

MASTERPLAN VERNIEUWING STATIONSOMGEVING KORTRIJK

Addendum projectnota mobiliteit: stationsparking



Opdrachtgever: Eurostation

Datum: 12-12-2018

Titel	KOS projectnota - addendum parkeren
Opdrachtgever	Eurostation
Contactpersoon opdrachtgever	Joëlle François / Steven Deseck
Indiener	Tractebel (Tractebel Engineering n.v.) Kortrijksesteenweg 1144a - 9051 Sint-Denijs-Westrem T +32 9 242 92 20 - info@tractebel.engie.com
Contactpersoon indiener	Meysen Yves
Datum	12/12/2018
Versienummer	3
Projectnummer	P.011570

KWALITEIT



DOCUMENTGESCHIEDENIS (BOVENSTE RIJ IS HUIDIGE VERSIE)

Versie	Datum	Opmerkingen
V1	05/10/2018	Draft 1
V2	19/11/2018	Opmerkingen partners + bijkomende onderzoeken
V3	12/12/2018	Opmerkingen partners

DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

Auteur(s)	Meysen Yves	Datum 12/12/2018
Document screener(s)	Reyskens Veerle	Datum 12/12/2018

BESTANDSINFORMATIE

Bestandsnaam	KOS_addendum_Projectnota stationsomgeving_20181212-def.docx
Laatst opgeslagen	21/02/2019

INHOUD

1.	Inleiding	3
2.	Stationsparking - planningshistoriek	5
2.1	Startnota	5
2.1.1	Ambitieniveau partners - parkeren	6
2.2	Projectnota	6
3.	Stationsmobiliteit – vraag	9
3.1	Reizigersaantallen 2001 – 2015	9
3.1.1	Vertrekkende reizigers	10
3.1.2	Inschatting toekomstige reizigersaantallen	10
3.2	Evoluties in pendelmobiliteit	12
3.3	Herkomst parkeerders	13
3.3.1	2008	13
3.3.2	2017	13
3.4	Parkeerverschuivingen buurstations	14
3.5	Bijkomende bevraging buurstations	15
3.5.1	Waregem	15
3.5.2	Stad Menen	16
3.5.3	Wevelgem	16
3.5.4	Harelbeke	16
3.6	Conclusie vraag	17
4.	Stationsparkeren – aanbod	19
4.1	Fietsparkeren	19
4.1.1	Fietsparkeren 2015	19
4.1.2	Fietsparkeren 2016	19
4.1.3	Fietsparkeren 2017	20
4.1.4	Fietsparkeren 2018	20
4.1.5	Evolutie	22
4.1.6	Toekomstige uitbreidingsmogelijkheden stationsproject	23
4.2	Autoparkeren	24
4.2.1	P1: Stationsparking - Minister Tacklaan	24

4.2.2	Overige stadsparking in de stationsomgeving.....	24
4.2.3	Evolutie parkeren.....	25
4.3	Conclusie aanbod	27
5.	Confrontatie	29
5.1	Synthese	29
5.2	Herziening ambities stationsomgeving	30
5.3	Impact herziening parkeercapaciteit	31
5.3.1	Modal-shift.....	31
5.3.2	Mobiliteitsimpact	31
5.3.3	Technische impact	33
6.	Conclusie	35
Bijlage 1.	Herkomst parkeerder – tabel 2008	37
Bijlage 2.	Herkomst parkeerder – tabel 2017	38
Bijlage 3.	Detail MS-onderzoek 2008-2017	39

1. INLEIDING

Deze nota dient samen gelezen te worden met de projectnota 'Masterplan vernieuwing stationsomgeving Kortrijk – Projectnota mobiliteit' (versie 6) en vormt een addendum met als focus het parkeren in de stationsomgeving.

Op 20 december 2010 ondertekenden de Stad Kortrijk, Parkeerbedrijf Parko agb, de NMBS, Infrabel, De Lijn, AWW en de Vlaamse Regering een samenwerkingsovereenkomst (SWO) met als doel een globale en geïntegreerde ruimtelijke ontwikkelingsstrategie voor de stationsomgeving van Kortrijk uit te werken.

Eind maart 2013 keurden de partners het nieuwe masterplan voor de heraanleg van de stationsomgeving goed. Het plan omvat onder meer het ontwerpvoorstel voor een nieuw stationsgebouw met aanhorige functies zoals het busstation, fietsenstalling en een ondergrondse stationsparking.

Dit masterplan werd uitgewerkt in een startnota. De voorkeursvarianten uit de startnota werden verder verfijnd in een projectnota: 'Masterplan vernieuwing stationsomgeving Kortrijk – Projectnota mobiliteit' (versie 6). Deze werd goedgekeurd door de Regionale Mobiliteits-Commissie (RMC) van 8 juni 2015.

Van bij het begin streefden de partners hetzelfde overkoepelend doel na, met name een kwalitatief hoogstaande en op schaal van de Stad Kortrijk uitgebouwde stationsomgeving, rekening houdend met de beperkingen voortkomend uit de complexiteit en de moeilijke fasering eigen aan het project.

Het ontwerp is het resultaat van de specifieke behoeften die in rekening gebracht werden van de verschillende partners, zijnde Stad Kortrijk, Parkeerbedrijf Parko agb, De Lijn, AWW, MOW, Infrabel en de NMBS.

Anno 2018 zijn de verschillende mobiliteitscijfers omtrent het station van Kortrijk veranderd alsmede de mobiliteit van de pendelaars. Onderstaande studie vormt een update van deze mobiliteitscijfers en het herbekijken van de mix van het mobiliteitsaanbod in de stationsomgeving.

Hierbij wordt eerst de verschillende zaken qua parkeren uit de startnota en projectnota als planningshistoriek beschreven. Zij vormen immers de basis van verdere analyse. Vervolgens wordt gekeken naar de vervoersvraag. Hierbij worden de reizigersaantallen en hun evolutie geschetst, wordt gekeken met welk vervoersmiddel treinreizigers naar het station kwamen en hoe dit in de tijd veranderde en wordt specifiek de herkomst bekeken van de pendelaars die met de wagen naar het station van Kortrijk komen. Als laatste onderdeel van de vraag wordt ook gekeken naar de parkeerdruk in de nabije buurstations.

Aan de andere zijde staat het aanbod van de verschillende modi. Hierbij wordt ingezoomd op het parkeren (auto- en fietsparkeren) en hoe deze evolueerde in de tijd. Vervolgens worden vraag en aanbod met elkaar geconfronteerd.

Ten slotte wordt gekeken of het aanbod zoals voorzien in het masterplan nog overeenstemt met de realiteit.

2. STATIONSPARKING - PLANNINGSHISTORIEK

2.1 Startnota

In de startnota werd de benodigde parkeercapaciteit voor de stationsparking onderzocht.

Hierbij werd gekeken naar het aantal parkeerders in 2008 & 2011.

Uit het **modal-splitonderzoek (2008)** van de NMBS blijkt dat er 10.796 treinreizigers zijn die gebruik maken van Kortrijk station. Hiervan komen er 989 met de auto naar het station tijdens de ochtendspits. Op dagbasis komen er dus **1.446 reizigers** met de wagen naar het station op of 13% van het totaal aantal treinreizigers per dag. Hiervan zijn er 344 afkomstig uit Kortrijk zelf. Uit de bijhorende behoeftenstudie bleek dan ook dat er 1.075 parkeerplaatsen nodig waren voor pendelaars.

Het parkeerarsenaal in de stationsomgeving bestond anno 2008 uit 955 parkeerplaatsen, waarvan 464 op de parkings Station en Station Tack. De overige 491 parkeerplaatsen situeren zich langsheen de openbare weg. Van deze 955 plaatsen werden er 198 bezet door bewoners uit de buurt, dus er bleven voor pendelaars 757 parkeerplaatsen over.

De overige reizigers die met de wagen naar het station kwamen, maakten gebruik van de parking Appel (350 parkeerplaatsen - onbetaald) en de parking Schouwborg (395 parkeerplaatsen- betalend) als alternatief.

In **2011** is er een nieuw modal split-onderzoek uitgevoerd. Toen werden er 861 geparkeerde wagens van reizigers geregistreerd in enquêtes op verschillende parkings in de stationsomgeving. Personeel van de NMBS gebruikte 102 parkeerplaatsen. Dit levert in totaal **963 geparkeerde wagens** op, rechtstreeks gelinkt aan het station en zijn gebruikers.

De opmerkelijke daling van het aantal parkeerders (1.446 naar 963) zijn directe effecten van het betalend maken van de stationsparking Tack en het uitbreiden van de blauwe zone in de stationsomgeving. Tot **483 personen** die met de wagen naar het station kwamen in 2008, kwamen anno 2011 met een ander vervoersmiddel als de wagen naar het station (**modal-shift**).

Het was de ambitie van de NMBS om het aantal reizigers tegen 2020 met 25% te laten toenemen. Dit zou een toename van +/- 3.500 reizigers per dag betekenen of tot 13.500 reizigers/dag.

Om deze doelstelling te realiseren voorzag de NMBS volgende modal shift voor de 13.500 dagelijkse treinreizigers te Kortrijk:

- Te voet: 29% naar 29%;
- Fiets: 12% naar 13%;
- Overstap trein-trein: 23% naar 26%;
- Bus: 16% naar 17%;
- Auto: 13% naar 9%;
- K&R: 5% naar 4%.

Dit leverde volgend noodzakelijk parkeerarsenaal op ter realisatie van +25% reizigers. 13.500 reizigers waarvan 9% met auto (modal shift) komen, hiervoor zijn dus 1.200 parkeerplaatsen nodig voor pendelaars.

2.1.1 Ambitieniveau partners - parkeren

Binnen het studietraject naar een goedgekeurde startnota werd de ambitie van de N.M.B.S. en de Stad Kortrijk qua 'stationsparkeren' als volgt beschreven.

Binnen het stationsproject zal een parking van 1.200 parkeerplaatsen onder het Stationsplein worden gebouwd.

De toename van treinreizigers zou gerealiseerd moeten worden met behoud van het huidige aantal autoreizigers. Hiervoor worden 1.000 plaatsen voor pendelaars voorzien, gebaseerd op de 963 wagens uit de modal split van 2011. Bijkomend worden er 200 parkeerplaatsen voor de kortparkeerders voor De Stad Kortrijk voorzien. Deze dienen voor bewoners en bezoekers van het CVO te Kortrijk Weide.

Er wordt een zeker dubbelgebruik voorzien tussen deze parkeerplaatsen. Zo zullen treinreizigers de vrije plaatsen overdag kunnen gebruiken. Terwijl bezoekers van het CVO vooral 's avonds parkeerplaatsen nodig hebben. Bezoekers van Kortrijk dienen vooral in het weekend extra parkeerplaatsen nodig te hebben. Deze doelgroepen spelen perfect op elkaar in qua dubbel gebruik.

Om deze ambitie, qua aantal parkeerplaatsen, in de stationsomgeving kracht bij te zetten, werden er binnen het stationsproject 1.740 fietsparkeerplaatsen voorzien gecombineerd met een comfortabele en veilige fietsinfrastructuur, een uitgebreid busstation, comfortabele voetpaden en pleinen en een goed bereikbare Kiss-and-Ride en taxizone.

2.2 Projectnota

De voorkeursscenario's van de verschillende masterplanonderdelen werden verder uitgewerkt in de projectnota. Hierbij werd rekening gehouden met volgende reizigersstromen:

Tabel 1: Inschatting van de toekomstige gemiddelde dagelijkse reizigersstromen van Station Kortrijk – bron: 2.05% Meerjaren Investeringsplan N.M.B.S.

	weekdagen
aantal reizigers 2009	10769
aantal reizigers 2014	11949
aantal reizigers 2020	13496
aantal reizigers 2030	16532

Voor de stationsparking betekende dit in 2020 aan de modal split van de startnota (cf. 9%) een parking van 1.200 parkeerplaatsen. Concreet werd dit een ondergrondse stationsparking van 1.000 parkeerplaatsen voor de pendelaars en 200 parkeerplaatsen voor bezoekers van de Stad Kortrijk en het CVO met 1 toegang via de Zandstraat.

De parking (1.200 ppl) wordt gerealiseerd op 4 ondergrondse niveaus. Elk parkeerniveau kan ongeveer 300 wagens stallen. De verbinding tussen deze niveaus wordt gerealiseerd door opwaartse- en neerwaartse stijgpunten in de vorm van helixen.

De toegang vanuit de ondergrondse parking wordt georganiseerd via een op- en afrittencomplex in de tunnel van de Zandstraat. Deze werd op volgende manier uitgewerkt in de projectnota.

