

Analyse en aanbevelingen voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid van het
Interfluvium mobiliteit tussen Leie en Schelde

Infrastructuur, Ruimte en Verkeer

Provincie West-Vlaanderen

Projectnummer 4007024 | versie G | 05-04-2012





Opdrachtgever

Provincie West-Vlaanderen
 Provinciehuis Abdijbeke
 Abdijbekestraat 9
 8200 Sint – Andries – Brugge

Contactpersoon: Koen Vanneste

T 050 40 35 35

F 050 40 71 01

koen.vanneste@west-vlaanderen.be

Analyse en aanbevelingen voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid van het Interfluvium mobiliteit tussen Leie en Schelde



Opdrachtnemer

ARCADIS Belgium nv/sa
Maatschappelijke zetel
 Koningsstraat 80
 B-1000 Brussel

Postadres
 Kortrijksesteenweg 203
 B-9000 Gent

Contactpersoon

Adel Lannau

Telefoon

+32 9 242 44 16

Telefax

+32 9 242 44 45

E-mail

a.lannau@arcadisbelgium.be

Website

www.arcadisbelgium.be

Revisie				
Versie	Datum	Opmerking		
A	15/02/2011	Besproken op werkgroep dd 15/02/2011		
B	05/04/2011	Besproken op werkgroep dd 05/04/2011		
C	29/04/2011	Besproken op werkgroep dd 10/05 /2011		
D	23/12/2011	Besproken op werkgroep dd 12/01/2012		
E	14/02/2012	Te bespreken op stuurgroep dd 14/02/2012		
F	14/03/2012	Aangepast aan de opmerkingen geformuleerd op de stuurgroep dd 14/02/2012, na bespreking in de werkgroep op 13/03/2012.		
G	05/04/2012	Definitieve versie wordt voorgelegd aan de deputatie dd 19/04/2012		
Opgesteld				
Afdeling/discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum
IRV	Projectmedewerker	Martinus Van den Berg		
	Project-verantwoordelijke	Adel Lannau		
Geverifieerd				
Afdeling/discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum
Goedgekeurd door klant				
Afdeling/discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave

Samenvatting	11
0	Leeswijzer	19
1	Analyse van de problematiek	21
1.1	Bottom – up	22
1.1.1	Vlaams Gewest	22
1.1.2	Provincie West-Vlaanderen	22
1.1.3	Anzegem	24
1.1.4	Zwevegem	28
1.1.5	Avelgem	31
1.1.6	Harelbeke	33
1.1.7	Deerlijk	33
1.1.8	Waregem	34
1.1.9	Spiere-Helkijn	34
1.1.10	Kortrijk	36
1.2	Top down	37
1.2.1	Analyse ruimtelijke structuur	37
1.2.2	Analyse huidige verkeersstromen	41
1.2.3	Openbaar vervoersnetwerk	70
1.2.4	Fietsnetwerk	74
1.2.5	Huidig verkeersplanologisch kader	76
2	Modeldoorrekening	79
2.1	Opbouw van het model	79
2.2	Doorgerekende scenario's	81
2.2.1	Scenario 1: Doorrekening van de omleidingsweg Anzegem, tracé west A (2020)	81
2.2.2	Scenario 2: ontsluitingsweg Moen ten noorden van de kern	82
2.2.3	Scenario 3: Omleidingsweg Heestert	82
2.2.4	Scenario 4: Omleidingsweg Heestert/Moen langsheen het kanaal (tracé F uit Figuur 5 : Alternatieve tracés voor omleidingsweg Heestert (bron: GRS)	83
2.2.5	Samengestelde scenario's (scenario 5 tot en met 8)	84
2.3	Modelresultaten	85
2.3.1	Huidige intensiteiten	85
2.3.2	Te verwachten intensiteiten (intensiteiten 2020)	87
2.3.3	Intensiteiten 2020	88
2.3.4	Scenario 1: Doorrekening van de omleidingsweg Anzegem, tracé west A (2020)	89
2.3.5	Scenario 2: ontsluitingsweg Moen ten noorden van de kern	92
2.3.6	Scenario 3: omleidingsweg Heestert	95
2.3.7	Scenario 4: Omleidingsweg Heestert/Moen langsheen het kanaal	98
2.3.8	Samengestelde scenario's	104
2.4	Quickscan van de verkeersleefbaarheid	104
3	Visie	108

3.1	E17 en E403 als drager	108
3.2	De juiste activiteit op de juiste plaats	110
3.3	Fiets (en openbaar vervoer) als te stimuleren transportmiddel	110
4	Vertaling van de visie naar aanbevelingen	111
4.1	E17 en E403 als drager	111
4.1.1	N391 ontsluit het centrum van het studiegebied maximaal naar het noorden toe	111
4.1.2	De N382 ontlast de lokale assen in het Interfluviumgebied	121
4.1.3	De N353/N8 ontsluit in noordoostelijke – zuidwestelijke richting.	128
4.1.4	N50 heeft een lokaal karakter	133
4.1.5	Samenhangende visie met betrekking tot vrachtvervoer	133
4.1.6	Aanpassen wegenselectie	133
4.2	De juiste activiteit op de juiste plaats	135
4.3	De fiets (en het openbaar vervoer) als te stimuleren vervoermiddel	137
4.3.1	Verbetering fietsinfrastructuur	137
4.3.2	Verbetering aanbod openbaar vervoer	139
4.3.3	Bevordering van de intermodaliteit	140
4.3.4	Campagnes ter bevordering van fiets, bus en trein	140
4.3.5	Bedrijfsvervoersplanning	141
4.3.6	Schoolvervoersplanning	143
4.4	Overzicht aanbevelingen	144
5	Bijlagen	147
5.1	Bedrijventerreinen	147
5.2	Conclusies onderzoeksrapport mobiliteitsplan Avelgem	149
5.3	Aantal scholieren secundaire onderwijs per gemeente (2008)	153

Figuren

Figuur 1 : Opbouw van de studie.....	11
Figuur 2 : Onderzochte tracés plan-MER PRUP omleidingsweg Anzegem (bron: Plan-MER omleidingsweg Anzegem, niet technische samenvatting).....	25
Figuur 3 : locatieonderzoek voor een nieuw bedrijventerrein in Anzegem (bron: Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Anzegem, Leidal, 2005).....	26
Figuur 4 : Visie GRS Zwevegem over actualisatie ontsluiting Moen en IMOOG	28
Figuur 5 : Alternatieve tracés voor omleidingsweg Heestert (bron: GRS Avelgem en uitwerkingsnota mobiliteitsplan Gemeente Zwevegem, versie november 2009)	29
Figuur 6 : Projectzones Bedrijvigheid GRS Zwevegem	30
Figuur 7 : situering gewestplantracé doortrekking N391 op grondgebied Avelgem.....	31
Figuur 8 : Wegencategorisering Mobiliteitsplan Spiere – Helkijn (afhankelijk van Waalse maatregelen)	35
Figuur 9 : situering registratiepunten cordononderzoek.....	44
Figuur 10 : Verkeersstromen locatie 2.....	54
Figuur 11 : Verkeersstromen locatie 8.....	55
Figuur 12 : Verkeersstromen locatie 1.....	56
Figuur 13 : Verkeersstromen locatie 10.....	57
Figuur 14 : Verkeersstromen locatie 4.....	58
Figuur 15 : Verkeersstromen locatie 17.....	59
Figuur 16 : Verkeersstromen locatie 3.....	60
Figuur 17 : Verkeersstromen locatie 9.....	61
Figuur 18 : werkplaats van bewoners Interfluviumgebied	66
Figuur 19 : aantal tewerkgestelde personen per locatie.....	67
Figuur 20 : woonplaats van de tewerkgestelden in het Interfluviumgebied.....	68
Figuur 21 : bediening openbaar busvervoer.....	71
Figuur 22: Selectie hoofdwegen en primaire wegen (RSV)	76
Figuur 23: Selectie secundaire wegen (PRS)	77
Figuur 24 : netwerktypologie scenario 1 (Omleidingsweg Anzegem)	81
Figuur 25 : netwerktypologie scenario 2 (ontsluitingsweg Moen ten noorden van de kern)	82
Figuur 26 : netwerktypologie scenario 3 (omleidingweg Heestert – tracé B).....	82
Figuur 27 : netwerktypologie scenario 3 (omleidingweg Heestert/Moen – tracé F)	83
Figuur 28 : Huidige toestand (2010)	86
Figuur 29 : Referentie 2020: Te verwachten intensiteiten avondspits 2020 zonder bijkomende infrastructurele ingrepen.....	88

Figuur 30 : Scenario 1: Te verwachten intensiteiten avondspits 2020 met realisatie omleidingsweg Anzegem	90
Figuur 31 : Scenario 1: Verschuiving van de verkeersstromen ten gevolge van realisatie omleidingsweg Anzegem avondspits (verschillenplot 2020 scenario 1 – referentie).....	91
Figuur 32 : Scenario 2: Te verwachten intensiteiten avondspits 2020 met realisatie ontsluitingsweg Moen ten noorden van de kern.....	93
Figuur 33 : Scenario 2: Verschuiving van de verkeersstromen ten gevolge van realisatie ontsluitingsweg Moen avondspits (verschillenplot 2020 scenario 2 – referentie)	94
Figuur 34 : Scenario 3: Te verwachten intensiteiten avondspits 2020 met realisatie omleidingsweg Heestert	96
Figuur 35 : Scenario 3: Verschuiving van de verkeersstromen ten gevolge van realisatie omleidingsweg Heestert (verschillenplot 2020 scenario 1 – referentie).....	97
Figuur 36 : Scenario 4: Te verwachten intensiteiten avondspits 2020 met realisatie omleidingsweg Heestert/Moen langheen het kanaal.....	100
Figuur 37 : Scenario 4: Verschuiving van de verkeersstromen ten gevolge van realisatie omleidingsweg Heestert/Moen langsheen het kanaal (verschillenplot 2020 scenario 1 – referentie)	101
Figuur 38 : Selected Link analyse avondspits referentie 2020.....	102
Figuur 39 : Selected Link analyse avondspits scenario 4 2020	103
Figuur 40 : situering kernen waar theoretische capaciteit in functie van de verkeersleefbaarheid overschreden wordt – huidige toestand.....	106
Figuur 41 : situering kernen waar theoretische capaciteit in functie van de verkeersleefbaarheid overschreden wordt – 2020	106
Figuur 42 : E17 en E403 als drager.....	108
Figuur 43 : verkeersstromen locatie 2	113
Figuur 44 : verkeersstromen locatie 17	122
Figuur 45 : verkeersstromen locatie 9	129
Figuur 46: Routes vrachtverkeer bedrijvenzone Nijverheidslaan in Avelgem (bron: onderzoeksrapport mobiliteitsplan Avelgem).....	132
Figuur 47: Woonplaats van werknemers van bedrijvenzone Nijverheidslaan in Avelgem (bron: onderzoeksrapport mobiliteitsplan Avelgem).....	150
Figuur 48: Routes vrachtverkeer bedrijvenzone Nijverheidslaan in Avelgem (bron: onderzoeksrapport mobiliteitsplan Avelgem).....	152

Tabellen

Tabel 1 : vergelijking cordononderzoek – bijkomende telling.....	43
Tabel 2 : Slangtelling telpost 15 (Stijn Streuvelsstraat).....	45
Tabel 1 : cordononderzoek: intensiteiten per locatie.....	46
Tabel 4: Totaal verkeer (periode 16.15-18.15).....	47
Tabel 5: Totaal personenverkeer (periode 16.15-18.15).....	48
Tabel 6: Totaal vrachtverkeer (periode 16.15-18.15).....	48
Tabel 7 : Herkomst – bestemmingmatrix per cordonpost (periode 16.15-18.15uur) (totaal aantal motorvoertuigbewegingen).....	50
Tabel 8 : Herkomst – bestemmingmatrix per cordonpost (periode 16.15-18.15uur)(personenverkeer).....	51
Tabel 9 : Herkomst – bestemmingmatrix per cordonpost (periode 16.15-18.15uur)(vrachtverkeer).....	52
Tabel 10 : modal split (2008).....	63
Tabel 11 : werkplaats van bewoners Interfluviumgebied.....	65
Tabel 12 : woonplaats van de tewerkgestelden in het Interfluviumgebied.....	68
Tabel 13 : vergelijking woon-werkverplaatsingen met resultaten cordononderzoek.....	69
Tabel 14 : overzicht lopende projecten met betrekking tot het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk.....	75
Tabel 15 : Theoretische capaciteit per type weg, al dan niet in functie van verkeersleefbaarheid (bron: MOW).....	105
Tabel 16 : Verkeerstelling ter hoogte van telpost 15 (Stijn Streuvelsstraat).....	114
Tabel 17 : Overzicht intensiteiten Keiberg (N8) (ten noorden van Grauwelstraat), avondspits, telling en modelgegevens.....	115
Tabel 18 : Overzicht intensiteiten Stijn Streuvelsstraat (N8), avondspits, telling en modelgegevens.....	116
Tabel 19 : Overzicht intensiteiten Doorniksesteenweg N353 thv Outrijve , avondspits, telling en modelgegevens.....	116
Tabel 20 : Overzicht intensiteiten N382 ter hoogte van Anzegem, avondspits, telling en modelgegevens..	123
Tabel 21 : Overzicht intensiteiten N36 ter hoogte van verschillende locaties, avondspits, telling en modelgegevens.....	124
Tabel 22 : Slangtelling telpost 14 (N353, Doorniksesteenweg).....	130
Tabel 23: Bedrijventerreinen in het projectgebied (bron: http://bisk.leiedal.be/ en eigen bewerking).....	147
Tabel 24: Modal split van werknemers van bedrijvenzone Nijverheidslaan (Avelgem) vergeleken met Vlaams gemiddelde (bron: onderzoeksrapport mobiliteitsplan Avelgem).....	151
Tabel 25: Routes vrachtverkeer bedrijvenzone Nijverheidslaan (Avelgem) (bron: onderzoeksrapport mobiliteitsplan Avelgem).....	151

Kaarten

Kaart 1: situering studiegebied	19
Kaart 2: synthesekaart.....	22
Kaart 3: nederzettingsstructuur en economische structuur	39
Kaart 4: wegenwerken gedurende het cordononderzoek.....	43
Kaart 5 : openbare busbediening	71
Kaart 6: bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en fietsknooppuntennetwerk	74
Kaart 7 : wegenselectie	76

Samenvatting

A. Opzet van de studie

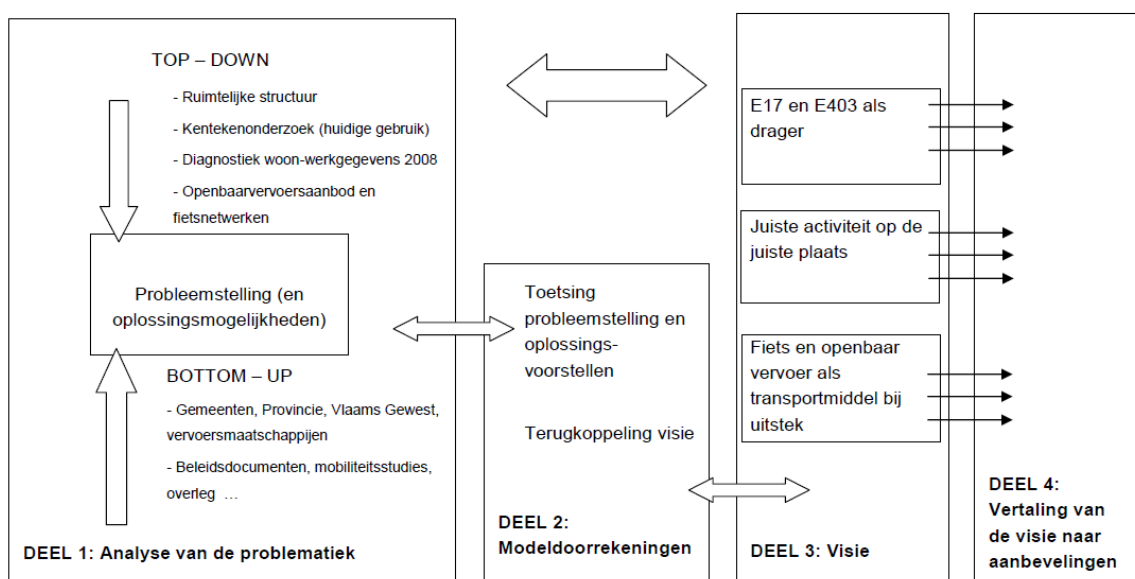
Het studiegebied, het zogenaamde “Interfluviumgebied”, bestaat uit (delen van) de gemeenten gelegen tussen A14/E17, de N382, de N8/N353 en de A17/E403:

- Waregem (deel ten zuiden van E17)
- Anzegem
- Avelgem
- Zwevegem
- Spiere - Helkijn
- Kortrijk (deel ten zuiden van E17)

De provincie wil een aantal gesignaleerde en terugkerende mobiliteitsproblemen in het Interfluviumgebied als één geheel bekijken en analyseren. De analyse van de problematiek gebeurt vanuit een combinatie van een top-downanalyse met een bottom-upaanpak.

Vanuit de analyse van de probleemstelling werd een visie opgesteld.

Parallel werd gebruik gemaakt van het multimodaal verkeersmodel. Aan de hand van het model kon de gestelde problematiek getoetst worden en konden de effecten van bepaalde oplossingsvoorstellen nagegaan worden. Op basis van deze modeldoorrekening werd de visie bijgesteld. De visie biedt een kader waarbinnen bepaalde beleidsbeslissingen kunnen genomen worden. Vanuit de visie werden tenslotte verschillende aanbevelingen geformuleerd.



Figuur 1 : Opbouw van de studie

De analyse van de problematiek gebeurt vanuit een combinatie van een top-downanalyse met een bottom-upaanpak.

In de bottom-up analyse worden vanuit de verschillende stuurgroepleden (gemeenten, provincie, Vlaams Gewest) probleempunten aangereikt. Hiervoor werd gesteund op diverse beleidsdocumenten (structuurplannen, mobiliteitsplannen, mobiliteitsstudies) en overlegmomenten.

Bij de top-down benadering worden de algemene structuren geanalyseerd. De bestaande ruimtelijke structuur wordt beschreven en in kaart gebracht. Aan de hand van een kentekenonderzoek werden de huidige verkeersstromen in kaart gebracht. De bevindingen van het herkomst-bestemmingonderzoek worden gestaafd aan de hand van de gegevens die gebaseerd zijn op diagnostiek woon-werkverkeer 2008. De bestaande openbaarvervoersnetwerken en het fietsnetwerk worden beschreven.

Tot slot wordt ook de bestaande visies met betrekking tot het gewenste rol van de wegen weergegeven (wegencategorisering).

B. Resultaten van het onderzoek

- Het aandeel doorgaand verkeer binnen het studiegebied is beperkt. Het aandeel 'doorgaand' verkeer doorheen het studiegebied is 8%. Indien enkel het vrachtverkeer in beschouwing genomen wordt, dan is dat 11%. Er is een hoog aandeel herkomst – en bestemmingsverkeer. De assen doorheen het Interfluvium worden niet als sluiproute gebruikt. Er zijn geen assen die als hoofdfunctie een verbindend karakter hebben. De assen met het meest verbindende karakter (weliswaar zeer beperkt) zijn de N50 en de N382.
- Er zijn hoge intensiteiten waarneembaar binnen het gebied. Het kentekenonderzoek en de analyse van diagnostiek woon-werk geven aan dat er veel herkomst-en bestemmingsverkeer is en dat er veel intern verkeer is in het gebied. De verkeersstromen zijn in belangrijke mate het gevolg van de verkeersgeneratie door de verspreid liggende ruimtelijke ontwikkelingen. De diffuse ruimtelijke structuur leidt tot diffuse verkeersstromen.
- De hoge intensiteiten zijn deels te verklaren vanuit de eenzijdige vervoerswijzekeuze. De gemeenten kennen een hoog tot zeer hoog gebruik van de wagen. De meeste gemeenten staan nog veraf van de ambities gesteld in het mobiliteitsplan. De beperkte aanwezigheid van het openbaar vervoersaanbod is op vandaag weinig concurrentieel ten opzichte van de wagen voor de verplaatsingen binnen het Interfluvium. Daarnaast kan de gebrekkige fietsinfrastructuur mee aan de basis liggen van deze eenzijdige vervoerswijzekeuze.

- Door de hoge intensiteiten kunnen de verschillende knooppunten van de E17 de intensiteiten niet verwerken. Er ontstaan structurele files. In de toekomst zullen deze nog toenemen door ruimtelijke ontwikkelingen.
- Er is geen afstemming met betrekking tot de tonnenmaatbeperking tussen de verschillende gemeenten. De vrachtwagens banen zich een weg doorheen de kernen met negatieve gevolgen voor de verkeersleefbaarheid.
- De vele autobewegingen en de vrachtwagenbewegingen brengen de verkeersleefbaarheid van de kernen in gevaar. Op de verschillende beleidsniveau werden reeds oplossingsmogelijkheden geformuleerd. Deze zullen verder onderzocht worden.
 - Er zijn verkeersleefbaarheidsproblemen voor de kernen langsheen de N36: Vichte, Ingooigem en Tiegem. De N36 is geselecteerd als een lokale weg en dient ook als dusdanig ingericht te worden.
 - Doorheen de kern Anzegem zijn er hoge intensiteiten vastgesteld. Om de verkeersleefbaarheid van de kern te verbeteren werden verschillende omleidingstracés onderzocht in een plan-MER.
 - Om een antwoord te geven op het verkeersleefbaarheidsprobleem te Heestert werden door de gemeente Zwevegem 5 alternatieven in kaart gebracht (zie gemeentelijk structuurplan). Een omleiding van het verkeer via de Kanaalweg geniet hierbij de voorkeur van de gemeente.
 - De kern van Moen wordt geconfronteerd met verkeer van en naar de omliggende bedrijventerreinen. De gemeente formuleert een aantal ontsluitingsmogelijkheden.

C. Resultaten van de modeldoorrekening

De problematiek werd getoetst aan een modeldoorrekening. Het model werd aangewend om de effecten op mesoschaal van bepaalde ingrepen in te schatten. Volgende scenario's werden doorgerekend (voor het jaar 2020) :

- Scenario 1: Doorrekening van de omleidingsweg Anzegem, tracé west A
- Scenario 2: Ontsluitingsweg Moen ten noorden van de kern
- Scenario 3: Omleidingsweg Heestert
- Scenario 4: Omleidingsweg Heestert/Moen langsheen het kanaal (tracé F uit het gemeentelijk structuurplan)

Uit de modeldoorrekening voor het jaar 2020 blijkt dat er een algemene stijging van de intensiteiten in het gebied. Dit is hoofdzakelijk een gevolg van de autonome groei van het verkeer en de bijkomende (economische) ruimtelijke ontwikkelingen. De doorstromingsproblemen en de verkeersleefbaarheidsproblemen zullen zich

bijgevolg in de toekomst nog scherper stellen. Een uitzondering hierop is de N36. De groei is hier eerder beperkt, soms is er zelfs een daling van de intensiteiten. Dit is een gevolg van herinrichtingen in functie van de gewenste rol van de weg (lokale weg). De N50, de N391 de N353 en de N382 kennen relatief sterke stijgingen. Vooral op de N382 zijn er zeer sterke stijgingen ten gevolge van ruimtelijke ontwikkelingen.

Volgende vaststellingen werden gedaan voor de scenario's .

- Door de realisatie van een omleidingsweg rond Anzegem dalen de intensiteiten doorheen de kern tot ca 400 pae tijdens de avondspits. De verkeersleefbaarheid kan er sterk verbeteren Op mesoschaal treedt er geen verkeersaanzuigend effect op.
- Door de realisatie van een ontsluitingsweg ten noorden van Moen dalen de intensiteiten met ca 380 pae in de avondspits. De verkeersleefbaarheid in de doortocht Moen verbetert. De effecten zijn enkel lokaal.
- De realisatie van een omleidingsweg voor Heestert via het Kanaal zorgt voor een verschuiving van het probleem van de kern van Heestert naar de kern van Outrijve. Het betreft in hoofdzaak verkeer dat van Escanaffles komt.
- De realisatie van een omleidingsweg voor Heestert, dicht bij de kern van Heestert kan de verkeersleefbaarheid verbeteren.

D. Visie

Vanuit de gestelde problematiek en vanuit de modelresultaten wordt een visie ontwikkeld. De visie bestaat uit drie pijlers:

1. De E17 en de E403 als drager van het netwerk
2. De juiste activiteit op de juiste
3. Fiets (en het openbaar vervoer) als te stimuleren vervoermiddel

De E17 en de E403 als drager van het netwerk

De provincie wenst de verkeerstromen zodanig te leiden dat de kernen zoveel mogelijk ontlast worden. Er wordt gestreefd naar een zo snel mogelijke ontsluiting naar het hoofdwegennet en het primaire netwerk (bestaand uit E17, E403, E429 en N60) waarbij de N391, de N382 en de N353 een belangrijke rol spelen.

- De N391 ontsluit het centrum van het studiegebied naar het noorden toe. Opdat het verkeer de E17/E403 zou gebruiken (en niet zuidwaarts rijden doorheen het Interfluvium) is het belangrijk een vlotte verbinding te hebben via de N391 naar de E17 toe.
- De N382 ontlast de lokale assen in het Interfluviumgebied. Momenteel worden zowel de N382, de N36 en de N8/N391 gebruikt als verbinding tussen de regio

Oudenaarde en regio Kortrijk. De N382 dient de N36 en de N8 maximaal te ontlasten van dit doorgaand verkeer, omwille van de talrijke kernen langsheen deze assen.

