA
Stad	Parko	B.6-10	Implementatie van parkeerbeleid in parkeersignalisatieplan	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	0,00 €	Bereikbaarheid	Middel	C	NA
Stad		B.6-2	Monitoring parkeerbeleid	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	0,00 €	Bereikbaarheid	Middel	C	NA
Stad		B.6-3	Afname realiseren voor bovengronds parkeren	Centrum: Centrum Kortrijk	0,00 €	Verkeersleefbaarheid	Middel	C	NA
Stad	Parko	B.6-4	Uitbreiden van de zones betalend parkeren	Centrum: Centrum Kortrijk	0,00 €	Verkeersleefbaarheid	Middel	MLT	NA
Stad		B.6-5	Aanpassen van bouwverordening en opstellen parkeerverordening	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	0,00 €	Bereikbaarheid	Middel	IU	NA
Stad	Parko	B.6-6	Park&Ride langs P. Kennedylaan voorlopig als 'evenementen-P&R' gebruiken	Kortrijk: Recreatiezone Kortrijk	0,00 €	Bereikbaarheid	Middel	G	NA
Stad	MOW - AWV	B.6-7	Verbinding van de nieuwe parking onder de sporen met parking Tack (tweede toegang in de Min. Tacklaan)	Centrum: Stationsomgeving Tacklaan		Bereikbaarheid	Middel	LT	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad		B.6-8	Onderzoeken nieuwe Park&Bike-locaties	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	0,00 €	Bereikbaarheid	Middel	MLT	NA
Stad	VVM - De Lijn MOW - AWV	B.6-9	Onderzoek en reservatie locaties Parkeer- en Pendelparking	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	0,00 €	Bereikbaarheid	Middel	C	BA
Stad		C.1-1	MAX - Opzetten van gecoördineerd minder-hinder beleid bij wegenwerken	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	0,00 €	Bereikbaarheid	Middel	C	NA
Stad		C.1-2	Ontwikkelen van stimulerende acties en campagnes naar bedrijfswereld (werkgevers en werknemers) om fietsgebruik te promoten.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	50.000,00 €	Milieu	Middel	C	NA
Stad		C.1-3	MAX - Start met de opmaak van 2de generatie schoolvervoerplannen	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	0,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	IU	NA
Stad		C.1-4	MAX - IT-tool voor evaluatie en monitoring beleid scholen en mobiliteit	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	0,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	MLT	NA
Stad		C.1-5	MAX - Intensifieer het overleg met de scholen	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	0,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	C	NA
Stad	Leiedal	C.1-6	MAX - Pilotacties mobiliteitsmanagement naar bedrijvenzones	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	0,00 €	Bereikbaarheid	Middel	C	NA
Stad		C.1-7	MAX - Stel jaarlijks een concreet werkplan mobiliteitsmanagement op	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	0,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	C	NA
Stad		C.1-8	MAX - Evaluatie-oefening mobiliteitsmanagement beleid met hele team	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	0,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	C	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad		C.3-1	Opmaak bereikbaarheidsgids en campagnes gericht op belangrijke handelskernen, gecombineerd met infrastructuuringrepen.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	10.000,00 €	Bereikbaarheid	Middel	C	NA
Stad		C.3-2	Inwoners inlichten betreffende het gezondheids- en milieuaspect van het fietsen.	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	5.000,00 €	Milieu	Middel	C	NA
Stad	Politie	C.4-1	Permanente analyse van snelheidsmetingen en nemen van eventuele maatregelen	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	0,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	C	NA
Stad	MOW - AWV	C.5-2	Analyse en optimalisatie van bestaande bewegwijzering te Kortrijk	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	50.000,00 €	Bereikbaarheid	Middel	KT	NA
Stad		C.6-1	Een overlegstructuur vastleggen op bovengemeentelijk niveau om op regelmatige basis enkele mobiliteitsthema's te bespreken	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	0,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	C	NA
Stad		C.6-2	Naast middelen voor infrastructuur worden ook budgetten voorzien voor ondersteunende en flankerende maatregelen	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk		Verkeersveiligheid	Middel	C	NA
Stad		C.6-3	Centralisatie en regelmatige bijsturing van onderzoeksgegevens in verband met fietsgebruik en veiligheid.	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	0,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	C	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad		C.6-4	Ontwikkelen van een globale visie op langere termijn, gekoppeld aan een actieplan op kortere termijn betreffende de externe communicatie van het fietsbeleid.	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	0,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	IU	NA
Stad		C.6-5	Betere kennis- en ervaringsuitwisseling met fietsambtenaren in andere steden.	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	0,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	C	NA
Stad		C.6-6	Opmaak van een fietsplan, waar naast de infrastructuur ook flankerend beleid, sensibilisering en handhaving aan bod komen.	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk		Bereikbaarheid	Middel	G	NA
Stad		C.6-7	Oprichten mobiliteitsraad	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	0,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	MLT	NA
Stad	MOW - AWV	C.6-8	Systematisch overleg met de diensten van het Vlaams Gewest in verband met de verbetering van fietsvoorzieningen langs gewestwegen.	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	0,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	C	NA
Stad		C.7-1	Om het effect van nieuwe ingrepen te meten op gebruik en veiligheid, worden metingen gedaan in de voor- en nasituatie.	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	0,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	C	NA
Stad		C.7-2	Uitwerken mobiliteitsGIS	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	0,00 €	Verkeersveiligheid	Middel	MLT	NA
Stad		C.8-1	Milieu-score toekennen aan elke actie bij de implementatie van het mobiliteitsplan	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk		Milieu	Middel	C	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad		C.8-2	Pilootproject i.v.m. alternatieve brandstoffen voor het wagenpark van de stadsdiensten	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	80.000,00 €	Milieu	Middel	IO	NA
Stad		C.8-3	Gratis parkeren invoeren voor Cambio-gebruikers	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk	0,00 €	Verkeersleefbaarheid	Middel	G	NA
Stad		C.8-4	Promoten van autodelen als duurzaam vervoersmiddel	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	5.000,00 €	Verkeersleefbaarheid	Middel	C	NA
Stad	Parko	C.8-5	Onderzoek naar differentiatie van parkeertarieven in functie van ecoscore van een wagen	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk	0,00 €	Milieu	Middel	MLT	NA
Toerisme West-Vlaanderen		C.5-1	De bewegwijzering van het recreatief netwerk gebeurt op bovengemeentelijk vlak (Toerisme West-Vlaanderen).	Kortrijk: Gebiedsdekkend Kortrijk		Bereikbaarheid	Middel	MLT	NA
VVM - De Lijn		A.2-14	Hoog Kortrijk - Doortrekking Lijn 1 naar AZ Groeninge	Kortrijk: Wegsegment AZ Groeninge		Bereikbaarheid	Middel	G	NA
VVM - De Lijn		A.2-15	Hoog Kortrijk - Aanpassing lijnvoering lijnen 12 en 13	Kortrijk: Niet relevant Doorniksesteenweg		Bereikbaarheid	Middel	MLT	NA
VVM - De Lijn		A.2-27	K in Kortrijk - Opvolging busbezetting van/naar Foruminvest	Centrum: Niet relevant Kortrijk		Bereikbaarheid	Middel	G	NA
VVM - De Lijn	MOW - AWV	B.3-5	HOV - Hoogwaardig openbaar vervoer op de Brugsesteenweg richting Kuurne	Kortrijk: Wegsegment Brugsesteenweg		Bereikbaarheid	Middel	MLT	NA
VVM - De Lijn		B.3-6	HOV - De tangentijs Harelbeke - Hoog-Kortrijk dient exploitatie-technisch onderzocht te worden	Kortrijk: Niet relevant Kortrijk		Bereikbaarheid	Middel	KT	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
VVM - De Lijn		B.3-8	HOV - Hoogwaardig openbaar vervoer tussen Hoog-Kortrijk en centrum	Kortrijk: Wegsegment Doorniksewijk		Bereikbaarheid	Middel	LT	NA
VVM - De Lijn	Stad	B.3-9	HOV - Aanvullend onderzoek naar doorkoppeling van buslijnen t.h.v. het station	Centrum: Stationsomgeving Station Kortrijk	0,00 €	Bereikbaarheid	Middel	KT	NA

11. BIJLAGEN

Tabel B1: Relatietabellen

Figuur B2: Kwaliteit fietsinfrastructuur

Figuur B3: Wegencategorisering – visie PRS

Figuur B4: Wegencategorisering – visie 2040

Figuur B5: Snelheidsplan

Figuur B6: Trage wegen

Figuur B7: Fietsroutenetwerk

Figuur B8: Vrachtroutes + tonnenmaatbeperkingen

Bijlage B9: Verslagen GBC, PAC, CBS en Gemeenteraad

Uit te werken thema:

Doelstelling milieu

<i>Relatie met andere thema's</i>	<i>Taakstellingen</i>	<i>Status</i>
Strategische ruimtelijke ontwikkelingen	<ul style="list-style-type: none"> Bij het plannen van nieuwe strategische ruimtelijke ontwikkelingen dient rekening te worden gehouden met de bereikbaarheid met duurzame vervoersmodi. Bestaande en nieuwe bedrijventerreinen moeten bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en per fiets. <i>Aandacht voor visuele kwaliteit van parkeervoorzieningen</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Ok (zie A2 Strategische projecten) Ok (zie HOV-studie en B2 Fietsnetwerk) Niet fundamenteel/relevant voor mobiliteitsplan
Verblijfsgebieden	<ul style="list-style-type: none"> Weren van doorgaand verkeer uit verblijfsgebieden. 	<ul style="list-style-type: none"> Ok (zie Verkeerscirculatieplan)
Verkeerscirculatie	<ul style="list-style-type: none"> Opstellen van een verkeerscirculatieplan waarbij: <ul style="list-style-type: none"> het aantal gereden kilometers zo laag mogelijk gehouden wordt woongebieden moet zo veel mogelijk vermeden worden. 	<ul style="list-style-type: none"> Ok (zie Verkeerscirculatieplan)
Duurzame vervoersmodi	<ul style="list-style-type: none"> Auto-afhankelijkheid verminderen door het ondersteunen en promoten van duurzame vervoersmodi: autodelen, fietsen en openbaar vervoer. Het aandeel van de duurzame vervoersmodi in de modal split moet stijgen. 	<ul style="list-style-type: none"> Ok (zie HOV-studie en B2 Fietsnetwerk) Ok
Goederenvervoer over water	<ul style="list-style-type: none"> <i>Stimuleren van watergebonden bedrijven</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Hoort eerder thuis in economisch en ruimtelijk beleid van de stad
Snelheidsregimes	<ul style="list-style-type: none"> Bij het bepalen van snelheidsregimes wordt ook rekening gehouden met de impact op uitstoot en geluidsoverlast Aangepaste inrichting van zones 30 	<ul style="list-style-type: none"> Ok Ok (zie nieuw snelheidsplan)
Routes zwaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> Doorgaand zwaar vervoer wordt uit verblijfsgebieden geweerd 	<ul style="list-style-type: none"> Ok (zie nieuw plan tonnenmaatbeperking, inclusief routes zwaar vervoer)
Bewegwijzering	<ul style="list-style-type: none"> Opmaak van een bewegwijzeringsplan waardoor zoekverkeer in woongebieden wordt vermeden. 	<ul style="list-style-type: none"> Ok (studie bewegwijzering wordt binnenkort opgestart)
Parkeerbeleid	<ul style="list-style-type: none"> Voorkomen van zoekverkeer door het opzetten en communiceren van een dynamische parkeerroute Integreren van het parkeerbeleid in het globale mobiliteitsbeleid Afstemmen van het parkeerbeleid op het openbaar vervoerbeleid en het fietsbeleid 	<ul style="list-style-type: none"> Ok (zie Parkeerstudie) Ok Ok
Materiaalkeuze	<ul style="list-style-type: none"> <i>Bij infrastructuurwerken wordt gekozen voor :</i> <ul style="list-style-type: none"> <i>duurzame materialen</i> <i>geluidsarme materialen</i> <i>waterdoorlaatbare materialen</i> <i>Invullen van openbare ruimte met kwaliteitsvol groen</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Niet fundamenteel/relevant voor mobiliteitsplan
Geluidswerende voorzieningen	<ul style="list-style-type: none"> Geluidswerende maatregelen tussen verblijfsgebieden en verkeersnetwerk bij geluidsoverlast. 	<ul style="list-style-type: none"> Ok
Campagnes	<ul style="list-style-type: none"> Campagnes opzetten over de relatie tussen verkeer en milieu. 	<ul style="list-style-type: none"> Ok

1012-036M P1042 15-12-2010

MOBILITEITSPLAN KORTRIJK

Tabel **B1a**:
Uit te werken thema: doelstelling milieu

TRITEL

<i>Uit te werken thema:</i> Openbaar vervoer		
<i>Relatie met andere thema's</i>	<i>Taakstellingen</i>	<i>Status</i>
Overstapvoorzieningen andere vervoersmodi	<ul style="list-style-type: none"> Bij belangrijke OV-knooppunten worden systematisch kwaliteitsvolle fietsstallingen voorzien 	<ul style="list-style-type: none"> Ok (zie Fietsparkeerstudie)
Strategische projecten	<ul style="list-style-type: none"> Bij het plannen van nieuwe strategische ruimtelijke ontwikkelingen dient rekening te worden gehouden met de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Hoogwaardige openbaar vervoerverbinding tussen Hoog Kortrijk en het centrum 	<ul style="list-style-type: none"> Ok Ok (zie HOV-studie)
Verblijfsgebieden, wegcategorisering, verkeerscirculatie en routes openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> Lijnvoering wordt afgestemd op de vraag, vooral m.b.t. het woon-werkverkeer en woon-school verkeer. Openbaar vervoer wordt zoveel mogelijk geweerd uit verblijfsgebieden zonder de normen basismobiliteit in het gedrang te brengen. 	<ul style="list-style-type: none"> Ok (zie HOV-studie) Ok (zie HOV-studie)
Haltevoorzieningen	<ul style="list-style-type: none"> Belangrijke opstaphaltes worden uitgerust met bushokjes Waar nodig fietsstallingen voorzien bij bushaltes In het bijzonder in de stationsomgeving wordt een geïntegreerd beleid gevoerd rond veilige en comfortabele fietsenstallingen 	<ul style="list-style-type: none"> Ok (meegenomen in nieuwe concessie bushokjes) Ok (meegenomen in nieuwe concessie bushokjes en Fietsparkeerstudie) Ok (bestaande overeenkomst tussen NMBS en Mobiel m.b.t. het beheer van fietsenstallingen in de stationsomgeving)
Doorstroming	<ul style="list-style-type: none"> Doorstromingsmaatregelen daar waar ze effectief zijn en rekening houdend met de andere functies van de weg. 	<ul style="list-style-type: none"> Ok
Parkeerbeleid	<ul style="list-style-type: none"> Afstemming tussen het parkeerbeleid en het openbaar vervoerbeleid. 	<ul style="list-style-type: none"> Ok (zie Parkeerstudie en HOV-studie)
Afstemming met andere gemeenten	<ul style="list-style-type: none"> Overleg met buurgemeenten over de gewenste lijnvoering. 	<ul style="list-style-type: none"> Ok (zie HOV-studie)
Milieuvriendelijke voertuigen	<ul style="list-style-type: none"> Nieuwe voertuigen zijn geluidsarm en hebben een lage uitstoot. 	<ul style="list-style-type: none"> Ok (zie thema Milieu)