'Het in- en uitrijden gebeurt op 2 niveaus, via niveau -1 (tunnel Zandstraat) waar het bestemmingsverkeer van en naar de parking kan in- en uitvoegen uit het doorgaand verkeer in de tunnel. Vervolgens verbinden de in- en uitvoegstroken de in- en uitritten van de parking op niveau -2 en -3:

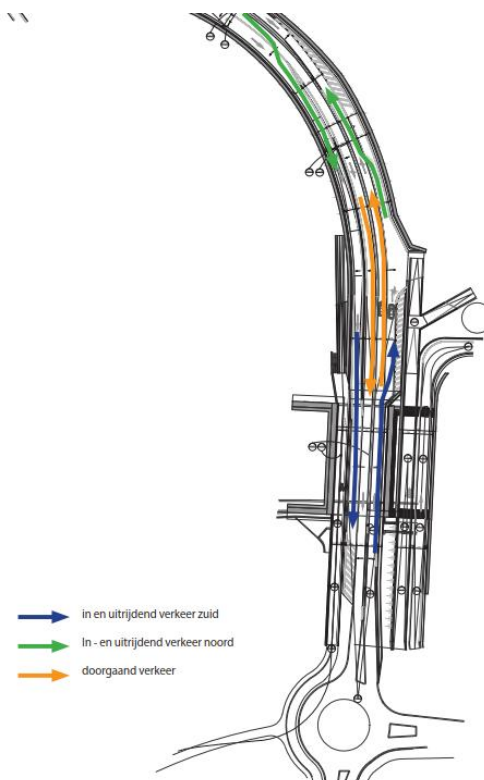
- *Op niveau -2: inrijden vanuit het zuiden en uitrit naar het noorden;*
- *Op niveau -3: inrijden vanuit het noorden en uitrit naar het zuiden'.*

Dit principe biedt het voordeel dat het aantal conflicterende bewegingen tot het minimum herleid wordt en dat het doorgaand verkeer gescheiden gebeurt van het bestemmingsverkeer.

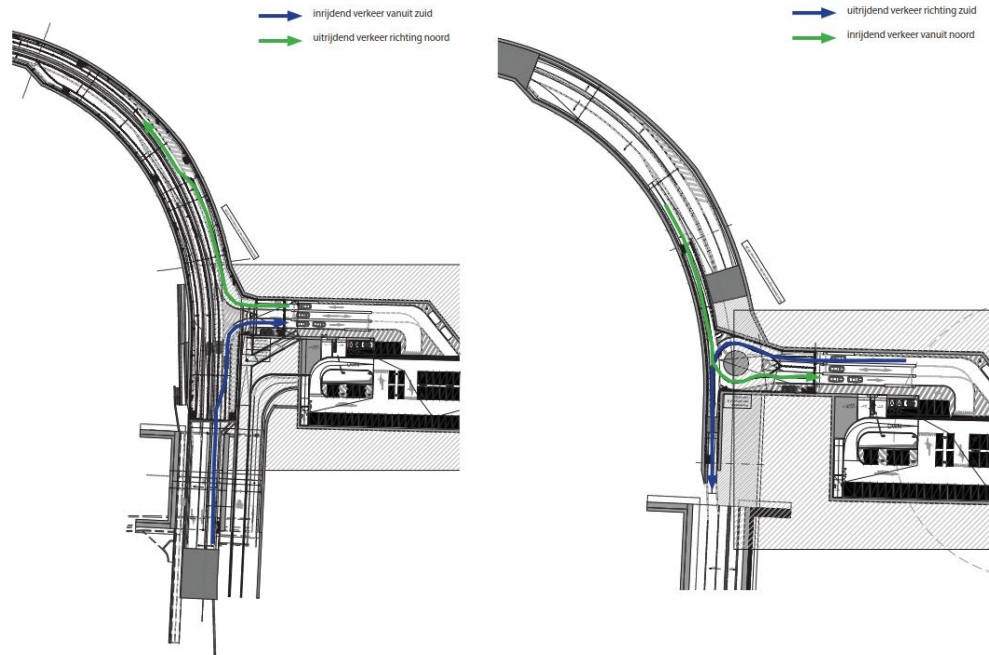
- Op niveau -1 rijdt het doorgaand verkeer in beide rijrichtingen in de tunnel van de Zandstraat. Verkeer dat de parking inrijdt, voegt in beide rijrichtingen rechts uit, verkeer dat de parking uitrijdt, voegt in beide rijrichting links in, zie Figuur 1.
- Niveau -2 past het principe rechts in - rechts uit toe waardoor er geen conflict is. Verkeer komende uit het zuiden draait rechts de parking in, verkeer dat de parking uitrijdt richting het noorden draait rechts, zie Figuur 2 - links
- Niveau -3 regelt het in- en uitrijden via een rotonde. Inrijdend verkeer komende uit het noorden draait linksaf via de rotonde, uitrijdend verkeer richting het zuiden draait via de rotonde naar links, zie Figuur 2 -rechts.

De tunnel van de Zandstraat is bereikbaar vanaf het noorden via de rotonde van de Burgemeester Lambrechtlaan. Verkeer komende van het zuiden rijdt via de rotonde Panorama de tunnel in.

Voor een duiding van de verkeersstromen op een figuur wordt verwezen naar Figuur 1 en Figuur 2.



Figuur 1: Tunnel Zandstraat met in- en uitvoeglocatie naar de stationsparking



Figuur 2: Niveau -2 stationsparking & Niveau -3 stationsparking - ontsluitingsprincipes

Qua fietsparkeren werd er een ambitie vooropgesteld om 2.300 fietsparkeerplaatsen te realiseren wanneer het masterplan volledig is uitgevoerd.

'Uitgaande van een groei van 3.500 reizigers per dag in 2020 en een verschuiving in de modal-split, zoals voorgesteld in de startnota, van 1% meer voor fiets, 1% meer voor bus en 3% meer voor overstappende reizigers trein- trein en met een status-quo van het huidige aantal autoreizigers, leidt dit tot een reizigersgroei van 25% in 2020.

Jaarlijks komt dit neer op een groei van 3,85%. Wanneer men deze jaarlijkse groei toepast op de bezettingscijfers van de fietsenstalling levert dat een stallingsbehoefte van 2.041 fietsenstallingen in 2020. De voorziene 2.300 fietsparkeerplaatsen die voorzien zijn in de projectnota zijn voldoende om de piekbelasting van 2020 op te vangen.'

Waar in de startnota nog een ambitie van 1.740 fietsparkeerplaatsen werd naar voorgeschoven, werd dit in de projectnota opgeschaald aan de hand van reizigerstellingen naar 2.300 fietsparkeerplaatsen.

3. STATIONSMOBILITEIT – VRAAG

Onderstaand hoofdstuk beschrijft de verschillende cijfers uit de start- en projectnota en maakt de link naar de huidige inzichten en cijfers. Op deze manier krijgt men inzicht in de nieuwe vraag naar mobiliteitsoplossingen en hun evolutie doorheen de tijd.

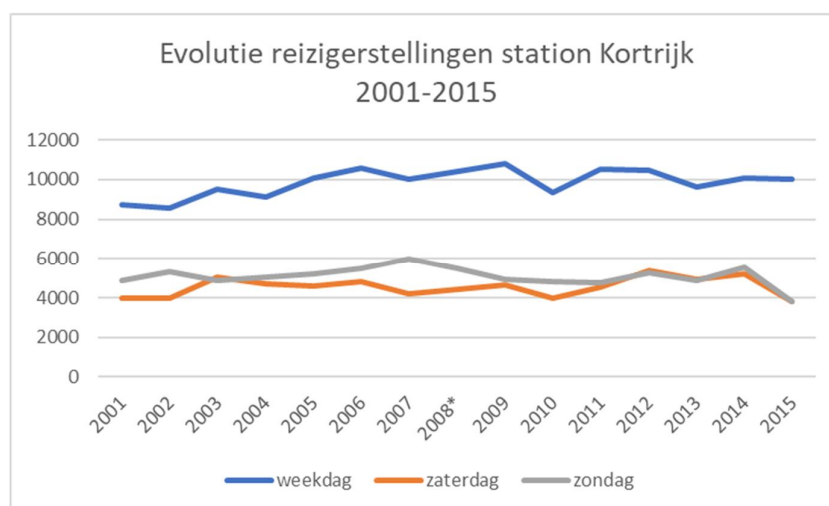
Eerst wordt gekeken naar het gemiddeld aantal treinreizigers per dag en hun evolutie. Vervolgens wordt gekeken naar het voortransport van treinreizigers en hoe dit evolueerde. Naderhand wordt nader onderzocht vanwaar de geparkeerde wagens komen en of dit veranderde met de tijd.

3.1 Reizigersaantallen 2001 – 2015

Onderstaande tabel en grafiek geven de evolutie weer van het gemiddeld aantal treinreizigers dat het station van Kortrijk dagelijks gebruikt. Zo ziet men een geleidelijke toename tussen 2001 en 2006 van 8.742 naar 10.100 treinreizigers. Tussen 2006 en 2015 blijft het aantal treinreizigers rond de 10.000.

Tabel 2: Evolutie gemiddelde aantal treinreizigers/dag - station Kortrijk - 2001-2015

Reizigerstellingen	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008*	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
weekdag	8742	8565	9539	9128	10100	10603	10032	10414	10796	9348	10495	10457	9637	10061	10007
zaterdag	3982	3956	5024	4682	4614	4825	4190	4423	4656	3972	4556	5356	4908	5208	3793
zondag	4890	5330	4865	5017	5206	5474	5992	5468	4944	4786	4784	5264	4865	5551	3782



Figuur 3: Evolutie gemiddelde aantal treinreizigers/dag - station Kortrijk - 2001-2015

Gemiddeld waren er over deze 15 jaar 10.177 dagelijkse reizigers met een standaardafwijking van 683 reizigers.

3.1.1 Vertrekkende reizigers

Op 16 maart **2017** werden in de ochtendspits **2.452 vertrekkende reizigers** geteld. Dit is een daling met 630 treinreizigers in vergelijking met de telling op 15 april **2008**, toen werden er **3.082 vertrekkende reizigers** geregistreerd. Indien men deze tellingen combineert met bovenstaande cijfers kan men concluderen dat Station Kortrijk zowel in 2008 als in 2017 fungeerde als een **aankomststation**. In 2017 waren er 's ochtends 2/3 aankomende reizigers en 1/3 vertrekkende reizigers. Ongeveer 1.000 pendelaars gebruiken Kortrijk station als overstaplocatie.

3.1.2 Inschatting toekomstige reizigersaantallen

3.1.2.1 Volgens projectnota

De inschatting van het aantal toekomstige pendelaars gebeurde in de projectnota aan de hand van het getelde aantal reizigers op een gemiddelde weekday in het basisjaar 2009. De reizigersprojecties gebeurde door dit basiscijfer telkens te vermenigvuldigen met de gemiddelde jaarlijkse toenamefactor van 2,05% uit het Meerjaren InvesteringsPlan (MIP) van de NMBS. Dit leverde volgende gemiddelde dagelijkse reizigers op voor de jaren 2009, 2014, 2020 en 2030.

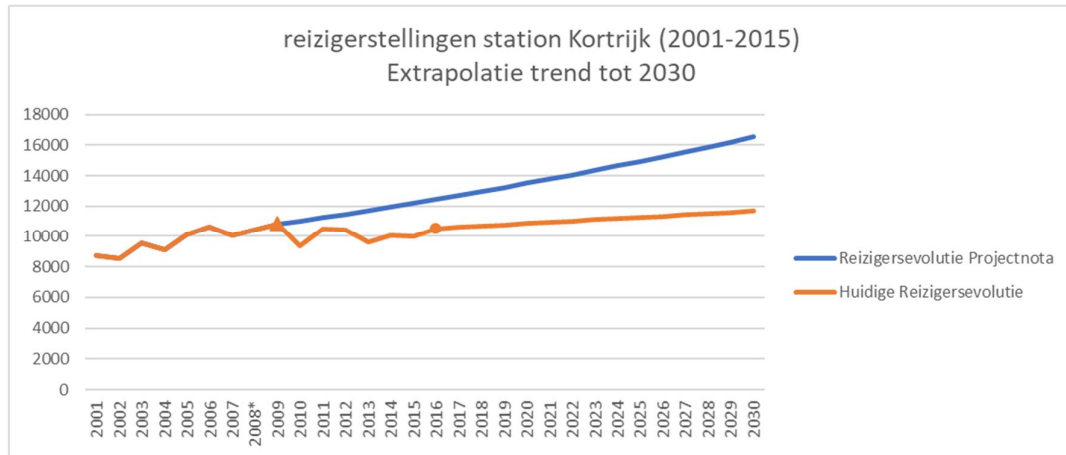
Tabel 3: *Inschatting van de toekomstige gemiddelde dagelijkse reizigersstromen van station Kortrijk – bron: 2.05% Meerjaren Investeringsplan N.M.B.S.*

	weekdagen
aantal reizigers 2009	10769
aantal reizigers 2014	11949
aantal reizigers 2020	13496
aantal reizigers 2030	16532

3.1.2.2 Nieuwe extrapolatie o.b.v. reizigersaantallen 2001-2014

Uit bovenstaande reizigerstellingen blijkt dat de assumptie van reizigersgroei tussen 2009 en 2014 niet gehaald werd. Dit zou betekenen dat er zich eerder een tragere groei in de reizigersaantallen zal manifesteren qua reizigersaantallen in 2020 en 2030 dan voorspeld in de start- en projectnota.

Het extrapoleren van de trendlijn van de reizigersaantallen tussen 2001 en 2015 naar 2020 en 2030 levert volgende grafiek op:



Figuur 4: Extrapolatie naar 2030 o.b.v. reizigersaantallen 2001-2015 vs. reizigersevolutie uit projectnota

Tabel 4: Inschatting van de toekomstige gemiddelde dagelijkse reizigersstromen van Station Kortrijk – extrapolatie o.b.v. reizigersaantallen 2001-2015

	Weekdagen
Aantal reizigers 2009	10796
Aantal reizigers 2014	10061
Aantal reizigers 2020	10851
Aantal reizigers 2030	11675

In 2020 zou men realistischer rekening houden met gemiddeld 10.851 treinreizigers, tegen 2030 dient men, gegeven bovenstaande aanname, eerder rekening te houden met 11.675 reizigers. De standaarddeviatie op de cijfers bedraagt plus of min 683 treinreizigers.