Er dient opgemerkt dat het aandeel doorgaand verkeer op de N382 tussen regio Oudenaarde en regio Kortrijk eerder beperkt is (cf. cordononderzoek).

- De N353/N8 ontsluit in noordoostelijke – zuidwestelijke richting. Het doorgaand verkeer op deze as is momenteel beperkt. Toename van doorgaand verkeer is niet wenselijk, omwille van de talrijke kernen.

De N50 dient geen verbindende rol op te nemen omdat de nabijgelegen E403 beter is uitgerust om de verbindende rol op zich te nemen. De N50 krijgt een lokaal karakter.

De juiste activiteit op de juiste plaats

De activiteiten moeten op een juiste locatie een plaats krijgen. Concreet betekent dit dat langsheen het water maximaal ruimte wordt gereserveerd voor watergebonden bedrijvigheid. Onderzoek naar een mogelijk vraag van bedrijven naar een spoorontsluiting en de haalbaarheid ervan dient onderzocht. Nieuwe ontwikkelingen gebeuren bij voorkeur aansluitend bij bestaande ontwikkelingen die een goede ontsluiting hebben of aansluitend bij de bestaande kernen. Indien zij aansluiten bij de woonkernen, dienen zij zo kort mogelijk aan te sluiten op de gewenste ontsluitingsstructuur, zonder dat de kernen belast worden door doorgaand verkeer. De verkeersgeneratie van bestaande ontwikkelingen die de kernen sterk belasten, dient zoveel mogelijk beperkt te worden.

In het Interfluviumgebied worden de grenzen en de groeimogelijkheden zichtbaar op vlak van mobiliteit en leefbaarheid van de kernen. Een optimale benutting van de bestaande en goed ontsloten ontwikkelingen is dan ook een belangrijk aandachtspunt.

Fiets (en het openbaar vervoer) als te stimuleren vervoermiddel

Het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer moet gestimuleerd worden. Maximaal gebruik van de fiets wordt nagestreefd. Bevordering van het gebruik van openbaar vervoer, onder meer door informatieverstrekking, wordt nagestreefd.

E. Vertaling van de visie naar aanbevelingen

In het laatste deel worden de visie-elementen vertaald naar verschillende aanbevelingen.

Vanuit de visiepijler “De E17 en de E403 als drager” volgen volgende aanbevelingen:

Opdat de N391 zijn ontsluitende rol naar de E17 kan vervullen, worden volgende aanbevelingen gedaan:

- De herinrichting van de N8/N391 moet gebeuren met het oog op een vlotte doorstroming. Het aantal kruispunten dient zoveel mogelijk te worden beperkt.
- Vlotte doorstroming ter hoogte van op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost is noodzakelijk (cf. lopende streefbeeld)
- Een omleiding rond Heestert via een weg langs het kanaal is niet aangewezen omdat de problemen worden verschoven. Een omleidingsweg dicht bij de kern van Heestert is wel aanvaardbaar. Een omleidingsweg dicht bij de kern van Heestert heeft gunstige effecten op lokaal niveau, maar brengt geen verbetering voor de regionale mobiliteit. De maatschappelijke kosten en de baten van een omleidingsweg dicht bij de kern van Heestert dienen ten opzichte van elkaar afgewogen te worden.
- Een ontsluitingsweg ten noorden van Moen kan de intensiteiten door de kern doen dalen. De maatschappelijke kosten en de baten van een ontsluitingsweg ten noorden van de kern van moeten ten opzichte van elkaar afgewogen worden.

Opdat de N382 zijn ontsluitende rol kan opnemen (en lokale assen ontlasten) worden volgende aanbevelingen gedaan:

- Het is aangewezen ruimte te reserveren voor de aanleg van een omleidingsweg van de kern van Anzegem. Hierdoor kan een oplossing geboden worden voor het verkeersleefbaarheidsprobleem dat zich stelt in de kern en dat in de toekomst nog zal toenemen. Er zal een uitvoeringplan opgemaakt worden waarbij rekening gehouden wordt met de aanbevelingen uit het plan-MER.
- De N36 wordt verder heringericht in functie van zijn lokale rol. De herinrichting van de doortochten ter hoogte van de kernen Vichte, Ingoogem en Tiegem. Ook de herinrichting van de kernen langs de N8, Avelgem en Heestert (afhankelijk van de kosten-batenanalyse), dient verder gezet te worden.

- Het doorstromingsprobleem ter hoogte van het op- en afrittencomplex Waregem (N382) kan verbeterd worden door aanpassingen aan de weginfrastructuur.
- Het verkeersveiligheidsprobleem ter hoogte van Belgiek kan verminderd worden door aanpassingen van de weginfrastructuur.

Opdat de N353/N8 zijn ontsluitende rol in noordoostelijke – zuidwestelijke richting kan vervullen worden volgende aanbevelingen gedaan.

- De doortochtherinrichtingen ter hoogte van de kernen Avelgem (lopende), Helkijn (gerealiseerd) en Spiere worden verder gerealiseerd.
- De verkeerstromen van de bedrijventerreinen te Avelgem wordt maximaal verdeeld, in functie van de herkomst en bestemming van de vracht. Wegverkeergeneratie dient zoveel mogelijk beperkt te worden.

De N50 wordt ingericht als een lokale as.

Opdat de ontsluiting van het vrachtverkeer in lijn zou zijn met de vooropgestelde visie, waarbij de N391, de N382 en de N353 een belangrijke rol spelen, is het aangewezen een bovenlokaal vrachtrouteplan op te stellen met consequente tonnenmaatbeperkingen.

Voorgaande elementen geven aan dat de hoofdfunctie van N8 / N391 verzamelen en ontsluiten is. Bijgevolg wordt voorgesteld de selectie van de N8 en N391 als een secundaire weg type I in het huidige provinciaal structuurplan, aan te passen naar een selectie van de wegen als een secundaire weg type II. Deze wijziging zal geen impact hebben op de capaciteit, een vlotte doorstroming moet gegarandeerd blijven.

In kader van de visiepijler “De juiste activiteit op de juiste plaats” wordt aanbevolen om de mogelijkheden van watergebonden activiteiten langsheen het kanaal verder te onderzoeken. De bouw van kaaimuren dient gestimuleerd te worden.

Tevens dient onderzocht wat de mogelijkheden zijn van transport via het spoor om tot een betere modal split te komen. Parallel dient een goed locatiebeleid gevoerd te worden door de vergunningverlenende instanties.

In kader van de derde pijler “fiets (en openbaar voervoer) als te stimuleren transportmiddel” worden tal van acties voorgesteld ter verbetering van de

fietsinfrastructuur en verbetering van het aanbod aan openbaar vervoer. De fiets kan een belangrijke rol spelen als voor- en natransport. De overstap van fiets naar trein wordt zo aantrekkelijk en kwalitatief mogelijk gemaakt (onder meer via de realisatie van een fietspunten en kwalitatieve fietsstellingen ter hoogte van de kleinere stations en van bushaltes). De bevordering van het gebruik van fiets en bus wordt gestimuleerd via campagnes (probeeracties, informatiecampagnes). Bedrijfsvervoersplanning en schoolvervoersplanning kunnen hierin een sleutelrol spelen.

Naast de verbetering van het aanbod van de duurzame alternatieven is het ook noodzakelijk om de groei van de automobilititeit in het Interfluvium te beheersen. Naast algemene beleidsmaatregelen van de Federale en Vlaamse overheid kunnen lokale overheden en bedrijven hiertoe bijdragen. Dit kan ondermeer door verbreding/verruiming van de extralegale verloning van louter bedrijfswagens naar meer diverse en duurzame mobiliteitsvergoedingen, door het regelen van parkeeraanbod enz,...

0 Leeswijzer

Kaart 1: situering studiegebied

Met voorliggende studie wil de provincie een aantal gesignaleerde en terugkerende mobiliteitsproblemen in het Interfluviumgebied als één geheel bekijken en analyseren. Het Interfluviumgebied bestaat uit (delen van) de gemeenten gelegen tussen A14/E17, de N382, de N8/N353 en de A17/E403:

- Waregem (deel ten zuiden van E17)
- Anzegem
- Avelgem
- Zwevegem
- Spiere - Helkijn
- Kortrijk (deel ten zuiden van E17)

De omvang en de ruimtelijke inplanting van de (grote) bedrijventerreinen enerzijds en het verspreide woonpatroon anderzijds van het studiegebied brengt een aantal mobiliteitsproblemen mee. De leefbaarheid van de kernen en de economische bereikbaarheid van de bedrijven komen in het gedrang.

In deze studie wordt de mobiliteitsproblematiek verder geanalyseerd. Er werd een herkomst-bestemming onderzoek uitgevoerd en er gebeurde een modeldoorrekening.

Finaal worden aanbevelingen gedaan waardoor de mobiliteitsproblematiek beter kan beheerst worden. Bedoeling is om bepaalde beleidsopties te onderbouwen. De aanbevelingen kunnen als basis gebruikt worden bij de opmaak van mobiliteitsplannen, gemeentelijke en provinciale ruimtelijke structuurplannen en ruimtelijke uitvoeringsplannen.

De studie is als volgt opgebouwd:

In het deel “[Analyse van de problematiek](#)” worden de problemen in kaart gebracht.

Dit gebeurt vanuit:

- Bottom-up-analyse: vanuit de verschillende stuurgroepleden (gemeenten, provincie, Vlaams Gewest, ...)
- Top-down-analyse: vanuit de aanwezige structuren in het gebied (ontsluitingsstructuur, bebouwing, ...). Ook de resultaten van het herkomst-bestemmingonderzoek worden hierin besproken. Voor een volledig

overzicht van de resultaten van het herkomst-bestemmingsonderzoek wordt verwezen naar de studie in bijlage

Tijdens het procesverloop werd besloten om bijkomend een modeldoorrekening te laten uitvoeren. Deze resultaten worden besproken onder het deel “[Modeldoorrekening](#)”. Alle modelresultaten (zowel ochtend- als avondspits) worden ingevoegd in bijlage.

In het volgende deel wordt een “[Visie](#)” uitgewerkt. Deze visie heeft betrekking op verkeersplanologie, ruimtelijke planning en flankerend beleid.

Vervolgens, onder “[Vertaling van de visie naar aanbevelingen](#)”, wordt deze visie verfijnd, verder onderbouwd en vertaald in aanbevelingen.

1 Analyse van de problematiek

De eerste stap in het proces is de probleemidentificatie: Wat verstaan we onder het aan te pakken 'doorgaand' verkeer, welke verkeersstromen beschouwen we wel/niet als doorgaand verkeer en/of sluipverkeer, ...

Hiervoor zijn twee sporen bewandeld, namelijk de bottom-up benadering en de topdown benadering.

Volgens de **bottom-up** benadering gaat het om: "De ervaren overdruk van doorgaand verkeer in een gebied of route ten gevolge van problemen in de ruimtelijke, de infrastructurele- of de verplaatsingscontext". Bij de bottom-up benadering worden de problemen aangereikt door de verschillende stuurgroepleden (Vlaams Gewest, Provincie en gemeenten) en aangevuld met een inventarisatie van de problemen vermeld in bestaande onderzoeksrapporten en beleidsplannen (mobiliteitsplannen, structuurplannen, streefbeelden, MOBER's, afbakeningsstudie, ...).

Bij de **top-down** benadering is nagegaan welke bestaande en toekomstige functies er invloed hebben op mobiliteit, welke potenties het gebied heeft, welke trends er zich voor doen, ...Bij de top-down aanpak wordt het feitelijk gebruik van het wegennet getoetst aan de wenselijke functies van het wegennet. Deze gewenste functie is beleidsmatig vastgelegd door de wegencategorisering in de ruimtelijke structuurplannen. Tijdens dit spoor wordt de ruimtelijke situatie getoetst aan de bestaande verkeers- en vervoersstructuur binnen de huidige infrastructurele context.

1.1 Bottom – up

Kaart 2: syntheseskaart

1.1.1 Vlaams Gewest

- Ter hoogte van de op- en afrittencomplex Kortrijk Oost op de E17 treden structurele verkeersproblemen op. Er is een verzadiging van het knooppunt Kortrijk – Oost, in het bijzonder ter hoogte van de rotonde Q8 (N8). De verkeersgeneratie door de ontwikkelingen in Hoog-Kortrijk zal mogelijk leiden tot problemen op de ronde punten N8-E17 en N8-N391. Ter hoogte van Kortrijk Oost worden tal van bijkomende ontwikkelingen gepland, waardoor de problemen nog zullen toenemen.
- Er is verkeerscongestie op de N36. In het bijzonder ter hoogte van het kruispunt Belgiek zijn er lange wachttijden en is er een verkeersleefbaarheidsprobleem.
- Er treedt congestie op op de N382, in de omgeving van het op-en afrittencomplex voor de E17.
- Ter hoogte van verschillende doortochten zijn er verkeersleefbaarheidsproblemen ten gevolge van doorgaand verkeer .

1.1.2 Provincie West-Vlaanderen

Met betrekking tot personenmobiliteit:

- Er is een te eenzijdige vervoermiddelenkeuze voor personenmobiliteit (zie ook 1.2.2.2.1). Er is een grote afhankelijkheid van het autovervoer.
- Er is vervoersarmoede in delen van het buitengebied.
- Er zijn problemen van de doorstroming en de lage frequenties van het openbaar vervoer over de weg
- Er zijn verkeersleefbaarheidsproblemen ter hoogte van de doortochten van regionale en lokale wegen.
- Er zijn verkeersproblemen ondermeer ten gevolge van door lintbebouwing en een gebrekkig locatiebeleid.

Met betrekking tot vrachtmobiliteit:

- Er is een eenzijdige keuze van vervoermiddelen bij vrachtmobiliteit. Dit is te verklaren door de verspreide economische bedrijvigheid en doordat kleine en middelgrote bedrijven minder gericht zijn op de verwerking van massagoederen. Vooral massagoederen kunnen gemakkelijk per trein of per binnenvaartuig worden getransporteerd.

- De ontsluiting van de verspreide bedrijvigheid naar het hoofdwegennet is problematisch.
- Er zijn verkeersproblemen door een gebrekkig locatiebeleid.
- Er is geen afstemming met betrekking tot tonnenmaatbeperking tussen de verschillende gemeenten.

1.1.3 Anzegem

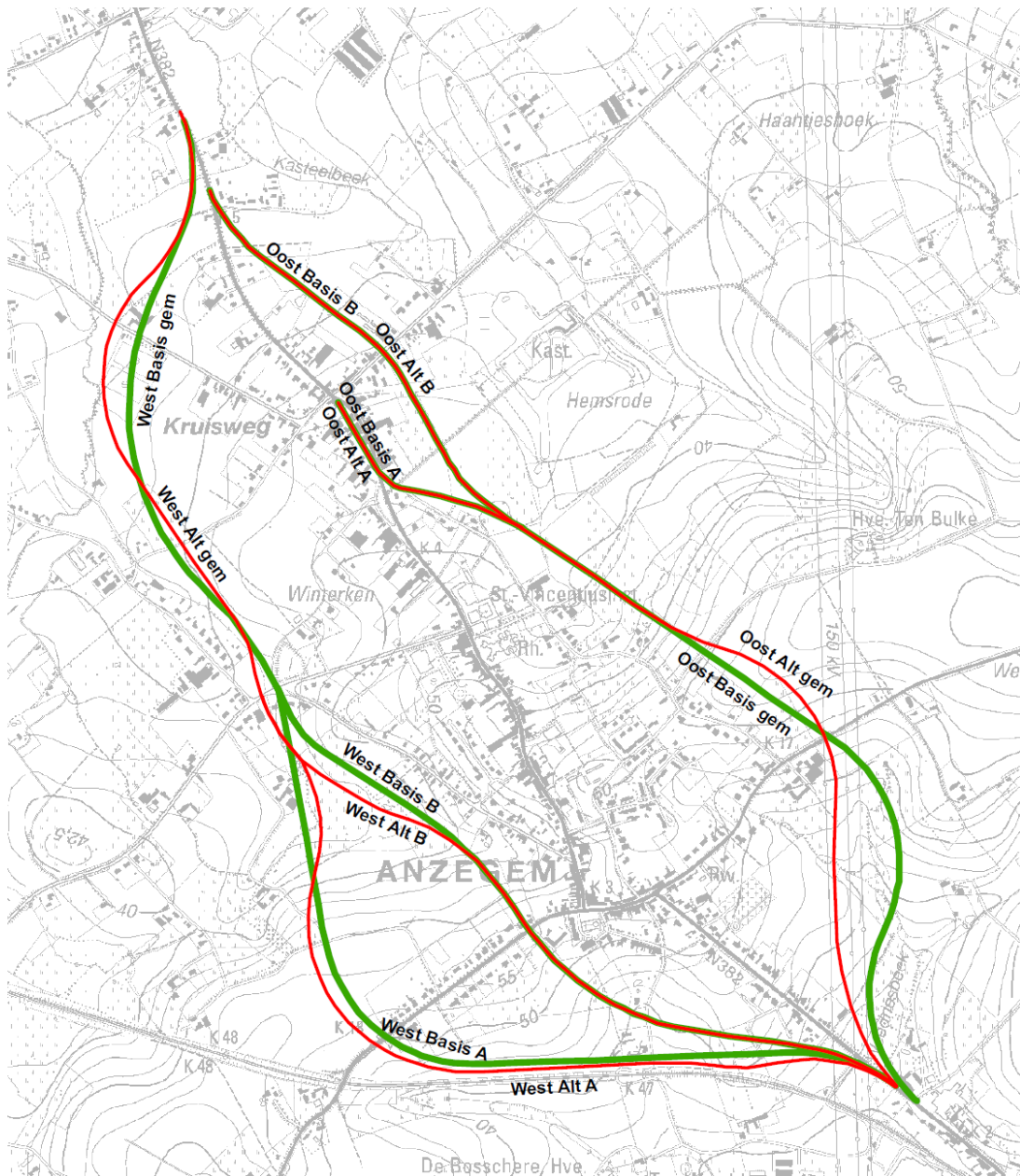
1.1.3.1 Mobiliteitsproblematiek

- Er is nood aan een geïntegreerde visie: Door de grenspositie van Anzegem (tussen Zuid-West-Vlaanderen en Zuid-Oost-Vlaanderen) werd de verkeersprogrammatie vaak weinig gestructureerd en gecoördineerd.
- Zwaar vrachtverkeer gaat doorheen de verschillende kernen.
- Er zijn nog een aantal vragen met betrekking tot de omleidingsweg rond de dorpskern van Anzegem.
- De leefbaarheid van de kernen Anzegem Tiegem, Kaster, Vichte en Ingooigem is belangrijk.
- Er is sluipverkeer langs landelijke wegen en woonstraten (bvb verkeer van en naar de bedrijven in de Brabantstraat (Waregem)).

1.1.3.2 Geplande infrastructuren en planinitiatieven/beleidswenselijkheden in functie van infrastructuur

- Er is een doortochtherinrichting van de N36 gepland ter hoogte van de verschillende doortochten: Tiegem, Ingooigem en Vichte (module 3).
- De plan-MER-procedure voor de omleidingsweg rond Anzegem is afgerond. De meervoudige evaluatie leidt tot een uitgesproken voorkeur voor tracé West alt A (zie onderstaande figuur). Dit tracé is het meest positief voor verkeersgebonden aspecten en het minst negatief voor ruimtelijke aspecten.

De realisatie van een omleidingsweg is nog niet gepland. Het opzet van de provincie is ruimte te reserveren voor een eventuele toekomstige realisatie via de opmaak van een provinciaal RUP.



Figuur 2 : Onderzochte tracés plan-MER PRUP omleidingsweg Anzegem (bron: Plan-MER omleidingsweg Anzegem, niet technische samenvatting)

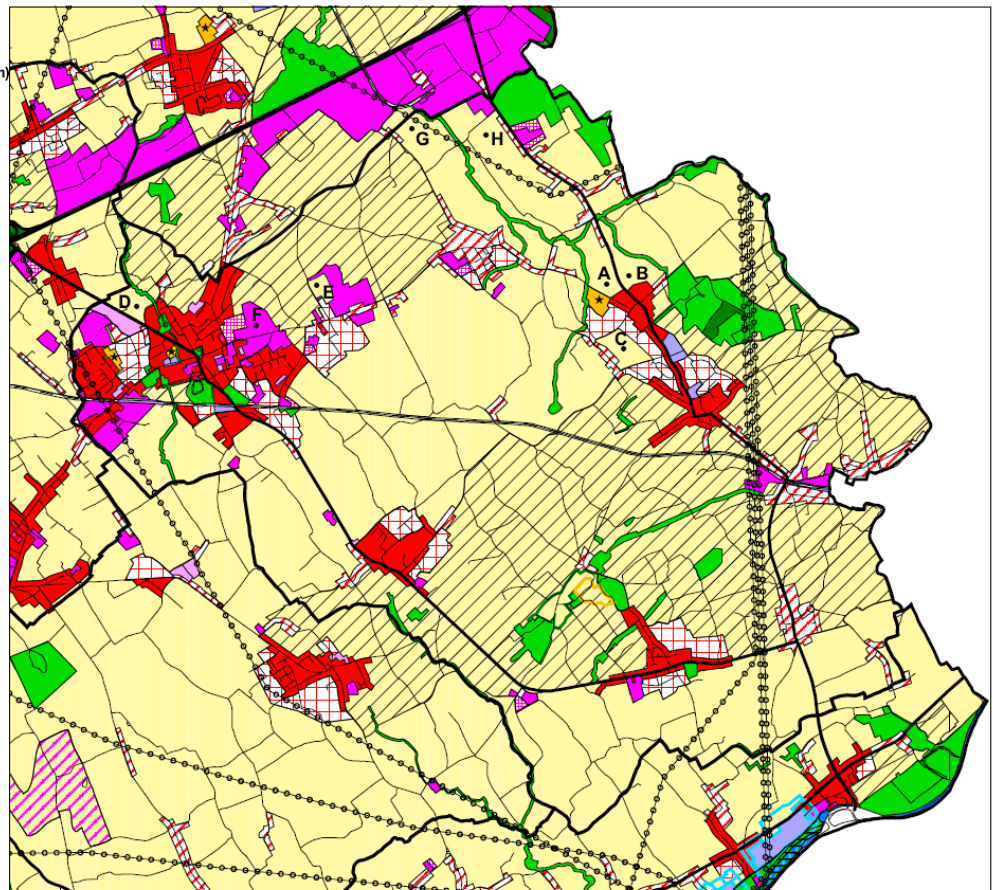
1.1.3.3 Gewenste ruimtelijke ontwikkelingen

- In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) worden 8 mogelijke locaties onderzocht voor de ontwikkeling van lokale of regionale bedrijventerreinen.

GEMEENTE ANZEGEM
 RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN
 Locatie-onderzoek voor een nieuw
 bedrijventerrein in Anzegem (gewestplan)

IG kaartnr. 54
 legende

locatie A : Vichtsesteenweg
 locatie B : Grote Leiestraat-oost
 locatie C : Korte Winterstraat
 locatie D : Jagershoek fase 3
 locatie E : Uitbreiding Huttegem
 locatie F : Steverlyncq-noord
 locatie G : Ter Schagen
 locatie H : Walskerke



Figuur 3 : locatieonderzoek voor een nieuw bedrijventerrein in Anzegem (bron: Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Anzegem, Leidal, 2005)

De afweging resulteerde in volgende conclusies:

- Voor lokale bedrijventerreinen aansluitend bij hoofddorp Anzegem
 - De locatie ‘Vichtsesteenweg’ vormt een gunstige optie, mits er wordt rekening gehouden met een aantal randvoorwaarden.
 - De locatie ‘Korte Winterstraat’ is ook gunstig, maar is echter volledig afhankelijk van de aanleg van de omleidingsweg van de N382 rond Anzegem.
- Voor lokale bedrijventerreinen aansluitend bij hoofddorp Vichte
 - Mits rekening houdend met een aantal randvoorwaarden (integratie met de omgeving), kan de locatie ‘Jagershoek – fase 3’ als een gunstige optie worden weerhouden. Momenteel is er een RUP in opmaak (Leiedal)
- Voor regionale bedrijventerreinen:
 - De locatie ‘Ter Schagen’ is zeer gunstig. De ontsluiting en de aansluiting met het bedrijventerrein Vijverdam dienen

echter in samenspraak met de stad Waregem geregeld worden. Bij deze locatie kan men een regionaal bedrijventerrein (met percelen groter dan 5.000 m²) voorzien, aansluitend bij het bestaande regionale bedrijventerrein van Vijverdam. Dit is afhankelijk van de ruimtelijk-economische visie die de provincie West-Vlaanderen bij regionale bedrijventerreinen in specifieke economisch knooppunten (zoals Anzegem) moet uitwerken.

- De woonkernen worden verder verdicht. De aan te snijden woonuitbreidingsgebieden zijn gelegen aansluitend bij de kern van Anzegem: Ter Schabbe en Borreberg.