1012-036M P1042 15-12-2010

MOBILITEITSPAN KORTRIJK

Tabel **B1b**:
Uit te werken thema: openbaar vervoer

TRITEL

<i>Uit te werken thema:</i> Fietsbeleid		
<i>Relatie met andere thema's</i>	<i>Taakstelling</i>	<i>Status</i>
Overstapvoorzieningen andere vervoersmodi	<ul style="list-style-type: none"> Bij belangrijke OV-knooppunten worden systematisch kwaliteitsvolle fietsstallingen voorzien 	<ul style="list-style-type: none"> Ok (zie Fietsparkeerstudie)
Strategische projecten	<ul style="list-style-type: none"> Bij het plannen van nieuwe strategische ruimtelijke ontwikkelingen dient rekening te worden gehouden met de bereikbaarheid per fiets. 	<ul style="list-style-type: none"> Ok (zie Fietsparkeerstudie)
Scholenbeleid	<ul style="list-style-type: none"> Vergroten aandeel fiets in modal split woon-schoolverkeer 	<ul style="list-style-type: none"> Ok
Fietsnetwerk	<ul style="list-style-type: none"> Opstellen prioriteitenlijst fietsinfrastructuur Normen Fietsvademeccum worden gevolgd Op elkaar afstemmen van het functioneel en recreatief fietsnetwerk 	<ul style="list-style-type: none"> Ok (zie B2 Fietsnetwerk) Ok (zie B2 Fietsnetwerk) Ok (zie B2 Fietsnetwerk)
Wegencategorisering, verkeerscirculatie, bewegwijzering	<ul style="list-style-type: none"> Fietsers moeten de kortst mogelijke route naar hun bestemming kunnen nemen <i>Belangrijkste fietsroutes worden bewegwijzerd</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Ok (zie B2 Fietsnetwerk) Niet specifiek behandeld in mobiliteitsplan
Trage wegen,	<ul style="list-style-type: none"> Opmaak van een trage wegenplan 	<ul style="list-style-type: none"> Ok (zie B1 Voetgangersnetwerken)
Schoolomgevingen, verblijfsgebieden	<ul style="list-style-type: none"> Schoolomgevingen en verblijfsgebieden worden fietsvriendelijk ingericht 	<ul style="list-style-type: none"> Ok (zie B2 Fietsnetwerk)
Fietsenstallingen	<ul style="list-style-type: none"> Opmaak beleidsplan fietsstallingen Belangrijke attractiepolen worden uitgerust met veilige en comfortabele fietsenstallingen 	<ul style="list-style-type: none"> Ok (zie Fietsparkeerstudie) Ok (zie Fietsparkeerstudie)
Campagnes	<ul style="list-style-type: none"> <i>Voeren van geïntegreerde campagnes ter promotie van het fietsgebruik in het woon-werk, woon-school- en woon-winkelverkeer</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Niet specifiek behandeld in mobiliteitsplan

1012-036M P1042 15-12-2010

MOBILITEITSPLAN KORTRIJK

Tabel **B1c**:
Uit te werken thema: fietsbeleid

TRITEL

Uit te werken thema:

Scholenbeleid

<i>Relatie met andere thema' s</i>	<i>Taakstelling</i>	<i>Status</i>
Openbaar vervoer, fietsbeleid	<ul style="list-style-type: none">Het STOP-principe wordt gehanteerd voor het woon-schoolverkeer: leerlingen en studenten worden in de eerste plaats aangemoedigd om zich te voet of per fiets naar de school te verplaatsen, in de tweede plaats met het openbaar vervoer. Het aandeel van duurzame vervoersmodi in de modal split voor het woon-schoolverkeer moet toenemen.	<ul style="list-style-type: none">Ok (zie C1 Vervoersmanagement met scholen)
Voetgangersnetwerk, fietsnetwerken, trage wegen	<ul style="list-style-type: none">De belangrijkste routes van en naar school worden verkeersveilig gemaakt voor fietsers en voetgangers.Aan schoolpoorten wordt ruimte voorzien om voetgangers en fietsers veilig te ontvangen	<ul style="list-style-type: none">Ok (zie C1 Vervoersmanagement met scholen)Ok (zie C1 Vervoersmanagement met scholen)
Zwaar vervoer	<ul style="list-style-type: none">De routes voor het zwaar vervoer vermijden de belangrijkste routes van en naar de scholen.	<ul style="list-style-type: none">Ok (zie B5 Zwaar vervoer)
Campagnes	<ul style="list-style-type: none">Opzetten van campagnes waarbij leerlingen en ouders gestimuleerd worden om te kiezen voor duurzame vervoersmodi	<ul style="list-style-type: none">Ok (zie C1 Vervoersmanagement met scholen)
Handhaving	<ul style="list-style-type: none">Extra toezicht op schoolroutes en in schoolomgevingen tijdens het begin en het einde van de schooluren	<ul style="list-style-type: none">Ok (zie C4 Handhaving)
Vervoersmanagement	<ul style="list-style-type: none">Elke school beschikt over een schoolvervoersplan waarin het STOP-principe centraal staat	<ul style="list-style-type: none">Ok (zie B4 Veiligheid en leefbaarheid)

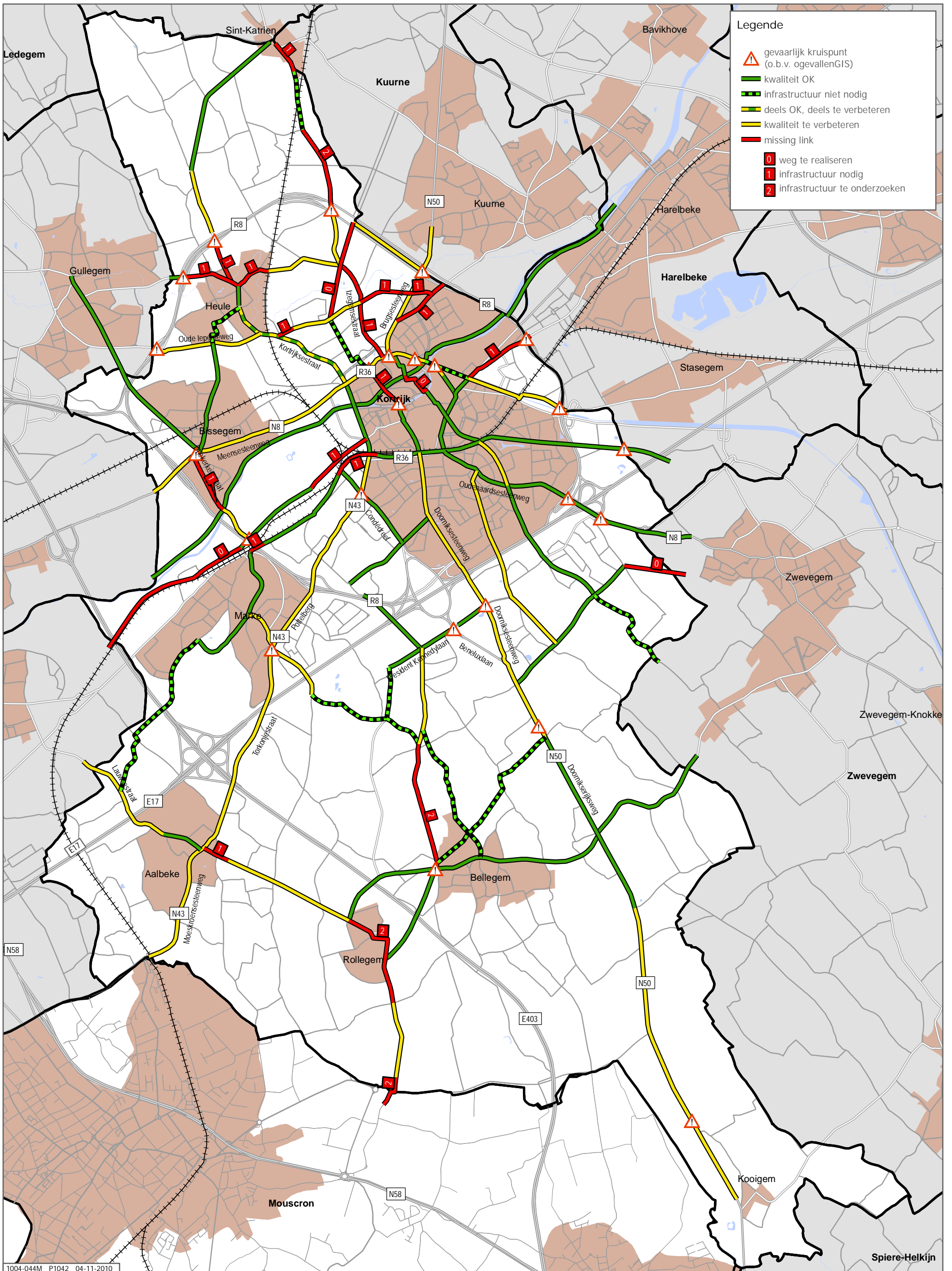
1012-036M P1042 15-12-2010

MOBILITEITSPLAN KORTRIJK

Tabel **B1d**:
Uit te werken thema: scholenbeleid

Bron:

TRITEL



MOBILITEITSPLAN KORTRIJK

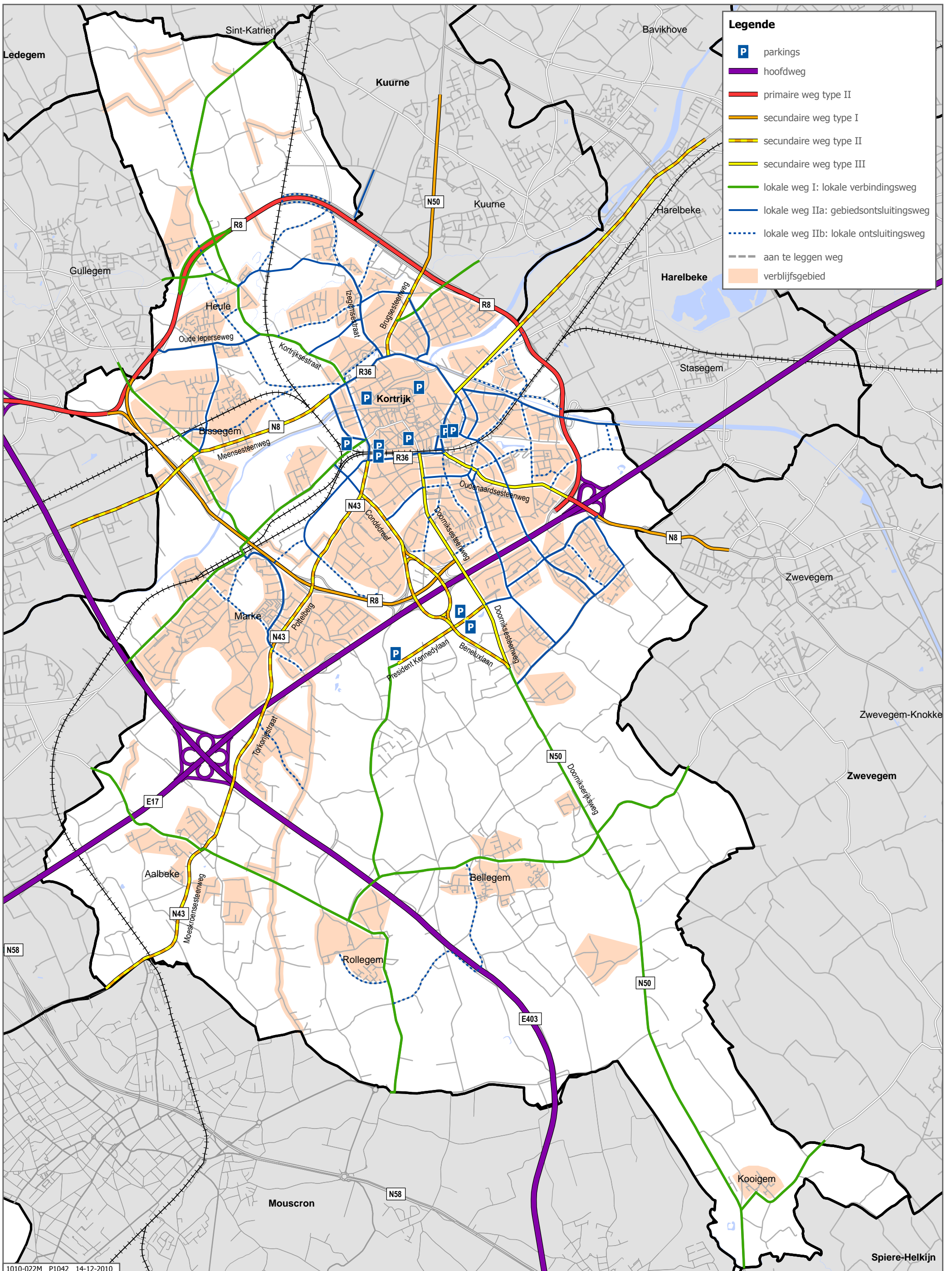
Figuur B2:
Kwaliteit fietsinfrastructuur

Bron:

0 500 1000 m

TRITEL

Spiere-Helkijn



MOBILITEITSPLAN KORTRIJK

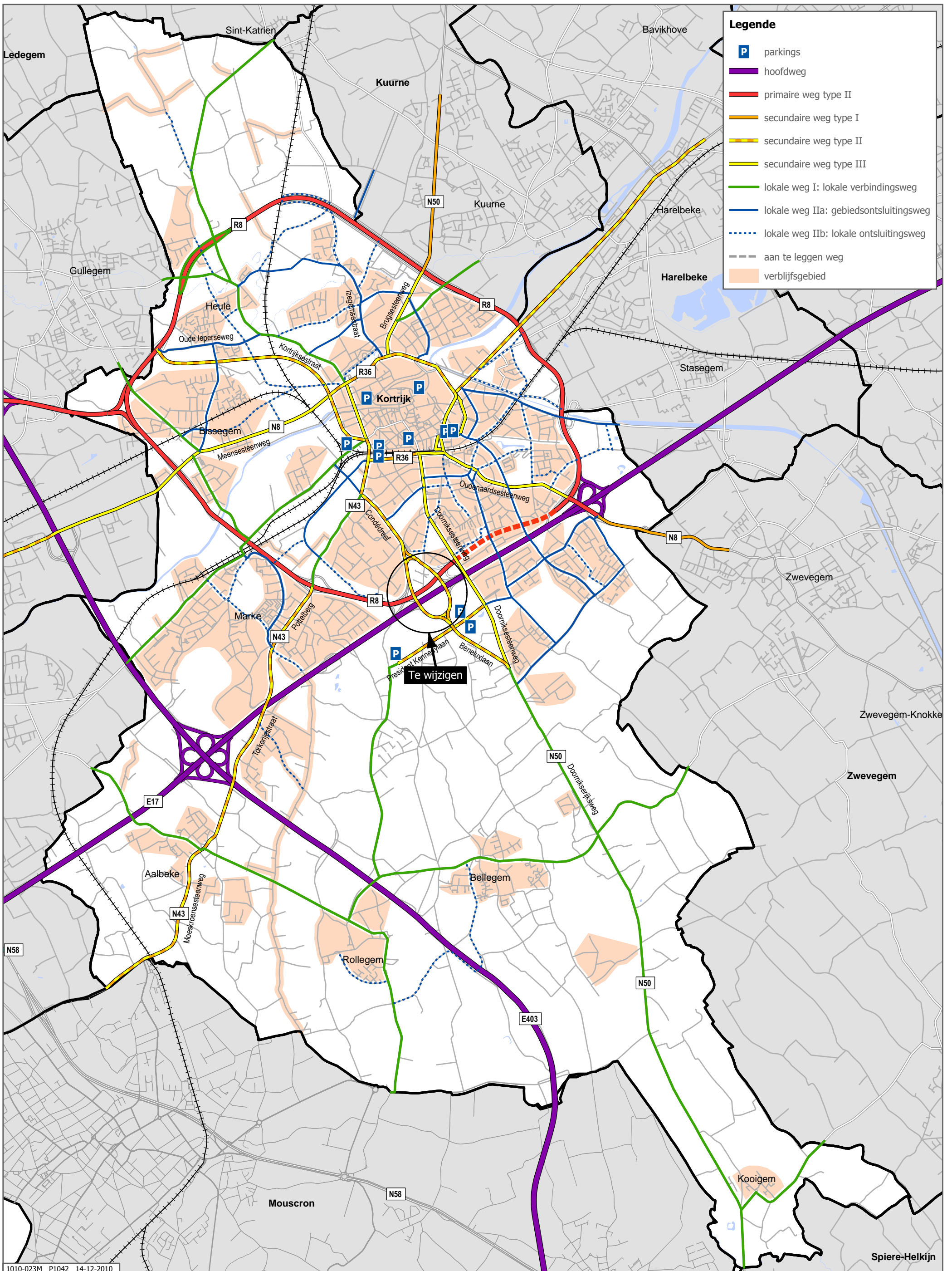
Figuur B3:
Wegencategorisering - visie PRS