Uit de verschilanalyse blijkt dat er in 2020 tot 2.645 reizigers minder te verwachten zijn dan werd geschat ten tijde van de projectnota. Tegen 2030 zal dit verschil oplopen tot 4.857 pendelaars.

Tabel 5: Vergelijking inschattingen van de toekomstige gemiddelde dagelijkse reizigersstromen van Station Kortrijk = 2008 <>2018

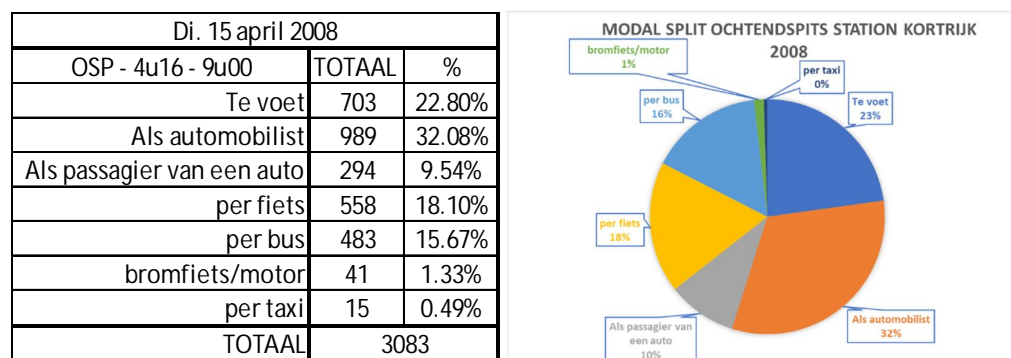
Gemiddeld op Weekdag	Analyse projectnota	Analyse addendum	Vershil
Aantal reizigers 2009	10796	10796	0
Aantal reizigers 2014	11949	10061	-1888
Aantal reizigers 2020	13496	10851	-2645
Aantal reizigers 2030	16532	11675	-4857*

3.2 Evolutes in pendelmobiliteit

Zowel in 2008 als in 2017 werden er enquêtes uitgevoerd door de NMBS die polsen naar het vortransport van hun pendelaars tijdens de ochtendspits.

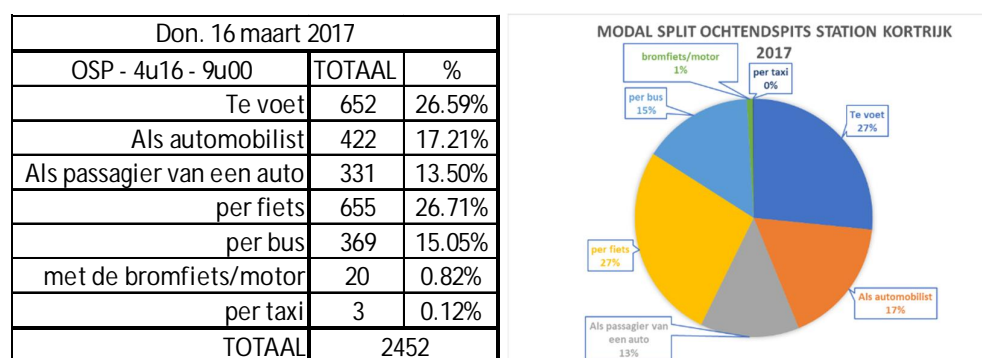
In 2008 werd volgende modal split geregistreerd: 32% van de treinreizigers die opstappen in Kortrijk komt met de wagen naar het station. Bijna 23% kwam te voet, terwijl 18% met de fiets kwam. Bijna 16% kwam met het openbaar vervoer naar het station. 10% werd afgezet door een wagen of reed mee met iemand¹.

Tabel 6: Modal split vortransport Station Kortrijk - 2008



In 2017 werd een volledig andere modal-split gemeten. Toen gold niet langer de wagen als belangrijkste vortransportmiddel maar wel 'de fiets' en 'te voet' met elk bijna 27%. De wagen viel in deze periode terug van 32% in 2008 naar 17% in 2017. Dit is bijna een halvering in de vraag naar parkeerplaatsen. Het openbaar vervoer blijft over dezelfde periode status-quo met 15%. Het meerijden werd met 13,5% wel belangrijker ten opzichte van 2008.²

Tabel 7: Modal split vortransport Station Kortrijk - 2017



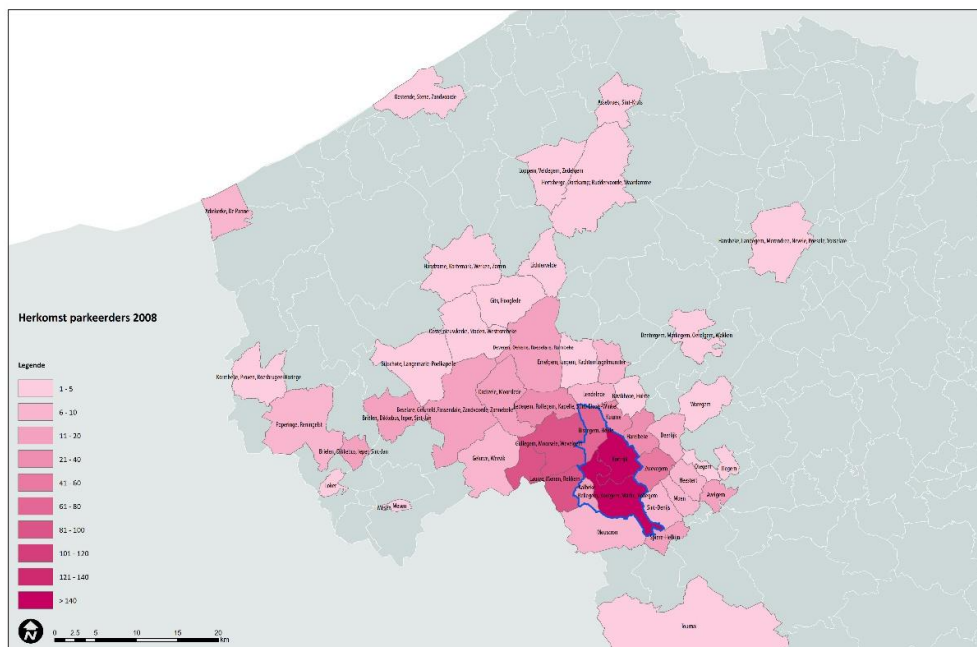
¹ Opgelet: de verschillende percentages, vermeld in beide onderzoeken, gelden enkel voor de vertrekkende reizigers, niet op het totaal aantal reizigers te Kortrijk.

² Idem als opmerking 2.

3.3 Herkomst parkeerders

3.3.1 2008

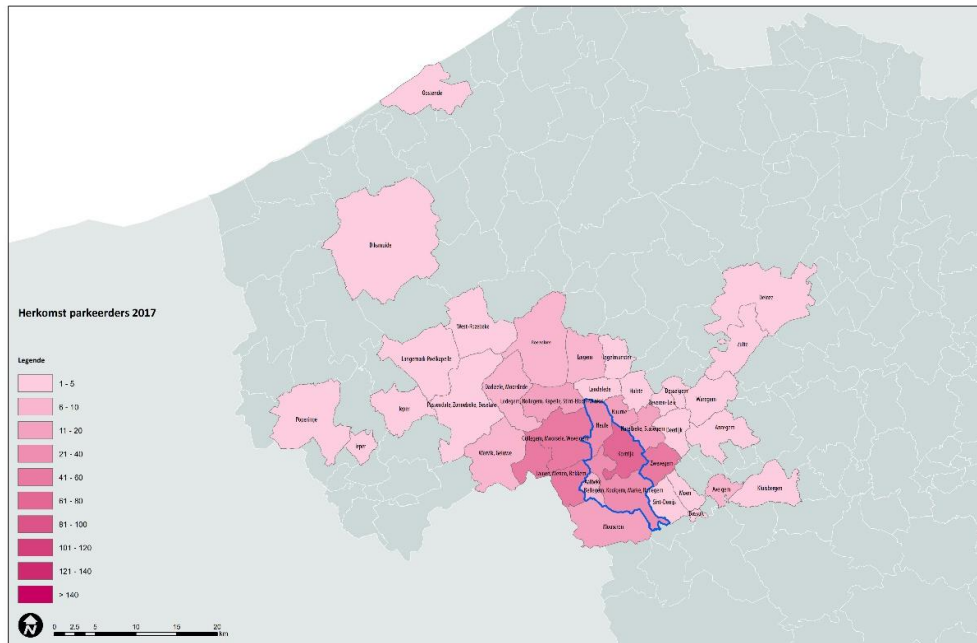
De top 10 van herkomst van pendelaars die parkeren aan Kortrijk station bestaat voor 20% uit mensen van Kortrijk (20%) zelf. De overige komen uit Marke (15%), Menen (9%), Wevelgem (8%), Heule (8%), Zwevegem (6%), Kuurne (4%), Harelbeke (3%), Ledegem (2%) en Moorslede (2%). Allen gelegen in de directe nabijheid van Station Kortrijk.



Figuur 5: Herkomst parkeerders Station Kortrijk -2008

3.3.2 2017

De top 10 van herkomst van pendelaars die parkeren aan Kortrijk station bestaat voor 17% uit mensen van Kortrijk zelf. De overige komen uit Wevelgem (11%), Zwevegem (11%), Menen (10%), Marke (9%), Heule (6%), Harelbeke (4%), Ledegem (3%), Moeskroen* (3%) en Kuurne (3%). Mits wat verschuivingen zijn alle herkomstgemeenten gelegen in de directe nabijheid van Station Kortrijk.



Figuur 6: Herkomst parkeerders Station Kortrijk - 2017

In de vergelijking met de herkomst van parkeerders in 2008 blijkt dat men in 2017 nog meer uit de lokale buurgemeentes komt. Verder blijkt dat vele parkeerders die in 2008 nog met de wagen kwamen uiteindelijk gekozen hebben voor een andere modus om naar het station te komen.

3.4 Parkeerverschuivingen buurstations

Analyse van de verschillende stations in de directe buurt van het station van Kortrijk en hun evolutie (2016-2018) zou inzicht moeten bieden of eventuele parkeerders die normaal aan het station van Kortrijk zouden parkeren nu ervoor kiezen om hun wagen in andere buurstations te stallen.

Uit onderstaande tabel blijkt dat indien deze verschuiving zich heeft voorgedaan dit niet te wijten is aan de werken in en rond de stationsomgeving vanaf 2016. De parkeercapaciteit rondom het station van Kortrijk werd toen verder afgebouwd van 595 parkeerplaatsen naar 477 parkeerplaatsen in 2018 (-118 ppl).

Bij de buurstations bleef in dezelfde periode zowel de parkeercapaciteit als de bezetting relatief gezien gelijk. Er kunnen zich evenwel eerdere (2008 - 2010) verschuivingen hebben voorgedaan met de evolutie naar betalend parkeren. Hiervan zijn geen verdere cijfers voorhanden.

De data uit 2018 zijn niet volledig. Om toch een 'totaal cijfer' te kunnen sommeren, werd het cijfer uit 2016 genomen (*zie grijze cellen in onderstaande tabel).

Tabel 8: *Bezettingsevolutie buurstations – Kortrijk (2016 en 2018)**

Gemeente	Nr.	Naam	regime	2016			2018		
				Capaciteit	Bezetting	Bezetting (%)	Capaciteit	Bezetting	Bezetting (%)
Bissegem	P1	Spoor 1	gratis	10	6	60%	10	4	40%
	P2	Vlaswaagplein 1	gratis	25	19	76%	24	16	67%
	P3	Vlaswaagplein 2	gratis	52	13	25%	102	12	12%
Harelbeke	P1a	Zuidstraat 1	gratis	141	136	96%	141	118	84%
	P1b	Zuidstraat 2	gratis	12	8	67%	12	4	33%
	P1c	Ex-goederenkoer	gratis	72	18	25%	36	16	44%
	P2a	Noordstraat	gratis	102	101	99%	102	100	98%
	P2b	Stationsplein	Parkeerschijf	43	27	63%	43	35	81%
Ingelmunster	P1	NMBS	gratis	42	35	83%			
	P2	Kerk	gratis	57	17	30%			
Vichte	P1	Perron 1	gratis	34	26	76%	34	12	35%
	P2	Perron 2	gratis	14	9	64%	15	7	47%
Wevelgem	P1	Perron 1	gratis	40	25	63%			
	P2	Perron 2	gratis	80	26	33%			
	P3	Markt	gratis	5	4	80%	5	4	80%
Totaal				729	470	64%	743	431	58%

3.5 Bijkomende bevraging buurstations

Aangezien er weinig data beschikbaar zijn, werden de belangrijkste gemeenten (Waregem, Menen, Wevelgem en Harelbeke) met buurstations aangeschreven om eventuele beschikbare gegevens op gemeentelijk niveau op te vragen. Indien deze niet beschikbaar was, werd gevraagd naar hun 'experten mening' op de parkeerdruk in de stationsomgeving van hun gemeente en hoe deze geëvolueerd is sinds 2007.