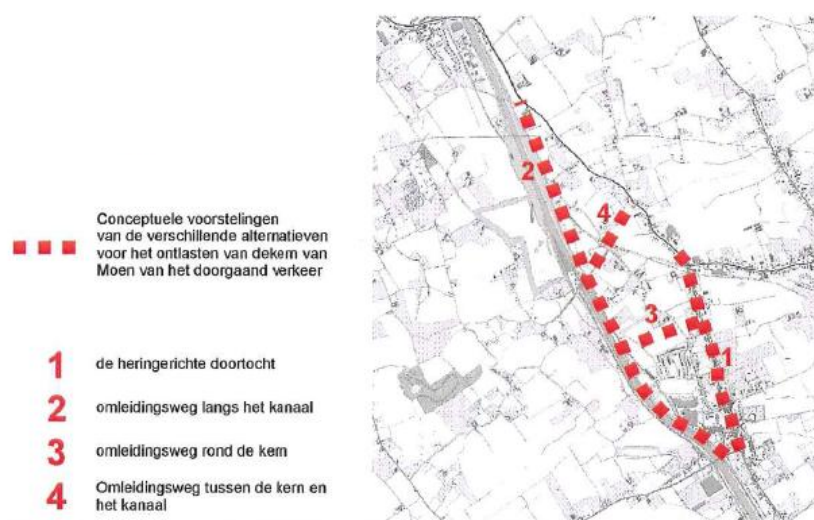
1.1.4 Zwevegem

1.1.4.1 Mobiliteitsproblematiek

- De leefbaarheid van de kern Heestert en de leefbaarheid van de kern Moen is een belangrijk aandachtspunt.
- De bestaande infrastructuur langsheen het kanaal (Oeverlaan Moen, Kanaalweg Avelgem) wordt onderbenut.

1.1.4.2 Geplande infrastructuren en planinitiatieven/beleidswenselijkheden in functie van infrastructuur

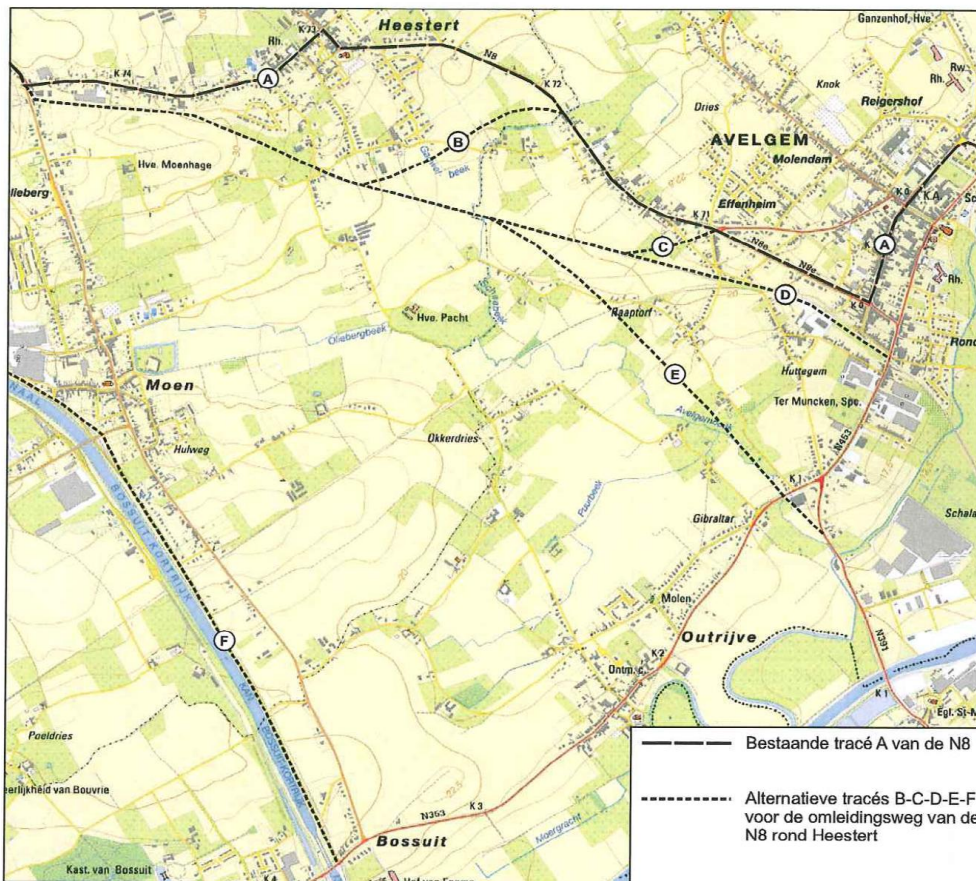
- In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan worden een aantal alternatieven voor de ontsluiting van het bedrijventerrein en IMOG te Moen voorgesteld. Doel van deze alternatieven is het ontlasten van de kern van Moen van Doorgaand verkeer. Volgende alternatieven worden voorgesteld:
 - Concept 1: de heringerichte doortocht: langsheen de Stationsstraat – Moenstraat – Bossuitstraat
 - Concept 2: omleidingsweg langs het kanaal : langs de oostzijde van het kanaal (de Sluislaan) en aantakken op de N8
 - Concept 3: omleidingsweg rond de kern : langs de Sluislaan en ten noorden van de kern van Moen aantakken op de Stationsstraat
 - Concept 4: omleidingsweg tussen de kern en het kanaal: langs de Sluislaan en doorheen de Klijte aantakken op de N8.



Figuur 4 : Visie GRS Zwevegem over actualisatie ontsluiting Moen en IMOG

Concept 4 geniet de voorkeur van de gemeente Zwevegem. Het gemeentebestuur van Zwevegem benadrukt dat het voorgesteld tracé 4 een duurzame oplossing biedt voor het lokale mobiliteitsvraagstuk ter ontsluiting van de bedrijven in Moen (IMOG, regionaal bedrijventerrein, KMO-zone Nijverheidslaan en molens Trekweg) en dat het een structurele oplossing biedt voor het mobiliteitsvraagstuk van Moen en Heestert, waarbij maximaal gebruik gemaakt wordt van bestaande infrastructuur.

- Omleiding rond Heestert De gemeente Zwevegem suggereert aan de provincie om een zuidelijke omleidingsweg rond Heestert te voorzien om de bovenlokaal verbindende functie van de N391 te realiseren. Zwevegem heeft in haar GRS het tracé E (zie Figuur 5) zoals voorzien op het gewestplan weerhouden.



Figuur 5 : Alternatieve tracés voor omleidingsweg Heestert (bron: GRS)

1.1.4.3 Gewenste ruimtelijke ontwikkelingen

- In het GRS worden volgende nieuwe bedrijventerreinen voorzien:
 - 1a Evolis fase 1
 - 1b Evolis fase 2

- 2 Bekaertsite
- 3. Losschaert
- 4 Knokke: site Hanssens
- 5 Sint-Denijs: Jolainstraat
- 6 Otegem (de Stropuyt)
- 7 Moen/Heestert-Statie
- 8 Ambachtelijk terrein aan de Spichtestraat

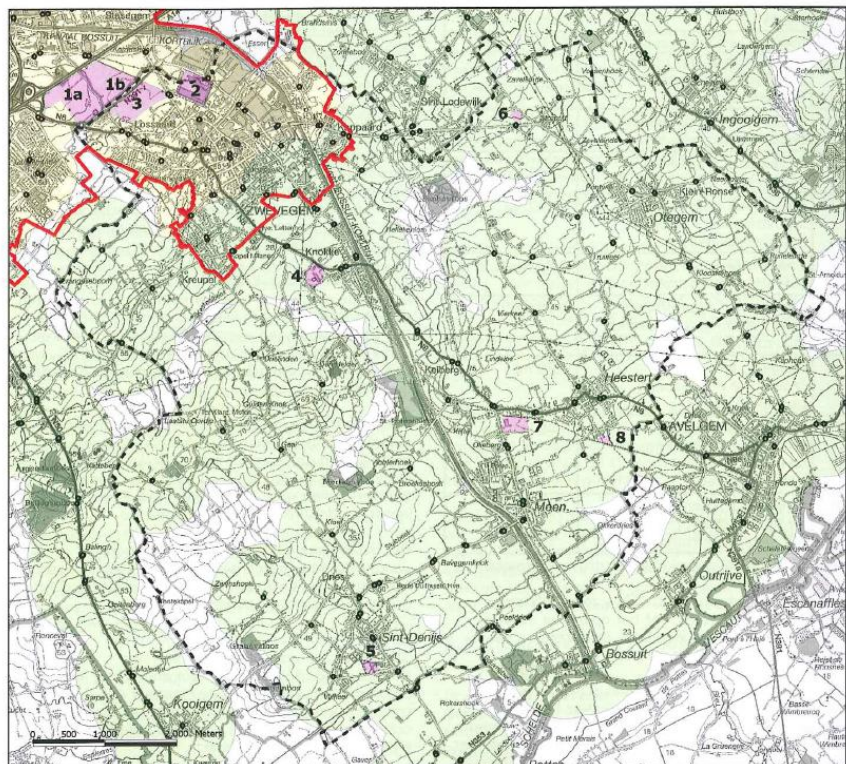
Vanuit ruimtelijk en verkeerskundig oogpunt wordt gesuggereerd de bedrijvenzone Stropuyt (6) en de bedrijvenzone langs de Spichtestraat (8) niet te ontwikkelen.

Momenteel wordt nagedacht over de verdere ontwikkeling van de Bekaertsite en wordt er een inrichtingsplan opgemaakt, waarbij de 120 ha, die momenteel onderbenut is, opnieuw in gebruik zal genomen worden. De nieuwe bedrijfsgrond wil hoofdzakelijk inspelen op de groeiende nood aan ruimte voor **traditionele bedrijfsactiviteiten**. De site zorgt eveneens voor een complementair aanbod bij het nabijgelegen bedrijventerrein Evolis. Een deel van de 120 ha zal ingenomen worden door het Administratief Centrum Zwevegem.

figuur 02: Projectzones bedrijvigheid

Legende

- bedrijventerreinen
- 1a** Evolis - fase 1
- 1b** Evolis - fase 2
- 2** Bekaertsite - Blokken
- 3** Losschaert
- 4** Site Hanssens
- 5** KMO-zone Jolainstraat
- 6** Otegem - Stropuyt
- 7** Moe-Hee statie
- 8** Hee Spichtestraat
- bushaltes binnen afbakening
- bushaltes buiten afbakening
- afbakening stedelijk gebied
- buffer 500m
- buffer 750m



Figuur 6 : Projectzones Bedrijvigheid GRS Zwevegem

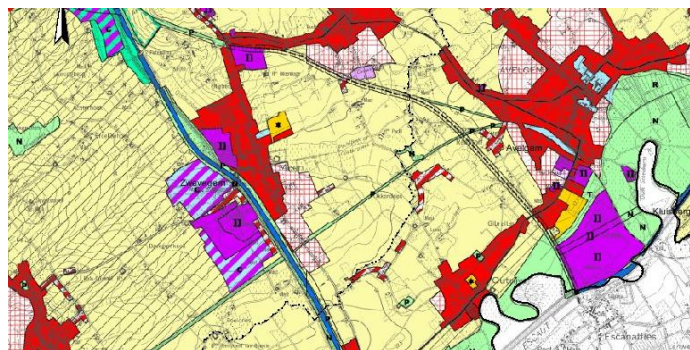
1.1.5 Avelgem

1.1.5.1 Mobiliteitsproblemen

- De aanwezigheid van de Schelde maakt dat deze slechts op bepaalde plaatsen kan worden overgestoken, mede hierdoor ontwikkelt zich een parallelle verkeersstroom langs de Schelde.
- Toegang en ontsluiting van de kadegebonden bedrijvigheid rond de oude Schelde-inham in Kerkhove is problematisch. De erftoegang tot de bedrijvigheid langsheen de Leynseelstraat moet op een verkeersveilige manier ingericht worden.
- Avelgem wenst de Etienne Balcaenstraat te selecteren als een secundaire weg.

1.1.5.2 Geplande infrastructuur en planinitiatieven/beleidswenselijkheden in functie van infrastructuur

- N391:de omleidingsweg van de N8 rond de gemeente Zwevegem is gedeeltelijk gerealiseerd. De volledige doortrekking van de N391 op het tracé zoals het nu nog op het gewestplan is aangeduid, biedt geen oplossing voor de verkeersproblematiek in Avelgem.



Figuur 7 : situering gewestplantracé doortrekking N391 op grondgebied Avelgem

- Zowel de hoofdkern Avelgem als de deekernen Bossuit, Outrijve, Waarmaarde en Kerkhove, worden doorsneden door secundaire wegen. In de doortochten wordt ervoor gezorgd dat de auto- en vrachtwagenbestuurders hun gedrag aanpassen aan de omgeving (veel voetgangers en fietsers, oversteekbewegingen, parkeerbewegingen...).
- De oude spoorwegbedding wordt omgevormd tot een groene en recreatieve as. Op of naast de berm wordt een non-stop fietsroute aangelegd die zowel voor functioneel (alternatief voor drukke N8) als recreatief fietsverkeer een grote betekenis heeft.

1.1.5.3

Gewenste ruimtelijke ontwikkelingen

- Mogelijke uitbreiding van de containerterminal van 22000 naar 40000 containers (Nijverheidsstraat)
- Het woonuitbreidingsgebied tussen de Doorniksesteenweg, Pontstraat, Doornstraat en Huttegemstraat wordt ontwikkeld.
- het GRS wenst het regionale bedrijventerrein van Avelgem te behouden, maar te beperken tot het bestaande aanbod.

1.1.6

Harelbeke

1.1.6.1

Mobiliteitsproblematiek

- De onduidelijke bewegwijzering van bovenlokale wegen naar de bedrijventerreinen zorgt vaak voor onnodige verkeersdruk op de woonomgeving van Stasegem.

1.1.6.2

Geplande ruimtelijke ontwikkelingen

- Evolis (op grondgebied van Harelbeke, Kortrijk en Zwevegem) wordt een regionaal gemengd bedrijventerrein van circa 100 ha. Het gebied wordt ontsloten via de N391.

1.1.7

Deerlijk

1.1.7.1

Mobiliteitsproblematiek

- De industriezone Deerlijk-Waregem is slecht ontsloten
- Het koopcenter Molecule (Anzegem-Vichte) genereert heel wat verkeer, wat het knooppunt Deerlijk belast
- Barrièrewerking van de N36 en E17
- Ter hoogte van het kruispunt Belgiek zijn er congestieproblemen, lange wachttijden en problemen met betrekking tot de leefbaarheid
- Verkeersstroom van zwaar verkeer vanuit Zwevegem en Deerlijk zorgt vaak voor overlast in de Stationswijk

1.1.7.2

Geplande infrastructuur

- Er wordt nagegaan welke kruispuntherinrichtingen er ter hoogte van het kruispunt Belgiek mogelijk zijn.
- het GRS geeft aan dat er zal onderzocht worden of het bedrijventerrein Deerlijk-Waregem via een bijkomende parallelweg naar de E17 zou kunnen ontsloten worden.

1.1.7.3

Gewenste ruimtelijke ontwikkelingen

- Het gewestelijk RUP heeft voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk geen bijkomende regionale bedrijventerreinen aangeduid voor Deerlijk.

1.1.8 Waregem

1.1.8.1 Mobiliteitsproblematiek

- Het zwaar verkeer tussen E17 en N43 maakt te weinig gebruik van de N36 of de N382. Stad Waregem en Deerlijk zijn samen een studie begonnen om dit verder te onderzoeken (ten noorden van eigenlijk studiegebied).
- Er is een beperkt aanbod aan openbaar vervoer (De Lijn) naar de bedrijventerreinen

1.1.8.2 Geplande infrastructuur

- Het nieuw regionaal bedrijventerrein Blauwpoort (circa 45 ha) krijgt een ontsluiting naar de N382.

1.1.8.3 Geplande ruimtelijke ontwikkelingen

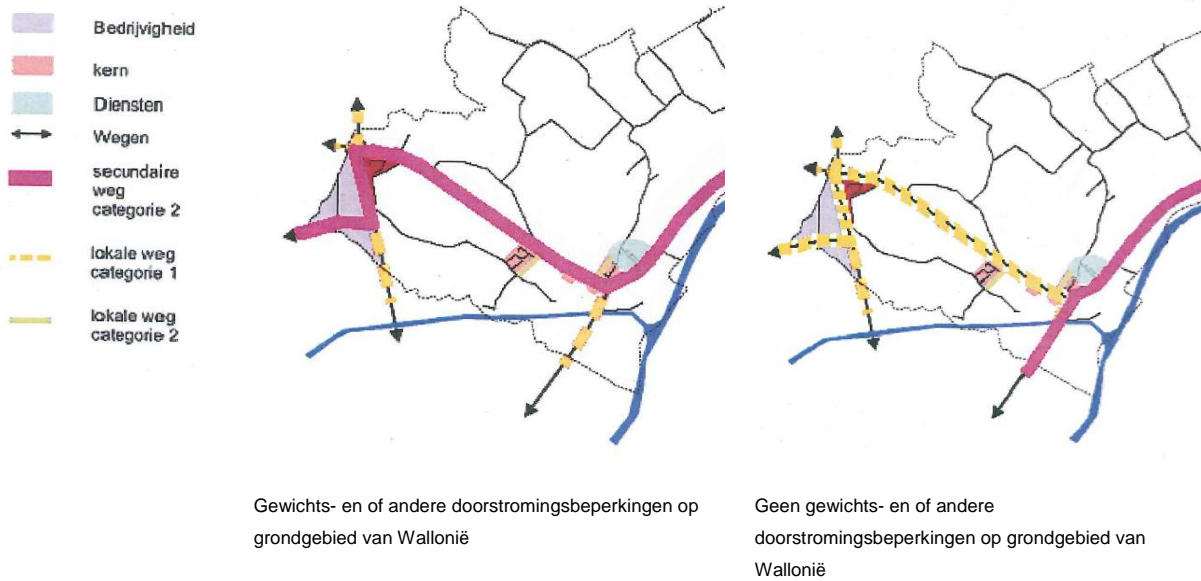
- Aanbod aan ruimte voor regionale bedrijvigheid wordt ontwikkeld aansluitend op bestaande terreinen en op plekken die goed ontsloten kunnen worden. Het betreft de ruimte aansluitend op Brabantstraat/Vijverdam en de ruimte ter hoogte van Blauwpoort. Gezien hun verschillende ruimtelijke context (aanwezigheid van bebouwing, zichten, kavelgrootte) zal er een gedifferentieerd en gefaseerd aanbodbeleid kunnen gevoerd worden. (Bron: afbakeningvoorstel, Leiedal, mei 2009)

1.1.9 Spiere-Helkijn

1.1.9.1 Mobiliteitsproblematiek

- Er is een probleem van verkeersleefbaarheid in de kernen
- In het gemeentelijk mobiliteitsplan worden 2 varianten opgenomen voor de wegcategorisering. De te weerhouden variant is afhankelijk van de beslissingen die in de toekomst zullen genomen worden in de naburige Waalse gemeente Pecq betreffende de weg die het verlengstuk is van de N353. De N353 dient de verbinding te verzorgen met de N50 te Pecq.
 - Indien op het verlengde deel van de N353 in Wallonië een gewichts- en of andere doorstromingsbeperkingen opgelegd wordt, wordt voorgesteld het traject N353 – N512 – N50 – N511 als secundaire weg type II te selecteren.

- o Indien op het verlengde deel van de N353 in Wallonië geen gewichts- en of andere doorstromingsbeperkingen opgelegd worden, wordt de selectie conform het PRS vooropgesteld.



Figuur 8 : Wegencategorisering Mobiliteitsplan Spiere – Helkijn (afhankelijk van Waalse maatregelen)

1.1.9.2 Geplande infrastructuur

- In kader van een Europees project wordt de doortocht van Helkijn aangepakt. Er werd een module 10 afgesloten.
- Er is een module 13 voor de aanleg van fietspaden langsheen de N50.

1.1.9.3 Gewenste ruimtelijke ontwikkelingen

- Binnen de planperiode van het GRS is er geen nood aan bijkomende ruimte voor bedrijvigheid.
- Spiere-Helkijn streeft na dat de bedrijvigheid en de grootschalige kleinhandel geconcentreerd blijft in IJzeren Bareel. Er wordt een lokaal bedrijventerrein aan de overzijde van IJzeren Bareel gepland.

1.1.10 Kortrijk

1.1.10.1 Mobiliteitsproblematiek

- Er is een onduidelijk gebruik tussen de stadsring (R36) en R8
- onafgewerkte infrastructuren
- Sommige regionale bedrijventerreinen, zoals LAR, Kortrijk – noord en de Kanaalzone hebben de mogelijkheid voor aansluiting op het spoorwegennet. De mogelijkheden worden onderbenut.

1.1.10.2 Geplande infrastructuren en planinitiatieven/beleidswenselijkheden in functie van infrastructuur

- Om de ontwikkelingen in Hoog-Kortrijk te kunnen opvangen werden 3 concepten bedacht en doorgerekend. Het beste concept hiervan was een concept waarbij het kruispunt van de President Kennedylaan met de Beneluxlaan kan behouden worden als rotonde, mits toevoeging van de bypass Ei-Kennedylaan (inmiddels gerealiseerd) en een tweede ontsluitingsweg voor de zone rond het Kennedypark en het AZ Groeninge, voorwaarde is dat er geen nieuwe ontwikkelingen meer bijkomen, behalve deze waar reeds concrete plannen voor bestaan. Dit concept zou gecombineerd worden met het afwerken van de R8 Zuid.
- Voor de ontsluiting van Hoog-Kortrijk is bij de verdere ontwikkeling van het gebied als stedelijk woongebied de doortrekking van de Baaistraat tot aan de N391 een optie. Bij de uitwerking van het voorstel moet erover worden gewaakt dat de weg niet gebruikt wordt als verbindingsweg tussen de N391 en de N50 (zie streefbeeld Kortrijk Oost).

1.1.10.3 Geplande ruimtelijke ontwikkelingen

De meeste geplande ontwikkelingen voorzien in de gemeentelijke plannen voor Hoog-Kortrijk en omgeving zijn inmiddels gerealiseerd.

1.2 Top down

1.2.1 Analyse ruimtelijke structuur

1.2.1.1 Lijninfrastructuren

De wegenstructuur

Structuurbepalende hoofdwegen van internationaal niveau door het projectgebied zijn de A14 (E17) en de A17 (E403).

De belangrijkste assen in noordwest- zuidoostrichting zijn:

- de N50, parallel aan de A17, verbinding Kortrijk - Doornik
- N391/N8 Kortrijk – Avelgem
- N36 Deerlijk - Ronse
- N382 Waregem - Kaster

Ten zuiden van het studiegebied ligt, parallel met de Schelde, de N353 en (een deel van) de N8.

De spoorweginfrastructuur

De NMBS onderscheidt twee hoofdassen die het projectgebied doorsnijden¹:

- as 4 Franse grens-Kortrijk-Gent (lijn 75);
- as 8 Poperinge-Kortrijk-Denderleeuw (lijn 69 en lijn 89).

De NMBS beschouwt de resterende operationele lijnen als aanvullende assen in het projectgebied. Het gaat om lijn 66 Kortrijk-Roeselare-Brugge.

In het ruimtelijke structuurplan Vlaanderen worden alle genoemde lijnen geselecteerd als hoofdspoorlijnen.

waterweginfrastructuur

Twee waterwegen van internationaal niveau lopen door West-Vlaanderen: de Leie en de Schelde. Beide maken deel uit van het bekken van de Bovenschelde. Deze gekanaliseerde rivieren behoren tot de zogenaamde klasse Va, toegankelijk voor schepen tot ongeveer 2 000 ton, met uitzondering van de Leie stroomopwaarts van de brug te Kuurne, een gedeelte dat momenteel aangepast wordt. De verbinding tussen de Vlaamse havens en het Franse waterwegennet verloopt (tot de aanpassing van de Leie ter hoogte van Kortrijk afgewerkt zal zijn) vooral via de Bovenschelde.

¹ Bron: NMBS, District Noordwest, 21.09.98.

Daarnaast is er het kanaal Bossuit-Kortrijk (1 350 ton, met uitzondering van bepaalde secties tot 300 ton). Het kanaal Bossuit-Kortrijk verleent in de eerste plaats toegang tot de industrieterreinen van Zwevegem vanaf de Schelde. Dit blijkt duidelijk als men de sluis van Bossuit (471 640 ton per jaar, 1 131 schepen per jaar) vergelijkt met sluis nr. 11 Kortrijk (3 952 ton per jaar, 63 schepen per jaar)².

² bron: Statistiek van het vervoer op de waterwegen beheerd door WATERWEGEN en ZEEKANAAL NV 2010, WATERWEGEN en ZEEKANAAL NV

1.2.1.2 Nederzettingsstructuur en economische structuur

Kaart 3: nederzettingsstructuur en economische structuur

Het Interfluvium wordt grotendeels bediend door het regionaal stedelijke gebied Kortrijk en de klenstedelijke gebieden Waregem en Oudenaarde. De kernen van deze steden liggen buiten het eigenlijke studiegebied.

Het studiegebied wordt gekenmerkt door verspreid liggende kernen

- Anzegem: Vichte, Anzegem, Ingooigem, Tiegem, Kaster, Gijzelbrechtegem,
- Zwevegem: Zwevegem, Heestert, Moen, Otegem, Knokke, Sint-Denijs
- Avelgem: Bossuit, Outrijve, Avelgem, Waarmaarde, Kerkhove
- Deerlijk : Sint-Lodewijk
- Kortrijk: Bellegem, Kooigem, Rollegem
- Spiere-Helkijn: Spiere, Helkijn.

Tevens is er een sterke spreiding van de bedrijventerreinen in het gebied.