Bron:



0 500 1000 m





MOBILITEITSPLAN KORTRIJK

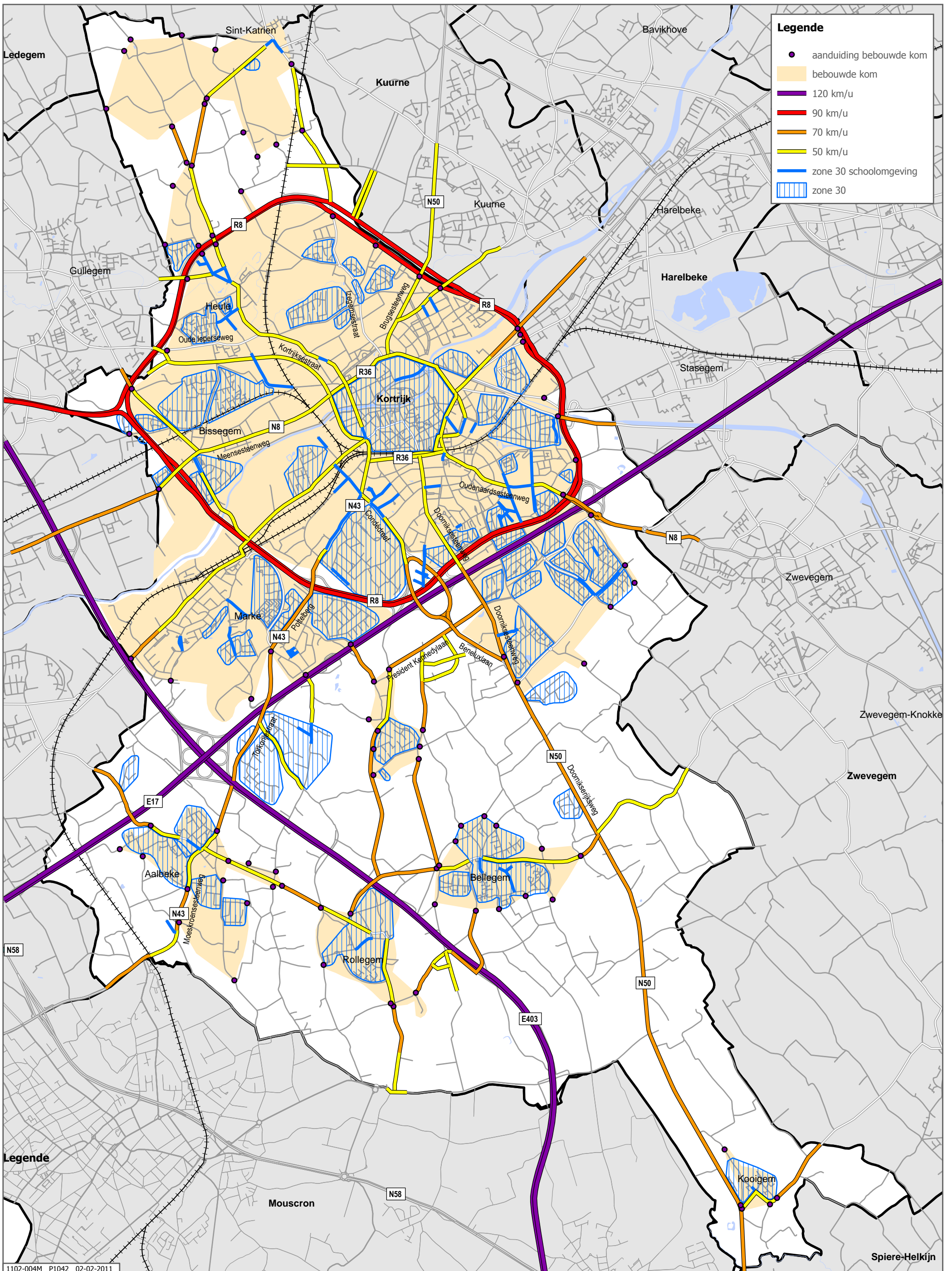
Figuur B4:
Wegencategorisering - visie 2040

Bron:



0 500 1000 m





MOBILITEITSPLAN KORTRIJK

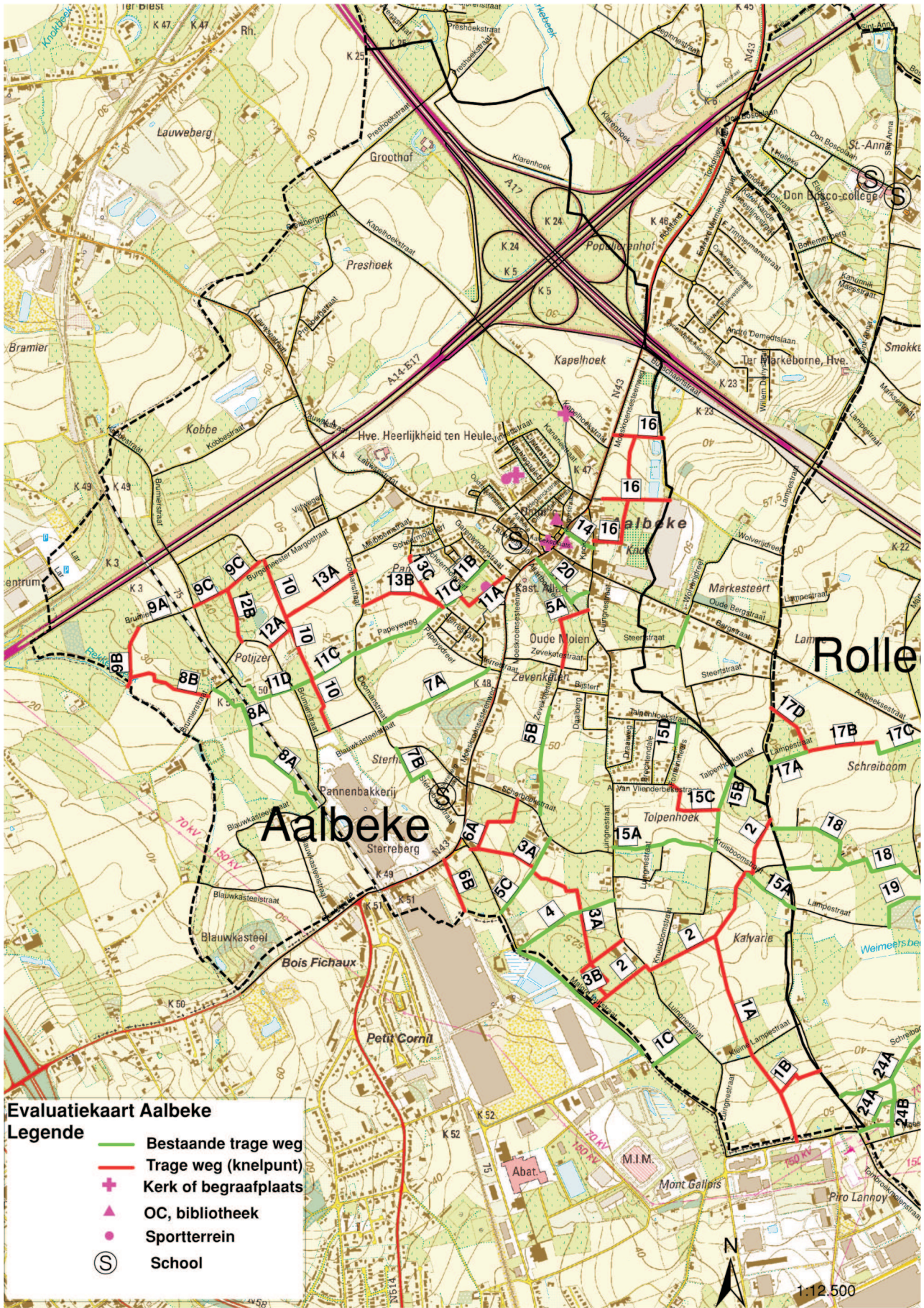
Figuur B5:
Snelheidsplan

Bron:



0 500 1000 m

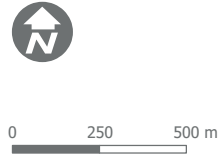
TRITEL



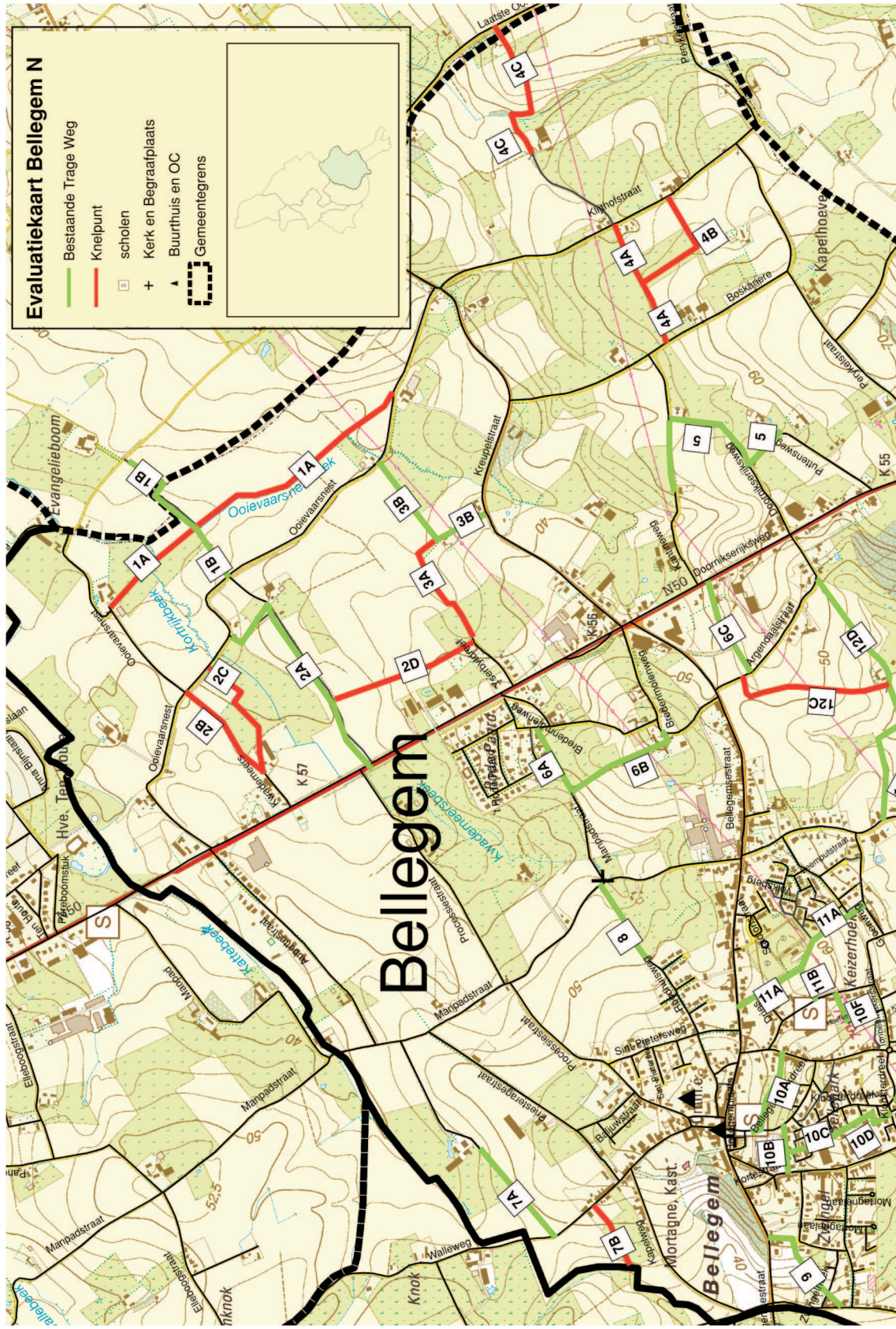
1012-035M P1042 10-12-2010

MOBILITEITSPLAN KORTRIJK

Figuur B6a:
Evaluatiekaart Aalbeke



Bron:



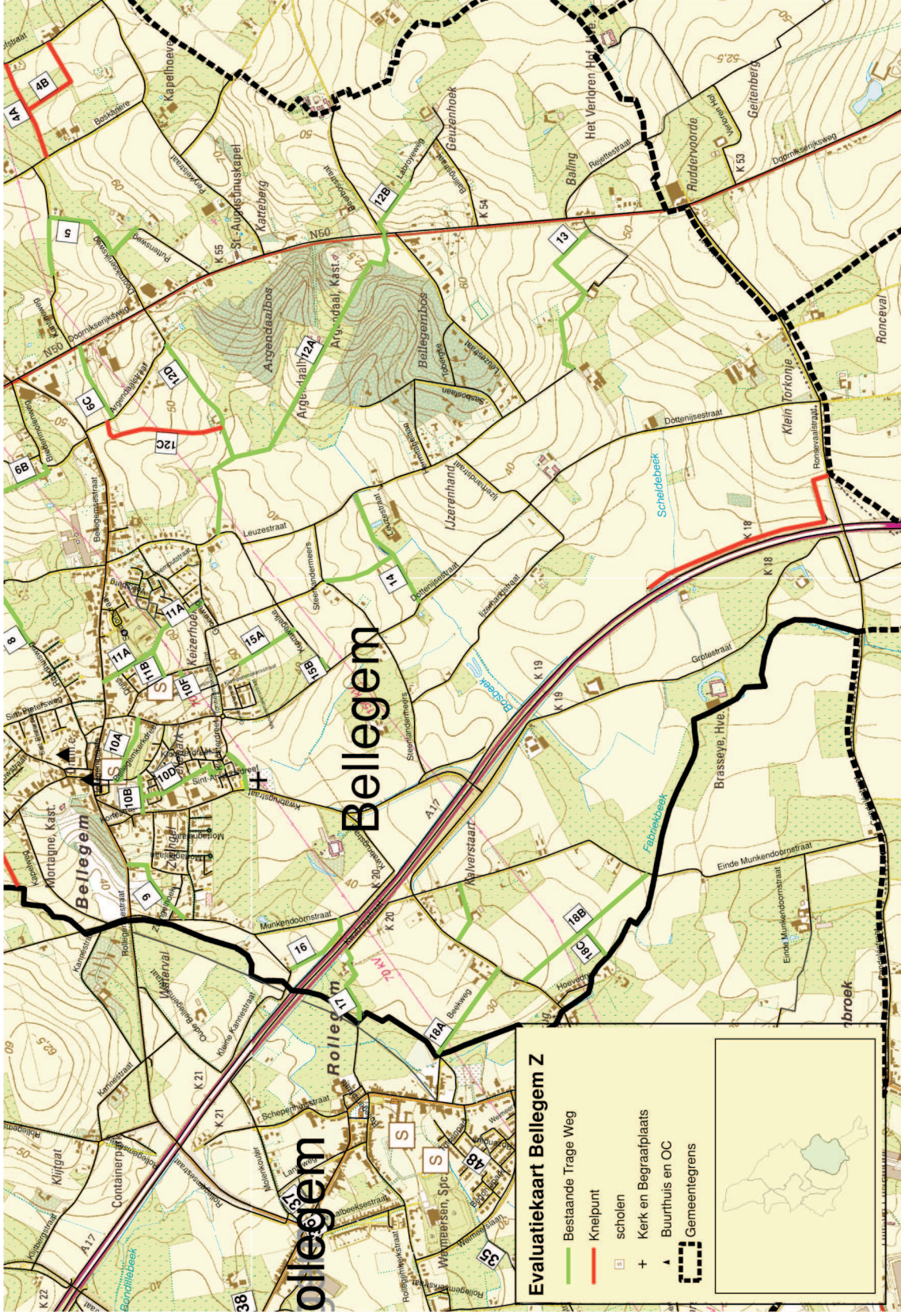
1012-035M P1042 10-12-2010

MOBILITEITSPLAN KORTRIJK

Figuur B6b:
Evaluatiekaart Bellegem-Noord

Bron:





1012-035M P1042 10-12-2010

MOBILITEITSPLAN KORTRIJK

Figuur B6c:
Evaluatiekaart Bellegem-Zuid

Bron:



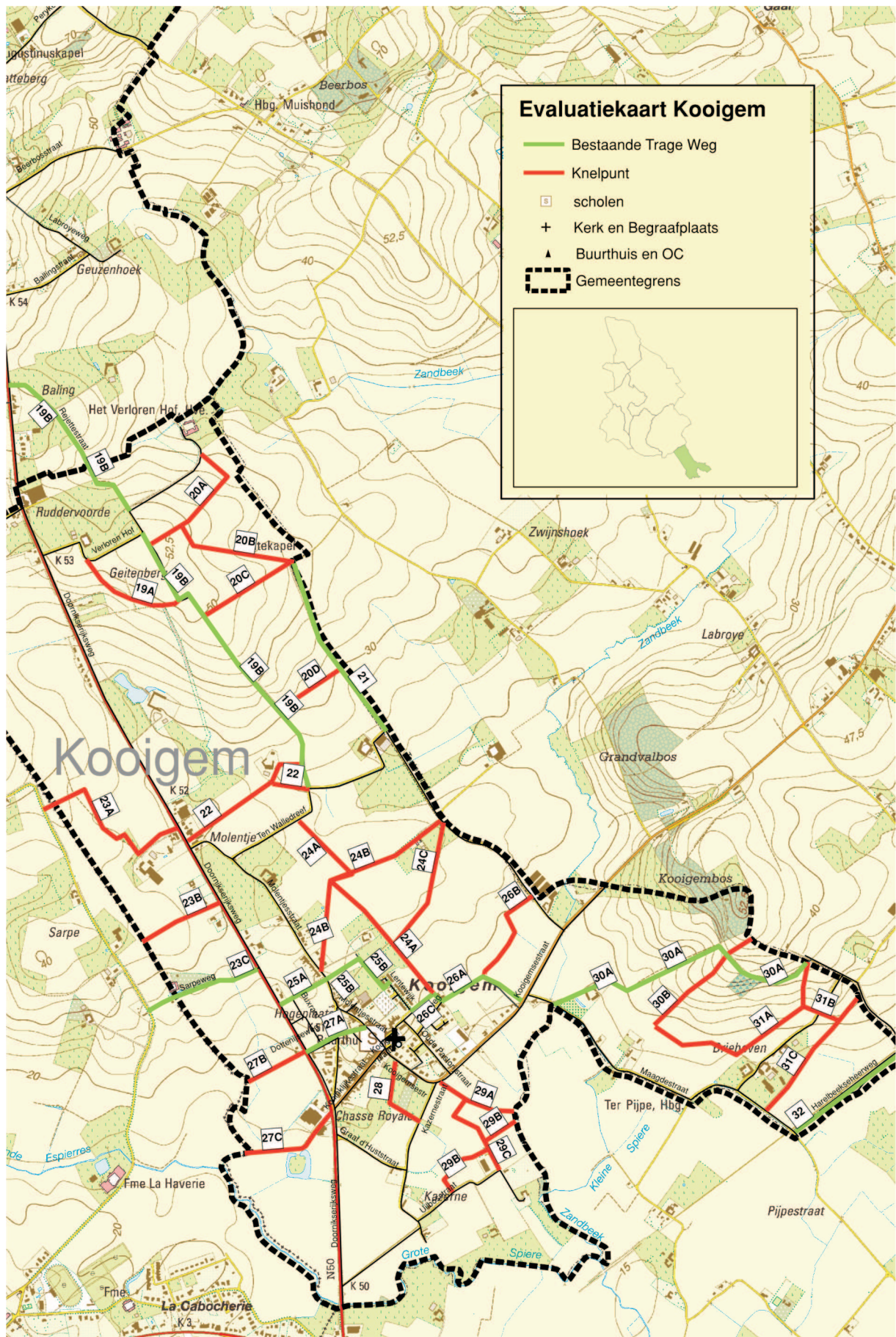


1012-035M P1042 10-12-2010

MOBILITEITSPLAN KORTRIJK

Figuur B6d:
Evaluatiekaart Bissegem

Bron:



MOBILITEITSPLAN KORTRIJK

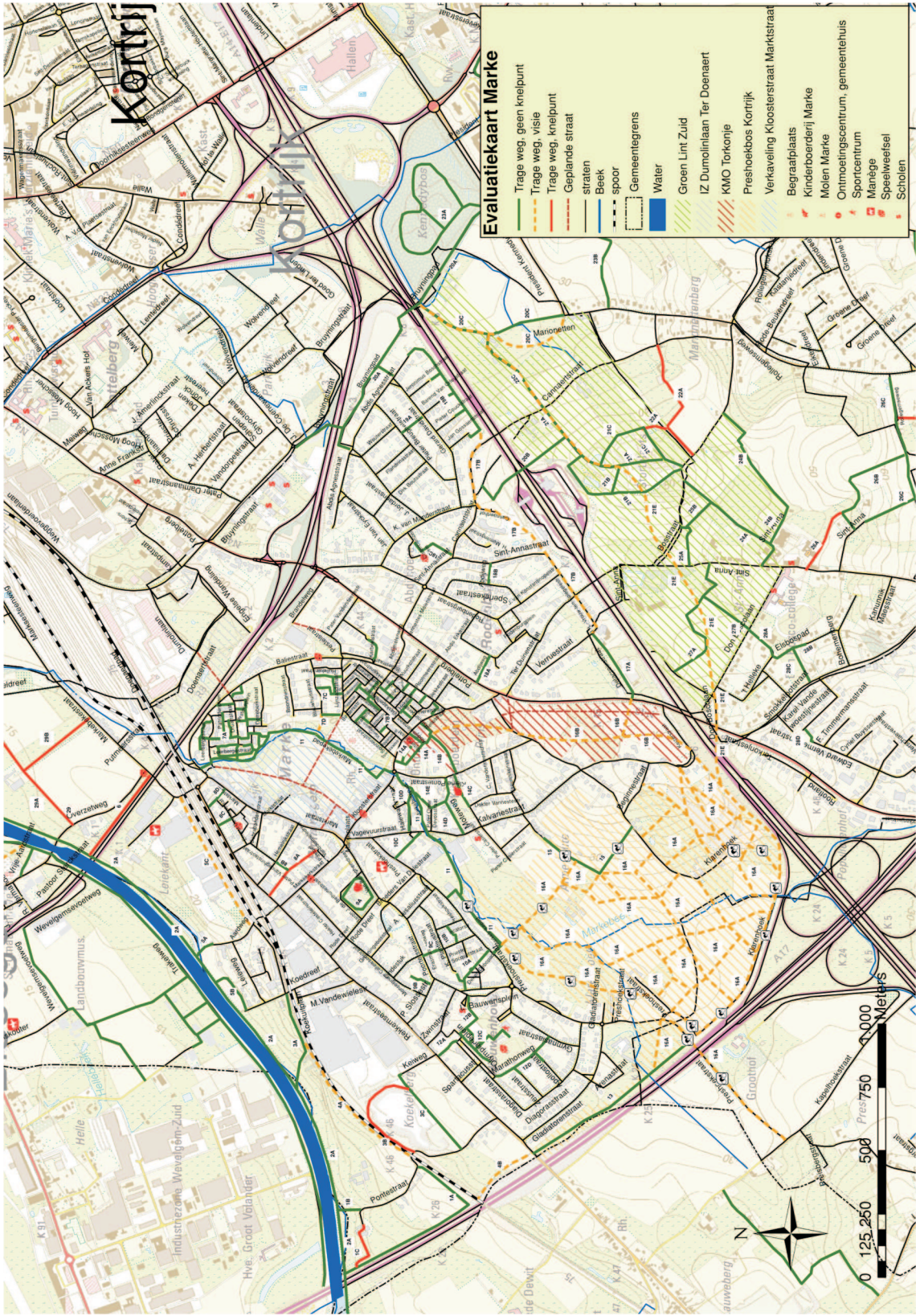
Figuur B6e:
Evaluatiekaart Kooigem

Bron:



0 250 500 m



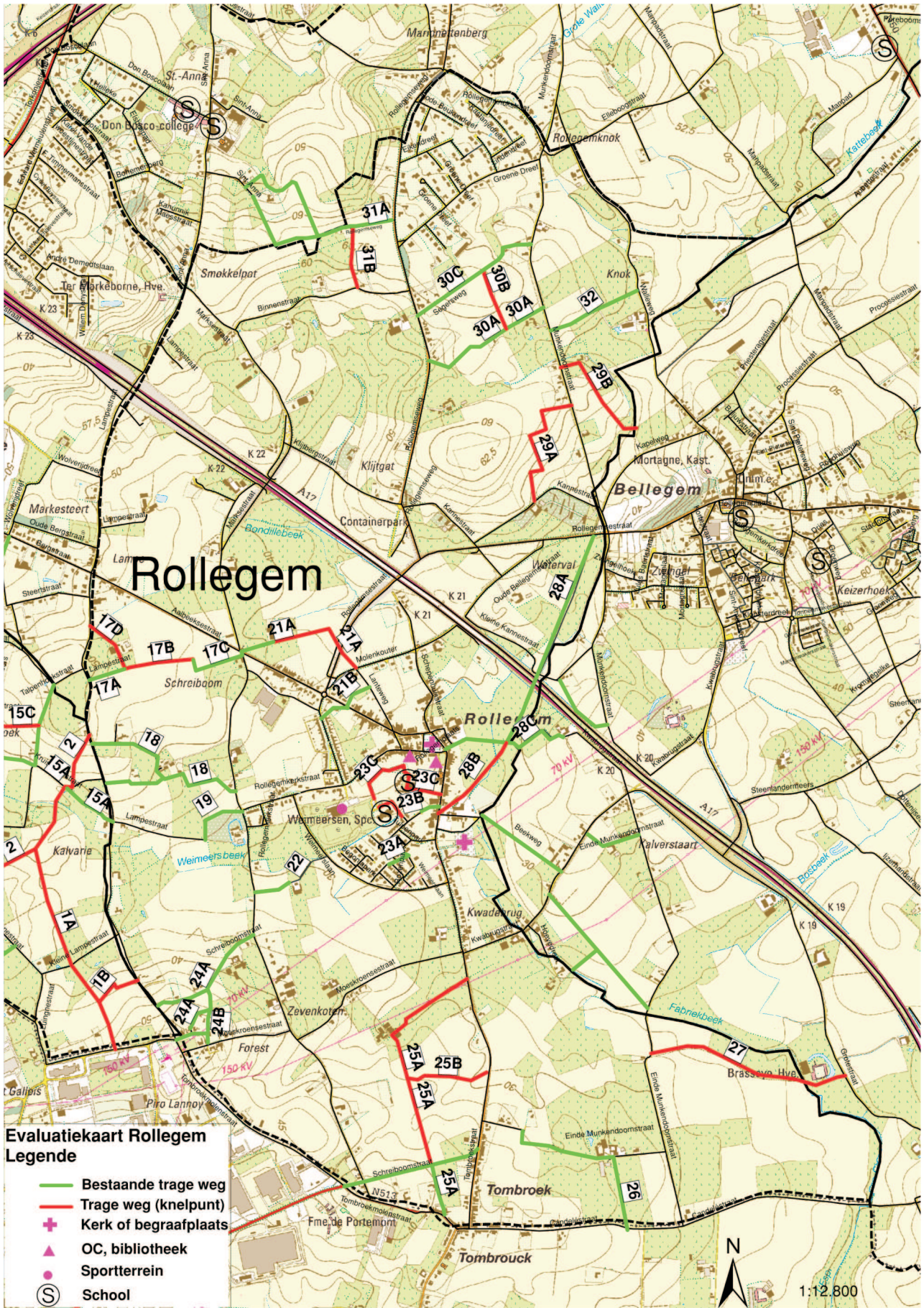


1012-035M P1042 10-12-2010

MOBILITEITSPLAN KORTRIJK

Figuur B6f:
Evaluatiekaart Marke

Bron:



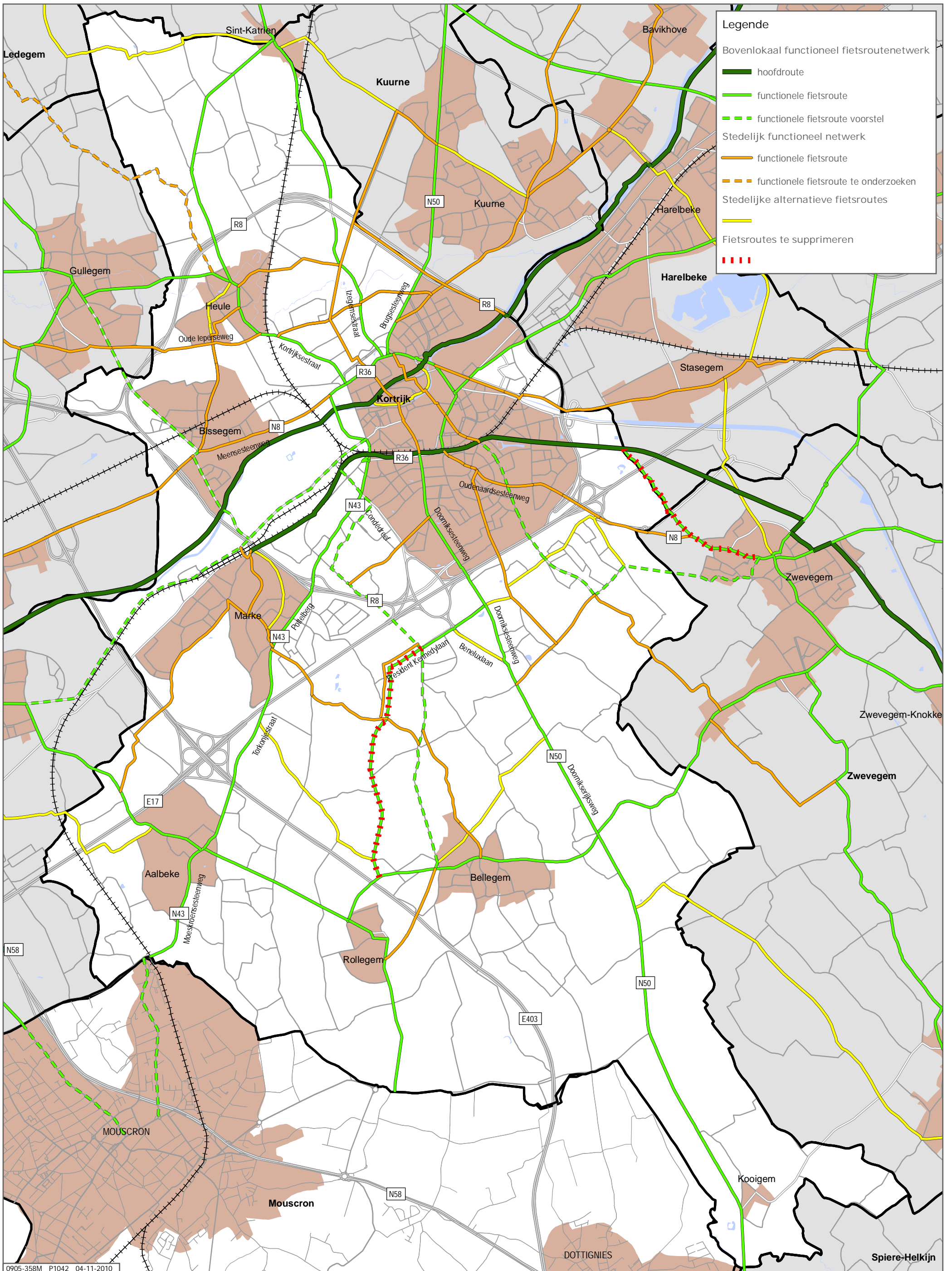
1012-035M P1042 10-12-2010

MOBILITEITSPLAN KORTRIJK

Figuur B6g:
Evaluatiekaart Rollegem

Bron:



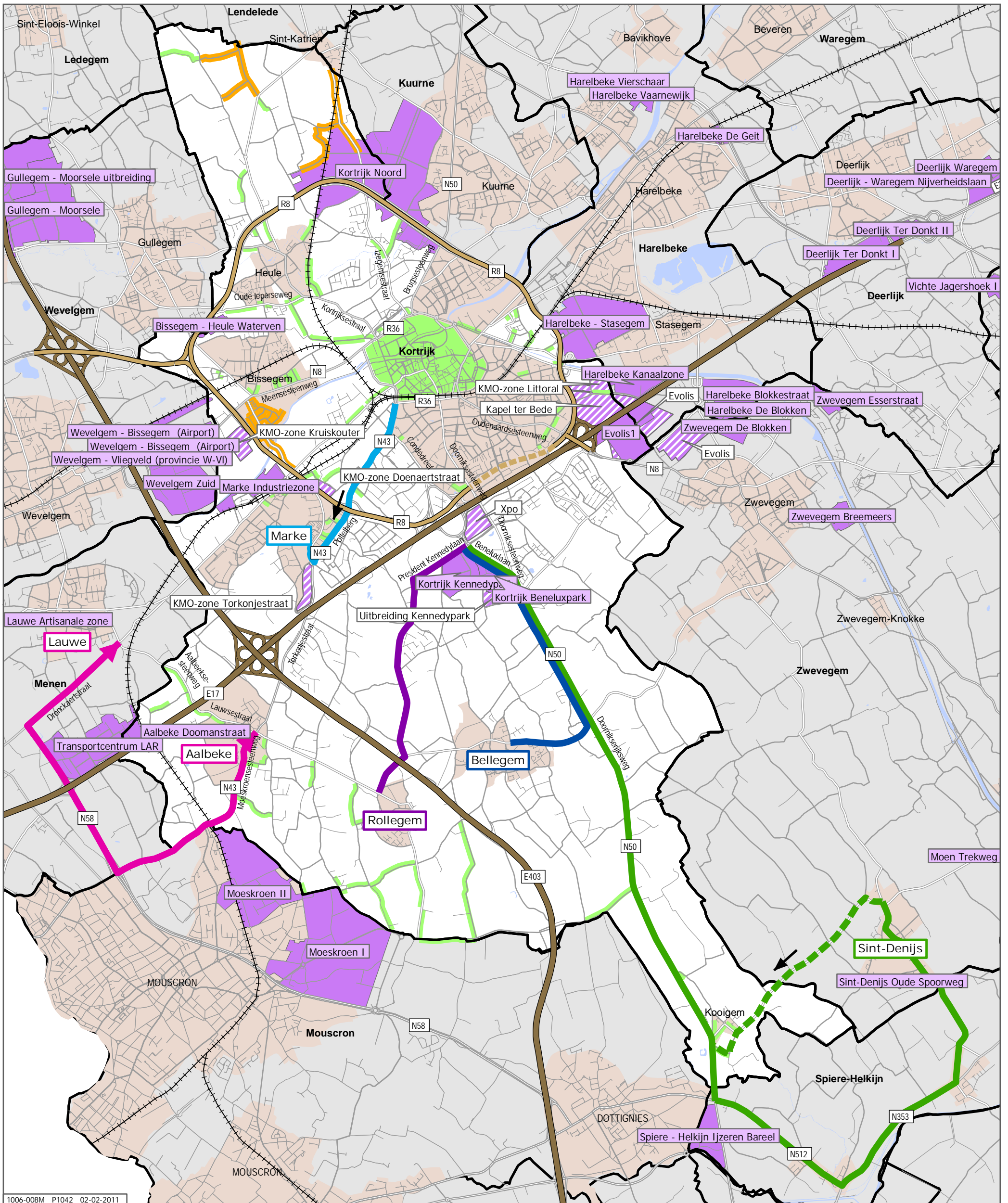


MOBILITEITSPPLAN KORTRIJK

Figuur B7:
Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk - stedelijk fietsnetwerk

Bron:

0 500 1000 m



1006-008M P1042 02-02-2011

- Legende**
- | | | |
|----------------------|---------------------------------|--------------------|
| wegencategorisering | aanbevolen routes zwaar verkeer | bedrijventerreinen |
| hoofdweg | Bellegem | geplande bedrijven |
| primaire weg type II | Aalbeke/Lauwe | |
| | Marke | |
| | Sint-Denijs | |
| | Rollegem | |

MOBILITEITSPPLAN KORTRIJK

Figuur B8:
Tonnenmaatbeperking - aanbevolen routes zwaar verkeer

Bron:

0 500 1000 m



Vergaderverslag

Groep: Gemeentelijke Begeleidingscommissie – Uitwerkingsnota mobiliteitsplan

Datum: 2009-11-16

Uur: 14u20-17u

Plaats: blauwe zaal

Aanwezig:

Bart Baeten (voorzitter)	mobiliteitsambtenaar dir. Mobiliteit en Infrastructuur	bart.baeten@kortrijk.be
Heidi Debels (verslaggever)	mobiliteitsdeskundige dir. Mobiliteit en Infrastructuur	heidi.debels@kortrijk.be
Sofie De Meulenaere	mobiliteitsbegeleider MOW	sofie.demeulenaere@mow.vlaanderen.be
Kristof Devriendt	Tritel	Kristof.devriendt@tritел.be
Carl Dewaele	mobiliteitsdeskundige dir. Mobiliteit en Infrastructuur	carl.dewaele@kortrijk.be
Sam Dewilde	Tritel	sam@tritел.be
Gerda Flo	duurzaamheidsambtenaar dir. Leefmilieu	gerda.flo@kortrijk.be
Sven Hoverbeke	De Lijn West-Vlaanderen	sven.hoverbeke@delijn.be
Elisabeth Kuijken	Technum – Tractebel Engineering	elisabeth.kuijken@resource.be
Guy Leleu	schepen van Mobiliteit en Infrastructuur	guy.leleu@kortrijk.be
Luc Sagaer	De Lijn West-Vlaanderen	luc.sagaer@delijn.be
Robert Stock	directeur-ingenieur dir. Mobiliteit en Infrastructuur	robert.stock@kortrijk.be
Frans Van Den Bossche	hoofdingenieur – directeur Stad Kortrijk	frans.van.den.bossche@kortrijk.be
Jeroen Vanhoorne	mobiliteitsexpert dir. Mobiliteit en Infrastructuur	jeroen.vanhoorne@kortrijk.be
Hans Vanooteghem	De Lijn Kortrijk	hans.vanooteghem@delijn.be

Verontschuldigd:

Bart Carron	gemeenteraadslid SP.A – Spirit - Groen	Bart.caron@vlaamsparlement.be
Sven Couck	ir. MOW	sven.couck@mow.vlaanderen.be
Koen Byttebier	fractieleider Open VLD	koen@byttebier-kortrijk.be
Filip Santy	fractieleider CD&V	filip.santy@telenet.be
Philippe Samyn	commissaris PZ Vlas	philippe.samyn@pzvlas.be
Leen Vandevelde	RWO	leen.vandevelde@rwo.vlaanderen.be
Koen Vanneste	mobiliteitsplanner prov. W.-VI.	koen.vanneste@west-vlaanderen.be
Johan Vermandere	ing. dir. Mobiliteit en Infrastructuur	johan.vermandere@kortrijk.be

Afwezig:

Wilfried Depauw	gemeenteraadslid Vlaams Belang	maarten.seynhaeve@vlaamsbelang.org
Filip Canfyn	Directeur directie stadsplanning en ontwikkeling	Filip.canfyn@kortrijk.be

Kopie:

De Lijn West-Vlaanderen		wwl@delijn.be
Matthias Vanderhauwaert	PZ Vlas	Matthias.vanderhauwaert@psvlas.be

Bijlage:

Algemene opmerkingen op de uitwerkingsnota:

- Het is de bedoeling om op het einde opnieuw 1 document te hebben, waar ook de beperkte evaluatie van 2006 mee geïntegreerd is.
- De streefbeeldstudies R8 en Kortrijk Oost van MOW moeten ook mee geïntegreerd worden in de beleidsplan.
- De conclusies Mober Stationsomgeving worden best ook mee opgenomen in het beleidsplan.
- Verslag van het discussieforum van januari 2009 wordt best mee opgenomen om te duiden dat er voldaan is aan het participatiedecreet.

Opmerkingen op deelthema milieu:

- Prijsbeleid is niet zo goed geformuleerd voor wat het hier moet bedoelen. Het is op die manier iets wat in meerdere items kan terugkomen: bv. ook bij collectief vervoer.
- MOW vraagt om beter uit te leggen hoe je tot deze werkwijze komt om de verschillen te duiden t.o.v. de verkenningsnota. Het studiebureau legt uit dat het de bedoeling is om een kader te schetsen rond milieu. Om operationeel te gaan werken, moet er eerst een kader zijn.
- Ook de bromfietzers mogen mee opgenomen worden in de studie.
- Het rood in de overzichtstabel: de stad kijkt nog eens na of dit wel klopt.

Opmerkingen op deelthema openbaar vervoer:

- Best om de scenario's regionet en stadsnet te evalueren met hetzelfde stedelijke verkeersmodel.

Opmerkingen op deelthema fiets:

- Ook in het beleidsplan nog eens de alternatieve fietswegen en Trage Wegennet ernaast leggen.

Opmerkingen op deelthema cijfermatige onderbouw:

- Geen opmerkingen.

Opmerkingen op deelthema scholen:

- Verduidelijken dat dit om de conclusies gaat van het eindrapport van MAX.

De GBC is akkoord met het voorstel van werkwijze.

Vergaderverslag

Groep: Gemeentelijke Begeleidingscommissie – Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan

Datum: 2011-04-28

Uur: 14u00-17u

Plaats: rode zaal

Aanwezig:

Philippe Avijn	gemeenteraadslid SP.A – Spirit - Groen	philippe.avijn@skynet.be
Bart Baeten (voorzitter)	mobiliteitsambtenaar dir. Mobiliteit en Infrastructuur	bart.baeten@kortrijk.be
Christophe Boval	Prov.. W.-VI. – dienst mobiliteit	christophe.boval@west-vlaanderen.be
Heidi Debels (verslaggever)	mobiliteitsdeskundige dir. Mobiliteit en Infrastructuur	heidi.debels@kortrijk.be
Sofie De Meulenaere	mobiliteitsbegeleider MOW	sofie.demeulenaere@mow.vlaanderen.be
Kristof Devriendt	TRITEL	Kristof.devriendt@tritел.be
Carl Dewaele	mobiliteitsdeskundige dir. Mobiliteit en Infrastructuur	carl.dewaele@kortrijk.be
Sam Dewilde	TRITEL	sam@tritел.be
Gerda Flo	duurzaamheidsambtenaar dir. Leefmilieu	gerda.flo@kortrijk.be
Sven Hoverbeke	De Lijn	sven.hoverbeke@delijn.be
Guy Leleu	schepen van Mobiliteit en Infrastructuur	guy.leleu@kortrijk.be
Philippe Samyn	commissaris PZ Vias	philippe.samyn@pzvlas.be
Robert Stock	directeur-ingenieur dir. Mobiliteit en Infrastructuur	robert.stock@kortrijk.be
Peter Tanghe	directie stadsplanning en ontwikkeling	peter.tanghe@kortrijk.be
Jeroen Vanhoorne	mobiliteitsexpert dir. Mobiliteit en Infrastructuur	jeroen.vanhoorne@kortrijk.be
Humberto Vannunen	Ir. AWW	humberto.vannunen@mow.vlaanderen.be
Frank Vansina	De Lijn Kortrijk	frank.vansina@delijn.be

Verontschuldigd:

Maarten Seynaeve	fractie leider Vlaams Belang	wilfried.depauw@telenet.be
Pieter Soens	fractie leider CD&V	pieter.soens@telenet.be
Johan Vermandere	ing. dir. Mobiliteit en Infrastructuur	johan.vermandere@kortrijk.be

Afwezig:

Koen Byttebier	fractie leider Open VLD	koen@byttebier-kortrijk.be
Sven Couck	ir. MOW	sven.couck@mow.vlaanderen.be
Frans Van Den Bossche	hoofdingenieur – directeur Stad Kortrijk	frans.van.den.bossche@kortrijk.be
Leen Vandeveldde	RWO	leen.vandeveldde@rwo.vlaanderen.be

Kopie:

De Lijn West-Vlaanderen		wvl@delijn.be
-------------------------	--	--

Bijlage:

Het studie bureau stelt het document voor de GBC voor aan de vergadering.

Opmerkingen parkeerplan:

- In de huidige omstandigheden kan de P+R 't Hoge onmogelijk succesvol zijn. Er wordt ingezet op P+Bike – locaties dicht bij het centrum. Onderzoek naar geschikte locaties dient opgenomen te worden in de actietabel.
- Waarom is de parking van het Ring Shopping niet mee opgenomen? Kan misschien in de toekomst ook gezien worden als P+R. Dit kan bekeken worden in de HOV-studie gezien de parking naast een OV-as ligt (N50).
- Parkings die ingeschakeld worden voor evenementen zoals bv. Decathlon-parking moeten niet opgenomen worden.

Opmerkingen verkeerscirculatieplan:

- Wandelingstraat is reeds dubbelrichting.
- Busverkeer in beide richtingen laten rijden in de Leiestraat creëert nog gevaarlijker kruispunt met Dolfijnkaai.

Opmerkingen OV-plan:

- Hier beperken we ons tot de krachtlijnen van de HOV-studie. De besluiten uit de HOV-studie moeten wel opgenomen worden in de actietabel.

Opmerkingen wegencategorisering:

- Richtlijnen voor de inrichting van de weg kunnen de selectie van een categorie voor de zuidelijke R8 mee bepalen.
- Er blijven verschillende visies bestaan omtrent de wegencategorisering tussen de diverse partners. Verschilpunten worden mee opgenomen.
- Eventueel moet dit verhaal nog eens teruggekoppeld worden ook naar de werkgroep 2 (buurgemeenten), gezien deze hier ook belang bij hebben.