3.5.1 Waregem

Evolutie van het parkeren op en rond het station in Waregem.

- In 2007 is de bestaande gratis parking achter het station verdubbeld in capaciteit naar 406 parkeerplaatsen. Toch bleven er pendelaars in de straat achter het station voor de woningen parkeren omwille van de nabijheid tot de perrons;
- Op 8 januari 2008 werd er kortparkeren (blauwe zone met bewonersfaciliteiten) ingevoerd in de straten achter het station. Aan de voorzijde van het station werd al langer betalend geparkeerd. Hierdoor werd de gratis parking beter gebruikt;
- Eind 2011 bleek dat de capaciteit op de gratis parking terug onvoldoende was door de opwaardering naar IC-station in 2010 met verbeterde aansluitingen en frequenties;
- In 2013 werden er 125 extra parkeerplaatsen gecreëerd aan de achterzijde van het station;
- Op 3 oktober 2016 werd, samen met het nieuwe parkeerbeleidsplan van de stad Waregem, betalend parkeren ingevoerd op de parking achter het station door B-parking;
- Anno 2018 staat de betalende parking meestal maar halfvol. Pendelaars zijn bereid om een aanzienlijke afstand (tot 1 km) te voet af te leggen om niet te moeten betalen op de stationsparking.

Er is een aanzienlijke stijging van de parkeerdruk in de stationsomgeving in 10 jaar tijd. Dit heeft voor een groot deel te maken met de aantrekkelijkheid van het station van Waregem sinds de opwaardering naar IC-station in 2010. Er wordt aangegeven geen zicht te hebben van hoever de pendelaars naar Waregem komen en of men effectief vanuit Kortrijk naar

Waregem komt om de trein te nemen. Het vermoeden bestaat dat men eerder voor het station van Harelbeke zal kiezen waar het parkeren nog gratis is, zij het met minder aansluitingen per uur.

3.5.2 Stad Menen

Binnen de Stad Menen zijn geen parkeercijfers omtrent de stationsomgeving beschikbaar. Toch is het aanvoelen dat de stationsomgeving weldegelijk een hoge parkeerdruk kent maar dat de rotatie (nog) groot genoeg is.

Als mogelijke oorzaak van de stijgende parkeerdruk wordt de veranderde treinverbindingen in het station aangegeven. Vroeger reden treinen vanuit Poperinge (over Menen en Kortrijk) naar Brussel. Mensen uit Menen die naar Gent of Antwerpen wilden, moesten steevast overstappen in Kortrijk. Dit is sinds 2016 niet langer het geval. Treinen uit Poperinge rijden rechtstreeks naar Gent en Antwerpen. Logischerwijs zal de drempel om reeds in Menen de trein te nemen, afgenomen zijn.

Er is daarentegen geen aanleiding om aan te nemen dat de bereikbaarheid van het station van Kortrijk voor motorvoertuigen een rechtstreekse invloed zou hebben op de parkeerdruk in de stationsomgeving van Menen.

3.5.3 Wevelgem

Binnen de Stad Wevelgem zijn (nog) geen parkeercijfers omtrent de stationsomgeving beschikbaar. Er wordt aangegeven dat de parkeerdruk gestegen in de omgeving van het station. Zo werden er in de afgelopen jaren zowel in de Koperdraadstraat als in de Papestraat een blauwe zone ingevoerd.

3.5.4 Harelbeke

Binnen de Stad Harelbeke zijn geen parkeercijfers omtrent de stationsomgeving beschikbaar.

3.6 Conclusie vraag

Vanuit de reizigerstellingen ziet men dat het aantal reizigers die gebruik maken van het station van Kortrijk sinds 2005 rond de 10.000 treinreizigers zit en relatief stabiel blijft (2015). Vanuit de bevraging van de modal split (2017) en zijn vergelijking met cijfers uit 2008 blijkt dat het station van Kortrijk vooral een aankomststation. In 2017 is het aantal aankomende reizigers is 67%.

Via vergelijking tussen de toekomstige pendelaars en hun nieuwe extrapolatie blijkt dat het aantal toekomstige reizigers trager zal groeien als verwacht in de projectnota. In 2020 zal eerder tegen de 10.850 reizigers verwacht worden.

Pro rata met de conclusies uit de projectnota waar rekening gehouden werd met 13.496 treinreizigers voor 1.200 parkeerplaatsen (9%), zou men anno 2018, met de nieuwe inschatting qua reizigersaantallen met 10.850 pendelaars, het aantal parkeerplaatsen moeten laten zakken tot maximaal 965.

Verder blijkt uit de vergelijking van de modal split van enkel het vortransport dat de wagen veel terrein verliest als vortransportmiddel. In 2008 kwam nog 32% met de wagen naar het station, anno 2017 kon de wagen nog maar 17% verleiden (-15%). De belangrijkste vervoersmiddelen om naar het station te komen, zijn al wandelend en met de fiets.

Analyse van de herkomst van parkeerders blijkt dat deze steeds uit de directe omgeving van het station komen. +/- 17% van de wagens blijft wel uit de gemeente Kortrijk zelf komen, terwijl deze toch de ideale fietsafstand bedraagt.

Verschuivingen naar randstations van pendelaars die met de wagen komen, kunnen niet uit de parkeercijfers tussen 2016 en 2018 worden afgeleid.

Uit bijkomende bevragingen van de gemeentes met een buurstation blijkt dat de parkeerdruk in de meeste stations over de afgelopen 10 jaar is toegenomen. Er werd aangegeven dat dit hoogst waarschijnlijk te maken had met het opwaarderen van de stations naar IC-stations en verhoogde frequenties. Hierdoor werden deze stations aantrekkelijker voor pendelaars die richting Gent, Brussel en/of Antwerpen moeten.

Het vermoeden heerst dan ook dat personen die vroeger doorreden richting Kortrijk, nu omwille van de directe verbinding, toch het station rond hun directe woonplaats verkiezen. Een rechtstreeks verband met de moeilijke autobereikbaarheid van het station van Kortrijk kon evenwel niet gemaakt worden.

4. STATIONSPARKEREN – AANBOD

Momenteel wordt het stationsproject gerealiseerd via deelprojecten. Deze deelprojecten zorgen voor een gefaseerde aanpak bij de bouw van het stationsproject.

Om de bouw van sommige deelprojecten mogelijk te maken, werd er geschoven met functies. Soms betekende dit ook innames of verplaatsingen van parkeer capaciteit voor wagens en fietsers. In volgend hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de bezetting van fiets- en autoparkeren, hun evolutie doorheen de tijd en de aangeboden capaciteit.

4.1 Fietsparkeren

De NMBS registreert op gezette tijden (wekelijks) de bezetting in hun fietsenstallingen. Zo beschikt men over gedetailleerde gegevens van 2015 tot en met 2018. Om een volledig beeld te schetsen van de bezetting worden de standaardafwijkingen per fietsenstalling, de maximaal geregistreerde aantallen en het aantal telmomenten meegegeven.

4.1.1 Fietsparkeren 2015

In 2015 staan er gemiddeld 1.376 fietsers gestald in de Kortrijkse stationsomgeving (+/- een standaardafwijking van 160 fietsen). Maximaal stonden er 1.787 fietsers geparkeerd. De bezetting werd op 42 weken in het jaar geregistreerd. Op het einde van 2015 ging de fietsparking ter hoogte van perron 8 open. Zo steeg de fietsparkeercapaciteit met 175 plaatsen.

Tabel 9: Fietsenstallingen stationsomgeving Kortrijk – bezetting 2015

Fietstellingen 2015	Gemiddelde bezetting	Standaard afwijking	Maximale bezetting	Aantal tellingen
Zone 1	71	11	98	42
Zone 2	23	4	36	42
Zone 3	99	16	137	42
Zone 4	393	42	479	42
Zone 5	269	23	321	42
zone 6	368	55	509	42
Bloemistenstraat	63	8	86	41
Bewaakte fietsstalling Max Mobiel	65	6	78	42
Perron 8	140	15	162	8
TOTAAL	1380	157	1787	42

4.1.2 Fietsparkeren 2016

In 2016 staan er gemiddeld 1.460 fietsers gestald in de Kortrijkse stationsomgeving (+/- een standaardafwijking van 126 fietsen). Maximaal stonden er 1.735 fietsers geparkeerd. Gemiddeld stonden er 80 fietsers extra in de fietsenstallingen ten opzichte van 2015. Deze stijging kan rechtstreeks te maken hebben met de extra fietscapaciteit die voorzien werd ter hoogte van perron 8 op het einde van 2015.

Tabel 10: Fietsenstallingen stationsomgeving Kortrijk – bezetting 2016

Fietstellingen 2016	Gemiddelde bezetting	Standaard afwijking	Maximale bezetting	Aantal tellingen
Zone 1	73	5	82	28
Zone 2	26	7	40	28
Zone 3	130	79	500	56
Zone 4	406	55	516	28
Zone 5	253	51	307	28
zone 6	358	91	691	28
Bloemistenstraat	60	11	75	24
Bewaakte fietsstalling Max Mobiel	66	6	77	26
Perron 8	115	19	152	26
TOTAAL	1460	126	1735	28

4.1.3 Fietsparkeren 2017

In 2017 staan er gemiddeld 1.444 fietsers gestald in de Kortrijkse stationsomgeving (+/- een standaardafwijking van 263 fietsen). Maximaal stonden er 1.926 fietsers geparkeerd. Eind april werd een gedeelte van de fietsenstallingen verplaatst naar het stationsplein.

Gemiddeld blijft het aantal gestalde fietsen status quo. Toch is er een grotere spreiding op te merken en is er ook een zwaardere piekbelasting (+ 200 fietsers). Deze fluctuaties kunnen te wijten zijn aan de verplaatsingen van de fietsenstallingen en de gewenningstijd hieraan.

Tabel 11: Fietsenstallingen stationsomgeving Kortrijk – bezetting 2017

Fietstellingen 2017	Gemiddelde bezetting	Standaard afwijking	Maximale bezetting	Aantal tellingen
Zone 1	58	17	84	44
Zone 2	34	6	47	44
Zone 3	75	18	102	27
Zone 4	411	79	479	14
Zone 5	239	43	293	44
zone 6	471	123	649	44
Bloemistenstraat	70	14	92	44
Bewaakte fietsstalling Max Mobiel	60	8	74	44
Perron 8	127	39	179	44
Stationsplein	545	109	758	30
TOTAAL	1444	263	1926	44

4.1.4 Fietsparkeren 2018

Bij tellingen in 2018 worden zowel de bezette plaatsen, de bak- en motorfietsen en de fietsen 'geplaatst naast het rek' geregistreerd. In deze telling werd ook de aangeboden capaciteit meegegeven. In 2018 staan er gemiddeld 1.655 fietsers gestald in de Kortrijkse stationsomgeving (+/- een standaardafwijking van 130 fietsen). Maximaal stonden er 1.835 fietsers geparkeerd. Gemiddeld stonden er 200 fietsers extra in de fietsenstallingen ten opzichte van 2017, toch een significante stijging.

Een overzicht van de locatie van de fietsenstallingen vindt men terug op Figuur 7.

Tabel 12: Fietsenstallingen stationsomgeving Kortrijk – capaciteit / bezetting 2018

Nr.	Locatie	Capaciteit	Bezetting				Totale bezetting (aantal)	Bezetting (%)
			In rek	naast rek	bakfiets	bromfiets		
F2	Bewaakte fietsstalling NMBS	157	43	3	0	4	50	32%
F3	NMBS personeel	107	34	1	1	1	37	35%
F5	Schuine helling	261	250	10	7	10	277	106%
F6	Minister Tacklaan	388	376	30	0	1	407	105%
F8	Bewaakte fietsstalling Max Mobiel	102	50	1	2	0	53	52%
F9	Spoor 8	180	131	2	0	0	133	74%
F10	Bloemistenstraat	80	65	5	1	1	72	90%
F11	Stationsplein	777	591	24	2	9	626	81%
TOTAAL		2052	1540	76	13	26	1655	81%

Tabel 13: Fietsenstallingen stationsomgeving Kortrijk 2018 - standaardafwijking

Nr.	Locatie	Bezetting (standaardafwijking)				Totale bezetting
		In rek	naast rek	bakfiets	bromfiets	
F2	Bewaakte fietsstalling NMBS	6	1		1	8
F3	NMBS personeel	4	1	0		4
F5	Schuine helling	25	8	8	3	45
F6	Minister Tacklaan	43	31		0	74
F8	Bewaakte fietsstalling Max Mobiel	12	0	1	0	12
F9	Spoor 8	23	1			24
F10	Bloemistenstraat	5	4	1	1	10
F11	Stationsplein	48	22	1	3	75
TOTAAL						130

Tabel 14: Fietsenstallingen stationsomgeving Kortrijk 2018 – maximale bezetting

Nr.	Locatie	Bezetting (Maximaal)				Totale bezetting
		In rek	naast rek	bakfiets	bromfiets	
F2	Bewaakte fietsstalling NMBS	50	4	0	6	60
F3	NMBS personeel	41	2	1	1	45
F5	Schuine helling	286	32	13	15	346
F6	Minister Tacklaan	464	94	0	2	560
F8	Bewaakte fietsstalling Max Mobiel	73	1	3	0	77
F9	Spoor 8	163	3	0	0	166
F10	Bloemistenstraat	80	16	1	2	99
F11	Stationsplein	676	56	3	17	752
TOTAAL						1835