De belangrijkste bedrijventerreinen binnen het studiegebied zijn:

- Anzegem
 - Vichte – Jagershoek
 - Vichte – Mekeirleweg
 - Vichte – Jagershoek II
- Avelgem
 - Avelgem – Industriepark
- Deerlijk
 - Deerlijk – Ter Donkt 2
 - Deerlijk – Ter Donkt 1
 - Deerlijk – Waregem – Nijverheidslaan
- Deerlijk / Waregem
 - Deerlijk – Waregem
- Harelbeke
 - Harelbeke - De Blokken I
 - Harelbeke – Stasegem
 - Harelbeke – Kanaalzone
 - Harelbeke - Vierschaar
 - Harelbeke - Blokkestraat

- Harelbeke - Vaarnewijk
 - Harelbeke - De Geit
- Harelbeke / Kortrijk
 - Kortrijk | Harelbeke - Evolis I
- Harelbeke /Zwevegem
 - Zwevegem | Harelbeke - Evolis II
 - Zwevegem | Harelbeke - De Blokken II
- Kortrijk
 - Kortrijk – Beneluxpark
 - Kortrijk – Kennedypark
 - Bellegem – Emdeka
- Spiere-Helkijn
 - Spiere-Helkijn – Ijzeren Bareel
- Waregem
 - Desselgem
 - Waregem – Brabantstraat
 - Waregem – Vijverdam
 - Waregem – Blikhage
- Zwevegem
 - Moen – Spinnerijstraat
 - Sint-Denijs – Oude Spoorweg
 - Moen – Trekweg
 - Zwevegem – Breemeers
 - Moen – Olieberg
 - Zwevegem – Esserstraat
 - Zwevegem – Esserstraat Bedrijfsverzamelgebouw

1.2.2 Analyse huidige verkeersstromen

1.2.2.1 Cordononderzoek

1.2.2.1.1 Inleiding

De verkeersstromen in het Interfluviumgebied zijn door middel van een kentekenonderzoek in beeld gebracht.

Op de volgende 19 locaties zijn de kentekens geregistreerd:

01. 't Hoge (N50)
02. Oudenaardsesteenweg (N8)
03. Vichtesteenweg
04. Grote Leiestraat (N382)
05. Dorpsplein (N382)
06. Stationsstraat
07. Keiberg (N8)
08. Etienne Balcaenstraat (N391)
09. Chaussee d'Audenearde
10. IJzeren Bareel (N50)
11. Beneluxlaan
12. Breestraat
13. Bruggesteenweg (N36)
14. N353 (Doorniksesteenweg)
15. Stijn Streuvelsstraat
16. Tiegemstraat (N36)
17. Oudenaardsesteenweg (N8)
18. Ingooigemstraat (N36)
19. Vichtseweg

De locaties 07, 14, 15 en 18 liggen in het gebied en de overige locaties vormen een cordon om het gebied.

Oorspronkelijk werden de telposten ter hoogte van Kerkhove op volgende locaties voorzien:

- op de noordelijke tak van de rotonde te Kerkhove (N36 - Bruggesteenweg)
- op de westelijke tak van de rotonde (N8 – Oudenaardsesteenweg)

Echter, door de geplande werken ter hoogte van de rotonde werd de telpost noodgedwongen op de zuidelijke tak verplaatst (Brugstraat). Opzet was om een zo goed mogelijk beeld te verkrijgen van het verkeer komende van Oost- Vlaanderen. Een telpost op de oostelijke tak (om een gesloten cordon te verkrijgen) was niet zinvol, omdat er werken in kader van structureel onderhoud gaande waren, waardoor de weg was afgesloten.



Uitstel van het volledige onderzoek werd in overweging genomen, maar niet weerhouden, omdat er praktische problemen zouden optreden door het vroeger donker worden (problemen met de leesbaarheid van de nummerplaten) en omdat er aansluitend op de werken te Avelgem nieuwe, eveneens ingrijpende werken gepland werden in het Interfluviumgebied.

Tijdens het onderzoek waren meerdere wegenwerken aan de gang. Er werd geopteerd om het onderzoek toch te laten doorgaan. De werken die aan de gang waren tijdens het onderzoek zijn in kaart gebracht. Er werd een bijkomende telling uitgevoerd om de mogelijk invloed van bepaalde werken in te schatten. Bij de

interpretatie van de gegevens zal rekening gehouden worden met de mogelijke impact van de werken.

Kaart 4: wegenwerken gedurende het cordononderzoek

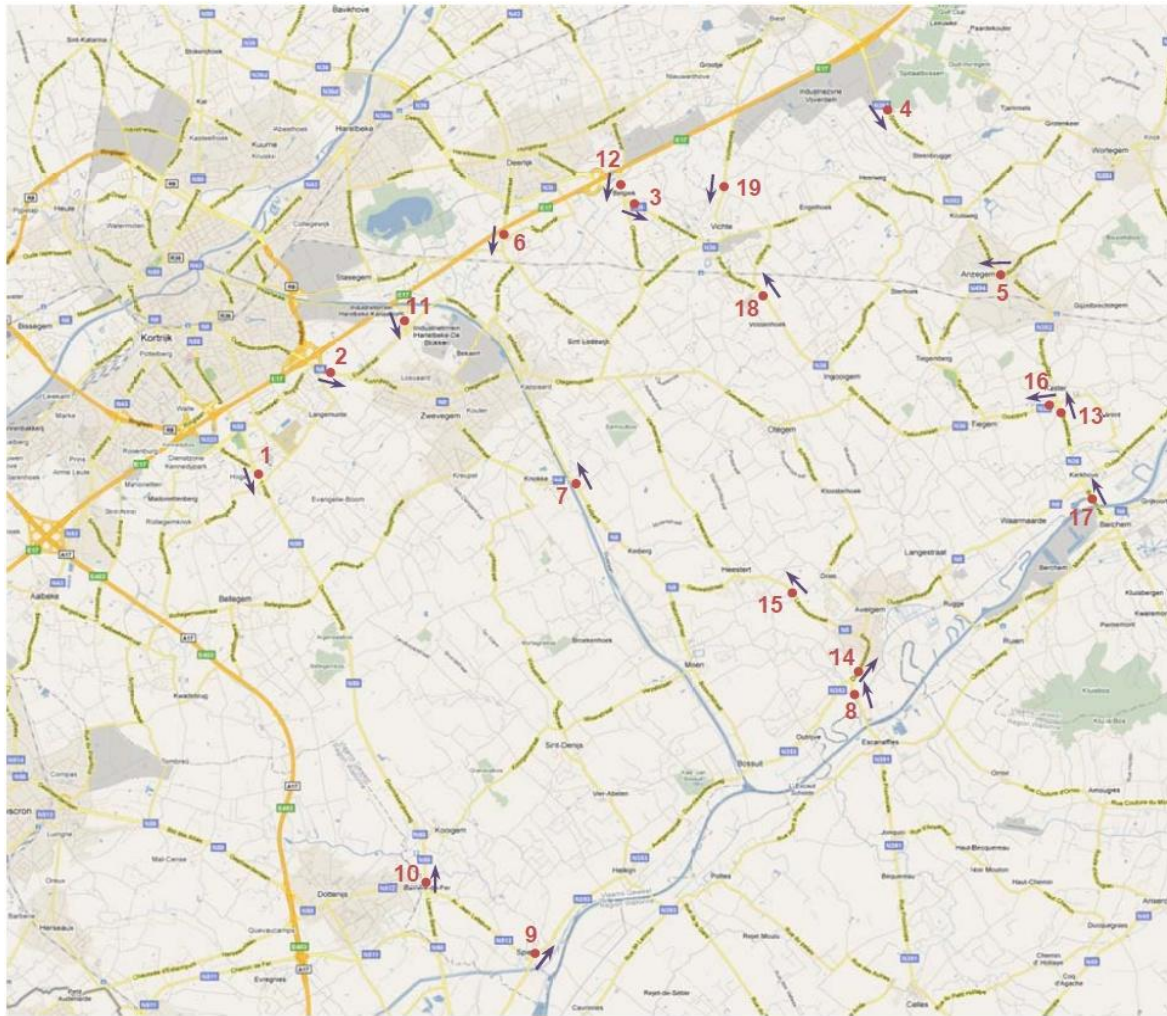
Om na te gaan in welke mate de werken aan de rotonde te Kerkhove de resultaten beïnvloeden, werd een bijkomende telling uitgevoerd op dinsdag 18 januari 2011 tijdens de avondspits (16.45- 17.45) ter hoogte van cordonpunt 17. Uit vergelijking van de intensiteiten van 26 oktober 2010 (cordononderzoek) en 18 januari 2011 (geen werken meer) blijken volgende verschuivingen:

- Inrijdend: 20% minder personenwagens, ca 33% minder vrachtwagens
- Uitrijdend: weinig verschil op personenwagens, sterke daling van de vrachtwagens

Inrijdend [vtg/u]	Mo	L	M	Z	Lz	Tot
Cordon 26/10/2010: 16.45-17.45, wegenwerken	1	416	9	8		434
Telling 18/01/2011:16.45-17.45, geen wegenwerken		511	14	13		538
Uitrijdend [vtg/uur]	Mo	L	M	Z	Lz	Tot
Cordon 26/10/2010: 16.45-17.45, wegenwerken	2	423	6	4	1	436
Telling 18/01/2011: 16.45-17.45, geen wegenwerken	2	409	23	7		441

Tabel 2 : vergelijking cordononderzoek – bijkomende telling

Op de onderzoekslocaties zijn de kentekens visueel geregistreerd door waarnemers. Hierbij is onderscheid gemaakt naar motoren (Mo), licht verkeer (L), middelzwaar verkeer (M), zwaar verkeer (Z) en langzame motorvoertuigen (Lz). Van het passerende lichte, middelzware en zware verkeer zijn de eerste vier karakters van het kenteken geregistreerd, met daarbij het tijdstip van passeren en de rijrichting. De motoren en langzame motorvoertuigen zijn alleen geteld. In de bijlage is een nadere specificatie van de voertuigcategorieën opgenomen.



- = Registratiepunt
- ➔ = Rijrichting a

Figuur 9 : situering registratiepunten cordononderzoek

Het kentekenonderzoek is uitgevoerd op dinsdag 26 oktober 2010 van 15:45 uur tot 19:15 uur. De analyseperiode is van 16:15 uur tot 18:15 uur. De registratieperiode is altijd langer dan de analyseperiode, omdat de voertuigen die aan het begin en het einde van de analyseperiode geregistreerd zijn, wel door het hele gebied gevolgd moeten worden³

³ De reistijden op de langste routes in het gebied bedragen 20 tot 30 minuten, daarom begint de analyseperiode een half uur na de aanvang van de registraties. Vanaf 18:30 uur / 18:45 uur was het op een aantal locaties te donker om de kentekens goed te kunnen registreren, daarom eindigt de analyseperiode om 18:15 uur.

Om de representativiteit van de analyseperiode aan te geven worden onderstaand de dagintensiteiten (gemiddelden van maandag tot vrijdag) weergegeven van lustellingen die gebeurden in dezelfde periode als het cordononderzoek.

Slangtelling N8, kmp 72 (ongeveer ter hoogte van telpostlocatie 15 (Stijn Streuvelsstraat, Zwevegem)) van 21/10/2010 tot 18/11/2010.

aantal voertuigen per uur	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	6-22u	0-24u
opgaand																										
licht verkeer	14	9	7	10	39	56	97	249	225	204	218	215	216	224	249	261	313	315	254	174	101	90	51	39	3405	3630
medium verkeer	0	0	0	1	3	5	14	23	21	19	20	20	16	20	19	21	23	18	11	6	3	2	0	0	256	265
zwaar verkeer	0	0	0	1	3	6	10	9	12	14	15	14	14	16	13	15	11	6	5	2	1	1	1	1	158	170
afgaand																										
licht verkeer	18	10	8	5	29	20	46	128	165	144	167	182	179	180	206	226	275	311	271	184	122	87	62	42	2873	3067
medium verkeer	0	1	0	0	4	4	12	22	17	17	18	21	17	17	21	20	20	20	11	6	2	3	2	2	244	257
zwaar verkeer	0	0	0	1	1	7	7	11	10	10	11	12	7	10	11	9	10	8	5	4	1	1	1	0	127	137

Tabel 3 : Slangtelling telpost 15 (Stijn Streuvelsstraat)

Uit de bovenstaande tabel kan afgeleid worden dat de analyseperiode samenvalt met de avondspits, die drukker is dan de ochtendspits.

1.2.2.1.2 Intensiteiten per locatie

Onderstaande tabel geeft het aantal geregistreerde voertuigen op de verschillende telposten tijdens het drukste uur (16:45u – 17:45u).

Locatie	Intensiteiten drukste uur: 16:45 - 17:45 uur			Percentage Vrachtverkeer
	Richting a (vtg/uur)	Richting b (vtg/uur)	Beide richtingen (vtg/uur)	
01. Het Hoge (N50)	781	302	1083	4,1%
02. Oudenaardsesteenweg (N8)	1187	921	2108	5,9%
03. Vichtesteenweg	521	431	952	6,6%
04. Grote Leiestraat (N382)	699	371	1070	5,5%
05. Dorpsplein (N382)	413	425	838	3,7%
06. Stationsstraat	374	370	744	8,2%
07. Keiberg (N8)	376	394	770	9,9%
08. Etienne Balcaenstraat (N391)	401	270	671	8,2%
09. Chaussee d'Audenearde	132	111	243	2,1%
10. IJzeren Bareel (N50)	244	357	601	7,3%
11. Beneluxlaan	474	266	740	9,3%
12. Breestraat	273	388	661	12,3%
13. Bruggesteenweg (N36)	277	315	592	3,2%
14. N353 (Doorniksesteenweg)	432	397	829	6,8%
15. Stijn Streuvelsstraat	415	383	798	8,3%
16. Tiegemstraat (N36)	204	197	401	4,5%
17. Oudenaardsesteenweg (N8)	434	436	870	3,1%
18. Ingooigemstraat (N36)	381	540	921	5,8%
19. Vichtseweg	422	223	645	3,1%
Totaal	8440	7097	15537	6,2%

Tabel 4 : cordononderzoek: intensiteiten per locatie

De hoogste intensiteiten zijn gemeten ten noorden van het studiegebied (aansluitend bij de E17) (telpost 1 tot en met 4 en 18). Opmerking: de lage intensiteiten ter hoogte van “Het Hoge (N50)”, cordon uitwaarts, kunnen verklaard worden vanuit de wegenwerken.

Ten zuiden van het studiegebied werden de hoogste intensiteiten gemeten ter hoogte van telpost 17 (N8) en telpost 14 (N353 Doorniksesteenweg). Wellicht liggen de intensiteiten ter hoogte van telpost 17, cordoninwaarts hoger (cf. wegenwerken)

De laagste intensiteiten werden gemeten ter hoogte van telpost 9 (Oudenaardsesteenweg).

Het hoogste aandeel vrachtverkeer doet zich voor ter hoogte van de Breestraat (telpost 12) . Dit is te verklaren vanuit de ligging van de telpost (ter hoogte van een bedrijfsontsluitingsweg). Opvallend is het hoog aandeel vrachtverkeer ter hoogte van de telposten 7,11,15, 6 en 8.

1.2.2.1.3 Herkomst – bestemmingmatrix

1.2.2.1.3.1 Inleiding

Op basis van het cordon is van elke route bepaald of het doorgaand verkeer, intern verkeer, herkomstverkeer of bestemmingsverkeer betreft.

- Voertuigen die het cordon ingaan bij een punt en zonder te stoppen het cordon verlaten bij een ander punt, zijn gemarkeerd als doorgaand verkeer.
- Voertuigen die het cordon ingaan en niet verlaten, zijn gemarkeerd als bestemmingsverkeer en voertuigen waarvan de route start in het gebied en die het gebied verlaten, zijn gemarkeerd als herkomstverkeer.
- Verkeer dat zowel een herkomst als een bestemming in het gebied heeft, is gemarkeerd als intern verkeer. Routes kunnen ook deels buiten het cordon omgaan, voertuigen verlaten bijvoorbeeld bij locatie 01 het gebied, rijden via de E17 en gaan bij locatie 03 het gebied weer in. Deze voertuigen hebben zowel een herkomst als een bestemming in het gebied en zijn dus ook gemarkeerd als intern verkeer.



Onderstaande tabel geeft aan dat er tijdens de onderzoeksperiode 22 180 verkeersbewegingen werden opgetekend. 8% is doorgaand verkeer, 79% is herkomst- of bestemmingsverkeer. 12 % is intern verkeer.

Indien enkel het personenverkeer wordt beschouwd, dan is er 8% doorgaand verkeer. Indien enkel het vrachtverkeer wordt beschouwd dan is er 11% doorgaand vrachtverkeer.

	Aantal	Percentage
Doorgaand verkeer	1837	8%
Herkomstverkeer	7537	34%
Bestemmingsverkeer	10083	45%
Intern verkeer	2723	12%
Totaal	22180	100%

Tabel 5: Totaal verkeer (periode 16.15-18.15)

	Aantal	Percentage
Doorgaand verkeer	1698	8%
Herkomstverkeer	7046	34%
Bestemmingsverkeer	9537	46%
Intern verkeer	2588	12%
Totaal	20869	100%

Tabel 6: Totaal personenverkeer (periode 16.15-18.15)

	Aantal	Percentage
Doorgaand verkeer	139	11%
Herkomstverkeer	491	37%
Bestemmingsverkeer	546	42%
Intern verkeer	135	10%
Totaal	1311	100%

Tabel 7: Totaal vrachtverkeer (periode 16.15-18.15)

1.2.2.1.3.2 Resultaten per cordonpost - Totaal aantal motorvoertuigen

Onderstaande tabel geeft alle geregistreerde bewegingen weer die gemeten zijn gedurende de analyseperiode (16u15-18u15). Voor

- Totaal aantal voertuigbewegingen (zie Tabel 8)
- Bewegingen personenverkeer (zie Tabel 9)
- Vrachtwagenbewegingen (zie Tabel 10)

De tabel dient als volgt gelezen te worden (vb uit Tabel 8: Herkomst – bestemmingmatrix per cordonpost (periode 16.15-18.15uur) (totaal aantal motorvoertuigbewegingen).

Ter hoogte van telpost 1a (telpost 1, richting cordon inwaarts) zijn er in totaal 1468 voertuigen geregistreerd.

- 1348 voertuigen werden niet meer geregistreerd ter hoogte van andere telposten. Dit verkeer wordt als bestemmingsverkeer beschouwd (verkeer met een bestemming binnen het cordongebied)
- 5 voertuigen werden geregistreerd ter hoogte van post 8. Deze worden als doorgaand verkeer beschouwd
- 115 voertuigen werden geregistreerd ter hoogte van post 10. Deze worden als doorgaand verkeer op de N50 beschouwd.

Ter hoogte van telpost 1b (telpost 1 richting Kortrijk (cordon uitwaarts) werden in totaal 530 kentekens geregistreerd (opmerking: het lage aantal kan verklaard worden vanuit de wegenwerken op de N50 – zie eerder)

- 520 voertuigen werden niet meer geregistreerd ter hoogte van andere telposten. Dit verkeer wordt als herkomstverkeer beschouwd (verkeer met een herkomst binnen het cordongebied).
- 2 voertuigen reden het cordongebied in ter hoogte van telpost 2. Dit wordt beschouwd als "intern verkeer".
- 6 voertuigen reden het cordongebied in ter hoogte van telpost 4. Dit wordt beschouwd als "intern verkeer".
- 1 voertuig werd geregistreerd reed het cordongebied uit ter hoogte van telpost 12. Dit wordt beschouwd als doorgaand verkeer.
- 1 voertuig reed het cordongebied uit ter hoogte van telpost 17. Dit wordt beschouwd als doorgaand verkeer.

Periode: 16:15 - 18:15 uur

Van/naar	01a	01b	02a	02b	03a	03b	04a	04b	05a	05b	06a	06b	07a	07b	08a	08b	09a	09b	10a	10b	11a	11b	12a	12b	13a	13b	14a	14b	15a	15b	16a	16b	17a	17b	18a	18b	19a	19b	Totaal	
01a	1348														5				115																			1468		
01b		520	2				6																1										1						530	
02a			1713		15		16		14		34		155		29	4	6		25		27		37			29	17		131		20		15		13		6		2306	
02b		8		1265	4		3		1													6																	1287	
03a					533		6		16						3				4						14		10		2		11		68		167		17		851	
03b				13		495															2		8																518	
04a				30		7	819		169		10	11			5		3		8		7		9		50		13		6	11	6		100		18		3		1285	
04b	2		1		1			439																															443	
05a				9		7	93	465			6								1		4		2						1		4			19			5		616	
05b								361															2		16		1			6			20						404	
06a				23	5		8		2	584			12		2		1					11		17		3		6		30	1		4		10		3		722	
06b											548																												548	
07a	1			103							19	208					1		3		10		1								1		1		2				350	
07b													234		16		1		3							1	3	1			73			7					339	
08a				52		7	6	1		5	28		215				4		27		8		6	4		240		42					16	13			8		682	
08b														178																									178	
09a				5		3					4		1		17	201											14		1					2					248	
09b																		171	14																				185	
10a		11		22		1	1		2		3	1	2		6				358							16								5	1			4		442
10b																	20			413						4	5													437
11a				42	12		4		7		12		36		6					9	660				11	1		1		27		4		2		9		5		848
11b																						425																		425
12a		3		14	29		2		6		12		3		8							3	405			3	3		8		4		9		37				559	
12b																								586																586
13a					6		19	12														2				134					1				15			1		190
13b																						1					146												240	
14a				13	5		7				4	7										2	2				284		39				12	7			4		386	
14b				8								5			186	2	4	3	15									281											504	
15a				114		6	1	4		5	21	105																											568	
15b			1																	2		13	11			2		20		283		335			9				383	
16a				6		12	1		1		1		1						1		2											145			21				191	
16b							2	6																	3						147			17					175	
17a			2	28		42	69	28		10	10		8		1				1		4		18	83		18	15		32		354								757	
17b																																415							415	
18a				12		110	9				2			3								2		29										293					505	
18b							2	14							3											14	10				44		18			441				546
19a				14		32	13		6		6		5		3					4		2		5		2	7		11		2		4			69	570		755	
19b																																					308		308	
Totaal	1362	531	1719	1773	599	733	829	701	512	604	584	697	375	452	215	492	227	192	375	637	660	529	405	754	224	252	590	388	380	624	196	243	354	815	400	766	570	421	22180	

Tabel 8 : Herkomst – bestemmingmatrix per cordonpost (periode 16.15-18.15uur) (totaal aantal motorvoertuigbewegingen)

1.2.2.1.3.3 Resultaten per cordonpost – Personenverkeer

Periode: 16:15 - 18:15 uur

Van/naar	01a	01b	02a	02b	03a	03b	04a	04b	05a	05b	06a	06b	07a	07b	08a	08b	09a	09b	10a	10b	11a	11b	12a	12b	13a	13b	14a	14b	15a	15b	16a	16b	17a	17b	18a	18b	19a	19b	Totaal	
01a	1294														5				108																		1407			
01b		488	2				6																1											1				498		
02a			1638		14		14		13		32		127		23	4	6		22		26		34				25	13		119		20	15		13	6	2164			
02b		7		1206	2		3		1														6														1225			
03a					500			6		15					3				4						14		8		2		11	65		160	13	801				
03b				13		459															2		6														480			
04a							789			154		10	11		5		3		6		7		8		47		12		5	11	5		99		17	3	1227			
04b		2		1				407																													410			
05a					8		6		85	452		6								1		4		2						1		4			18	5	592			
05b										353															16		1				6			19			395			
06a					20	4			8		2	552					1					8		15		2		5		28	1			4		10	3	676		
06b												507																										507		
07a													18	197					1		2		9		1							1		1		1	315			
07b		1			83																																324			
08a					46		6		6	1		5	27		197																						632			
08b																	158																					158		
09a					5		3					4		1			17	200										14		1						2	247			
09b																		168																				180		
10a										2		2	1	2		6																					419			
10b		11			22		1		1																												408			
11a					39	11		4		6		7		32		5					9	590		10				1		25		3		2		8	4	756		
11b																							397															397		
12a					14	27		2		5		11		3		5						3	355						2		6		3		6		35	4	492	
12b		3																																				508		
13a							6		18	12																												184		
13b																	3																					231		
14a												4	7																									373		
14b													4	4																								481		
15a																																						533		
15b																																						358		
16a																																						179		
16b																																						170		
17a																																							726	
17b																																							401	
18a																																							468	
18b																																							515	
19a																																							733	
19b																																							299	299
Totaal	1307	499	1644	1664	558	675	798	655	497	577	552	639	351	407	197	444	225	189	357	590	590	492	355	660	218	240	557	369	364	586	188	233	341	782	377	723	564	405	20869	

Tabel 9 : Herkomst – bestemmingmatrix per cordonpost (periode 16.15-18.15uur)(personenverkeer)

1.2.2.1.3.4 Resultaten per cordonpost – Vrachtverkeer

Periode: 16:15 - 18:15 uur

Van/naar	01a	01b	02a	02b	03a	03b	04a	04b	05a	05b	06a	06b	07a	07b	08a	08b	09a	09b	10a	10b	11a	11b	12a	12b	13a	13b	14a	14b	15a	15b	16a	16b	17a	17b	18a	18b	19a	19b	Totaal	
01a	54																			7																		61		
01b		32																																					32	
02a			75		1		2		1		2		28		6				3		1		3			4	4		12									142		
02b		1		59	2																																		62	
03a					33					1														2			2							3	7	4		50		
03b						36																																38		
04a							2	30		15									2				1	3		1	1		1		1		1					58		
04b				1				32																															33	
05a				1		1		8	13																											1		24		
05b										8																							1					9		
06a				3	1						32											3		2	1		1		2									46		
06b												41																											41	
07a													1	11									1	1														35		
07b				20																																			35	
08a																												1		1						1			15	
08b				6		1								1	18						2	1					16		3					2				50		
09a																		1																					1	
09b																			3	2																			5	
10a												1																											23	
10b																																							29	
11a					3	1				1		5		4		1																							92	
11b																																							28	
12a						2				1		1																											67	
12b																																							78	
13a								1																															6	
13b																																							9	
14a																																								13
14b					2	1																																		23
15a																																								35
15b																																								25
16a																																								12
16b																																								5
17a																																								31
17b																																								14
18a																																								37
18b																																								31
19a																																								22
19b																																								9
Totaal	55	32	75	109	41	58	31	46	15	27	32	58	24	45	18	48	2	3	18	47	70	37	50	94	6	12	33	19	16	38	8	10	13	33	23	43	6	16	1311	

Tabel 10 : Herkomst – bestemmingmatrix per cordonpost (periode 16.15-18.15uur)(vrachtverkeer)

Verder in het document zal verder in detail ingegaan worden op deze tabellen, in functie van de besproken problematiek.