Alg. opmerkingen:

- In de actietabel een categorie “in uitvoering” opnemen. Ook nog eens kijken of “uitgevoerd” er in moet.
- Als er geen discussies meer zijn over de actietabel is er geen GBC meer nodig. De tabel kan besproken worden in een werkgroep 1.



agentschap

Wegen en Verkeer

Wegen en Verkeer West-Vlaanderen

TRITEL

Kortrijksesteenweg 1144a

9051 - ST. DENIJS WESTREM

Markt 1, 8000 BRUGGE

Tel. (050)44 11 11 - Fax (050)34 23 81

E-mail: wegen.westvlaanderen@vlaanderen.be

uw kenmerk

ons kenmerk

bijlagen

VC/conv/Audit/

vragen naar/ e-mail

telefoonnummer

datum

Virginie Cornelissis

050/44.11.21

12 januari 2010

Virginie.cornelissis@mow.vlaanderen.be

Betreft: Mobiliteitsconvenants: verslag van de auditcommissie afdeling Wegen West-Vlaanderen en de Lijn West-Vlaanderen van 14-12-2009

Geachte,

Hierbij stuur ik U het bovenvermeld auditverslag, opgesteld door de heer auditor Frank Leys.

Met vriendelijke groeten,

Voor het afdelingshoofd,
ir. Hubert Decramer,
directeur-ingenieur,

Virginie Cornelissis
deskundige

Cornelissis





PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE WEST – VLAANDEREN

ADVIES VAN DE AUDITOR

Stad	KORTRIJK
Onderwerp	Uitwerkingsnota
Datum	14 december 2009

Procedure Mobiliteitsplan

Mobiliteitsplan	Sneltoets	Spoor	Verkenningnota	Uitwerkingsnota	Nieuw Beleidsplan
09/09/2002 conform 13/11/2006 aanvullingen	14/1/2008	2	14/04/2008	14/12/2009	

1 Aanwezigheidslijst

Lieven Van Eenoo	Afd. Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid West-Vlaanderen Co-voorzitter
Sofie De Meulenaere	Afd. Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid West-Vlaanderen
Marino Denauw	AWV-West-Vlaanderen
Leen Vandevelde	RWO-West-Vlaanderen
Koen Vanneste	Dienst ruimtelijke planning en mobiliteit provincie West-Vlaanderen
Micheline Steen	De Lijn
Sven Hoverbeke	De Lijn
Bart Baeten	Stad Kortrijk
Sam De Wilde	Tritel
Kristof Devriendt	Tritel
Frank Leys	Auditor

Verontschuldigd:

Hubert Decramer	AWV-West-Vlaanderen
Virginie Cornelissis	AWV-West-Vlaanderen



2 Situering van de bespreking

Voor ligt: "Mobiliteitsplan Kortrijk. Verbreden en verdiepen. Uitwerkingsnota". Het document werd opgemaakt door Tritel en Resource Analysis uit Mechelen. Het document telt 102 pagina's, met een aantal verslagen in bijlage opgenomen. Het rapport is van 16 november 2009.

In het auditadvies van de sneltoets¹ werd gevraagd het aantal thema's te verfijnen en duidelijk aan te geven welke thema's enkel een actualisatie/kleine bijsturing vragen en welke thema's diepgaand verbreedt en verdiept zullen worden. Ook werd aandacht gevraagd voor de afstemming van de categorisering van de (gemeentegrensoverschrijdende) netwerken. Uitdrukkelijk werd ook verwezen naar de integratie van de nieuwe "tussentijds" aangebrachte thema's² in een nieuw beleidsplan.

Uit het auditadvies van de verkenningsnota³ :

"Naast deze vijf thema's (milieu, openbaar vervoer, fietsbeleid, scholen, cijfermatige onderbouwing), is het zeker de bedoeling om de gewijzigde elementen te actualiseren in het nieuwe beleidsplan.

In het nieuwe beleidsplan ware het ook nuttig om de acties te vermelden die werden uitgevoerd met een globale (eventueel kwalitatieve) evaluatie hiervan op te nemen.

De onderzoeksopzet voor de vijf thema's lijkt in orde. Het is echter niet duidelijk of alle thema's door de stad getrokken zullen worden en welke andere dan de reguliere GBC-leden betrokken zullen worden. Het proces dient dit verder uit te klaren."

en:

"De nota is opgebouwd volgens de geldende regels. De thema's zijn voldoende uitgewerkt en het onderzoeksopzet lijkt in orde.

...

Het voorliggende "plan van aanpak" voor het spoor 2 van het mobiliteitsplan van de stad Kortrijk wordt dan ook **gunstig** beoordeeld."

3 Toelichting

De begeleider geeft aan dat rond mobiliteit in Kortrijk heel wat deelstudies lopende zijn, zowel in het kader van het mobiliteitsplan, als daarbuiten. De voorliggende uitwerkingsnota is een tussentijdse stand van zaken.

Het studie bureau bevestigt dit en benadrukt dat het mobiliteitsplan de bedoeling heeft om op strategisch niveau te spelen. Het is een voortgangsrapportage van de stand van zaken, het is geen afgewerkt document.

Er is blijkbaar een participatietraject uitgezet, dit zou bekrachtigd moeten worden met een gemeenteraadsbesluit. Participatie is in het kader van het mobiliteitsdecreet, niet het participatiedecreet (pag. 8)!

4 Bespreking

Algemeen

- Het is van groot belang dat alle mobiliteitspartners aanwezig zijn bij de besprekingen. Elke partner moet zijn/haar verantwoordelijkheid opnemen!
- De structuur van de nota is helder en beantwoordt aan de geldende regels.

¹ Zie auditadvies 14 januari 2008.

² "Stad Kortrijk Beperkte evaluatie mobiliteitsplan. Eindrapport", 123 pagina's exclusief bijlagen en gedateerd "oktober 2006" en auditadvies 13/11/2006.

Ook: auditadvies n.a.v. sneltoets 14/01/2008.

³ Auditadvies d.d. 14 april 2008.



- De verschillende onderzoeksthema's worden goed uitgewerkt.
- In het beleidsplan zouden kort de conclusies van de onderzoeken vermeld moeten worden, in het bijzonder hoe het plan (beleidsscenario) verfijnd of aangepast zal worden. Nuancering van bepaalde partners bij bepaalde elementen, of zelfs ontbreken van consensus kan, maar moet vermeld worden. Het beleidsplan is in eerste instantie het document van de gemeente.
- In de volgende fase (beleidsplan) wordt uitdrukkelijk aandacht gevraagd voor mogelijke effecten van de voorliggende aanpassingen op de andere werkdomeinen en netwerken. De relatiematrixes moeten systematisch overlopen worden.
- De wegecategorisering wordt als thema toegevoegd aan de vijf boven beschreven te behandelen thema's. Dit is nog niet uitgewerkt in de voorliggende nota.
- Verschillende thema's zijn onaf. Zo wordt aangegeven dat nog overleg moet plaatsvinden of verder uitgewerkt moet worden. In dat opzicht is de nota in haar geheel nog niet af.

Specifiek

Thema milieu-mobiliteit

- Dit is een meer dan verdienstelijke insteek om dit thema te integreren in het mobiliteitsplan en zo stappen te zetten naar een meer integraal beleid op stedelijk niveau.
- Het blijft echter vooral hangen op een (theoretisch) conceptueel-strategisch niveau. Goed als kader, maar zou verder geconcretiseerd moeten worden. Dit wordt nu doorgeschoven naar het beleidsplan, maar zou in de uitwerkingsnota op z'n plaats zijn.

Thema openbaar vervoer

- Dit thema wordt eveneens grondig aangepakt, maar is voor een uitwerkingsnota nog te theoretisch en vaag. Ook hier zou het een stuk concreter moeten worden voor een uitwerkingsnota. Dit maakt echter onderwerp uit van een parallel lopende studie, die overgenomen wordt in het mobiliteitsplan.
- De uitwerking van dit thema kan zich niet beperken tot een opsomming welke doorstromingsmaatregelen nodig zijn, ook wáár is van belang.

Thema fietsbeleid

- Hier werd overleg gepleegd met de omliggende gemeenten om afstemming te bekomen.
- In de optimalisatiesporen voor de bestaande routes, lijkt een beperkt hiërarchisch onderscheid en de onduidelijkheid van functie van de verschillende schakels, eerder een theoretisch dan een praktisch bezwaar te zijn.
- De stad Kortrijk werkt met een indeling in twee grote groepen: primaire en secundaire fietsroutes, waarbij het netwerk van het BFF een onderdeel is van het primaire net. Een tweedeling naar bovenlokaal en lokaal ware gemakkelijker geweest. Ook het secundaire of lokale net is belangrijk om te benoemen in het mobiliteitsplan.
- Op figuur 9 wordt een overzicht gegeven van een nieuwe fietskaart voor Kortrijk en omstreken. Zo worden stukken voorgesteld om te supprimeren, maar deze komen verder in de nota toch nog aan bod (figuur 11).
- De figuur 11 op pagina 37 geeft de fietsinfrastructuur van het primaire netwerk weer. De inventaris is 7 jaar oud ... is deze nog actueel? Hoe relevant zijn de delen die voorgesteld worden te schrappen in het BFF? Is overal fietsinfrastructuur noodzakelijk?
- Ook bij het thema fietsroutenetwerk worden nog elementen aangegeven die nog onderzoek vergen (pagina 38). Dit thema is geen afgerond geheel.
- Het subthema fietsparkeren is grondig bekeken en uitvoerig gerapporteerd. Hierbij worden wel zeer concrete maatregelen aan gekoppeld.
- De BYPAD-audit is opgenomen in de nota. Dit geeft een heldere evaluatie op het fietsbeleid in de stad, met sterke en minder sterke punten. Bij dit onderdeel ontbreken de conclusies en actieprogramma naar de toekomst.



- Bij dit thema is het niet enkel van belang naar de fietsassen te kijken, maar ook naar de kruispunten... een route is maar zo sterk als de zwakste schakel!
- De provincie vraagt ook om ruimer te kijken dan de afmetingen en maten uit het fietsvademecum. Kortrijk is een centrumstad, waarschijnlijk zijn verschillende vormen qua breedte nuttig. Wordt daar rekening mee gehouden?

Thema doelgroep scholen

- Bij dit thema kan geput worden uit een onderzoek in het kader van het Europees onderzoeksproject MAX.
- Vooral de evaluatie bij de ladder van ontwikkeling (pagina 78 en verder) wordt een goede aanzet gegeven om verdere acties op te bouwen. Deze acties worden vanaf pagina 87 in een actieplan gegoten. Dit vraagt naar dwarsverbanden met andere werkdomeinen en thema's nog wel wat puzzelwerk, maar is op dit niveau (van de uitwerkingsnota) in orde.

Thema cijfermatige onderbouw mobiliteitsbeleid

- Dit thema blijft wat teveel hangen op het niveau van de verkenningnota. Minstens de relevante data, de beschikbaarheid ervan en de leemten in data hadden hier al opgelijst moeten zijn.
- Zal zeker nog verder uitgewerkt moeten worden.

5 Advies van de auditor

Dit is een informele voorlegging van het onderzoeksrapport (uitwerkingsnota). Het heeft enkel de bedoeling suggesties te verzamelen voor de voorlegging van het nieuwe beleidsplan.

De nota is goed opgebouwd en verzorgd geïllustreerd. De inhoud is van hoge kwaliteit en de gekozen thema's zijn (minstens voor de rest van Vlaanderen) origineel en gedurfd.

Als belangrijkste opmerking geldt het onvoldoende ver of concreet uitwerken van de gekozen te verbreden/verdiepen thema's, waarbij één (bijkomend weliswaar) nog niets van beschreven is. In deze zin is het natuurlijk – zoals verschillende malen aangegeven – een tussentijdse stand van zaken. Het lijkt onvoldoende om meteen over te gaan naar het beleidsplan.

De stad geeft aan de ambitie te hebben om een plan op te maken op strategisch niveau. Dit is ongetwijfeld een verstandige keuze voor een complex verstedelijkt gebied. De verschillende thema's en werkdomeinen moeten toch min of meer met eenzelfde diepgang bekeken worden. Bovendien moet de uitwerking toch zo concreet zijn om een actieprogramma aan op te hangen!

Er moet toch over gewaakt worden om de verbanden met de andere werkdomeinen/netwerken niet uit het oog te verliezen. Dit vormt een uitdaging voor het nieuwe beleidsplan.

6 Verdere procedure

Er wordt gesuggereerd om alvorens het beleidsplan voor te leggen, een nieuwe en vervolledigde versie van de uitwerkingsnota aan de PAC voor te leggen. De conformiteitstermijn van het mobiliteitsplan kan hieraan aangepast worden, indien een duidelijke timing naar voor geschoven kan worden.

Voor de verdere toekomst wordt aangedrongen om het beleidsplan op te bouwen volgens het nieuwe decreet (informatief en richtinggevende gedeelte) én de nodige aandacht te schenken aan het participatietraject dat afgelegd moet worden⁴.

⁴ Zie Decreet betreffende het Mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 (BS 20/04/2009)



De stad Kortrijk heeft – in wijziging tot de uitspraken in het vorige auditadvies - **maximaal 9 maanden**⁵ tijd om de aangepaste uitwerkingsnota en/of het nieuwe beleidsplan voor te leggen. Uiterlijk in **oktober 2010** wordt deze nota verwacht op de PAC, tenzij een andere timing bekrachtigd kan worden in de PAC.

Antwerpen, 15 december 2009
Voor advies,



de auditor,
Frank Leys

⁵ Conform Omzendbrief MOW/2009/03



Uittreksel uit de notulen van de Gemeenteraad van de stad Kortrijk

Zitting van 12/07/2010

Type behandeling: openbaar

**11 Mobiliteitsplan - organisatie participatietraject.
Dossier: 10-171214**

Aanwezig:

Waarnemend burgemeester-Voorzitter : L. Lybeer

Schepenen : W. Maddens, S. Bral , G. Leleu, A. Cnudde, H. Demedts, J. de Béthune, C. Depuydt, F. Santy

Raadsleden : A. Sansen, M. Lemaitre, P. De Coene, P. Jolie, M.C. Vandenbulcke, M. Gheysens, S. De Clerck, F. Verhenne, G. Vanhoutte, J. Coulembier, W. Depauw, P. Soens, M. Seynaeve, R. Deseyn, K. Byttebier, M. Vandenbussche, B. Caron, N. Claus, E. Van Damme, B. Herrewyn, I. Verschaete, P. Demeyere, S. You-Ala, J. Deweer, E. Flo, M. Heuvelmann, P. Avijn, A. Vanden Berghe

Stadssecretaris : G. Hillaert

Beschrijving:

Het Vlaams parlement keurde op 20 maart 2009 het nieuwe mobiliteitsdecreet goed. In dit decreet wordt aangegeven wat de doelstellingen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid zijn en wat het kader is waarin op de verschillende niveaus (gewest, provincie en lokale overheid) aan die doelstellingen kan worden gewerkt.

Het decreet stelt o.a. dat de gemeenteraad om de vijf jaar een gemeentelijk mobiliteitsplan kan vaststellen. Het decreet van 20 maart 2009 legt de bevoegdheid tot het opmaken van een mobiliteitsplan bij het college van burgemeester en schepenen (art 18). Het artikel stipuleert daarnaast dat het college van burgemeester en schepenen een participatietraject moet opstellen waarin wordt aangegeven hoe de bevolking bij de opmaak van het mobiliteitsplan zal worden betrokken. Art. 19 van het mobiliteitsdecreet bepaalt dat de gemeenteraad haar goedkeuring moet verlenen aan het voorstel van participatietraject.

Het eerste mobiliteitsplan van de stad Kortrijk werd in 2001 door de gemeenteraad goedgekeurd. Momenteel wordt het bestaande mobiliteitsplan herzien. Op 9 juni 2008 keurde de gemeenteraad het bestek voor de studieopdracht voor de herziening van het mobiliteitsplan goed. In het bestek werd reeds voorzien in een participatietraject voor de bevolking, hoewel dit toen nog niet wettelijk was verplicht.