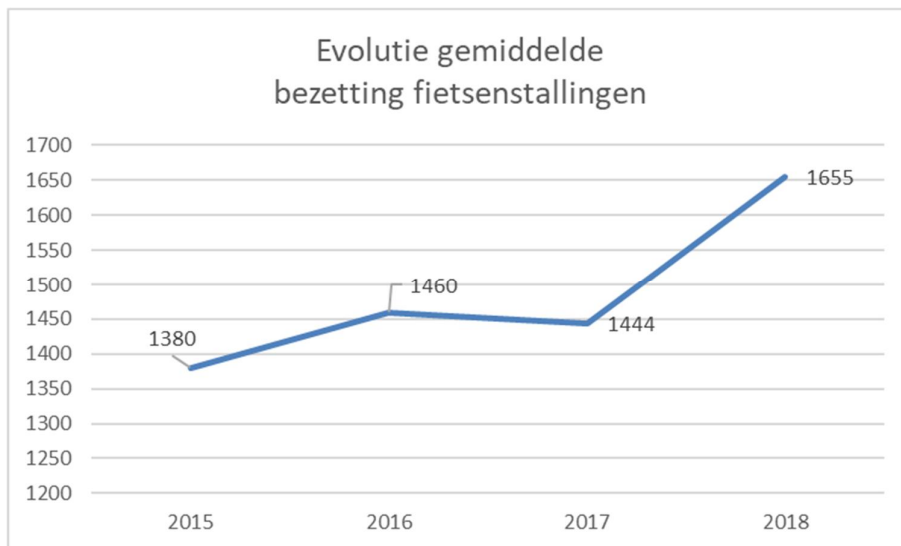
Uit bovenstaande tabel blijkt dat er anno 2018 een fietsparkeercapaciteit geldt van 2.052 plaatsen. Verder blijkt uit deze tabel dat zowel de fietsenstallingen van de 'schuine helling' als deze langsheen de Minister Tacklaan te kampen hebben met structurele oververzadiging. Er is nog buffercapaciteit aan de achterzijde in de Bloemistenstraat en in de fietsenstalling langsheen 'spoor 8'. Aan stadszijde is enkel het stationsplein vrij toegankelijk. Deze fietsparking heeft een gemiddelde bezetting van 81%.



Figuur 7: Overzicht van de parkeerlocaties stationsomgeving Kortrijk

4.1.5 Evolutie

Sinds 2015 werd het fietsparkeren rondom de stationsomgeving gereorganiseerd, onder andere omwille van het stationsproject. Er werden 175 extra fietsparkeerplaatsen voorzien ter hoogte van spoor 8 en de fietsenstallingen aan de voorkant werden gereorganiseerd. Anno 2018 bedraagt de stallingscapaciteit 2.052 fietsparkeerplaatsen met een algemene bezettingsgraad van 81%.

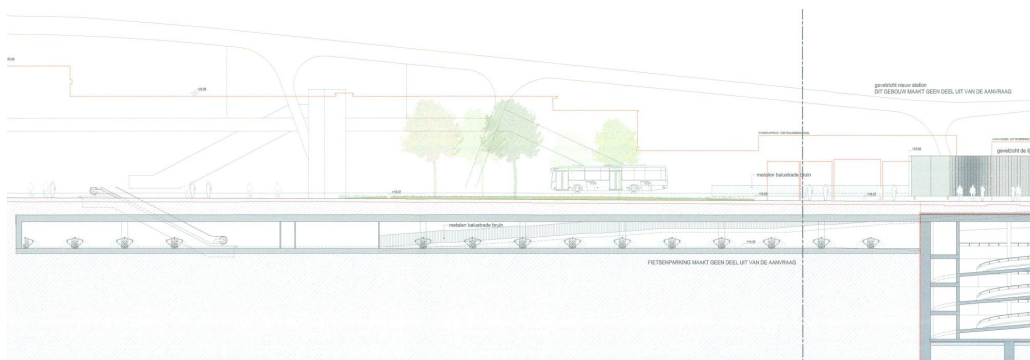


Figuur 8: Evolutie in gemiddelde bezetting - fietsenstallingen

Gemiddeld ziet men een stijgend aantal fietsers in de stationsomgeving sinds 2015, met een grote sprong tussen 2017 en 2018. De stijgende trend wordt in 2017 even onderbroken, maar dit kan te wijten zijn aan de reorganisatie in het fietsparkeren die toen gebeurd is.

4.1.6 Toekomstige uitbreidingsmogelijkheden stationsproject

Binnen het toekomstig stationsproject wordt er een nieuwe ondergrondse fietsenstalling voorzien aan de voor – en achterkant van het station met een ondergrondse fietsverbinding en rechtstreekse ontsluiting naar het stationsgebouw. De nieuwe, grote fietsenstalling zal een capaciteit hebben van 2.300 fietsparkeerplaatsen.



Figuur 9: Langssnede stationsproject - fietsenstalling

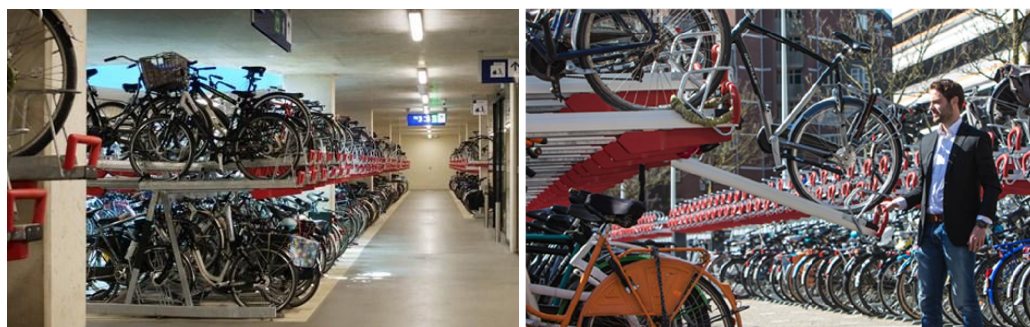
De fietsenstallingscapaciteit kan makkelijk worden uitgebreid door het invoeren van dubbelhoog fietsparkeren. Hiervoor is volgens de huidige normen een vrije hoogte van minimaal 2,75m nodig.

Om de weerstand van het dubbelhoog parkeren op te vangen kan men werken met de veergeassisteerde varianten. Deze ondersteunen het liftproces en maken het mogelijk om met een minimum aan inspanning de fiets op het hoger niveau te stallen.

Het invoeren van dubbelhoog fietsparkeren kan gefaseerd gebeuren en kan vraag gestuurd zijn. Best is om de bezetting van de fietsenstalling steeds onder de 80% te houden zodat makkelijk plaats kan gevonden worden.

Bijkomend kan men het stallingscomfort verhogen door de tussenafstand tussen de gestalde fietsen te vergroten naar bv. 50cm. Steeds dient men stallingen te voorzien voor atypische fietsen (bakfietsen, fietskarren, elektrische fietsen met brede banden, fietsen met kinderzitje,...) en oplaadpunten voor elektrisch fietsen (ev. batterijkluizen met oplaadpunt).

Een goede verlichting, het vermijden van dode hoeken en ev. camerabewaking en/of bewaking zorgt voor een veilig en aangenaam gevoel in de ondergrondse stalling.



Figuur 10: Voorbeelden dubbelhoog fietsparkeren (bron: Velop1.be)

4.2 Autoparkeren

4.2.1 P1: Stationsparking - Minister Tacklaan

De betalende NMBS-parking langsheen de Minister Tacklaan telde anno 2017 235 plaatsen. Deze worden gebruikt door treinreizigers en personeel. Uit tellingen blijkt dat deze reeds om 9u volzet is.

Op deze parking gelden volgende tarieven:

- Occasionele reizigers: 6,72€/dag;
- Maandabonnement: 32,8€;
- 3 maanden 85,60€;
- 1 jaar: 342,80€;

In februari 2017 waren 220 abonnementen minstens 1 dag geldig op deze parking.

4.2.2 Overige stadsparking in de stationsomgeving

Het parkeerbeheer van de stad is ondergebracht in het stadsbedrijf 'Parko agb'. In het jaar 2014 werd een beleid ingevoerd dat bovengronds parkeren ontraadt door uitbreidingen van de blauwe zone en het invoeren van betalend parkeren in 4 zones:

- Zone KOR 1: maximum 2u parkeren toegestaan aan 3.5€;
- Zone KOR 2: langparkeren voor 2,5€/dag;

In de stationsomgeving bevinden zich 325 parkeerplaatsen in zone KOR 2, onderverdeeld in

- Station (Conservatoriumplein): 221 plaatsen;
- Terrein tegenover Conservatoriumplein: 27 plaatsen;
- Sint-Denijsstraat*: 18 plaatsen;
- Magdalenastraat*: 29 plaatsen;
- Aalbeeksesteenweg* en Minister Vanden Peereboomlaan*: 30 plaatsen³;

- Zones KOR 3 en KOR 4: P+R Expo

Treinreizigers kunnen daar gratis parkeren en van daar gratis per bus naar het station rijden. Rittijd bedraagt 10min. Frequentie bus: minimum om het half uur. Uit enquêtes blijkt dat treinreizigers geen gebruik maken van deze mogelijkheid.

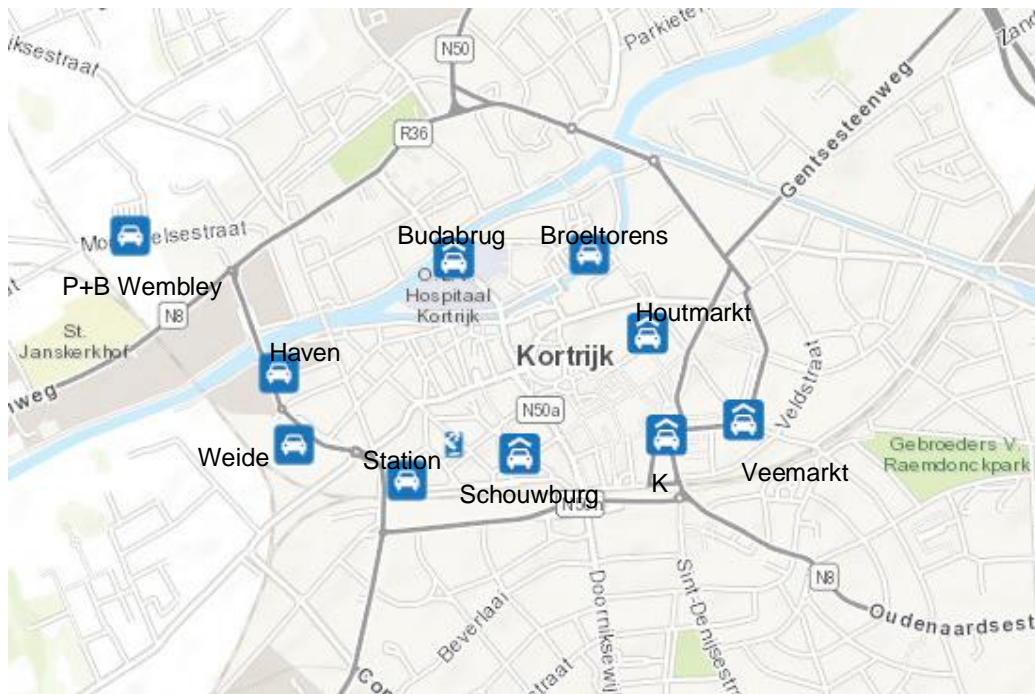
Aan de zijde van het centrum bevinden zich 5 parkings op minder dan 1 km van het station waar langparkeren mogelijk is, samen goed voor meer dan 2.300 parkeerplaatsen. Daarnaast geldt er ook in volgende straten een blauwe zone ter hoogte van de stationsomgeving (max. 4u parkeren):

³ *Parkeerplaatsen worden voornamelijk ingenomen door bewoners

- § Sint-Sebastiaanslaan
- § Monseigneur de Haermlaan
- § Karmelietenlaan
- § Hoveniersstraat
- § Beverlaai
- § Pater Beckstraat
- § Burgemeester Pyckestraat

Qua parkeertarieven geldt voor alle parkings hetzelfde tarief aan 75€ voor een maandabonnement op weekdagen. Voor parking Haven geldt voor 250 plaatsen aan 2,5€/dag of 40€/maand.

Opmerking: het dagtarief voor langparkeren in straten en op pleinen (exclusief blauwe zone) is met 2,5€/dag opmerkelijk goedkoper dan de 6,72€ die B-Parking aanreken voor occasionele reizigers op de stationsparking.



Figuur 11: Overzicht locatie parking = Bron: Parko

4.2.3 Evolutie parkeren

Sinds 2010 is gratis parkeren in de directe omgeving niet meer mogelijk door invoering van betalend parkeren en uitbreidingen van de blauwe zone. Bovendien is het totaal aantal parkeerplaatsen in de stationsomgeving verminderd van 1.003 parkeerplaatsen in 2008 naar 594 in 2017 of een vermindering van de parkeercapaciteit van 409 gratis parkeerplaatsen.