1.2.2.1.4

Verplaatsingen tussen de locaties en verkeersstromen

Onderstaande figuren visualiseren de verplaatsingen tussen de verschillende locaties op de belangrijkste assen (N8/N391, N50, N36, N382 en N353) tijdens de analyseperiode (16.15-18.15). Per locatie worden enerzijds de verkeersstromen weergegeven die het gebied inrijden en anderzijds de verkeersstromen die het gebied uitrijden. De visualisaties van de verkeersstromen ter hoogte van de overige locaties zijn terug te vinden in het uitgebreide rapport dat als bijlage bij dit document ingevoegd wordt (zie aparte studie).

De figuren dienen als volgt gelezen te worden, bijvoorbeeld, "Verkeersstromen vanuit locatie 2a":

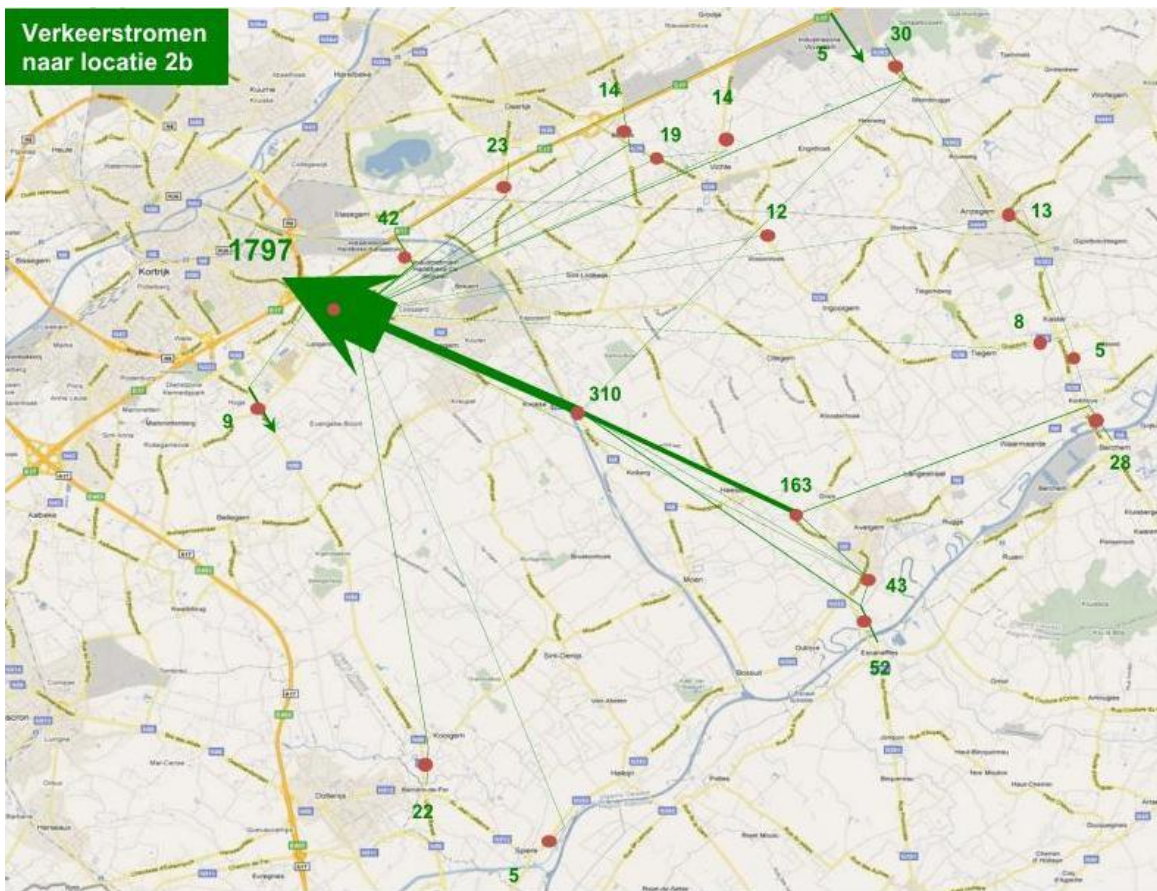
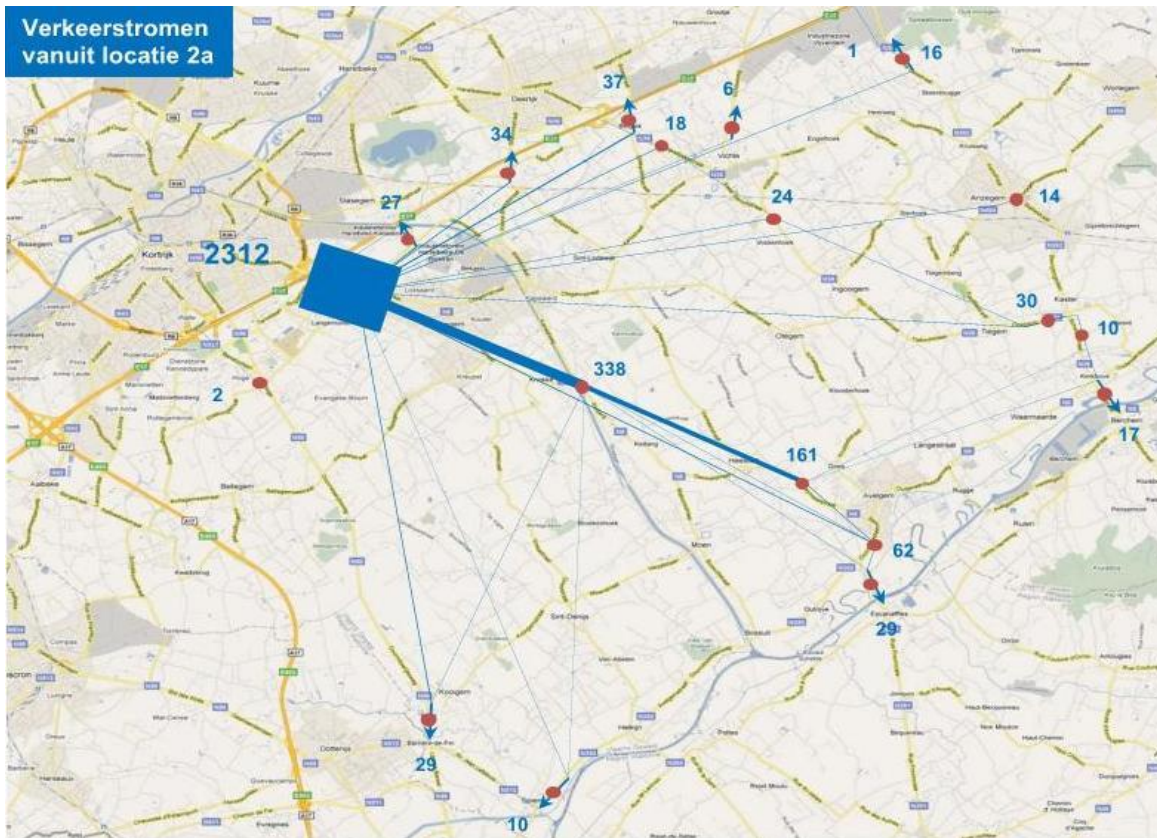
Van de 2312 bewegingen (cordon inwaarts) gemeten ter hoogte van telpost 2, reden er

- 27 voertuigen het cordon uit ter hoogte van telpost 11,
- 34 voertuigen het cordon uit ter hoogte van telpost 2,
- 338 voertuigen werden geregistreerd ter hoogte van post 7 (Keiberg), waarvan 161 voertuigen doorreden tot telpost 15.

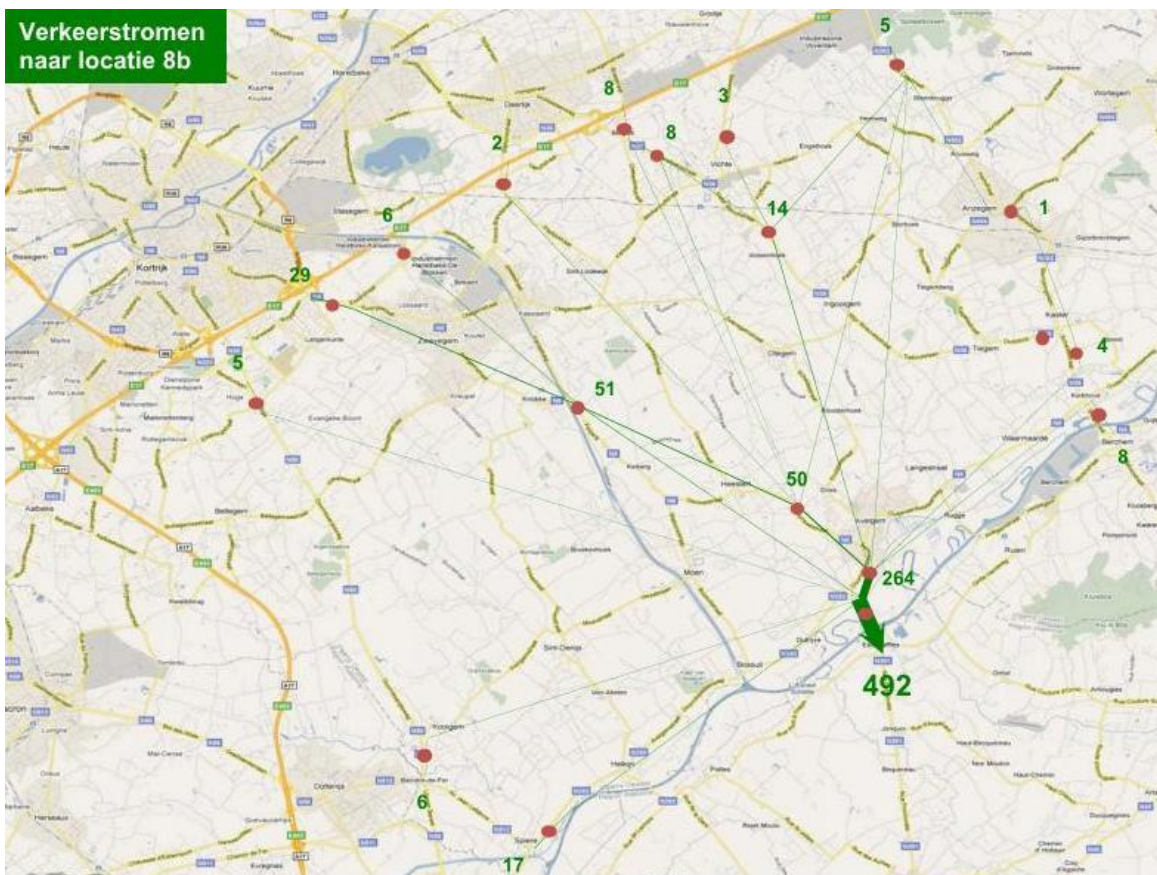
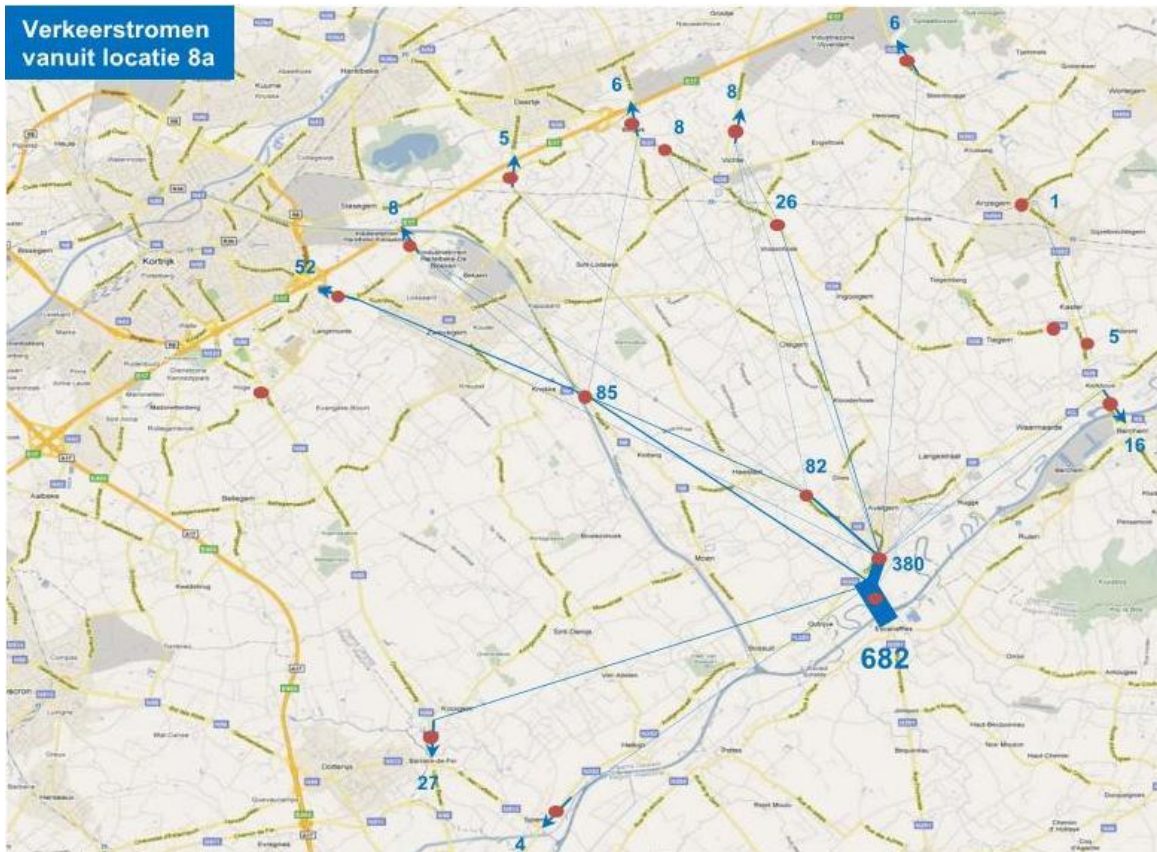
Ter hoogte van telpost 14 werden 62 voertuigen geregistreerd die ter hoogte van telpost 2 het cordon inreden. Een deel hiervan reed tevens via telpost 15 en 7, een deel werd enkel geregistreerd ter hoogte van telpost 7 en een ander deel werd niet geregistreerd ter hoogte van de telposten 7 en 15 (en reden via een andere route tussen telpost 2 en telpost 14).

Verder in het document zal verder in detail ingegaan worden op deze figuren, in functie van de besproken problematiek (zie 4).

1.2.2.1.4.1 Verkeersstromen N8/N391

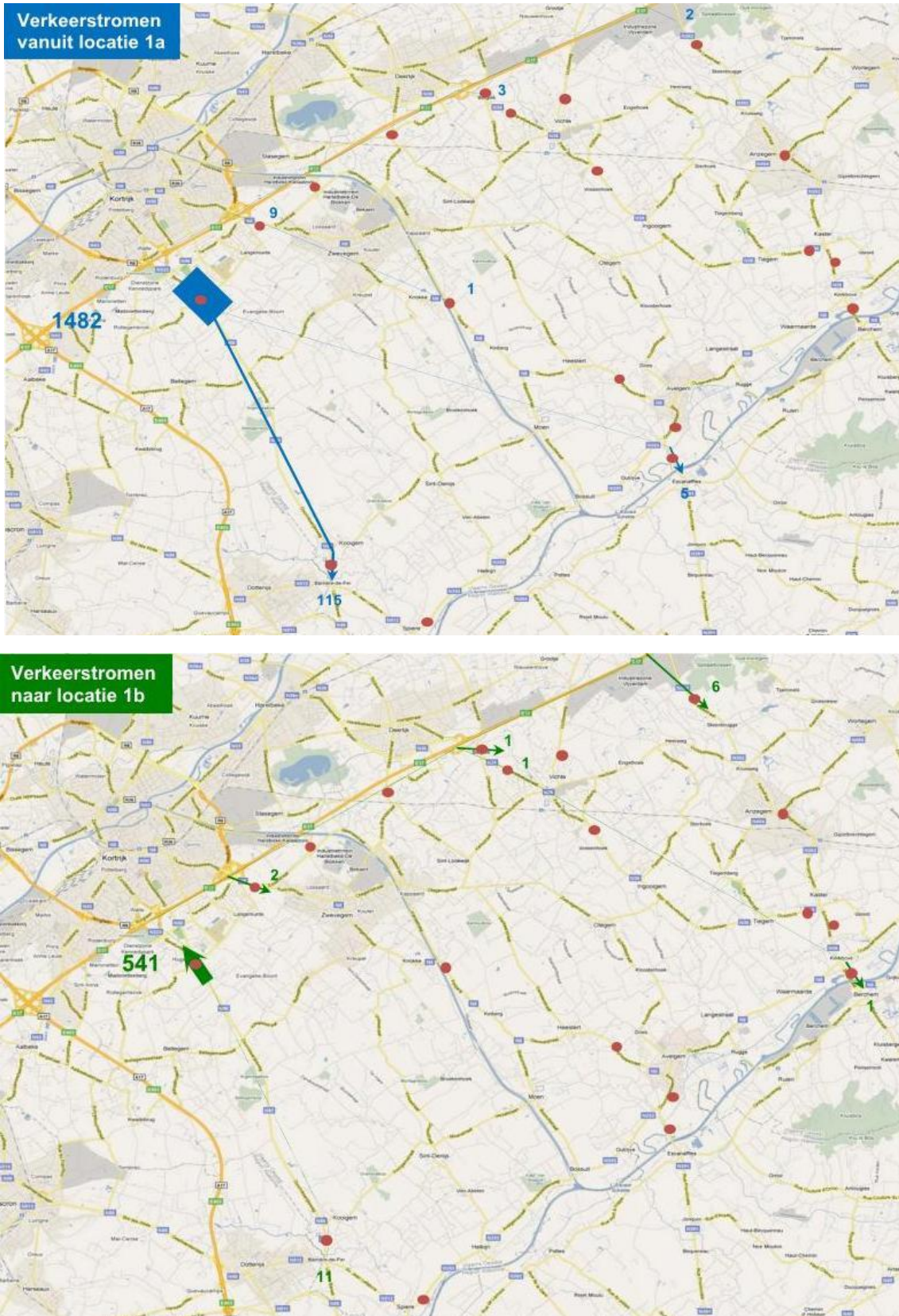


Figuur 10 : Verkeersstromen locatie 2

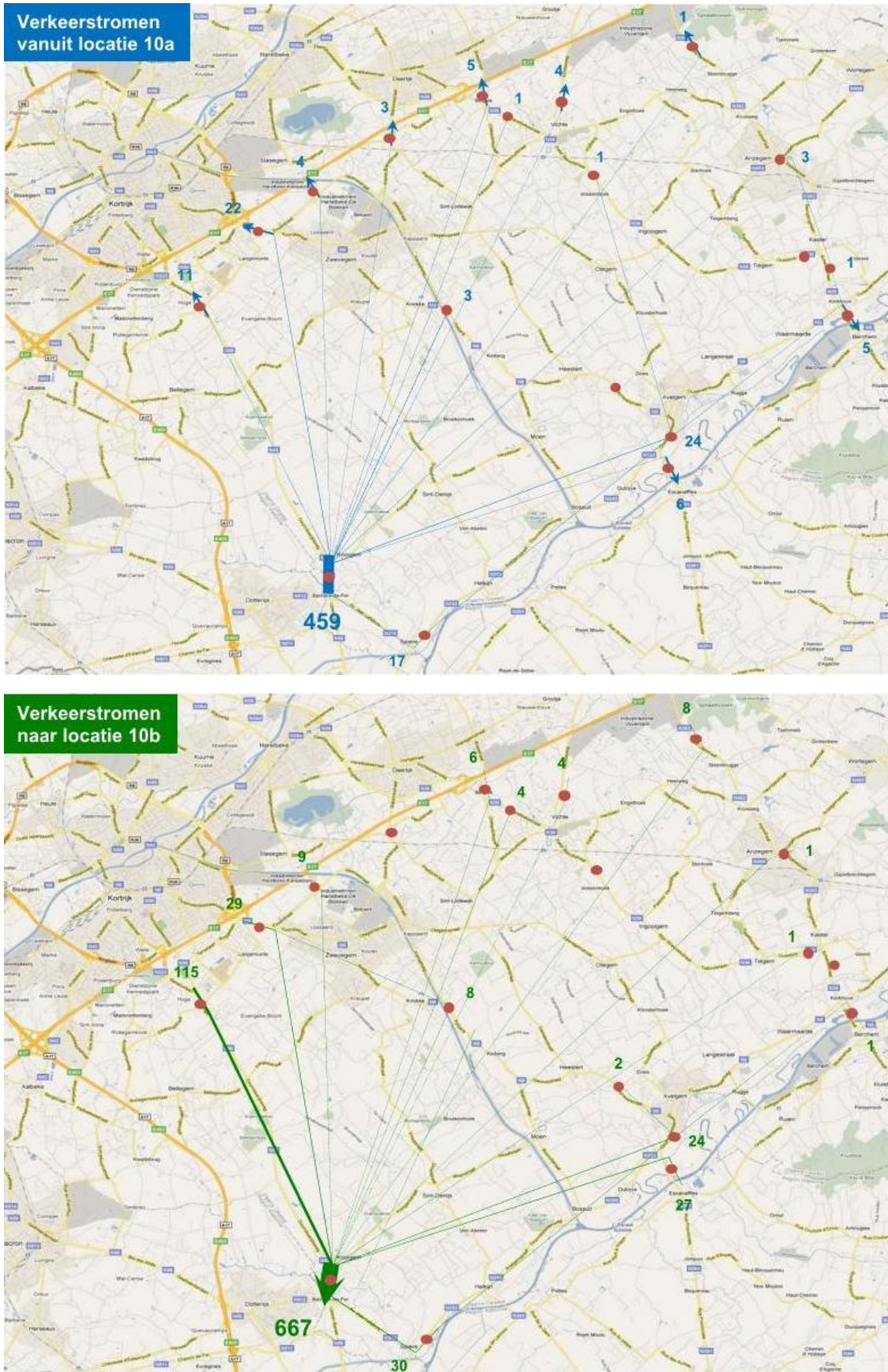


Figuur 11 : Verkeerstromen locatie 8

1.2.2.1.4.2 Verkeersstromen N50

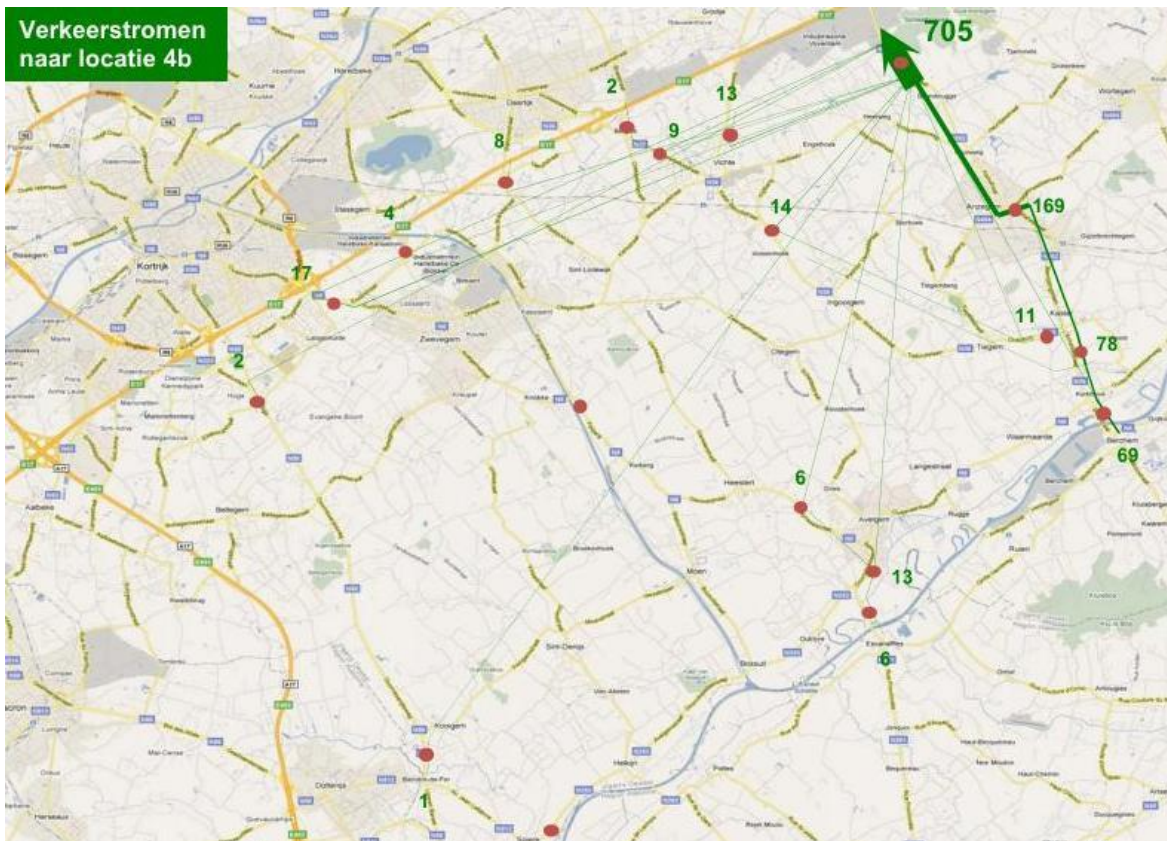
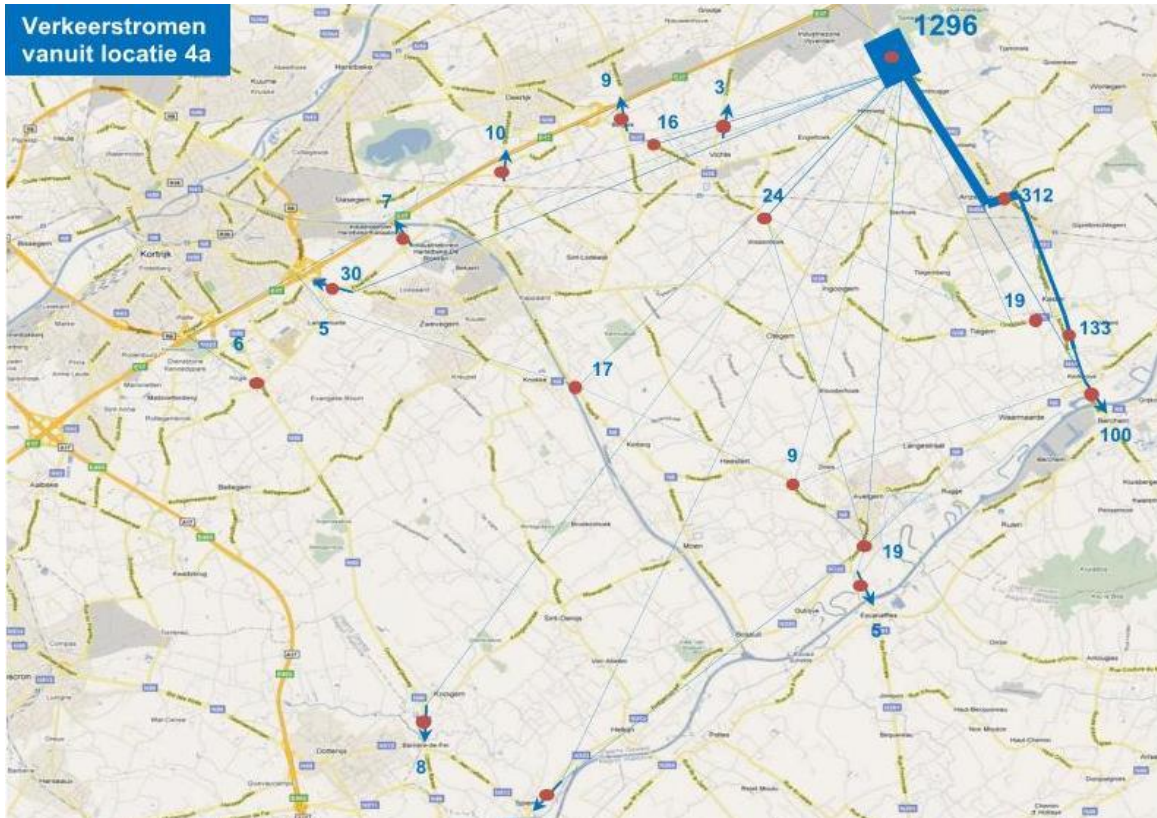