Het participatietraject dat beschreven wordt in het bestek voor de studieopdracht voor de herziening van het mobiliteitsplan bestaat erin dat er een werkgroep 2 wordt opgericht aan wie de resultaten van de studie regelmatig moet worden teruggekoppeld. Deze terugkoppeling dient minimaal tweemaal te gebeuren: met name eenmaal bij de uitwerkingsfase en eenmaal

bij het beleidsplan. Deze werkgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van de diverse belangengroepen: scholen, jongeren, senioren, handelaars, fietsersbond...

Voor de samenstelling van de klankbordgroep worden diverse middenveldverenigingen aangeschreven met de vraag om een aantal vertegenwoordigers (maximaal 3) aan te duiden om in werkgroep 2 te participeren. In de praktijk wordt de werkgroep als een discussieforum georganiseerd waarbij enerzijds in een plenaire zitting de grote lijnen van het bestaande mobiliteitsbeleid en de belangrijkste mobiliteitsvraagstukken worden geschetst. Nadien worden in een aantal deelwerkgroepen deelthema's bediscussieerd. De resultaten van deze deelwerkgroepen worden nadien in een plenaire vergadering toegelicht.

In januari 2009 werden een eerste maal de vertegenwoordigers van de verschillende belangengroepen uitgenodigd om te denken over het mobiliteitsbeleid van de stad Kortrijk op een discussieforum (22 januari 2009). Verschillende belangengroepen werden hierbij aangeschreven. In totaal schreven 71 personen zich in voor het discussieforum. Aangezien het nieuwe mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009 bepaalt dat de gemeenteraad zich formeel akkoord dient te verklaren met het participatietraject zoals voorgesteld door het college van burgemeester en schepenen, wordt aan de gemeenteraad gevraagd om haar akkoord te geven aan het participatietraject zoals het werd opgenomen in het bestek voor de studieopdracht voor de herziening van het mobiliteitsplan.

Advies van Mobiliteit en infrastructuur	Type Gunstig
Bijlage Uitgenodigde organisaties discussieforum mobiliteitsplan	Type Formele bijlage
GR beslissing 10 december 2001 - eerste mobiliteitsplan	Formele bijlage
GR beslissing 9 juni 2008 - bestek studieopdracht herziening van het mobiliteitsplan	Formele bijlage

Raadslid M. Vandenbussche verwijst naar het verslag van de bevoegde raadscommissie.

Op voorstel van het college van burgemeester en schepenen beslist de raad, met eenparigheid van stemmen

De gemeenteraad beslist:

Zich akkoord te verklaren met het participatietraject zoals vastgesteld in het bestek voor de studieopdracht voor de herziening van het mobiliteitsplan, met name dat de resultaten van de studieopdracht voor de herziening van het mobiliteitsplan regelmatig moeten worden teruggekoppeld aan een werkgroep die is samengesteld uit vertegenwoordigers van de diverse

belangengroepen: scholen, jongeren, senioren, handelaars, fietsersbond... Deze terugkoppeling dient minimaal tweemaal te gebeuren: met name bij de uitwerkingsfase en bij het beleidsplan.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens de gemeenteraad:

De Stadssecretaris,
(get.) G. Hillaert
Voor eensluidend afschrift:
Afgeleverd te Kortrijk,

Waarnemend-Burgemeester-Voorzitter,
(get.) L. Lybeer

De Gemachtigde Ambtenaar,

Art. 126 NGW

Uittreksel uit de notulen van de zitting van het College van Burgemeester en Schepenen van 23/02/2011

20 Mobiliteitsplan - ontwerp beleidsplan - goedkeuren.

Dossier: 11-218991 - Type: CBS

Aanwezig :

Waarnemend Burgemeester-Voorzitter: L. Lybeer

Schepenen: W. Maddens, S. Bral, G. Leleu, A. Cnudde, J. de Béthune, F. Santy, C. Depuydt, J. Coulembier

Stadssecretaris: G. Hillaert

Beschrijving:

Het vigerende mobiliteitsplan van de stad Kortrijk werd door de Provinciale Auditcommissie (PAC) conform verklaard op 9 november 2002. Het mobiliteitsplan vormt het strategisch kader voor het duurzaam mobiliteitsbeleid voor de volgende jaren. In het mobiliteitsplan worden de krijtlijnen vastgesteld voor de ontwikkelingen inzake mobiliteit voor de volgende jaren.

Het mobiliteitsplan wordt opgemaakt in nauw overleg met het Vlaams Gewest en de VVM De Lijn en vormt de basis voor de modules die met Vlaams Gewest en de VVM De Lijn worden afgesloten voor de financiering van infrastructuurwerken.

Het college van burgemeester en schepenen besliste in zitting van 31 mei 2007 om goedkeuring te verlenen om het bestaande mobiliteitsplan te "verbreden en verdiepen" met de thema's milieu, fietsbeleid, openbaar vervoer, scholen en de cijfermatige onderbouw van het mobiliteitsbeleid.

De gemeenteraad keurde op 8 juni 2008 de voorwaarden en wijze van gunnen voor de studieopdracht "verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan Kortrijk" vast.

Het college van burgemeester en schepenen keurde in zitting van 26 augustus 2008 de gunning van deze opdracht goed aan het studiebureau Tritel uit Gent.

Sindsdien heeft het studiebureau samen met de stad het nodige studiewerk verricht naar de 5 geselecteerde thema's. Daarnaast werden de resultaten van de verschillende andere mobiliteitsstudies (parkeerstudie, verkeerscirculatiestudie, #) en de diverse rond belangrijke strategische ontwikkelingen (Hoog Kortrijk, Forum Invest, Evolis, Kortrijk Weide,#) meegenomen in het onderzoeksproces.

Op basis daarvan werd een beleidsplan geschreven waarin de resultaten van de diverse deelstudies zijn verzameld in één geïntegreerd geheel.

Op 2 februari 2011 werd het ontwerp van het beleidsplan door het studiebureau Tritel toegelicht aan het College.

Vanuit het CBS werden volgende aandachtspunten meegegeven:

- vanuit de ambitie van Kortrijk om zich als winkelstad terug op de kaart te zetten de bereikbaarheid van de stad een cruciaal gegeven is dat in het mobiliteitsplan moet behandeld worden. In het mobiliteitsplan wordt de bereikbaarheid met de verschillende vervoersmodi verder uitgewerkt.
- m.b.t. de gevaarlijke kruispunten dient met het Gewest rond de tafel gezeten te worden voor de aanpak van de gevaarlijke punten op de gewestwegen. In de actietabel zal een overzicht gemaakt worden van welke actor welke actie op korte of middellange termijn dient te ondernemen
- m.b.t. de voorgestelde locaties voor de P&B-parkings wordt erop gewezen dat de parking Sint-Rochus daar minder geschikt voor is: de capaciteit is beperkt en het is een betalende parking
- de circulatiemaatregelen die op lange termijn voorgesteld worden, moeten in een ruimer geheel bekeken worden en afgestemd worden op o.a. het masterplan stationsomgeving
- de voorgestelde routes voor het vrachtverkeer moeten ook binnen een regionaal kader verder besproken worden. Leiedal neemt hier een coördinerende rol in.
- de basis voor het openbaar vervoernetwerk is een goed uitgebouwde oost - west verbinding.
- de verschillende acties moeten niet enkel afgetoetst worden op hun milieuvriendelijkheid, maar ook op andere indicatoren: impact op bereikbaarheid, kindvriendelijkheid,#

Voor de verdere procedure voor de afwerking van het mobiliteitsplan wordt het volgende afgesproken:

- er zal een principiële nota aan het CBS worden voorgelegd met de vraag om, rekening houdend met de opmerkingen die werden geformuleerd, de goedkeuring te geven om het ontwerpbeleidsplan voor te leggen aan de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC)
- na de GBC zal het resultaat van de GBC teruggekoppeld worden aan het College van Burgemeester en Schepenen
- indien er vanuit het college geen verdere opmerkingen worden geformuleerd, wordt het mobiliteitsplan voorgelegd aan de Provinciale Auditcommissie (PAC) - na de goedkeuring van het mobiliteitsplan door de PAC wordt het mobiliteitsplan ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad

Het college beslist:

Het ontwerp beleidsplan voor te leggen aan de GBC rekening houdend met volgende bemerkingsen:

- vanuit de ambitie van Kortrijk om zich als winkelstad terug op de kaart te zetten de bereikbaarheid van de stad een cruciaal gegeven is dat in het mobiliteitsplan moet behandeld worden. In het mobiliteitsplan wordt de bereikbaarheid met de verschillende vervoersmodi verder uitgewerkt.
- m.b.t. de gevaarlijke kruispunten dient er met het Gewest rond de tafel gezeten te worden voor de aanpak van de gevaarlijke punten op de gewestwegen. In de actietabel zal een overzicht gemaakt worden van welke actor welke actie op korte of middellange termijn dient te ondernemen
- m.b.t. de voorgestelde locaties voor de P&B-parkings wordt erop gewezen dat de parking Sint-Rochus daar minder geschikt voor is: de capaciteit is beperkt en het is een betalende parking

- de circulatiemaatregelen die op lange termijn voorgesteld worden, moeten in een ruimer geheel bekeken worden en afgestemd worden op o.a. het masterplan stationsomgeving
- de voorgestelde routes voor het vrachtverkeer moeten ook binnen een regionaal kader verder besproken worden. Leiedal neemt hier een coördinerende rol in.
- de basis voor het openbaar vervoernetwerk is een goed uitgebouwde oost - west verbinding.
- de verschillende acties moeten niet enkel afgetoetst worden op hun milieuvriendelijkheid, maar ook op andere indicatoren: impact op bereikbaarheid, kindvriendelijkheid,#

Advies van

Mobiliteit en infrastructuur

Type

Gunstig

Bijlage

110127 (Beleidsplan Mobiliteitsplan)

Type

Formele bijlage

070531 (cbs-beslissing - mobiliteitsplan verbreden en verdiepen)

Formele bijlage

080608 (gr-beslissing - vaststellen voorwaarden)

Formele bijlage

080826 (cbs-beslissing - gunning studieopdracht)

Formele bijlage

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het College:

De Stadssecretaris,
(get.) G. Hillaert
Voor eensluidend afschrift:
Afgeleverd te Kortrijk,

Waarnemend-Burgemeester-Voorzitter,
(get.) L. Lybeer

De Gemachtigde Ambtenaar,

Art. 126 NGW

1 Samenwerkingsovereenkomst 2 Gemeenten 2008-2013

3 4 5 6 7 8 **INHOUD**

9 10 11 **Hoofdstuk 1: Algemene Bepalingen**

- 12
- 13 1) Algemene beginselen
- 14 2) Duur van de overeenkomst, opbouw en ondertekeningsmogelijkheden
- 15 3) Rapportering over planning en uitvoering
- 16 4) Evaluatie
- 17 5) Ondersteuning van de gemeenten
- 18

19 **Hoofdstuk 2: Specifieke Bepalingen per thema**

- 20
- 21 1) Thema Instrumentarium
- 22 2) Thema Afval
- 23 3) Thema Milieuverantwoord productgebruik
- 24 4) Thema Water
- 25 5) Thema Hinder
- 26 6) Thema Energie
- 27 7) Thema Mobiliteit
- 28 8) Thema Natuur
- 29 9) Thema Bodem
- 30 10) Thema Duurzame ontwikkeling
- 31

32 33 **Hoofdstuk 3: Financiële Bepalingen**

34 35 36 **Bijlagen**

- 37 - Definities/Afkortingen
- 38 - Overzicht rapportering/punten
- 39 - Taken MiNa-werkers
- 40
- 41
- 42

Hoofdstuk 1: Algemene bepalingen

1. Algemene Beginselen

1.1 Algemene uitgangsprincipes

Art. 1 Door het ondertekenen van deze overeenkomst verbindt de gemeente zich er toe volgende beginselen van duurzaam milieubeleid te respecteren:

- 1° het voorkomingsbeginsel of beginsel van preventief handelen: milieuschade moet worden voorkomen;
- 2° het voorzorgsbeginsel: ernstige aanwijzingen zijn voldoende om een mogelijk probleem aan te pakken, zonder dat wetenschappelijke consensus over het oorzakelijk verband tussen verontreiniging en effect nodig is;
- 3° de voorkeur voor brongerichte maatregelen: het probleem wordt aan de bron aangepakt;
- 4° het stand-still-principe: de bestaande kwaliteit blijft minimaal behouden;
- 5° het beginsel van 'de vervuiler betaalt': wie schade of verstoring veroorzaakt, moet ook instaan voor de (kosten van de) opruiming of hersteloperatie.

1.2 Uitvoeren van de overeenkomst

Art. 1 De gemeente is verantwoordelijk voor de uitvoering van alle bepalingen maar kan deze laten gebeuren door of in samenwerking met derden. De bijlagen maken integraal deel uit van de overeenkomst.

Acties of projecten die in intergemeentelijk verband of samen met andere gemeenten worden uitgevoerd, komen ook in aanmerking als gemeentelijke uitvoering van deze overeenkomst. Eén gemeente of een intergemeentelijk samenwerkingsverband treedt op als trekker en is verantwoordelijk voor de gezamenlijke indiening van de actie of het project, rapportering en verdere administratieve opvolging. Ook de provincie kan deze rol opnemen.

Bij de uitvoering van elk project kaderend in de samenwerkingsovereenkomst moet worden vermeld dat het project wordt betoelaagd door de Vlaamse Overheid. Op elke publicatie, tekst,... die in het kader van het project wordt verspreid, moet eveneens het logo van de Vlaamse Overheid worden aangebracht.

1.3 Afwijken van de contractuele bepalingen

Art. 1 Termijnen van evaluatie en rapportering

De minister kan beslissen op vraag van een van beide partijen en in onderling overleg termijnen van evaluatie en rapportering te verlengen voor de Vlaamse Overheid of voor alle gemeenten. Alle volgende data in de procedure voor het ingediende dossier worden met dezelfde termijn verlengd.

Art. 2 Inhoudelijke bepalingen

Als het uitvoeren van een actie of het treffen van een maatregel niet of slechts gedeeltelijk kan gebeuren doordat de Vlaamse Overheid of een provincie in gebreke blijft bij het aanreiken van ondersteuning die uitsluitend door de Vlaamse Overheid of door de provincies wordt ter beschikking gesteld, en deze zijn noodzakelijk voor de uitvoering van de bepalingen, zal de Vlaamse minister van Leefmilieu beslissen om de niet-uitgevoerde actie of maatregel of de gedeeltelijke uitvoering ervan niet in mindering aan te rekenen bij de beoordeling.

In gevallen van overmacht, die een gemeente verhindert haar verplichting geheel of gedeeltelijk uit te voeren, en waarbij de gemeente haar goede trouw en haar poging om het gebrek aan uitvoering tot een minimum te beperken, dient aan te tonen, kan de minister beslissen om de betrokken subsidie niet in mindering te brengen, indien de minister de overmacht voldoende gemotiveerd acht.

1 **1.4 Aanpassen van de contractuele bepalingen**

2 **Art. 1** Deze overeenkomst doet geen afbreuk aan de bevoegdheid van de Vlaamse Overheid om
3 regelgeving uit te vaardigen met betrekking tot de erin vervatte aangelegenheden. Te allen tijde moet de
4 vigerende wetgeving nageleefd worden, ongeacht of deze bepalingen werden opgenomen in de
5 overeenkomst of niet. De toepassing van de bepalingen in de huidige samenwerkingsovereenkomst worden
6 met onmiddellijke ingang aangepast aan eventuele nieuwe wettelijke bepalingen. Deze overeenkomst kan
7 ook aangepast worden na overleg tussen de Vlaamse Overheid en de gemeenten.