Pendelaars konden toen immers gratis parkeren op parking Appel, deze werd aangelegd als randparking met een betalend regime met als focus kort parkeren (P Kortrijk Weide). Bijkomend waren er nog 69 parkeerplaatsen op de parking van het vrederecht die niet meer vrij beschikbaar zijn.

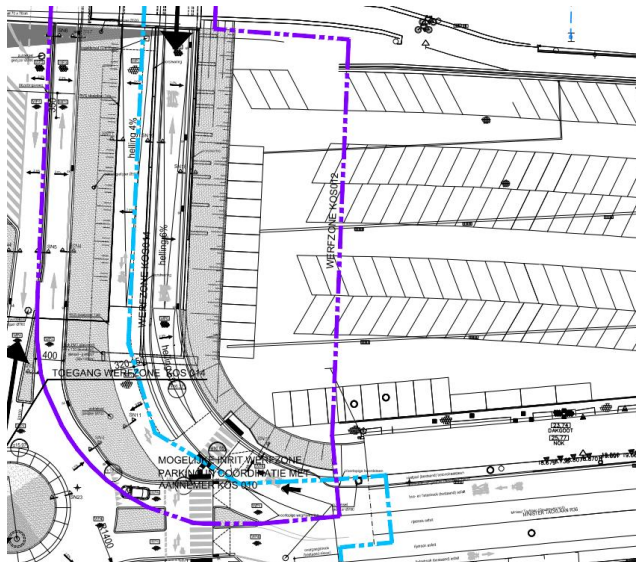
Voor de werken aan het stationsproject werd bijkomend de stationsparking Minister Tacklaan deels ingenomen als werfzone voor de bouw van de fiets- en openbaar vervoertunnel (KOS12). Hierdoor daalde de parkeercapaciteit in de stationsomgeving anno 2018 nogmaals met 57 parkeerplaatsen.

De parking op het stationsplein werd ingenomen ter compensatie voor het fietsparkeren. De parking langsheen de Tolstraat werd opgegeven voor de aanleg van het tijdelijk busstation en de K&R- en taxizone.

Momenteel beschikken treinreizigers nog over 477 parkeerplaatsen (allen betalende), zie Tabel 15.

Tabel 15: Evolutie aanbod autoparkeren station Kortrijk – 2016 en 2018

Gemeente	Nr.	Naam	regime	2016			2018		
				Capaciteit	Bezetting	Bezetting (%)	Capaciteit	Bezetting	Bezetting (%)
Kortrijk	P1	Minister Tacklaan	Betalend	235	201	86%	178	158	89%
	P2	Conservatoriumplein 1	Parkeermeter	221	218	99%	216	218	101%
	P3	Conservatoriumplein 2	Betalend	27	27	100%	27	31	115%
	P4	Doornikseleaan	NMBS personeel	48	51	106%	56	48	86%
	P5	Tolstraat	Betalend	9	7	78%	/	/	/
	P6	Stationsplein	Betalend	55	0	0%	/	/	/
		Totaal		595	504	85%	477	455	95%



Figuur 12: Inname stationsparking Minister Tacklaan door werfzone KOS12

4.3 Conclusie aanbod

Voor het fietsparkeren voorzag men een uitbreiding van 175 plaatsen eind 2015. De bezetting steeg gestaag tussen 2015 en 2018. Anno 2018 was het algemene bezettingspercentage van de fietsenstallingen reeds 81%.

Tussen 2015 en 2018 steeg de gemiddelde bezetting van 1.380 naar 1.655 fietsen, of een stijging van bijna 20%.

Het aantal parkeerplaatsen beschikbaar voor pendelaars tussen 2008 (1.003 ppl) en 2017 (477 ppl) werd met meer dan 50% verminderd. Daarenboven werd de overgebleven parkeercapaciteit betalend. Om de parkeerdruk vanuit het station niet naar de stadswijken te laten overslaan werden als flankerende maatregel de blauwe zones rondom het station uitgebreid (2010).

Vanuit het aanbod en zijn bezetting ziet men een duidelijk verband tussen de daling van het aantal autoparkeerplaatsen en het stijgend gebruik van de fietsenstallingen.

5. CONFRONTATIE

5.1 Synthese

Qua vraag naar mobiliteit bleek dat:

- Het aandeel treinreizigers schommelt tussen 2005 en 2015 gemiddeld rond de 10.000 treinreizigers per dag voor het station van Kortrijk;
- Tegen 2020 worden in grootte orde 10.850 pendelaars verwacht, dit ligt aanzienlijk lager dan de evolutie in treinreizigers voorspelt in de projectnota;
- De modal split van het voortraject van vertrekkende reizigers is gewijzigd tussen 2008 en 2017. Steeds meer reizigers maken gebruik van de fiets (stijging van 8%). Het autogebruik als voortraject daalde van 32% naar 17%;
- Pendelaars die parkeren in de stationsomgeving komen vooral uit Kortrijk zelf (17%) of uit zijn directe buurgemeentes. Er is dus nog ruimte voor een verder modal shift naar meer duurzame voortrajecten;
- Er is geen directe verschuiving van autoverkeer naar de buurstations opgemerkt vanuit de cijfers;
- Het veranderde treinaanbod in de buurstations trekt vooral extra pendelaars uit hun directe omgeving aan. Waar pendelaars eerst richting Kortrijk reden om een overstap te vermijden, stappen ze nu op in het nabijgelegen buurstation.

Uit bovenstaande studie blijken volgende zaken voor het aanbod:

- De parkeercapaciteit rondom het station is met meer dan 50% afgenomen tussen 2008 (1.003 ppl) en 2017 (477 ppl). De bezetting is 100% en er is een wachttijd voor parkeerabonnementen bij de NMBS;
- De overgebleven parkeercapaciteit werd volledig betalend;
- De fietsparkeercapaciteit werd vergroot ten opzichte van 2015. Aan de stationsomgeving kunnen momenteel tot 2.053 fietsparkeerplaatsen worden gestald. Het aantal fietsers bleef gestaag groeien tussen 2015 en 2018 (+20%). De totale bezetting is 85%

Hieruit kan men afleiden dat er een correlatie is tussen het aantal beschikbare parkeerplaatsen en het percentage autogebruik. Van zodra pendelaars geen parkeerplaats meer vinden rondom het station wordt er geschoven naar alternatieve modi en minder naar andere parkings van buurstations. Hierbij wordt vooral de (plooi)fiets en de goed bereikbare kiss-and-ride-zones als alternatief vortransportmiddel aangegeven.

Uit vergelijkingen tussen de toekomstige pendelaars en hun nieuwe extrapolatie blijkt dat het aantal toekomstige reizigers trager zal groeien als verwacht in de projectnota. In 2020 zal eerder tegen de 10.850 reizigers verwacht worden.

Pro rata met de conclusies uit de projectnota (modal split) waar rekening gehouden werd met 13.496 treinreizigers voor 1.200 parkeerplaatsen (9%), dient men anno **2020** met de nieuwe inschatting van de reizigersaantallen met 10.850 pendelaars, het **aantal parkeerplaatsen te limiteren tot maximaal 965 (9%)**.

Verder functioneert station Kortrijk, anno 2017, als een echt aankomststation. Toekomstige groei van treinreizigers wordt is dus niet zozeer afhankelijk van een restcapaciteit in het

parkeeraanbod. Het groeipotentieel, qua reizigersaantallen, is vele malen groter via alternatieve modi, zowel bij voor- als bij natransport.

Deze evoluties zitten reeds vervat in het masterplan met een uitbreiding van het aantal fietsenstallingen naar 2.300 fietsparkeerplaatsen (eventueel naar de toekomst uitbreidbaar met dubbelhoog fietsenstallingen tot +/- 4.000 fietsparkeerplaatsen), goed bereikbare kiss-and-ride zones en een goed uitgerust busstation voor een vlotte overstap van en naar de trein.

5.2 Herziening ambities stationsomgeving

Na analyse van bovenstaande cijfers willen de partners binnen de stationsomgeving verder inzetten op de vergroening van de toekomstige mobiliteit en verder bijdragen aan de reeds ingezette modal-shift.

Uit de reizigerstelling blijkt eerder al dat het realistischer is dat er een tragere groei te verwachten zal zijn qua reizigersaantallen dan vooropgesteld werd in de projectnota.

Zo werd er in de projectnota rekening gehouden met 13.496 treinreizigers voor 1.200 parkeerplaatsen (9% - cf. startnota). Uit de nieuwe voorspellingen zou men, anno 2020, 10.850 pendelaars, verwachten. Rekening houdend met dezelfde vooropgestelde modal split uit de startnota dient men het aantal **parkeerplaatsen in de stationsomgeving te limiteren tot maximaal 965 parkeerplaatsen.**

Bijkomend functioneert station Kortrijk, anno 2017, als een echt aankomststation. Toekomstige groei van treinreizigers wordt dus niet zozeer afhankelijk van een restcapaciteit in het parkeeraanbod. Het groeipotentieel, qua reizigersaantallen, is vele malen groter via alternatieve modi, zowel bij voor- als bij natransport.

Bovendien zorgen recente evoluties in de elektrische-, deelsysteem- en draagbare mobiliteit ertoe bij dat pendelaars makkelijker het station kunnen bereiken (en van verderaf) via deze alternatieve vervoersmiddelen zowel in het voor- als in het natransport. Het zijn deze alternatieve transportmiddelen zoals de elektrische (plooi) fiets/step en het aanbod van verschillende deelsystemen rondom de stationsomgeving die verder voor de grote bijkomende reizigersgroei gaan zorgen in de toekomst.

Voor 2030 wordt een status-quo van de parkeercapaciteit voorzien. Bijkomende reizigersgroei tussen 2020 en 2030 zal volledig worden opgevangen door de alternatieve verkeersmodi. Echter, het voorzien van autoparkeercapaciteit blijft belangrijk voor de bereikbaarheid en de flexibiliteit die een stationsomgeving verdient.

Op basis van bovenstaande analyses en evoluties wensen de partners **de nieuwe toekomstige noodzakelijke parkeercapaciteit verder te limiteren tot 900 parkeerplaatsen.**

Met deze nieuwe parkeercijfers wordt de ambitie tot het bewerkstelligen van een modal-shift van automobilititeit naar andere alternatieve modi verder benadrukt.

5.3 Impact herziening parkeercapaciteit

5.3.1 Modal-shift

In 2020 verwacht men ongeveer 10.850 treinreizigers. Hiervan wordt verwacht dat 9% met de wagen zal willen komen. Dit levert een maximale vraag op van 965 parkeerders.

De ambitie van de projectpartners, qua autoparkeren, wordt echter verder gelimiteerd tot 900 parkeerplaatsen. Hiervan zouden 700 tot 730 parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor pendelaars en 200 tot 170 voor bezoekers van de stad Kortrijk en het CVO⁴.

Er wordt een dubbelgebruik voorzien tussen deze verschillende parkeerplaatsen. Zo zullen treinreizigers de vrije plaatsen van het parkeerbedrijf Parko kunnen gebruiken overdag. Bezoekers van het CVO hebben vooral 's avonds parkeerplaatsen nodig en kunnen dan vrije parkeerplaatsen van pendelaars innemen. Bezoekers van Kortrijk hebben vooral in het weekend extra parkeerplaatsen nodig, op deze moment is er een mindere vraag naar parkeerplaatsen vanuit de pendelaars. Deze doelgroepen spelen dus perfect op elkaar in qua dubbel gebruik.

Rekening houdend met bovenstaand argument, blijkt dus bij de confrontatie tussen de parkeervraag en -aanbod dat dit een surplus oplevert van 65 personen extra die naar een alternatief vervoersmiddel dienen over te stappen. In volgend hoofdstuk wordt de impact per vervoersmodi verder bekeken.

5.3.2 Mobiliteitsimpact

Er wordt van uitgegaan dat al de onderstaande alternatieve vervoersmodi hun aandeel van de surplus zullen opvangen. Toch wordt er telkens vanuit gegaan dat de alternatieve vervoersmodi de volledige surplus dient op te vangen.

5.3.2.1 Als voetganger

Indien de keuze van het alternatief van de betrokken autobestuurders die de modal-shift dienen te maken, valt op dat het 'te voet naar het station komen' zal dit slechts een zeer kleine invloed hebben op al voorziene voetgangerscapaciteit in het project. De marges qua capaciteit kunnen deze stijging in de voetgangersstromen makkelijk dragen.

5.3.2.2 Als fietser

Indien deze pendelaars allen met de fiets komen, dient gekeken te worden of er nog steeds voldoende fietsenstallingen voorhanden zijn. Anno 2018 stonden er 1.655 gestalde fietsen in de verschillende fietsenstallingen. In vergelijking met het totaal geschat aantal reizigers blijkt dat er in 2018 reeds 15.5% met de fiets naar het station komt. Dit percentage, toegepast op de reizigersaantallen van 2020, levert een bijkomende fietsparkeervraag van 25 plaatsen op. Dit levert in worst-case een extra totale fietsbezetting op van 90 plaatsen in 2020.