Figuur 12 : Verkeersstromen locatie 1



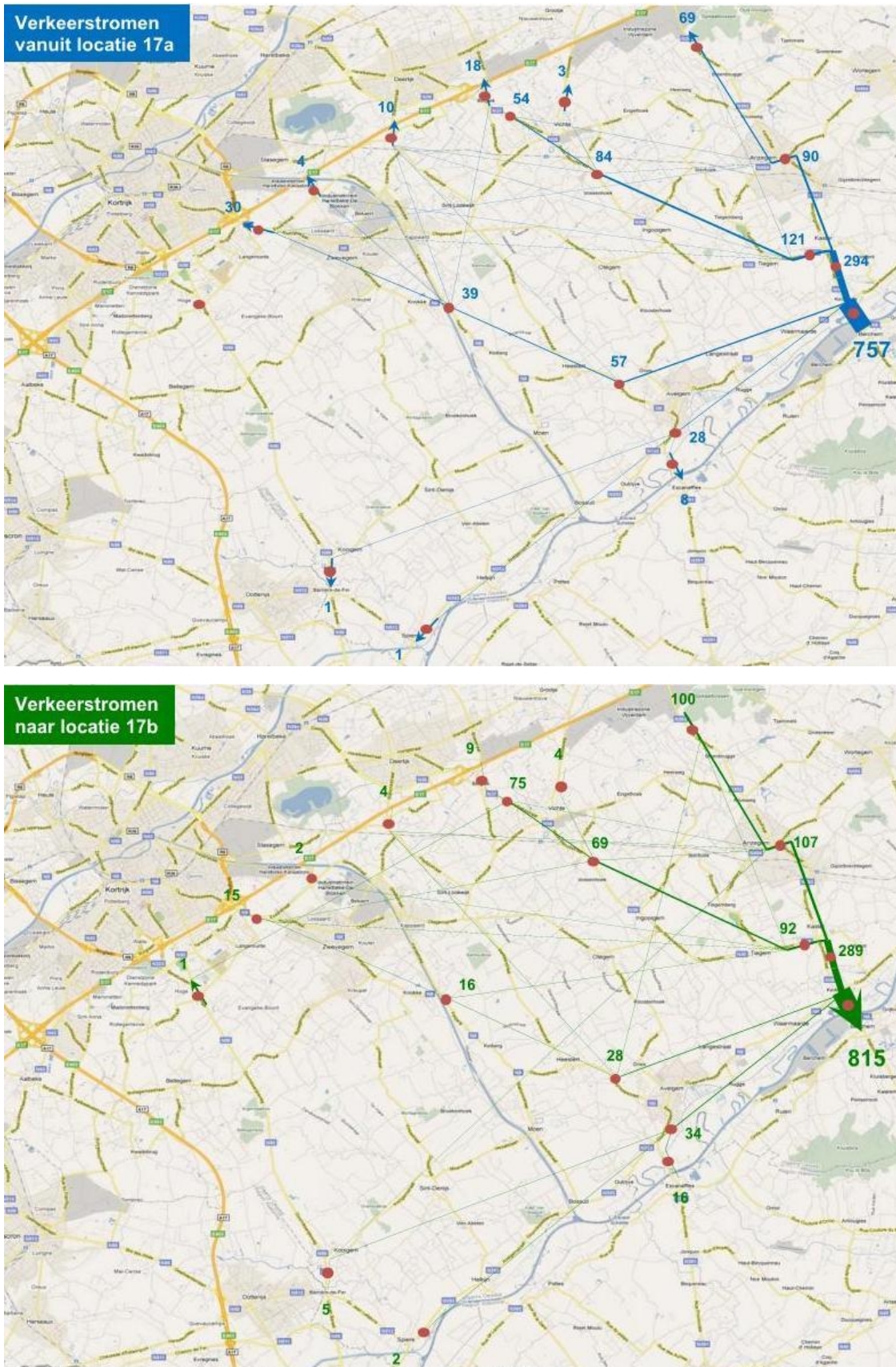
Figuur 13 : Verkeerstromen locatie 10

1.2.2.1.4.3 Verkeersstromen N382



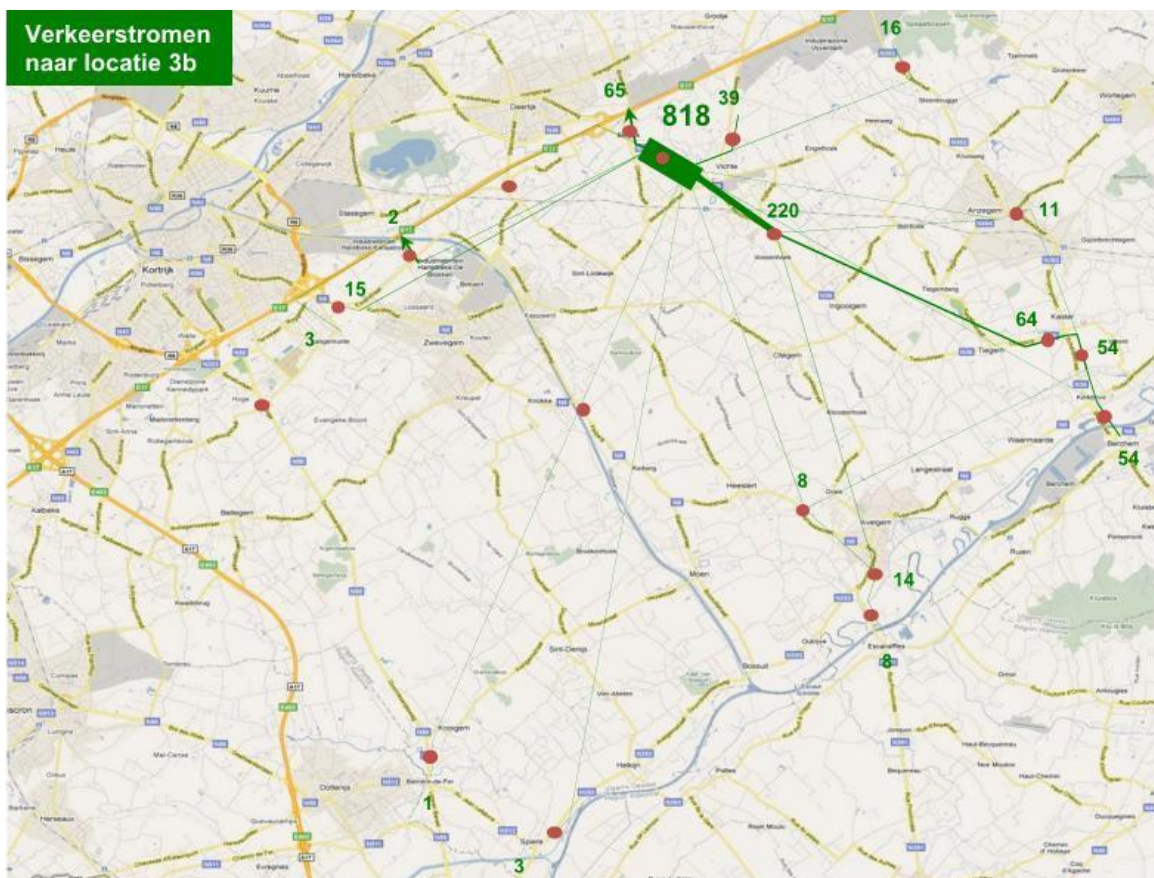
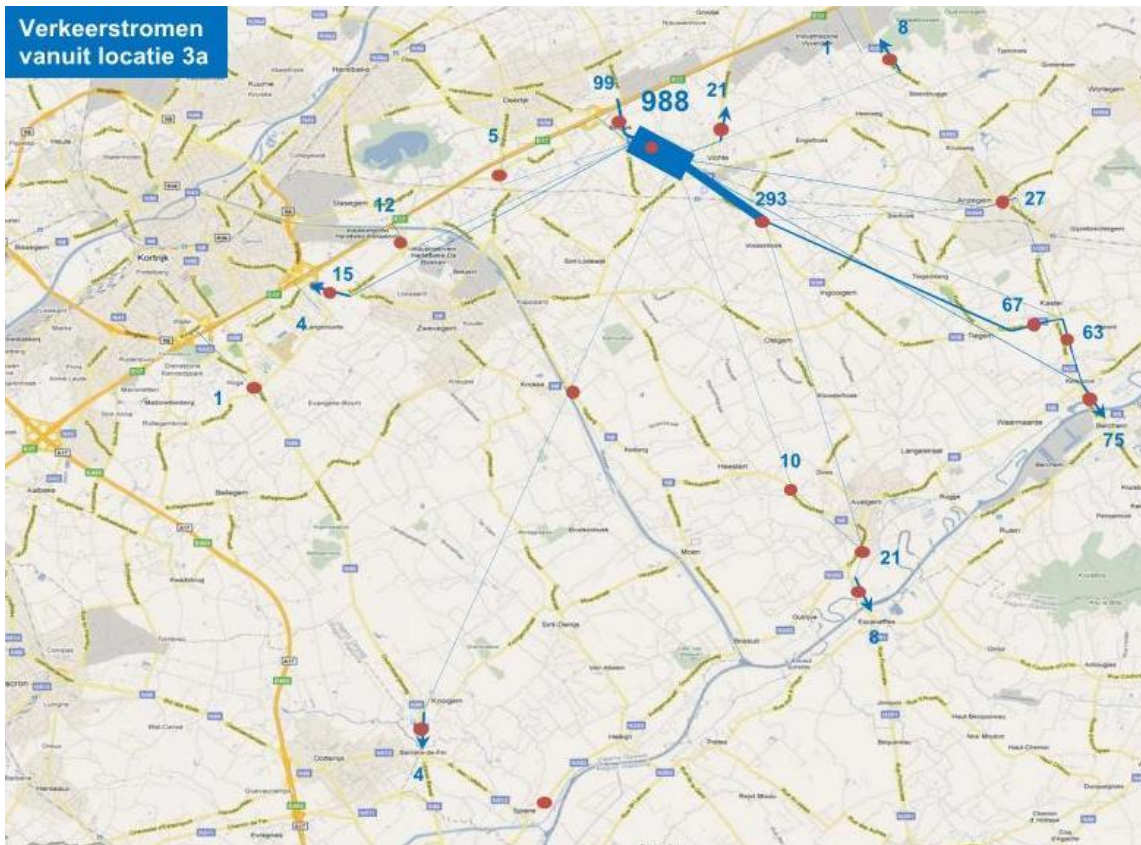
Figuur 14 : Verkeersstromen locatie 4

1.2.2.1.4.4 Verkeersstromen N382/N36



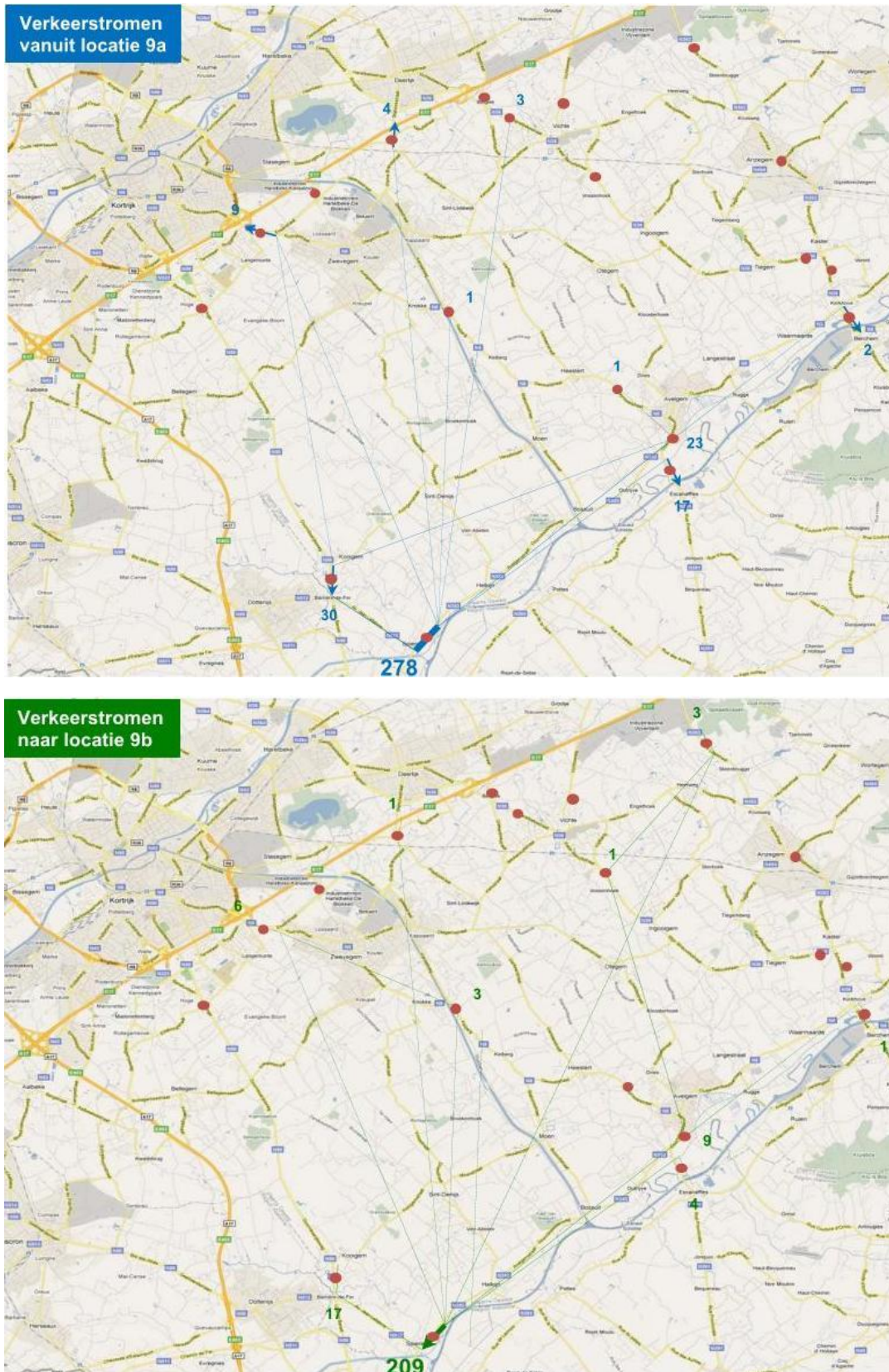
Figuur 15 : Verkeersstromen locatie 17

1.2.2.1.4.5 Verkeersstromen N36



Figuur 16 : Verkeersstromen locatie 3

1.2.2.1.4.6 Verkeersstromen N353



Figuur 17 : Verkeersstromen locatie 9

1.2.2.1.5 Algemene conclusie cordononderzoek

Onderstaand worden een aantal algemene conclusies uit het cordononderzoek weergegeven. Verder in het document onder “Vertaling van de visie in aanbevelingen” zal ingegaan worden op specifieke resultaten, in kader van een specifieke problematiek.

Algemene conclusies zijn

- Het drukste uur situeert zich tussen 16u45 en 17u45.
- Het aandeel ‘doorgaand’ verkeer doorheen het studiegebied is eerder beperkt (8%). Indien enkel het vrachtverkeer in beschouwing genomen wordt, dan is dat 11%. Er is een hoog aandeel herkomst – en bestemmingsverkeer. De assen doorheen het Interfluvium worden niet als sluiproute gebruikt.
- Het aandeel bestemmingsverkeer ligt hoger dan het aandeel herkomstverkeer (45% tegenover 34% tijdens de avondspits).
- Er is ook veel intern verkeer binnen het Interfluvium.
- De belangrijkste assen (N8/N391, N50, N36, N382 en N353) vervullen voornamelijk een verzamelende functie en slechts in beperkte mate een verbindende functie.
- Er zijn geen assen waar de hoofdfunctie een verbindend karakter heeft. De assen met het meest verbindende karakter (weliswaar zeer beperkt) zijn de N50 en de N382. Op de N50 werden er 115 doorgaande voertuigen geregistreerd in een richting (andere richting geeft geen correct beeld door werken). Gedurende de gehele meetperiode werden ca 170 voertuigen doorgaande voertuigen geregistreerd op de N382.

1.2.2.2 Diagnostiek van het woon-werk-verkeer

Uit het cordononderzoek bleek een groot aandeel intern verkeer en een groot aandeel herkomst- en bestemmingsverkeer. Ter staving van deze resultaten wordt nagegaan:

- Wat is de modal split van de mensen die in de gemeenten tewerkgesteld zijn (anno 2008)?
- Waar **werken** mensen die in het Interfluvium wonen en hun woon-werkverplaatsing maken als autobestuurder?
- Waar **wonen** mensen die in het Interfluvium werken en hun woon-werkverplaatsing maken als autobestuurder?

Deze gegevens zijn gebaseerd op diagnostiek woon-werkverkeer 2008 (FOD Mobiliteit en Vervoer).

1.2.2.2.1 Modal split

Tewerkstelling per gemeente	auto-bestuurder	carpool	trein	bus	collectief vervoer	fiets	motor/bromfiets	te voet	totaal
Kortrijk	28933 (69,1%)	1039 (2,5%)	2774 (6,6%)	969 (2,3%)	699 (1,7%)	5508 (13,1%)	1002 (2,4%)	969 (2,3%)	41893
Waregem	15289 (83,0%)	41 (0,2%)	218 (1,2%)	66 (0,4%)	4 (0,0%)	2355 (12,8%)	267 (1,4%)	188 (1,0%)	18428
Harelbeke	5007 (67,6%)	158 (2,1%)	111 (1,5%)	16 (0,2%)	576 (7,8%)	1219 (16,5%)	200 (2,7%)	123 (1,7%)	7410
Zwevegem	3811 (78,4%)	40 (0,8%)	13 (0,3%)	30 (0,6%)	0 (0,0%)	733 (15,1%)	120 (2,5%)	114 (2,3%)	4861
Deerlijk	2415 (64,3%)	64 (1,7%)	20 (0,5%)	1 (0,0%)	496 (13,2%)	493 (13,1%)	195 (5,2%)	74 (2,0%)	3758
Anzegem	2493 (73,0%)	108 (3,2%)	162 (4,7%)	24 (0,7%)	41 (1,2%)	416 (12,2%)	40 (1,2%)	133 (3,9%)	3417
Avelgem	2596 (90,0%)	59 (2,0%)	16 (0,6%)	10 (0,3%)	2 (0,1%)	149 (5,2%)	51 (1,8%)	0 (0,0%)	2883
Spiere-Helkijn	407 (76,6%)	13 (2,4%)	17 (3,2%)	7 (1,3%)	11 (2,1%)	61 (11,5%)	12 (2,3%)	3 (0,6%)	531

Tabel 11 : modal split (2008)

De ambitie van het mobiliteitsplan Vlaanderen met betrekking tot het personenvervoer is te streven naar een modal-split van 62% voor het autoverkeer (-8% t.o.v. het trendscenario), 19% voor het openbaar vervoer (+3% t.o.v. het trendscenario) en 19% voor de fiets (+5% t.o.v. het trendscenario).

Vergeleken met bovenstaande waarden kan gesteld worden dat geen enkele gemeente de 62% voor het autoverkeer bereikt. De gemeente Deerlijk scoort hier bij goed met 64,5% als autobestuurder en 1,7% als carpooler, gevolgd door Harelbeke en Kortrijk.

Ook met betrekking tot het openbaar vervoer scoort Deerlijk goed, vooral door het hoge aandeel collectief vervoer (en dus geen trein of bus).

Kortrijk kent het hoogste aandeel treingebruikers (6,6%) , maar staat nog ver af van de ambitie gesteld in het mobiliteitsplan Vlaanderen. Het aandeel busgebruikers is in het gehele gebied laag. Kortrijk en Spiere-Helkijn hebben hier de “hoogste” waarden (respectievelijk 2,3% en 1,3%.)

Opmerkelijk is het relatief hoge aandeel fietsgebruikers, in het bijzonder in Harelbeke en Zwevegem, ook al is hier de vooropgestelde 19% nog niet bereikt.

1.2.2.2.2

Waar werken mensen die in het Interfluvium wonen

Onderstaande tabel geeft aan waar de mensen **werken**, die in het Interfluvium wonen (en die met de wagen naar het werk komen):

Werkplaats	Anzegem	Avelgem	Deerlijk	Spiere-Helkijn	Zwevegem	TOTAAL
Kortrijk	420	366	512	89	1682	3069
Waregem	807	227	645	14	472	2165
Zwevegem	158	259	134	20	1389	1960
Avelgem	164	992	48	54	314	1572
Anzegem	881	138	126	9	167	1321
Deerlijk	145	59	622	7	196	1029
Harelbeke	74	53	123	7	222	479
Gent	135	69	76	1	168	449
Kuurne	54	58	79	10	185	386
Oudenaarde	132	134	26	7	66	365
Wielsbeke	116	43	92	2	93	346
Wevelgem	37	28	48	8	168	289
Roeselare	53	33	65	7	120	278
Moeskroen	13	38	19	98	109	277
Kluisbergen	41	114	9	6	75	245
Wortegem-Petegem	83	59	15	2	28	187
Menen	34	19	19	8	103	183
Ronse	35	80	13	11	43	182
Doornik	8	37	9	52	36	142
Spiere-Helkijn	5	24	1	76	27	133
Overige gemeenten	660	414	521	119	1116	2830
TOTAAL	4055	3244	3202	607	6779	17887

intern	6015
bestemmingsverkeer	11872
totaal	17887

Tabel 12 : werkplaats van bewoners Interfluviumgebied

De tabel geeft aan dat van de 4055 mensen (werkende, pendelend met de wagen) die wonen in Anzegem:

- 881 (of 22%) werken in Anzegem.
- 472 (of 12%) werken in de gemeenten die volledig binnen het studiegebied gelegen zijn.
- 30% werken in Kortrijk of Waregem.