8
9 Daarnaast kunnen waar specifiek vermeld bepalingen van deze overeenkomst of bijlagen bijgestuurd
10 worden door de Vlaamse minister bevoegd voor het leefmilieu op basis van overleg met de gemeenten.
11

1
2 **2. Duur van de overeenkomst, opbouw en**
3 **ondertekeningsmogelijkheden**
4
5
6

7 **2.1 Duur van de overeenkomst**

8 De overeenkomst beslaat de periode van 1 januari 2008 tot en met 31 december 2013. De overeenkomst
9 wordt van kracht vanaf 1 januari van het jaar waarin de gemeente de overeenkomst ondertekent.
10

11
12 **2.2 Opbouw van de overeenkomst**

13 De overeenkomst bestaat enerzijds uit een basis en een onderscheidingsniveau en anderzijds uit een
14 projectmodule.
15

16
17 **2.3 Ondertekeningsmodaliteiten**

18
19 **2.3.1 Basis en onderscheidingsniveau**

20 **Art. 1** De gemeente die de overeenkomst ondertekent, voert tijdens de duur van de overeenkomst ten
21 minste de bepalingen van de basis uit.
22

23 De gemeente kan ook opteren voor het onderscheidingsniveau.

24 De gemeente die kiest voor het onderscheidingsniveau, verbindt er zich toe om:

25 1° een duurzaamheidsambtenaar te werk te stellen zoals bepaald in deze overeenkomst (alleen verplicht
26 voor gemeenten vanaf 12.000 inwoners);

27 2° 35 punten te behalen, vrij te kiezen over de verschillende thema's heen.
28
29

30 **2.3.2 Projecten**

31
32 **Art. 1** De gemeente kan in het kader van de in deze overeenkomst vermelde thema's een project uitvoeren.
33

34 De gemeente kan een aanvraag indienen voor het onderdeel "Verwerken verontreinigde grond" op
35 voorwaarde dat de gemeente intekent op het onderscheidingsniveau en de actie uitvoert waarbij zij een
36 inzamelplaats inricht en uitbaat voor het verzamelen van kleine partijen verontreinigde grond, voornamelijk
37 afkomstig van schadegevallen bij particulieren.
38

39 Het project waarop de subsidieaanvraag betrekking heeft, mag op het ogenblik van indiening nog niet in
40 uitvoering, noch uitgevoerd zijn. De uitvoering van het project is ten vroegste voorzien vanaf de indiening
41 van het project, zonder enige garantie op subsidiëring. Uitzonderingen kunnen toegestaan worden voor
42 ingrepen die nodig zijn omwille van hoogdringendheid.
43

44 Het project moet uitgevoerd zijn binnen een termijn van drie jaar na de kennisgeving van de goedkeuring
45 van de subsidieaanvraag door de minister. Op basis van een gemotiveerde vraag tot uitstel en na
46 goedkeuring door de Vlaamse Overheid kan de uitvoeringstermijn verlengd worden met maximaal twee jaar.
47
48
49
50

3. Rapportering

3.1 Adres

Tenzij anders bepaald in de Bijlage Rapportering, worden alle documenten ingediend bij de Vlaamse Overheid, op volgend adres:

Departement LNE

Afdeling Milieu-integratie en -subsiëringen,

Koning Albert II-laan 20, bus 8,

1000 Brussel,

ter attentie van het Afdelingshoofd.

Van zodra beschikbaar, gebeurt de indiening van de documenten via het digitaal loket, opgezet door de Vlaamse Overheid.

3.2 Intekening

De gemeente geeft in het ondertekeningsformulier aan welke onderdelen ze wil uitvoeren en stuurt dit voor 1 januari van het jaar van intekening naar de Vlaamse Overheid. Voor het jaar 2008 wordt het ondertekeningsformulier ingediend binnen 4 maanden na ontvangst van de contracttekst.

3.3 Basis, onderscheidingsniveau en projecten

3.3.1 Algemeen

Art. 1 De gemeente rapporteert over de uitvoering van deze overeenkomst via het gemeentelijk milieujaarprogramma. De Vlaamse Overheid bepaalt de inhoudstafel van het gemeentelijk milieujaarprogramma, zodat de rapportering over de verschillende onderdelen van de overeenkomst snel kan teruggevonden worden.

In bijlage bij deze overeenkomst wordt telkens aangegeven welke informatie een gemeente moet rapporteren. Andere documenten of bijlagen bij het milieujaarprogramma zal de gemeente ter plaatse bewaren en ter beschikking houden en zal de gemeente op eenvoudig verzoek aan de Vlaamse Overheid voorleggen.

Over projecten die in samenwerking worden uitgevoerd en waarover de verantwoordelijke gemeente of het intergemeentelijk samenwerkingsverband rapporteert, hoeven de individuele gemeenten niet te rapporteren. De gemeenten nemen hier wel een duidelijke verwijzing op in hun rapportering.

Indien een intergemeentelijk samenwerkingsverband trekker is, worden bij de indiening van het project ook de schriftelijke afspraken met de betrokken gemeenten toegevoegd.

Over projecten die in samenwerking met de provincie worden uitgevoerd en waarover de provincie volgens haar overeenkomst rapporteert, hoeven de individuele gemeenten niet te rapporteren. De gemeenten nemen hier wel een duidelijke verwijzing op in hun rapportering.

3.3.2 Basis en onderscheidingsniveau

Art. 1 De gemeente rapporteert jaarlijks tegen 1 april over de uitvoering van deze overeenkomst in het voorgaande jaar.

3.3.3 Projecten

Art. 1 Aanvraag - algemeen

Overeenkomstig de bepalingen van deze overeenkomst kan de gemeente een project indienen met betrekking tot een of meerdere in deze overeenkomst opgenomen thema's.

De gemeente dient het projectvoorstel in tegen 1 januari van het jaar van intekening. Voor 2008 moeten de projectvoorstellen ingediend worden binnen 4 maanden na ontvangst van de contracttekst.

Inhoudelijk goedgekeurde maar niet weerhouden projecten kunnen door een gemeente worden overgedragen naar het volgende jaar mits eenvoudige melding aan de Vlaamse Overheid tegen 1 januari van het betreffende jaar.

Art. 2 Aanvraag – thema Water

Voor het thema Water omvat een projectvoorstel een principiële subsidieaanvraag en een uitvoeringsdossier. Het uitvoeringsdossier wordt ofwel samen met de subsidieaanvraag ofwel tegen 1

1 januari van het volgende jaar ingediend. 2013 is het laatste jaar waarop uitvoeringsdossiers kunnen worden
2 ingediend.

3

4

5 **Art. 3 Aanvraag – MiNa-werkers**

6 De gemeente kan voor het onderdeel “MiNa-werkers” een projectvoorstel indienen tegen 1 oktober van het
7 voorafgaande jaar van intekening. De voorstellen voor het jaar 2008 worden ingediend binnen 4 maanden
8 na ontvangst van de contracttekst.

9

10

11 **Art. 4 Rapportering**

12 De gemeente rapporteert binnen de zes maanden na afloop van een project over de uitvoering ervan en
13 dient hierbij ook de betaalaanvraag in.

14

15

16

4. Evaluatie

4.1 Algemeen

Art. 1 De evaluatie gebeurt uitsluitend aan de hand van de bepalingen opgenomen in deze overeenkomst en haar bijlagen.

De in de overeenkomst vermelde thematische doelstellingen bevatten geen verplichtingen, maar geven een algemene omschrijving van de thematische doelstellingen die nagestreefd worden via de acties, maatregelen en projecten die binnen het respectieve thema kunnen uitgevoerd worden in het kader van de samenwerkingsovereenkomst.

Tijdens de evaluatie of in voorbereiding van een actie/project of van de basis of het onderscheidingsniveau, wordt indien noodzakelijk een terreinbezoek georganiseerd en/of kan schriftelijk bijkomende informatie opgevraagd bij de gemeente. Deze bijkomende informatie wordt schriftelijk overgemaakt aan de Vlaamse Overheid.

Zowel de gemeente, de provincie als de Vlaamse Overheid kan het initiatief nemen voor een plaatsbezoek.

4.2 Basis, onderscheidingsniveau en projecten

4.2.1 Basis, onderscheidingsniveau

Art. 1 Een arbitragecommissie adviseert de leidend ambtenaar van het Departement LNE over gegroepeerde of exemplarische evaluaties van de uitvoering van het basis- en het onderscheidingsniveau.

Na goedkeuring door de leidend ambtenaar van het Departement LNE, rekening houdend met het advies van de Arbitragecommissie, bezorgt de Vlaamse Overheid ten laatste op 15 november haar evaluatie aan de gemeente.

De gemeente kan tot een maand na het ontvangen van de evaluatie bezwaar aantekenen tegen de gemaakte evaluatie van het basis- en onderscheidingsniveau. Het bezwaar wordt ingediend op het algemene correspondentieadres. De administratie adviseert de minister met betrekking tot het ingediende bezwaar.

4.2.2 Projecten

Art. 1 Aanvraag - algemeen

De evaluatie van de projectaanvragen gebeurt aan de hand van een aantal algemene en specifiek themagebonden criteria, voor zover van toepassing.

Algemene criteria zijn:

- de volledigheid van het projectvoorstel;
- de uitvoeringsgerichtheid (effectieve resultaten) en uitvoerbaarheid van het voorstel binnen de vooropgestelde timing;
- de verenigbaarheid van het voorstel met de Vlaamse en lokale milieu- en natuurdoelstellingen;
- de doelgroepgerichte aanpak (als onderdeel van een project tenzij expliciet anders vermeld in de overeenkomst);
- het innovatief karakter op lokaal niveau;
- de doorwerking naar verder beleid;
- thema-overschrijdend karakter;
- de kostprijs.

De specifiek themagebonden criteria zijn opgenomen bij de betreffende thema's.

De evaluatie van de doelgroepgerichte aanpak gebeurt aan de hand van de bepalingen opgenomen in de definitie.

De administratie maakt een subsidiëringsprogramma op van de inhoudelijk goedgekeurde projecten, dat ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de Vlaamse minister bevoegd voor leefmilieu.

De gemeenten worden jaarlijks tegen 1 juli op de hoogte gebracht van de door de minister goedgekeurde projecten.

Tegen deze evaluatie kan geen beroep worden ingediend.

1 Inhoudelijk goedgekeurde maar niet weerhouden projecten op het subsidiëringsprogramma kunnen door
2 een gemeente worden overgedragen naar het volgende jaar mits eenvoudige melding aan de Vlaamse
3 Overheid. Deze projecten worden met voorrang opgenomen in het volgende subsidiëringsprogramma.
4
5

6 **Art. 2 Aanvraag - MiNa-werkers**

7 Voor de aanvragen "MiNa-werkers" geldt dat voor de in oktober van het voorafgaande jaar van intekening,
8 ingediende aanvragen de gemeente de beoordeling van de 'aanvraag MiNa-werkers' tegen uiterlijk einde
9 januari van het jaar van intekening ontvangt.

10 Een goedkeuring van een aanvraagformulier of van bepaalde werkzaamheden uit het werkplan, houdt
11 geenszins een automatische goedkeuring in van een daaropvolgende of toekomstige aanvraag of
12 werkzaamheid.
13

14 15 **Art. 3 Uitvoering**

16 De evaluatie van de 'rapportering over de uitvoering' ontvangt de gemeente binnen de 6 maanden na
17 indiening van de uitvoering.
18
19
20
21
22
23

5. Ondersteuning van de gemeenten

5.1 Vlaamse Overheid

Art. 1 In het kader van deze overeenkomst neemt de Vlaamse Overheid een aantal ondersteunende taken ten aanzien van de gemeenten op.

Concreet houdt deze ondersteuning in:

- het organiseren van een centraal loket bij wie de gemeenten terecht kunnen met hun vragen over de uitvoering van deze overeenkomst;
- het samenwerken met alle actoren die een belangrijke rol kunnen spelen in het ondersteunende en flankerende beleid;
- het organiseren van algemene ondersteuning zoals:
 - o het geregeld deelnemen aan periodiek overleg;
 - o het (mede) organiseren van vorming;
 - o het administratief ondersteunen van gemeenten;
 - o het bekendmaken van communicatie- en sensibilisatiecampagnes inzake milieu waaraan gemeenten kunnen deelnemen via de webstek <http://www3.vlaanderen.be/pasklaar/>;
 - o het jaarlijks publiceren van overzichten met betrekking tot intekening, evaluatie, goedgekeurde projecten;
- het organiseren van ondersteuning op maat van individuele gemeenten zoals
 - o het beantwoorden van vragen met betrekking op de uitvoering van de overeenkomst;
 - o het evalueren van de rapportering;
 - o het beantwoorden van vragen met betrekking tot de evaluatie over de uitvoering van de overeenkomst;
- het onderhouden van een webstek waarop de gemeente de nodige informatie kan terug vinden mbt de samenwerkingsovereenkomst;
- het deelnemen aan de provinciale opvolgingscommissie (in functie van de noden);
- het organiseren van een Vlaamse opvolgingscommissie (in functie van de noden).

5.2 Provincies

Art. 1 In het kader van de overeenkomst tussen de Vlaamse Overheid en de provincies leveren de provincies ondersteunende taken ten aanzien van de gemeenten.

Concreet houdt deze ondersteuning in:

- het oprichten van een centraal loket waar de gemeenten terecht kunnen met hun vragen;
- de samenwerking met alle actoren die een belangrijke rol kunnen spelen in het ondersteunende en flankerende beleid;
- het organiseren van algemene ondersteuning (bijv. periodieke overlegvergaderingen, vorming, campagnes, algemene administratieve ondersteuning);
- het organiseren van ondersteuning op maat van individuele gemeenten in functie van de noden (vb proces van intekening op, uitvoering en evaluatie van de overeenkomst, opmaak dossier);
- het organiseren van een provinciale opvolgingscommissie (individueel overleg per gemeente ten minste één maal in een periode van drie jaar).

Over de acties die in samenwerking met de provincie worden uitgevoerd en waarover de provincie volgens haar overeenkomst moet rapporteren, hoeven de individuele gemeenten niet uitgebreid te rapporteren. De gemeenten nemen wel een duidelijke verwijzing op in het milieujaarprogramma.

5.3 Intergemeentelijke samenwerkingsverbanden en autonoom gemeentebedrijf

Art. 1 Acties of projecten die door een intergemeentelijk samenwerkingsverband (of een door hen opgerichte werkmaatschappij) of door een autonoom gemeentebedrijf of door een gemeentelijke vzw worden uitgevoerd, komen ook in aanmerking als gemeentelijke uitvoering van deze overeenkomst. De gemeente blijft wel verantwoordelijk voor de uitvoering van de acties en projecten. Op voorwaarde dat er schriftelijke afspraken worden gemaakt tussen de gemeente en het intergemeentelijk samenwerkingsverband (of de door hen opgerichte werkmaatschappij) of het autonoom gemeentebedrijf of

1 de gemeentelijke vzw, kan het intergemeentelijk samenwerkingsverband (of de door hen opgerichte
2 werkmaatschappij) of het autonoom gemeentebedrijf of de gemeentelijke vzw:
3 - instaan voor de rapportering over de uitvoering voor de gemeente;
4 - instaan voor de financiële opvolging.

5.4 Steunpunten Tandem en SLA

8 **Art. 1** Parallel aan de samenwerkingsovereenkomst met de gemeenten en provincies, wordt voor de
9 periode 2008-2010 ook een overeenkomst afgesloten met de BBL enerzijds en VODO anderzijds.

11 De samenwerkingsovereenkomsten voorzien in de verderzetting van 2 ngo-steunpunten. Het steunpunt
12 'Tandem' opgericht door BBL is een samenwerkingsverband tussen een aantal Vlaamse ngo's. Het
13 'Steunpunt Lokale Agenda 21' wordt opgericht in de schoot van VODO.

15 De beide steunpunten hebben als opdracht de kennis van verenigingen inzake lokale duurzame
16 ontwikkeling ter beschikking te stellen. Ze spelen in op vragen en behoeften afkomstig van de gemeenten
17 en provincies en kunnen overgaan tot het ontwikkelen van projecten tussen lokale besturen en ngo's.