⁴ Exacte verdeling nog in onderhandeling

Tabel 16: Fietsenstallingen stationsomgeving Kortrijk – capaciteit / bezetting 2020

Nr.	Locatie	Capaciteit	Bezetting				Surplus	Totale bezetting (aantal)	Bezetting (%)	
			In rek	naast rek	bakfiets	bromfiets				
F2	Bewaakte fietsstalling NMBS	157	43	3		4	22	72	45.9%	
F3	NMBS personeel	107	34	1		1	15	52	48.6%	
F5	Schuine helling	261	250	10		7	10	277	106.1%	
F6	Minister Tacklaan	388	376	30			1	407	104.9%	
F8	Bewaakte fietsstalling Max Mobiel	102	50	1		2		10	63	61.8%
F9	Spoor 8	180	131	2				10	143	79.4%
F10	Bloemistenstraat	80	65	5		1	1	2	74	92.5%
F11	Stationsplein	777	591	24		2	9	31	657	84.6%
TOTAAL		2052	1540	76		13	26	90	1745	85.0%

Rekening houdend met de extra stijgingen in de vraag naar fietsparkeerplaatsen, stijgt de bezetting naar 85%. Vanaf deze drempelwaarde is het aangewezen om op zoek te gaan naar bijkomende stallingen. Idealiter trekt men, in functie van de meest recente cijfers, de capaciteit op zodat de bezetting onder de 80% blijft.

Elke surplus in fietsparkeercapaciteit zorgt voor bijkomend comfort voor de treinreizigers doordat ze sneller een plaats vinden in de fietsenstallingen van hun keuze aansluitend op hun fietsroute. Uitbreidingen boven de 2300 kunnen makkelijk georganiseerd worden binnen dezelfde oppervlakte door in te zetten op dubbelhoog fietsparkeren, zie hoofdstuk 4.1.6.

5.3.2.3 Met het openbaar vervoer

Indien deze reizigers zouden kiezen voor het openbaar vervoer als voortransport dan beschikt het aanbod van het openbaar vervoer over voldoende marges om naast de traditionele reizigersaanroei ook deze extra surplus van 65 personen op te vangen.

5.3.2.4 Carpool of kiss-and-ride zone

Indien de surplus aan pendelaars zou meerijden met anderen zou hun impact te verwaarlozen zijn. De voorziene drop-off zones zijn voldoende groot om deze extra stroom aan reizigers op te vangen.

5.3.2.5 Auto – afwikkeling op het wegennetwerk

In de projectnota werd rekening gehouden met een grotere parkeercapaciteit als nu beargumenteed. Mobiliteitsonderzoek ter afwikkeling van 1.200 parkeerplaatsen hield onder meer een microsimulatie in. Op basis van deze werden flankerende maatregelen vooropgesteld.

Het verminderen van de parkeercapaciteit naar 900 parkeerplaatsen zorgt ervoor dat de druk op het wegennet zal afnemen. De ingeschatte knelpunten zullen dus minder groot zijn.

De voorziene flankerende maatregelen zullen zeker voldoende zijn, aangezien het hier gaat om een vermindering.

5.3.2.6 Zoekverkeer

Momenteel (2018) worden er 477 betalende parkeerplaatsen ter beschikking gesteld van pendelaars. Door het invoeren van blauwe zones in de omliggende wijken zorgt men ervoor dat er geen bijkomende parkeerdruk ontstaat door het beperkte parkeeraanbod in de stationsomgeving.

Andere parkeergelegenheden zijn omwille van de afstand tot het station of omwille van de stapafstand weinig interessant. Uit verschillende uitgevoerde enquêtes blijkt dan ook dat pendelaars die vroeger met de wagen kwamen, nu reeds een alternatief modi verkiezen. Zij maakten de modal shift naar duurzame verkeersmodi anno 2018 reeds.

Het beperken van de parkeercapaciteit tot 900 wagens beantwoordt volledig aan de toekomstig vooropgestelde vraag naar parkeerplaatsen vanuit de nieuwe voorspelde toekomstige treinreizigers (2020 – 2030) door de NMBS.

Zodoende veroorzaakt deze limitatie van het pendelparkeren geen extra zoekverkeer naar andere parkings of bijkomende druk op omliggende wijken.

Als bijkomende flankerende maatregelen kan men het zoekverkeer monitoren en bij eventuele problemen afdoende actie ondernemen door bv. blauwe zones uit te breiden, de prijspolitiek van de verschillende parkings af te stemmen, informeren van de pendelaars van de aanwezige alternatieven,

5.3.3 Technische impact

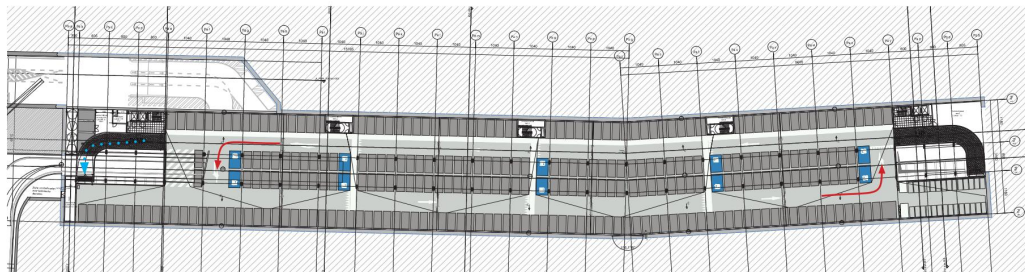
De nieuwe parkeercapaciteit van 900 parkeerplaatsen wordt voorzien op dezelfde locatie als de vorige stationsparking. De enige aanpassing is dat het 4^{de} parkeerniveau vanuit de projectnota niet uitgevoerd zal worden.

Het ontsluitingsprincipe van de stationsparking blijft behouden, namelijk:

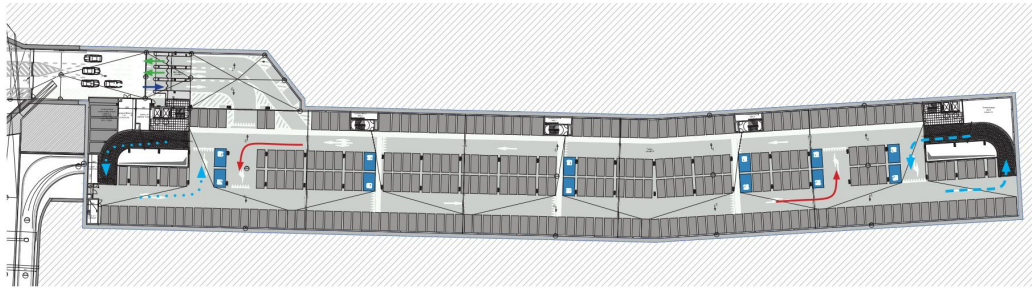
'Het in- en uitrijden gebeurt op 2 niveaus, via niveau -1 (tunnel Zandstraat) waar het bestemmingsverkeer van en naar de parking kan in- en uitvoegen uit het doorgaand verkeer in de tunnel. Vervolgens verbinden de in- en uitvoegstroken de in- en uitritten van de parking op niveau -2 en -3:

- *Op niveau -2: inrijden vanuit het zuiden en uitrit naar het noorden;*
- *Op niveau -3: inrijden vanuit het noorden en uitrit naar het zuiden'*

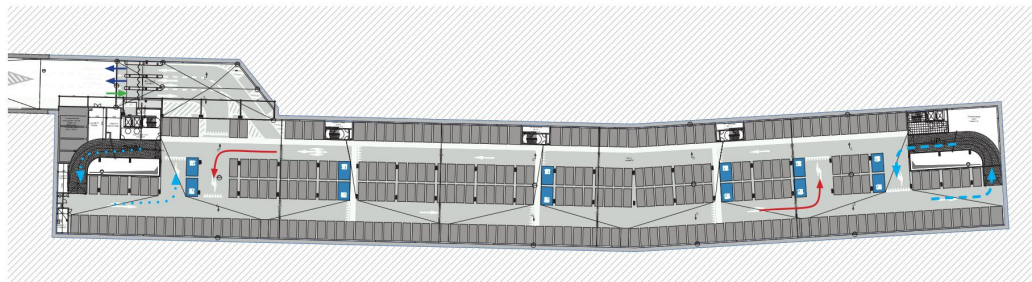
Voor een overzicht van de verschillende grondplannen wordt verwezen naar onderstaande figuren.



Figuur 13: Stationsparking -1



Figuur 14: Stationsparking -2



Figuur 15: Stationsparking -3



6. CONCLUSIE

Analyse van de nieuwe beschikbare mobiliteitsdata laat toe om de uitgangspunten van de start- en projectnota te controleren en te verfijnen in het uiteindelijke ontwerp. Bovenstaande studie is de samenvatting van deze verschillende uitgevoerde onderzoeken.

Uit deze analyses blijkt dat de groei in treinreizigers minder groot is dan verwacht werd ten opzichte van de berekeningen in de projectnota. Dit zorgt voor een vermindering in de toekomstige vervoersvraag ten opzichte van deze ingeschat in de projectnota.

Uit berekeningen blijkt in de toekomst (2020) dat het realistischer is dat er gemiddeld 10.850 reizigers verwacht mogen worden in de plaats van de 13.496 uit de projectnota. Rekening houdend met dezelfde vooropgestelde modal split uit de startnota blijkt de toekomstige vraag slechts 965 parkeerplaatsen te zijn in plaats van 1.200 uit de projectnota.

Daarnaast blijkt uit de verschillende uitgevoerde enquêtes dat, door beperkingen in de parkeercapaciteit en het betalend maken, reeds een eerste modal shift heeft plaatsgevonden onder de pendelaars die met de wagen naar het station van Kortrijk kwamen. Zo daalde het aantal parkeerplaatsen voor pendelaars van 1.004 parkeerplaatsen in 2008 naar 477 parkeerplaatsen in 2018. Deze laatste allen onder een betalend regime.

Parkeerders die geen plaats vonden of het parkeren te duur vonden, komen vandaag op een andere wijze naar het station. Er is een correlatie tussen het aantal beschikbare parkeerplaatsen en het percentage autogebruik. Qua alternatieven worden vooral de (plooi)fiets en goed bereikbare kiss-and-ride-zones als alternatief vervoersmiddel belangrijker. Verschuivingen naar andere parkings van buurstations of naar alternatieve parkings in de buurt bleken niet uit de analyses.

Deze evoluties zorgen ervoor dat men de ambitie van de projectpartners, qua autoparkeren, en fietsparkeren scherper kan stellen dan oorspronkelijk in de start- en projectnota werden gedaan.

Er wordt door de partners geopteerd om het stationsparkeren optimaal af te stemmen op de nieuwe toekomstige vervoersvraag en ze te limiteren tot 900 parkeerplaatsen. Hiervan zouden ongeveer 700 à 730 parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor pendelaars en 200 à 170 voor bezoekers van de stad Kortrijk en het CVO⁵ met een maximaal dubbelgebruik zodat voor de verschillende doelgroepen de volledige capaciteit voorhanden is op verschillende momenten in de dag.

Aangezien de nieuwe ambitie optimaal aansluit op de te verwachte vervoersvraag en de al gemaakte modal shift verder ondersteund, zal de impact van deze beslissing beperkt zijn. Naast de capaciteit verandert er technisch niets aan de ontsluiting en de locatie van de stationsparking.

De ambities op vlak van fietsparkeren qua capaciteit en kwaliteit worden in de toekomst verder afgesteld op de nieuwe toekomstige vervoersvraag en trends. Intussen worden verder cijfers verzameld over minstens de bezetting, de behoefte voor vertrekkende en aankomende reizigers.

⁵ Exacte verdeling is nog in onderhandeling

De oude vervoersvraag wordt voor de alternatieve modi nog steeds toegepast, zodoende er extra buffercapaciteit voorhanden is tijdens de uitvoering van het volledige masterplan. Zo worden het aantal fietsenstallingen naar 2.300 fietsparkeerplaatsen uitgebreid, kan deze toekomstig verder worden uitgebreid binnen dezelfde zone met dubbelhoog fietsparkeren, zijn er goed bereikbare kiss-and-ride zones en zorgt een goed uitgerust busstation voor een vlotte overstap van en naar de trein.