Van de 3244 mensen die in Avelgem wonen (werkende, pendelend met de wagen):

- werken er 992 in Avelgem (30%)
- werken er 480 (15%) in de gemeenten volledig gelegen binnen het studiegebied
- werkt er 18% in Kortrijk of Waregem

Van de 3202 mensen (werkende, pendelend met de wagen) die wonen in Deerlijk:

- werken er 622 of 19% in Deerlijk

- werken er 309 (9%) in de gemeenten volledig gelegen binnen het studiegebied
- werkt er 36% in Kortrijk of Waregem

Van de 607 mensen (werkende, pendelend met de wagen) die wonen in Spiere-Helkijn :

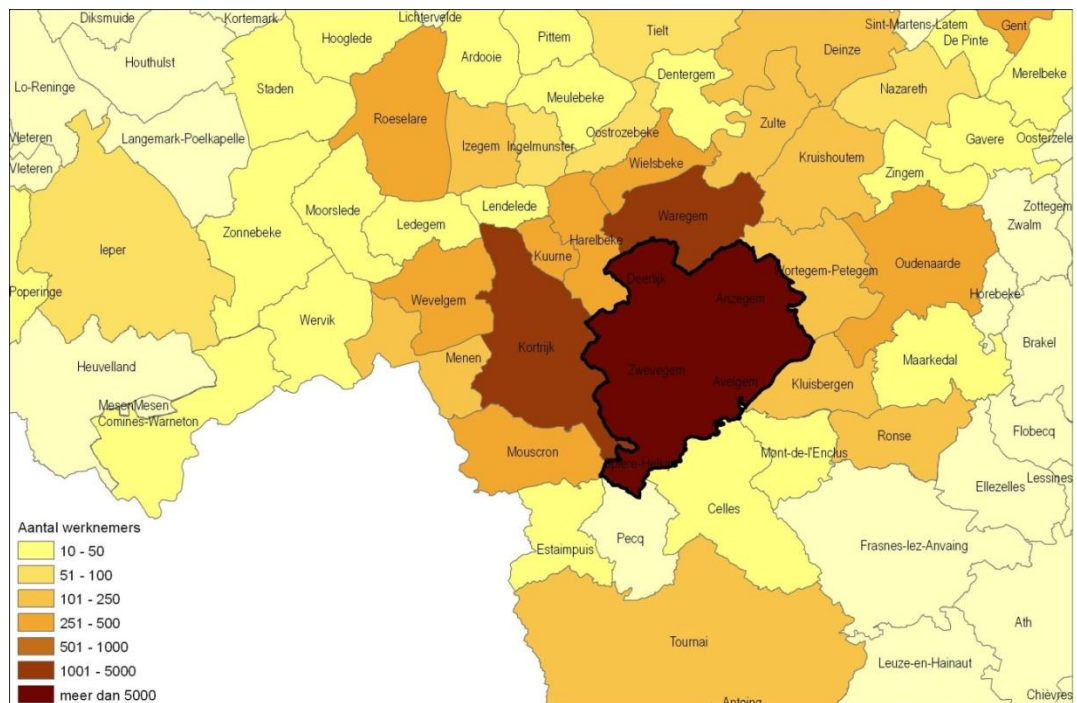
- werken er 76 (of 12%) in Spiere – Helkijn
- werken er 90 (of 15%) in de gemeenten volledig gelegen binnen het studiegebied
- werkt er 17% in Kortrijk of Waregem

Van de 6779 mensen (werkende, pendelend met de wagen) die wonen in Zwevegem:

- werken er 1389 (of 20%) in Zwevegem zelf
- werken er 677 (of 10%) in de gemeenten volledig gelegen binnen het studiegebied
- werkt er 32% in Kortrijk of Waregem

3069 mensen, wonend in Anzegem, Avelgem, Deerlijk, Spiere Helkijn of Zwevegem, werken in Kortrijk. 2165 mensen wonend binnen de genoemde gemeenten werken in Waregem.

In totaal zijn er 6015 personen die wonen in Anzegem, Avelgem, Deerlijk, Spiere Helkijn of Zwevegem en die tevens in een van deze gemeenten werken.



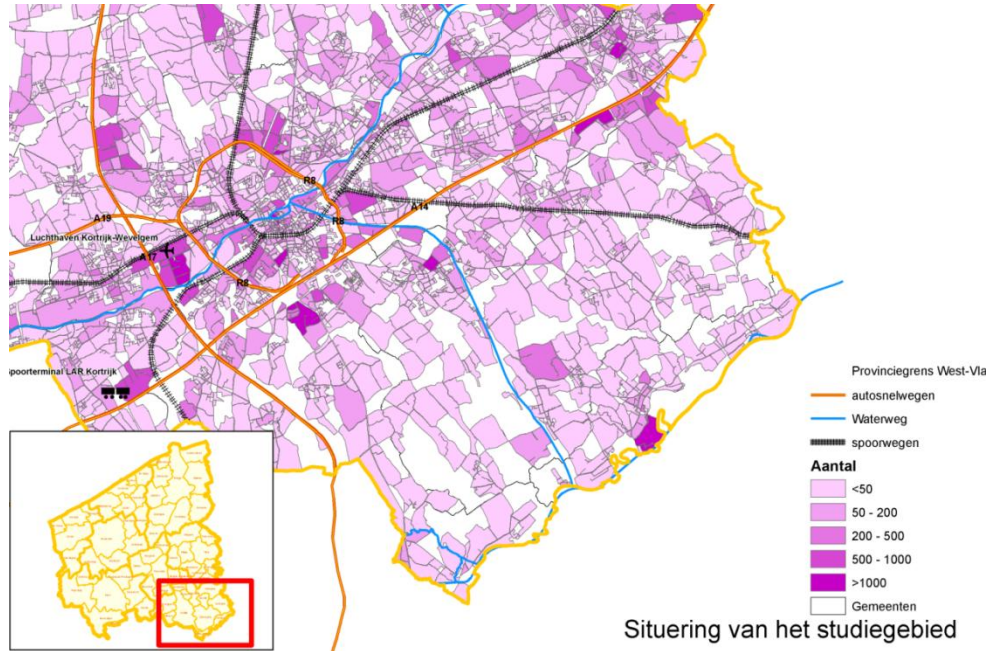
Figuur 18 : werkplaats van bewoners Interfluviumgebied

Dit vertaalt zich in bestemmingsverkeer tijdens de avondspits en veel intern verkeer binnen het gebied.

1.2.2.2.3

Waar wonen mensen die in het Interfluvium werken

Binnen het studiegebied zijn er verschillende tewerkstellingspolen. Onderstaande figuur geeft aan hoeveel personen tewerk gesteld zijn op een bepaalde locatie.



Figuur 19 : aantal tewerkgestelde personen per locatie

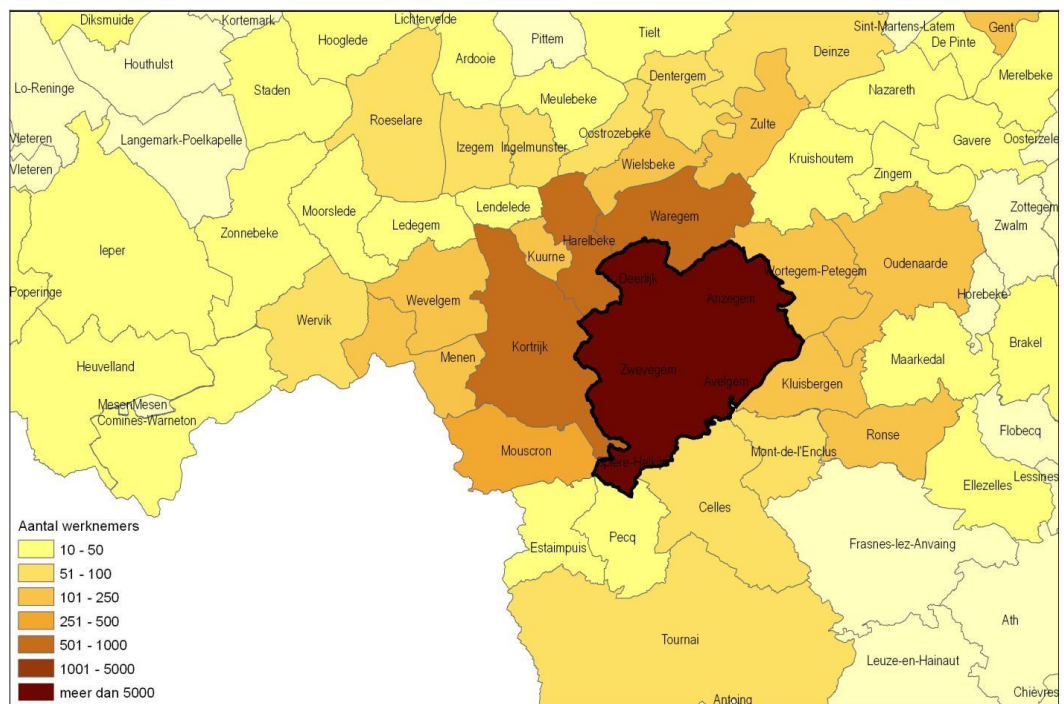
Hiernaast kunnen de gegevens van de diagnostiek geplaatst worden, waarbij de herkomst van de tewerkgestelden in het gebied, die de wagen gebruiken, achterhaald wordt.

Woonplaats	Anzegem	Avelgem	Deerlijk	Spiere-Helkijn	Zwevegem	TOTAAL
Zwevegem	167	314	196	27	1389	2093
Avelgem	138	992	59	24	259	1472
Anzegem	881	164	145	5	158	1353
Deerlijk	126	48	622	1	134	931
Kortrijk	101	117	172	30	419	839
Waregem	242	60	253	6	130	691
Harelbeke	86	53	184	5	201	529
Moeskroen	25	97	64	66	48	300
Wevelgem	30	18	56	6	119	229
Kluisbergen	43	108	17	2	36	206
Menen	23	26	38	10	85	182
Kuurne	28	12	50	2	83	175
Spiere-Helkijn	9	54	7	76	20	166
Wortegem-Petegem	85	19	11	0	15	130
Gent	25	27	18	2	54	126
Wielsbeke	38	12	47	2	21	120
Ronse	29	70	2	3	15	119
Oudenaarde	31	52	14	2	16	115
Zulte	42	5	42	1	22	112
Izegem	13	12	30	5	34	94
Roeselare	12	9	13	1	42	77
Doornik	6	26	9	17	16	74
Mont-de-l'Enclus	7	38	2	4	19	70
Deinze	19	15	17	1	14	66
Celles	1	41	2	11	11	66
Overige gemeenten	296	216	360	107	456	1435
TOTAAL	2503	2605	2430	416	3816	11770

intern	6015
herkomstverkeer	5755
totaal	11770

Tabel 13 : woonplaats van de tewerkgestelden in het Interfluviumgebied

Uit de tabel blijkt dat veel mensen die in het gebied wonen, er ook tewerkgesteld zijn. 5755 mensen werken in het gebied, maar zijn woonachtig buiten het gebied. Zij komen dan voornamelijk van Kortrijk, Waregem en Harelbeke.



Figuur 20 : woonplaats van de tewerkgestelden in het Interfluviumgebied

Bovenstaande gegevens ondersteunen de bevinding dat er veel herkomst- en bestemmingsverkeer en veel intern verkeer is binnen het gebied. Er zijn meer werknemers die in het Interfluvium wonen dan werken. Dit vertaalt zich in meer bestemmingsverkeer dan herkomstverkeer tijdens de avondspits in het cordononderzoek.

Verplaatsingen avondspits	Woon-werkverplaatsingen als autobestuurder (FOD Mobiliteit en Verkeer)	Aantal geregistreerde auto's in cordononderzoek
Doorgaand verkeer	/	1698
Herkomstverkeer	5755	7046
Bestemmingsverkeer	11872	9537
Internverkeer	6015	2588

Tabel 14 : vergelijking woon-werkverplaatsingen met resultaten cordononderzoek.

1.2.3

Openbaar vervoersnetwerk

1.2.3.1

Treinverkeer

Binnen het projectgebied zijn er volgende stations:

- Kortrijk
- Waregem
- Harelbeke
- Vichte
- Anzegem

In 2007 waren er in de stations gemiddeld volgend aantal opstappers per dag:

	Week	Zondag
Anzegem	187	-
Waregem	1869	774
Harelbeke	918	499
Vichte	232	-
Kortrijk	10032	5992

De stations worden aangedaan door:

- lijn 75 (as 4 Franse grens-Kortrijk): Gent-Sint-Pieters – De Pinte – Deinze – Waregem – Harelbeke – Kortrijk – Moeskroen – tourcoing – Roubaix – Croix L'Allumette – Croix Wasquehal – Lille Flandres. Deze lijn heeft te Harelbeke een frequentie van één trein per uur. Tijdens de spitsen ligt de frequentie hoger. Bij de andere stations te Waregem en Kortrijk ligt de frequentie hoger.
- Lijn 89 (as 8 Poperinge-Kortrijk-Denderleeuw): Denderleeuw – Welle – Haaltert – Ede – Burst – Terhagen – Herzele – Hillegem – Zottegem – Munkzwalm – Sint – denijs – Boekel – Oudenaarde – Anzegem – Vichte – Kortrijk. Deze lijn heeft te Vichte en Anzegem een uurfrequentie.

1.2.3.2 De Lijn

1.2.3.2.1 Openbare busbediening

Kaart 5 : openbare busbediening

Kaart 5 : openbare busbediening geeft de busroutes en de haltes.

Onderstaande figuur geeft de bedieningen van het openbaar busvervoer.



Figuur 21 : bediening openbaar busvervoer.

Volgende lijnen hebben een hoge frequentie

Lijn	Frequentie
16 Kortrijk - Rollegem - Moeskroen	16 per dag richting Moeskroen 17 per dag richting Kortrijk Station
72 Kortrijk-Harelbeke-Deerlijk-Anzegem	14 per dag richting Anzegem 14 per dag richting Kortrijk
85 Spiere - Avelgem - Anzegem - Waregem	14 per dag richting Waregem 15 per dag richting Spiere
91 Kortrijk - Zwevegem - Heestert - Avelgem	14 per dag richting Avelgem 14 per dag richting Kortrijk

Volgende lijnen hebben een lagere frequentie.

Lijn	Frequentie
92 Kortrijk - Zwevegem - Otegem - Avelgem	6 per dag richting Avelgem 8 per dag richting Kortrijk (waarvan enkele enkel op schooldagen)
93 Kortrijk - Zwevegem - Moen - Sint-Denijs – Helkijn	7 per dag tot Helkijn centrum 6 per dag vertrekkende vanaf Helkijn
81 Roeselare-Izegem-Ingelmunster-Anzegem	7 per dag richting Anzegem station (Waregem kent hogere frequenties) 3 per dag vertrekkende van Anzegem Station (hoofdzakelijk enkel op schooldagen)
15 Kortrijk - Kooigem - Spiere	2 per dag richting Spiere 4 per dag richting Kortrijk Station (hoofdzakelijk enkel op schooldagen)
76 Zwevegem - Harelbeke - Kuurne	1 per dag richting Kuurne 2 per dag richting Zwevegem

1.2.3.2.2

Mobiliteitsvisie 2020 De Lijn

De Lijn heeft proactief een Mobiliteitsvisie ontwikkeld voor het openbaar vervoer in Vlaanderen en dit zowel voor de interregionale, regionale als stedelijke niveaus. Deze visie is een blauwdruk en een uitnodiging aan alle stakeholders en betrokkenen om in dialoog te treden en deze visie rond duurzame mobiliteit concreet vorm te geven.

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 openbaarvervoerstructuur.

Om de automobilitieit 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.

Waar er onvoldoende potentieel is voor een regionale tram, vervolledigen verbindende buslijnen of snelbussen de spoorgebonden hoofdstructuur. Er worden over de provinciegrenzen heen verbindende streeklijnen opgezet van Kortrijk naar Ronse via het knooppunt Avelgem.

Tevens zijn voor een aantal projecten de haalbaarheidsstudies opgestart en dient er nog een (lang) studietraject, inclusief nauw overleg met de betrokken gemeenten en actoren, plaats te vinden. Voor het studiegebied wordt onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van een tram tussen Kortrijk en Hoog-Kortrijk, om te kunnen inspelen op geplande ruimtelijke ontwikkelingen binnen het stedelijk gebied Kortrijk. Voor dit project zijn al principebeslissingen genomen, maar dienen de budgetten voor realisatie nog definitief te worden vastgelegd.

Binnen het kader van Netmanagement zijn er ook al een aantal projecten diepgaander uitgewerkt. Dit zijn zowel nieuwe verbindingen als de optimalisatie van de huidige verbindingen, zoals de verbinding Roeselare - Waregem.

1.2.4 Fietsnetwerk

Kaart 6: bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en fietsknooppuntennetwerk

De provincie West-Vlaanderen heeft een netwerk uitgetekend voor de fietsverplaatsingen naar school, het werk of de winkel (=functioneel fietsverkeer). Het is de verbinding van fietsroutes over de gemeentegrenzen heen en daarom noemen we het een bovenlokaal netwerk.

Het netwerk omvat in totaal ongeveer 2 022 km fietsroutes en strekt zich uit over de hele provincie West-Vlaanderen.

Bijzondere inspanningen worden geleverd om de fietsvoorzieningen veilig en comfortabel in te richten, conform de richtlijnen van de “Vademecum fietsvoorzieningen”.

Verschillende projecten zijn lopende:

Kortrijk – doortocht Bellegem	Bellegemsestraat – Rollegemsestraat	Fietsfondsproject – startnota in opmaak
Kortrijk	N50	Wordt heraangelegd in kader van module 10 en module 13
Spiere – Helkijn	N353 – doortocht Helkijn	Module 10
Spiere – Helkijn	N50	Module 13
Zwevegem/ Kortrijk	Kruispunt N391 Esserstraat en Luipaardstraat	PCV – dossier, beveiliging kruispunt voor fietsers
Zwevegem/ Harelbeke	Kruispunt N391 met Guldensporenpad	Fietstunnel in voorbereiding
Zwevegem	Optimalisatie/verleggen van fietspad tussen de Deerlijkstraat en Otegemstraat	
Zwevegem /Harelbeke/Kortrijk	Guldensporenpad	In aanbesteding
Zwevegem	Aanleg fietspad langsheen kanaal	Opgenomen in kanaalstudie (Geen BFF)
Zwevegem	N391 tussen rotonde en aansluiting N8	In kader van omleidingsweg
Anzegem	N36 Doortocht Ingooigem	Module 3

Anzegem	Pastoor Verrieststraat	Fietsfondsproject.
Anzegem	Herinrichting N36 doortocht Vichte	Module 3

Tabel 15 : overzicht lopende projecten met betrekking tot het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk

1.2.5 Huidig verkeersplanologisch kader

Kaart 7 : wegenselectie

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen stelt een categorisering van wegen voor en selecteert de wegen op internationaal en Vlaams niveau: d.i. de hoofdwegen en primaire wegen.

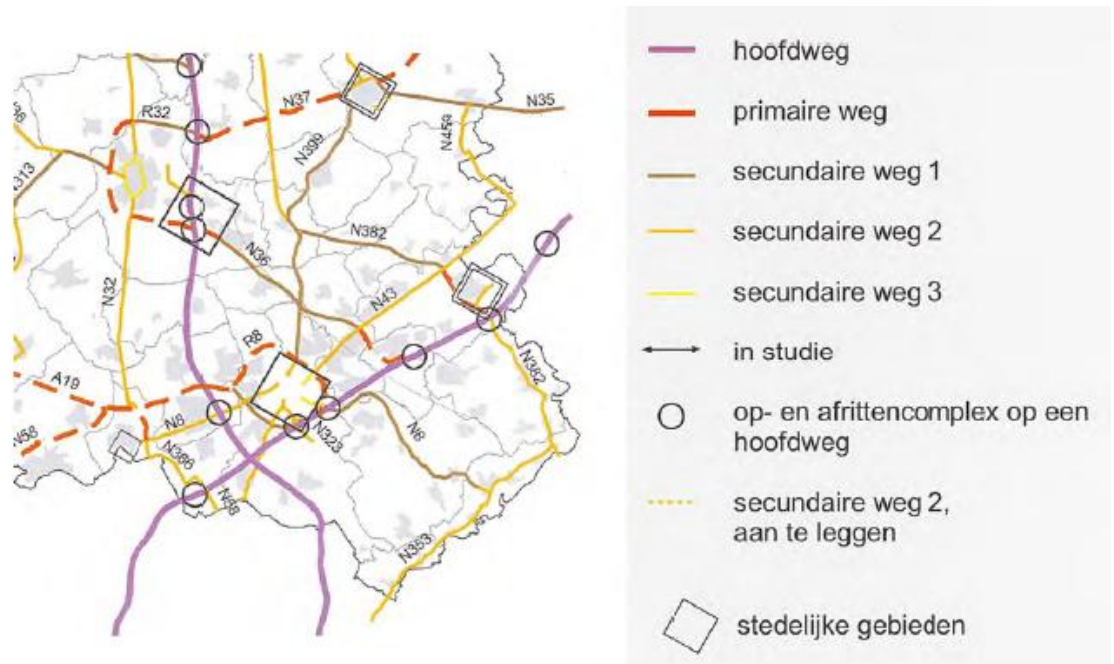
De **A14 (E17)** van R1 (Antwerpen-LO) naar Rijsel en de **A17 (E403)** van A10 (Oostkamp) tot A8 (Doornik) worden aangeduid als hoofdweg. De functie van hoofdwegen is verbinden op internationaal niveau en op Vlaams niveau.

De **N60** van A14 (Zevergem) tot grens met Waals gewest wordt geselecteerd als een primaire weg type I. De hoofdfunctie van deze weg is verbinden op Vlaams niveau, aanvullende rol is verzamelen op Vlaams niveau.



Figuur 22: Selectie hoofdwegen en primaire wegen (RSV)

De provincie West-Vlaanderen selecteert de secundaire wegen. Onderstaande figuur geeft de wegenselectie die opgenomen is binnen het goedgekeurde provinciaal structuurplan.



Figuur 23: Selectie secundaire wegen (PRS)

Volgende wegen werden geselecteerd als secundaire weg type I

- N8 Van de R8 (Kortrijk) tot de N391 (Zwevegem)
- N391 Van de N8 (Kortrijk) tot de N8 (Zwevegem)
- N8 Van de N391 (Knokke-Zwevegem) tot de Stijn Streuvelslaan (Avelgem)

Volgende wegen worden geselecteerd als secundaire wegen categorie II

- N323a Van de A14 oprit 2 tot de N50
- Stijn Streuvelslaan Van de N8 Kortrijkstraat tot de N353 Doornikse steenweg (Avelgem)
- N8 Van de N8e Leopoldstraat (Avelgem) tot de N36 (Kerkhove-Avelgem)
- N353 Van de N8e (Avelgem) tot de N50 (Warcoing)
- N36 Van de N382 (Kaster-Anzegem) tot de N8 (Berchem-Kluisbergen)

- N382 Van de A14 oprit 5 tot de N36 (Kaster-Anzegem)

Er zijn binnen het studiegebied geen secundaire wegen categorie III geselecteerd.

De gemeente selecteert de lokale wegen. Op wordt de wegenselectie weergegeven.

2 Modeldoorrekening

Vanuit de verschillende gemeenten (zie bottom-up analyse) werden tal van voorstellen geformuleerd om een antwoord te geven op een specifieke mobiliteitsproblematiek. Om de impact van de individueel voorgestelde ingrepen op het ruimere gebied na te gaan werd een modeldoorrekening uitgevoerd. Dit laat toe de impact van de voorstellen op ruimere schaal te beoordelen. De resultaten van de analyse zijn ingevoegd als bijlage (zie aparte studie).

2.1 Opbouw van het model

Het Provinciaal Verkeersmodel West-Vlaanderen (MMWVL) is een statisch, multimodaal, geaggregeerd verkeersmodel op strategisch niveau. De gegevens worden geaggregeerd op zoneniveau, met aandacht voor een opdeling in homogene groepen op basis van motief en gezins- of persoonskenmerken. Voor het personenvervoer worden de vervoerwijzen 'auto' ('als bestuurder' of 'als passagier'), 'openbaar vervoer' en 'langzaam verkeer' ('te voet' of 'met de fiets') meegenomen. Voor het vrachtverkeer wordt enkel het vervoer over de weg, namelijk de vrachtwagens, meegenomen. Deze worden opgesplitst in twee categorieën: lichte vrachtwagens en zware vrachtwagens.

- In eerste instantie werd de huidige toestand gemodelleerd. Dit gebeurde op basis van de socio-demografische gegevens voor 2008, die met behulp van tellingen gekalibreerd werden tot het basisjaar 2010.
- Vervolgens werden de toekomstige intensiteiten ingeschat. Voor de ruimtelijke ontwikkelingen is rekening gehouden met de voorspellingen van het Federaal Planbureau. Grensoverschrijdenden effecten zijn bijgevolg opgenomen in het model. De toekomstige intensiteiten worden ingeschat voor het jaar 2020. Voor het referentie toekomstscenario wordt gekozen voor de situatie "Business-as-usual" 2020, kortweg BAU-2020. Dit betekent dat alle invoerdata rond SDG's, netwerken, parameters, ... enkel die data worden meegenomen die Beslist Beleid zijn voor 2020. Dit betekent dat enkel projecten, ontwikkelingen, tendensen, ... die in het najaar 2008 vastlagen of een grote zekerheid van uitvoering kenden, zijn in dit scenario BAU-2020 meegenomen⁴. Dit principe wordt zeer strikt nageleefd, en kenmerkt zich door het feit dat specifieke nieuwe

⁴ N38.4 – Opmaak BAU2020 – Addendum A – West-Vlaanderen

beleidsmaatregelen of –richtingen niet expliciet worden opgenomen tenzij ze reeds in het huidige aangevatte beleid geïncorporeerd zijn⁵.