Wel dient erover gewaakt te worden dat het aantal fietsenstallingen steeds de vervoersvraag kan volgen indien er bepaalde onderdelen van het masterplan gefaseerd worden gerealiseerd.
Bijlagen

Bijlage 1. Herkomst parkeerders – tabel 2008

HERKOMST-BESTEMMING PARKEERDERS STATION KORTRIJK (2008)	TOTAAL PARKEERDERS 2008	%	
8500	Kortrijk	199	20.10%
8510	Bellegem, Kooigem, Marke, Rollegem	143	14.39%
8930	Lauwe, Menen, Rekkem	86	8.68%
8560	Gullegem, Moorsele, Wevelgem	81	8.19%
8501	Bissegem, Heule	79	7.94%
8550	Zwevegem	57	5.71%
8520	Kuurne	37	3.72%
8530	Harelbeke	25	2.48%
8880	Ledegem, Rollegem, Kapelle, Stint-Eloois-Winkel	23	2.23%
8890	Dadizele, Moorslede	20	1.99%
8511	Aalbeke	18	1.74%
8980	Beselare, Geluvelde, Passendale, Zandvoorde, Zonnebeke	18	1.74%
8580	Avelgem	15	1.49%
8800	Beveren, Oekene, Roeselare, Rumbeke	15	1.49%
8587	Spiere-Helkijn	13	1.24%
8900	Brielen, Dikkebus, Ieper, Sint-Jan	12	1.24%
7700	Moeskroen	10	0.99%
8551	Heestert	10	0.99%
8552	Moen	10	0.99%
8554	Sint-Denijs	10	0.99%
8770	Ingelmunster	10	0.99%
8860	Lendelede	10	0.99%
8940	Geluwe, Wervik	10	0.99%
8540	Deerlijk	7	0.74%
8660	Adinkerke, De Panne	7	0.74%
8970	Poperinge, Reningelst	7	0.74%
7710	Dottenijs	5	0.50%
8531	Bavikhove, Hulste	5	0.50%
8553	Otegem	5	0.50%
8810	Lichtervelde	5	0.50%
8920	Bikschote, Langemark-Poelkapelle	5	0.50%
8020	Hertsberge, Oostkamp; Ruddervoorde, Waardamme	2	0.25%
8210	Loppem, Veldegem, Zedelgem	2	0.25%
8310	Assebroek, Sint-Kruis	2	0.25%
8400	Oostende, Stene, Zandvoorde	2	0.25%
8573	Tiegem	2	0.25%
8610	Handzame, Kortemark, Werken, Zarren	2	0.25%
8720	Dentergem, Markegem, Oeselgem, Wakken	2	0.25%
8790	Waregem	2	0.25%
8830	Gits, Hooglede	2	0.25%
8840	Oosternieuwkerke, Staden, Westrozebeke	2	0.25%
8870	Emelgem, Izegem, Kachtem	2	0.25%
8957	Mesen	2	0.25%
8958	Loker	2	0.25%
8972	Kormbeke, Proven, Roesbruggee-Haringe	2	0.25%
9850	Hansbeke, Landegem, Merendree, Nevele, Poesele, Vosselare	2	0.25%
7500	Doornik	2	0.25%
	TOTAAL	989	100%

Tabel 17: Herkomst parkeerders station Kortrijk – 2008

Bijlage 2. Herkomst parkeerders – tabel 2017

HERKOMST-BESTEMMING PARKEERDERS STATION KORTRIJK (2017)	Aantal (deelgemeente)	Aantal (hoofdgemeente)	Percentage
8500	Kortrijk	72	17.06%
8560	Gullegem	19	
8560	Moorsele	5	11.37%
8560	Wevelgem	24	
8550	Zwevegem	45	10.66%
8930	Lauwe	20	
8930	Menen	12	10.19%
8930	Rekkem	11	
8510	Bellegem	10	
8510	Marke	21	9.24%
8510	Rollegem	8	
8501	Heule	27	6.40%
8530	Harelbeke	15	
8530	Stasegem	1	3.79%
8880	Ledegebem	12	
8880	Rollegem-Kapelle	1	3.32%
8880	Sint-Eloois-Winkel	1	
7700	Moeskroen	13	3.08%
8520	Kuurne	12	2.84%
8580	Avelgem	10	2.37%
8940	Geluwe	2	
8940	Wervik	8	2.37%
8511	Aalbeke	7	1.66%
8800	Roeselare	7	1.66%
8870	Izegem	6	1.42%
8890	Dadizele	4	
8890	Moorslede	2	1.42%
8501	Bissegebem	5	1.18%
8540	Deerlijk	4	0.95%
8900	Ieper	4	0.95%
8980	Beselare	1	
8980	Passendale	2	0.95%
8980	Zonnebeke	1	
7711	Dottenijs	2	0.47%
8554	Sint-Denijs	2	0.47%
8570	Anzegem	2	0.47%
8791	Beveren-Leie	2	0.47%
8860	Lendelede	2	0.47%
8970	Poperinge	2	0.47%
FR.59223	Roncq	2	0.47%
8400	Oostende	1	0.24%
8531	Hulste	1	0.24%
8552	Moën	1	0.24%
8583	Bossuit	1	0.24%
8600	Diksmuide	1	0.24%
8770	Ingelmunster	1	0.24%
8790	Waregem	1	0.24%
8792	Desselgem	1	0.24%
8840	West-Rozebeke	1	0.24%
8908	Vlamertinge	1	0.24%
8920	Langemark-Poelkapelle	1	0.24%
9400	Okegem	1	0.24%
9690	Kluisbergen	1	0.24%
9800	Deinze	1	0.24%
9870	Zulte	1	0.24%
FR.59000	Rijsel	1	0.24%
TOTAAL		422	

Tabel 18: Herkomst parkeerders station Kortrijk – 2017

Bijlage 3. Detail MS-onderzoek 2008-2017



NMBS
Directie Marketing & Sales
Multimodal Offer Development
B-MS.3
tel 911 88243
gsm 0475 450029
christiane.vanrijckeghem@nmbs.be

Brussel, 14 april 2017

Station Kortrijk

Voortransport treinreizigers – Aantal en herkomst automobilisten

Op 16 maart 2017 werden in de tijdspanne 4.15 u - 9 u 2.452 vertrekkende reizigers geteld. Een daling met 630 in 2017 in vergelijking met de telling op 15 april 2008 (-20%), toen 3.082 vertrekkende reizigers werden genoteerd.

Station Kortrijk is vooral een aankomststation: 's ochtends zijn er 67% aankomende reizigers, hoofdzakelijk studenten, en 33% vertrekkende reizigers. Er zijn tevens ongeveer 1.000 overstappende treinreizigers.

1. Modal split - Voortransport vertrekkende treinreiziger in de ochtendspits

	Donderdag 16 maart 2017		Dinsdag 15 april 2008		Verschil 2017/2008
	4.16 u tot 9 u		4.16 u tot 9 u		
	Aantal reizigers	%	Aantal reizigers	%	Aantal reizigers
te voet	652	26,60	702	22,78	-50
automobilist	422	17,18	989	32,09	-567
K&R	331	13,50	294	9,54	+37
per fiets	655	26,73	558	18,10	+97
per bus	369	15,05	483	15,67	-114
bromfiets/motor	20	0,82	41	1,33	-21
per taxi	3	0,12	15	0,49	-12
	2.452	100,00	3.082	100,00	-630

Op **15 april 2008** kwamen in de ochtendspits (vanaf de eerste trein tot 9 u) **989 reizigers met de auto** naar het station.

- Er waren toen 1.003 parkeerplaatsen in de stationsomgeving,
- waarvan 409 gratis plaatsen voor langparkeren op de NMBS-parking Appel en Vredegerecht.

In **2010** werd in de stationsomgeving betalend parkeren ingevoerd, ook de NMBS-parking werd betalend.

1

Op **16 maart 2017** is het aantal **reizigers met de auto gedaald naar 422** (-567, hetzij -57%).

Het aandeel in modal split daalde van 32% naar 17%:

- gratis parkeren is niet meer mogelijk;
- bovendien is het totaal aantal parkeerplaatsen in de stationsomgeving verminderd van 1.003 in 2008 naar 616 vandaag (- 387).
- Dit aantal moet nog worden verminderd omdat de plaatsen voor langparkeren in de Magdalenestraat, Minister vande Peereboomlaan en Aalbeeksesteenweg vandaag hoofdzakelijk worden ingenomen door bewoners. De werkelijke parkeercapaciteit voor de treingebruikers bedraagt hierdoor geen 616 maar ongeveer 570 parkeerplaatsen.
- De 409 gratis parkeerplaatsen - 340 op de NMBS-parking Appel, dat nu een bouwverf is, en 69 op de parking van het vredegerrecht - zijn verdwenen.

Zoals in andere stations, constateren we dat het invoeren van betalend parkeren automobilisten deed nadenken: een aantal schakelt over op de (vouw)fiets of laat zich afzetten aan het station. Sommigen kijken uit naar een ander station met een passend treinaanbod waar nog gratis kan worden geparkeerd.

Zo is, ondanks de daling van het totale aantal reizigers in de ochtendspits, het aantal fietsende reizigers naar station Kortrijk met 97 gestegen; het aandeel van de fiets in de modal split is toegenomen met 8 procentpunten. In 2017 steeg het fietsgebruik als vervoersmiddel met 17% in vergelijking met 2008, en met 10% in vergelijking met 2011. Ook het aantal personen dat met de auto wordt gebracht, is gestegen.

2. Herkomst vertrekkende automobilisten

De 422 ondervraagde autobestuurders kwamen vanuit 56 verschillende (deel)gemeenten naar station Kortrijk (zie bijlage).

Belangrijkste herkomsten:

- 150 automobilisten (35%) wonen in Kortrijk of een deelgemeente van Kortrijk.
- 48 automobilisten komen uit Zwevegem en 48 uit Wevegem. Totaal = 22%
- Vanuit Menen rijden 43 automobilisten (10%) naar station Kortrijk.

3. Parkeercapaciteit en tarieven

1. De betalende **NMBS**-parking telt 235 plaatsen. Wordt gebruikt door treinreizigers en personeel. Om 9u is de parking volzet.

Tarieven voor treinreizigers:

- occasionele reizigers: 6,72 euro/dag
- maandabonnement: 32,80 euro
- 3 maanden 85,60 euro
- 1 jaar: 342,80 euro

Verkochte parkeerabonnementen B-Parking:

220 abonnementen waren minstens 1 dag geldig in februari 2017.

2. Het parkeerbeheer van de **stad** is toevertrouwd aan het stadsbedrijf 'Agb Parko'. Sinds 2014 wordt een beleid gevoerd dat bovengronds parkeren ontraadt.

De straten en pleinen werden ingedeeld in 4 zones:

- zone Kort 1: maximum 2 uur parkeren toegestaan

- zone Kort 2: langparkeren voor 2,5€/dag.
In de stationsomgeving bevinden zich 325 parkeerplaatsen in zone Kort 2:
 - o Conservatoriumplein: 221 plaatsen
 - o Terrein tegenover Conservatoriumplein: 27 plaatsen
 - o Sint-Denijsstraat*: 18 plaatsen
 - o Magdalenastraat*: 29 plaatsen
 - o Aalbeeksesteenweg* en Min. Vanden Perrelaan*: 30 plaatsen

*hier geldt tevens bewonersparkeren
- zones Kort 3 en Kort 4: P+R Xpo Kortrijk. Treinreizigers kunnen daar gratis parkeren en van daar gratis per bus naar het station rijden. Rittijd 10 minuten. Frequentie bus: minimum om het half uur. Treinreizigers maken van deze mogelijkheid geen gebruik.

Kant centrum bevinden zich 6 parkings op minder dan 1 km van het station waar langparkeren mogelijk is, samen goed voor meer dan 2.300 parkeerplaatsen. Rekening houdend met de parkeertarieven zouden alleen de parking Q-Park (1.050 plaatsen, 61,50 euro voor een maandabonnement op weekdays) en parking Haven (250 plaatsen, 2,5 euro per dag) in aanmerking kunnen komen voor de treingebruikers.

Het tarief voor langparkeren in straten en op pleinen is met 2,5 euro/dag merkelijk goedkoper dan de 6,72 euro die B-Parking aanrekent voor occasionele reizigers op de stationsparking.

4. Verkoop abonnementen NMBS (bron: B-MS 203)

2.121 woon-werkabonnementen waren minstens 1 dag geldig in februari 2017. Een abonnement dat in de loop van de maand werd verlengd, kan tweemaal voorkomen in de statistiek.

5. Algemene gegevens woon-werkverkeer

Uit de bevolkingsstatistieken (volkstelling 2011) blijkt dat de meeste werkende inwoners in de invloedzone van station Kortrijk op korte afstand van hun woonplaats werken. Als bijlage 7 een aantal cijfergegevens, gebaseerd op de woonplaats van de ondervraagde automobilisten.

6. Algemene gegevens station Kortrijk

Evolutie aantal instappende reizigers per dag (oktobertellingen)

	2007	2011	2012	2013	2014	2015
weekdag	10.032	10.495	10.457	9.637	10.061	10.007
zaterdag	4.190	4.556	5.356	4.908	5.208	3.793
zondag	5.992	4.784	5.264	4.865	5.551	3.782

Plaats in rangschikking stations en stopplaatsen

	2007	2011	2012	2013	2014	2015
weekdag	15	13	14	15	14	14
zaterdag	14	15	12	16	13	16
zondag	12	15	12	15	14	16

Treinaanbod

IC Kortrijk - Welkenraedt
IC Poperinge – Antwerpen-Centraal
IC Oostende – Oudenaarde – Brussel Nationale Luchthaven
IC Kortrijk – Doornik – Brussel – Dendermonde – Sint-Niklaas
L Kortrijk – Oudenaarde – Gent – Eeklo
IC Kortrijk - Brugge
IC Kortrijk – Brugge – Oostende
IC Kortrijk – Poperinge
IC Kortrijk – Lille-Flandres
P-treinen (12 tijdens ochtendpiek en 7 tijdens avondpiek)

Bijlagen

1. Modal split vertrekkende reizigers, opgesplitst per richting (kant centrum/kant Tacklaan)
2. Aantal parkeerplaatsen in de stationsomgeving
3. Aantal fietsrekken en bromfietsplaatsen in de stationsomgeving
4. Inplantingsschema parkings en fietsenstallingen
5. Lijst herkomst automobilisten – resultaat mondelinge enquête op 16 maart 2017
6. Kaart herkomst automobilisten
7. Matrix woon-werkverplaatsingen regio Kortrijk (Census 2011)