- Specifiek voor de Interfluviumstudie werden nog een aantal ruimtelijke ontwikkelingen toegevoegd waarvoor het planningsproces lopende is, of waarvoor reeds principesbeslissingen zijn genomen.
 - Breestraat (Wielsbeke) (10 ha)
 - Blauwpoort Waregem (41,5 ha)
 - Zuidelijke regionaal bedrijventerrein Waregem (ca 24 ha)
 - Jagershoek fase 3 (Vichte) (5 ha)

Data worden verwerkt en aangepast om vanuit het basismodel huidige situatie 2007 te komen tot een onderbouwd en consistent toekomstscenario BAU-2020.

Dit werk kan onderverdeeld worden in de volgende thema's:

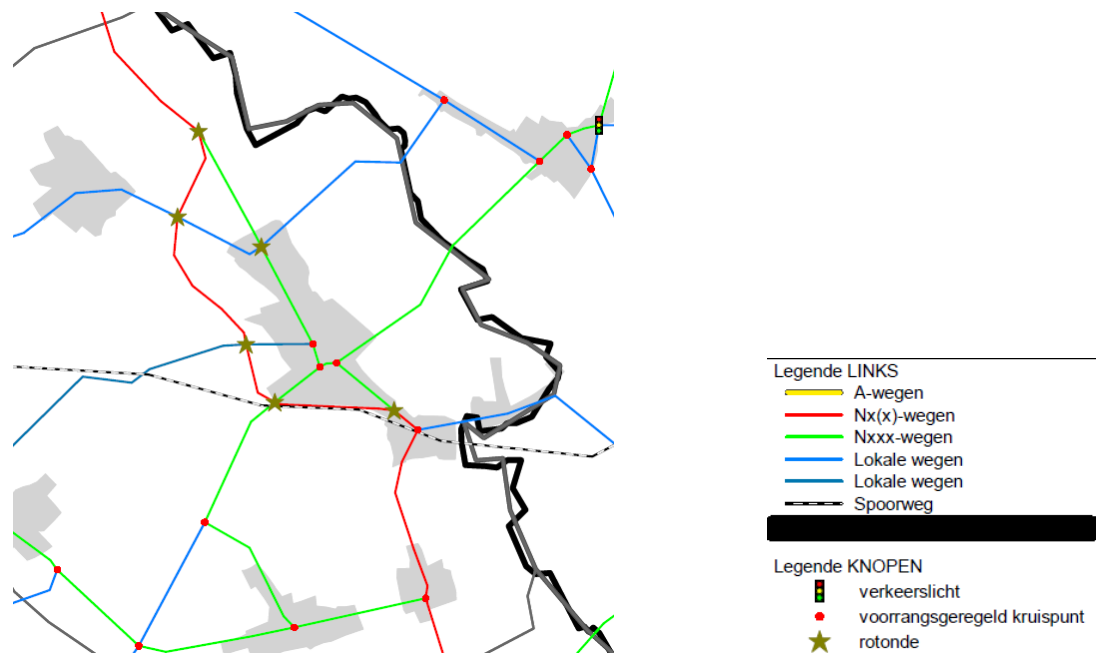
- Socio-demografische en economische gegevens (SDG's): doorgroei van alle SDG's volgens algemene en generieke patronen én met inbegrip van reeds gekende en gedetailleerde projecten;
 - Aanbodsnetwerken: alle wijzigingen, morfologisch en naar kenmerk, in de infrastructuur voor gemotoriseerd verkeer en OV, alsook de aanpassingen in lijnvoeringen;
 - Instellingen en parameters: wijzigingen in financiële parameters, organisatorische bijstellingen, ... ;
- Tot slot werden een aantal scenario's doorgerekend. De scenario's werden door de plangroep gekozen op basis van de problematiek gesteld binnen de beleidsplannen en de haalbaarheid. In de scenario's wordt rekening gehouden met de toekomstige intensiteiten 2020.

⁵ Modelondersteuning 2008 Opmaak scenario 2020 "Business-As-Usual", hoofd rapport

2.2 Doorgerekende scenario's

2.2.1 Scenario 1: Doorrekening van de omleidingsweg Anzegem, tracé west A (2020)

Voor de doorrekening van de omleidingen Anzegem werd uitgegaan van het tracé West A (zie: Geplande infrastructuur en planinitiatieven/beleidswenselijkheden in functie van infrastructuur, p. 24)



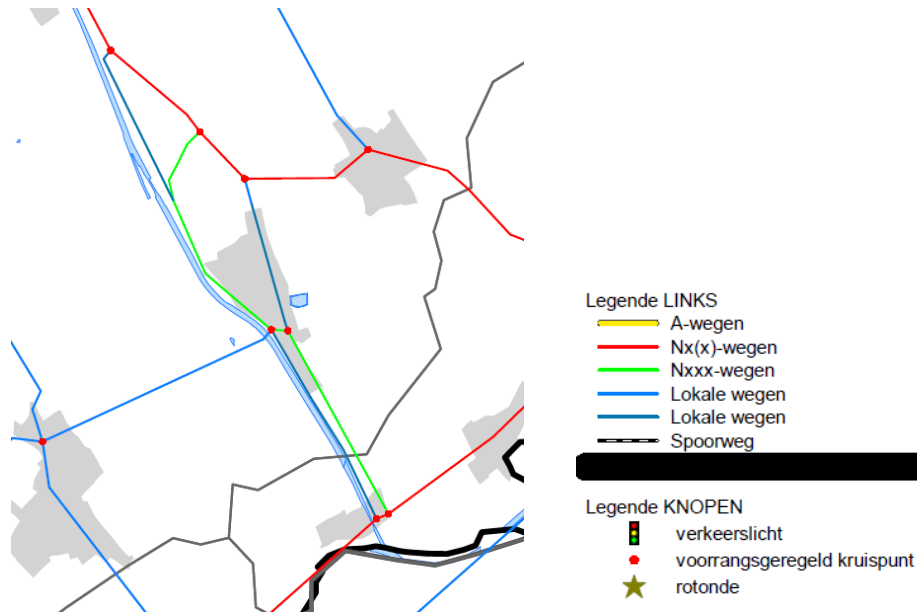
Figuur 24 : netwerktypologie scenario 1 (Omleidingsweg Anzegem)

Er zijn nog geen ontwerpplannen voor de omleidingsweg. Voor de doorrekeningen werd uitgegaan van de realisatie van rotonden op elk kruispunt. De impact van deze kruispuntkeuzes op de modelresultaten zijn niet bepalend, maar kunnen toch een beperkte impact hebben. Het betreft volgende mogelijke nuanceverschillen:

- Alle kruisende wegen worden aangesloten op de omleidingsweg. Hierdoor heeft de omleidingsweg een belangrijke ontsluitingsrol. Dit geeft mogelijk aanleiding tot een hoger gebruik van de omleidingsweg in het model.
- Door de aanname van 5 rotonden, wordt het gebruik van de omleidingsweg wellicht onaantrekkelijker, door een minder goede doorstroming op de omleidingsweg. De doorstroming ter hoogte van rotonden is globaal genomen minder vlot dan bij goed afgestemde verkeerslichtengeregelde kruispunten of voorrangsgeregelde kruispunten. Dit geeft mogelijk aanleiding tot een lager gebruik van de omleidingsweg in het model.

2.2.2 Scenario 2: ontsluitingsweg Moen ten noorden van de kern

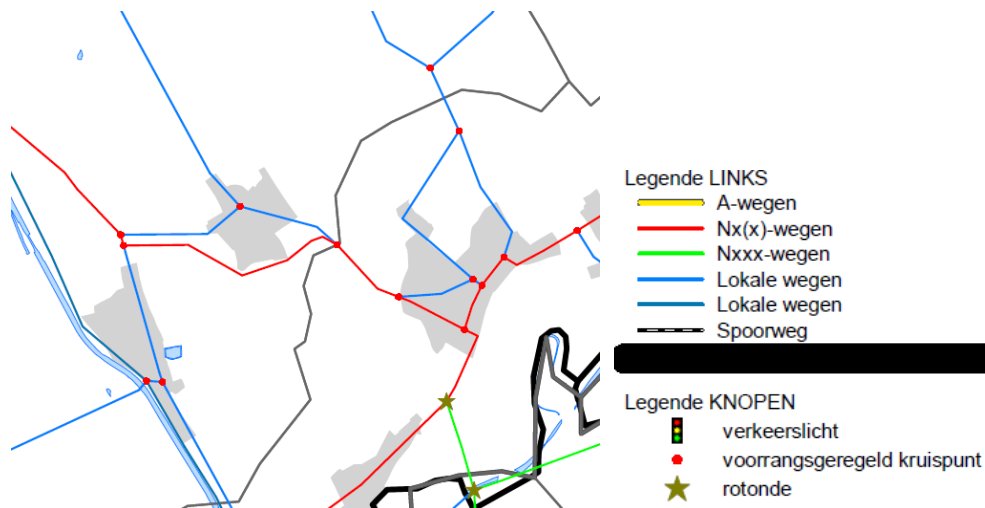
Het tweede scenario voorziet in een verbinding tussen de Sluislaan en de Keiberg (N8) ten noorden van Moen (zie ook Figuur 4 : Visie GRS Zwevegem over actualisatie ontsluiting Moen en IMOG – tracé 4, p28).



Figuur 25 : netwerktypologie scenario 2 (ontsluitingsweg Moen ten noorden van de kern)

2.2.3 Scenario 3: Omleidingsweg Heestert

Voor het derde scenario werd het tracé B van de omleidingsweg rond de kern van Heestert doorgerekend (zie ook Figuur 5 : Alternatieve tracés voor omleidingsweg Heestert (bron: GRS) , p29).

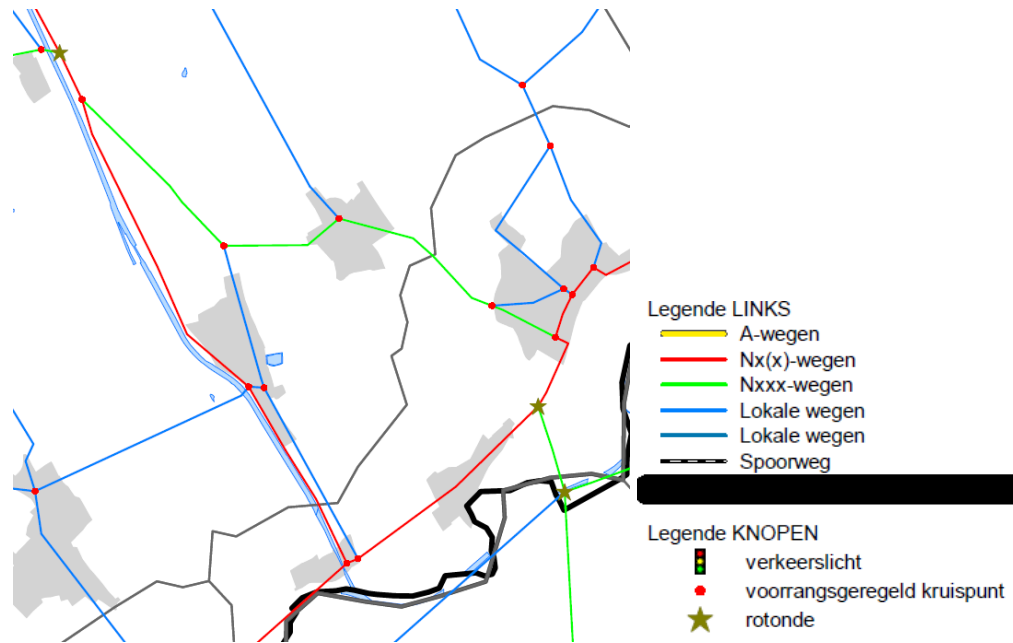


Figuur 26 : netwerktypologie scenario 3 (omleidingweg Heestert – tracé B)

2.2.4

Scenario 4: Omleidingsweg Heestert/Moen langsheen het kanaal (tracé F uit Figuur 5 : Alternatieve tracés voor omleidingsweg Heestert (bron: GRS))

Voor het vierde scenario werd het tracé F van de omleidingsweg rond de kern van Heestert/Heestert doorgerekend (zie ook Figuur 5: Alternatieve tracés voor omleidingsweg Heestert (bron: GRS) , p29).



Figuur 27 : netwerktypologie scenario 3 (omleidingweg Heestert/Moen – tracé F)

2.2.5 Samengestelde scenario's (scenario 5 tot en met 8)

Tot slot werden een aantal doorrekeningen uitgevoerd waarbij verschillende van de bovenstaande scenario's gecombineerd werden. Het betreft:

- Scenario 5: Scenario 1: Doorrekening van de omleidingsweg Anzegem, tracé west A gecombineerd met Scenario 2: omleidingsweg Moen ten noorden van de kern.
- Scenario 6: Scenario 1: Doorrekening van de omleidingsweg Anzegem, tracé west A gecombineerd met Scenario 4: Omleidingsweg Heestert/Moen langsheen het kanaal (tracé F)
- Scenario 7: Scenario 2: omleidingsweg Moen ten noorden van de kern (tracé 4) gecombineerd met Scenario 3: Omleidingsweg Heestert (tracé B)
- Scenario 8: Scenario 1: Doorrekening van de omleidingsweg Anzegem, tracé west A gecombineerd met Scenario 3: Omleidingsweg Heestert (tracé B)

2.3 Modelresultaten

De modelresultaten voor de ochtendspits en avondspits zijn gelijkaardig, maar de effecten zijn meer uitgesproken tijdens de avondspits. De bespreking van de resultaten gebeurt aan de hand van de avondspits. De resultaten van zowel ochtend- als avondspits zijn ingevoegd als bijlage (zie aparte studie.). De belangrijkste figuren worden opgenomen in het document.

2.3.1 Huidige intensiteiten

Figuur 28 : Huidige toestand (2010) geeft de huidige intensiteiten volgens het model.



Figuur 28 : Huidige toestand (2010)

2.3.2 Te verwachten intensiteiten (intensiteiten 2020)

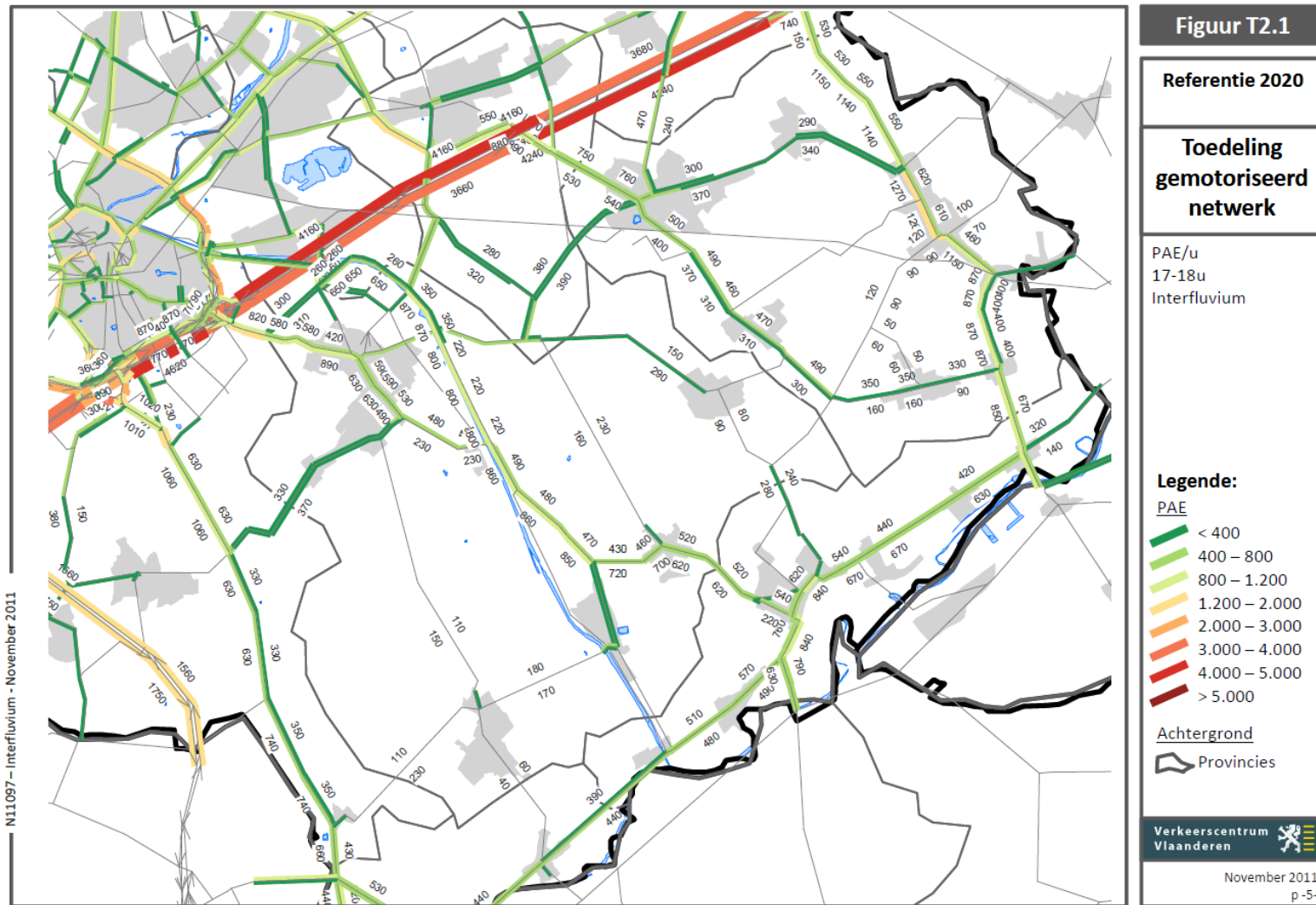
Figuur 29 : Referentie 2020: Te verwachten intensiteiten avondspits 2020 zonder bijkomende infrastructurele ingrepen geven de te verwachten intensiteiten indien geen bijkomende infrastructuur worden voorzien.

Er is een algemene intensiteitsstijging. Opvallend zijn de sterke stijgingen op de N382. Tijdens de avondspits is deze stijging hoofdzakelijk in zuidelijke richting. Tijdens de ochtendspits is deze stijging minder uitgesproken. De stijging is hoofdzakelijk te verklaren vanuit autonome groei en bijkomende ruimtelijke ontwikkelingen (zie 2.1.).

De stijging is zeer beperkt of zelfs onbestaand op de N36 en bepaalde andere lokale assen. Op de N36 is er een daling van intensiteiten tijdens de avondspits (indien beide richtingen samen in beschouwing genomen worden)⁶. Tijdens de ochtendspits blijven de intensiteiten nagenoeg gelijk of is er een zeer beperkte stijging.

⁶ Er is een sterke daling van de intensiteiten van verkeer dat zuidwaarts rijdt, het verkeer in noordelijke richting stijgt beperkt.

Onderstaande figuur geeft een overzicht van de te verwachten intensiteiten tijdens de avondspits.



Figuur 29 : Referentie 2020: Te verwachten intensiteiten avondspits 2020 zonder bijkomende infrastructurele ingrepen

2.3.4 Scenario 1: Doorrekening van de omleidingsweg Anzegem, tracé west A (2020)

Figuur 30 : Scenario 1: Te verwachten intensiteiten avondspits 2020 met realisatie omleidingsweg Anzegem geeft aan wat de te verwachten intensiteiten zijn bij de aanleg van de omleidingsweg.

Figuur 31 : Scenario 1: Verschuiving van de verkeersstromen ten gevolge van realisatie omleidingsweg Anzegem avondspits (verschillenplot 2020 scenario 1 – referentie) brengt de effecten van de omleidingsweg op de verkeersstromen in beeld.

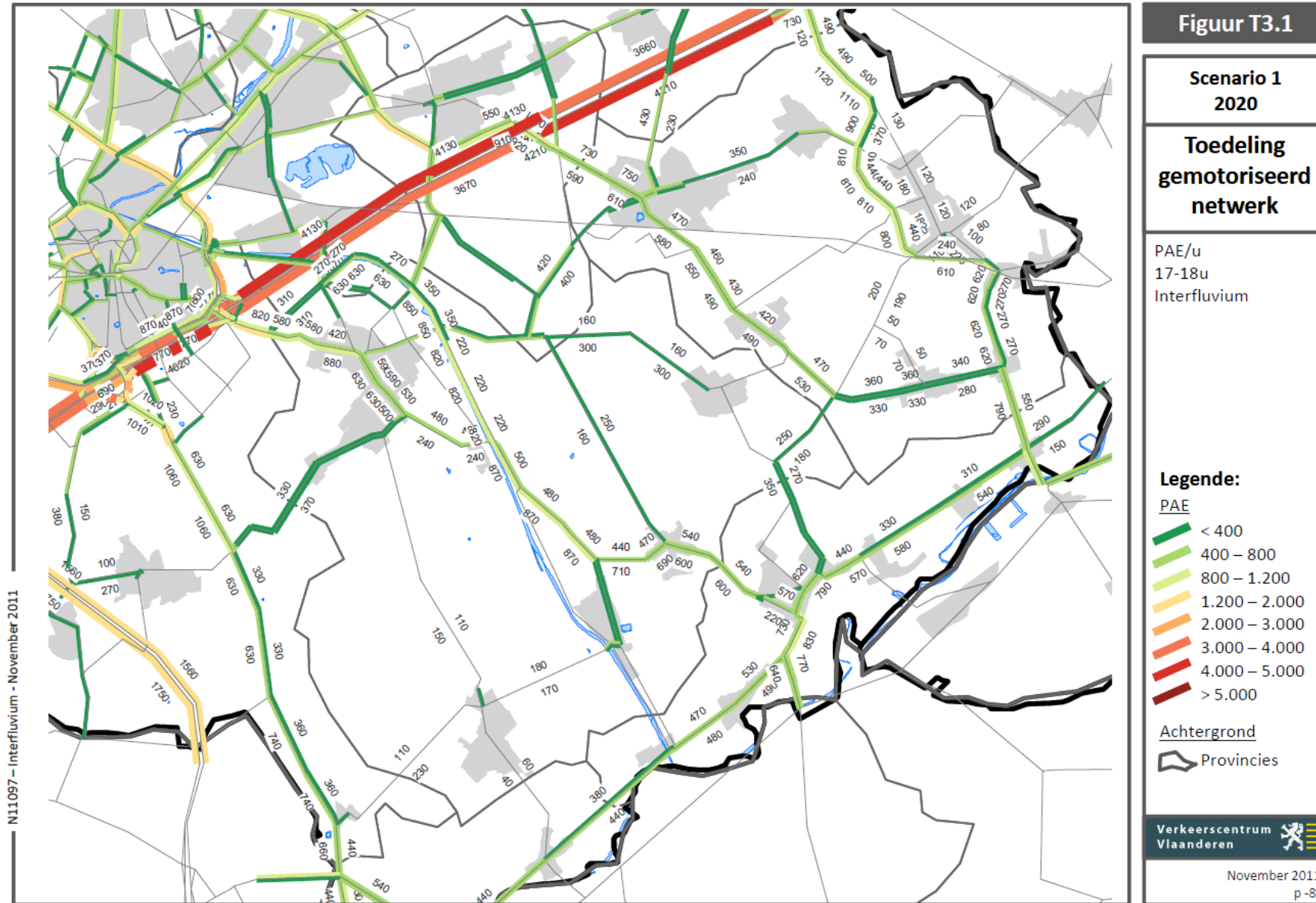
De omleidingsweg verwerkt volgens het model tijdens de avondspits ca 1250 pae⁷ (ca 440 pae richting noord, ca 800 richting zuid). Tijdens de ochtendspits is dit ca 1100 pae (ca 550 richting noord, 550 richting zuid) (figuren ochtendspits: zie bijlage).

Doorheen de kern van Anzegem dalen de intensiteiten tot ca 400 pae (120 richting noord, 180 richting zuid). Tijdens de ochtendspits is dit ca 230 pae (130 richting noord, 100 richting zuid).

Frappant is de stijging van het gebruik van de N36 richting Kaster ten gevolge van de realisatie van de omleidingsweg (bij vergelijking van de intensiteiten referentie 2020 (zonder infrastructurele ingrepen) en 2020 met realisatie van de omleidingsweg). Ten aanzien van de intensiteiten anno 2008 is er nog steeds een daling van de totale intensiteiten op de N36 . De reden hiertoe is dat het kruispunt te Kaster minder vertraging kent door lagere intensiteiten. Hierdoor wordt de N36 weer aantrekkelijker dan de omleidingsweg voor bepaalde voertuigen. Door aanpassingen op kruispuntniveau (cf. aanname van 5 rotonden op de omleidingsweg) of aanpassingen ter hoogte van de doortochten kan dit wellicht bijgestuurd worden.

Uit de verschillenplot kan tevens afgeleid worden dat de omleidingsweg de bestaande verkeersstromen verschuift van het centrum naar de omleidingsweg. Er treedt geen verkeersaanzuigend effect op op mesonniveau. De realisatie van de omleidingsweg resulteert dus niet in meer verkeer binnen een ruimer gebied.

⁷ Personenauto-equivalent (pae) is een getal dat aangeeft hoeveel belasting een voertuig met zich meebrengt, in vergelijking met een personenauto. In het model worden volgende factoren gehanteerd: lichte vrachtwagens: 1,5, zware vrachtwagens, 2.



Figuur 30 : Scenario 1: Te verwachten intensiteiten avondspits 2020 met realisatie omleidingsweg Anzegem



Figuur 31 : Scenario 1: Verschuiving van de verkeersstromen ten gevolge van realisatie omleidingsweg Anzegem avondspits (verschillenplot 2020 scenario 1 – referentie)

2.3.5

Scenario 2: ontsluitingsweg Moen ten noorden van de kern

Figuur 32 : Scenario 2: Te verwachten intensiteiten avondspits 2020 met realisatie ontsluitingsweg Moen geeft de toekomstige intensiteiten bij realisatie van de ontsluitingsweg te Moen.

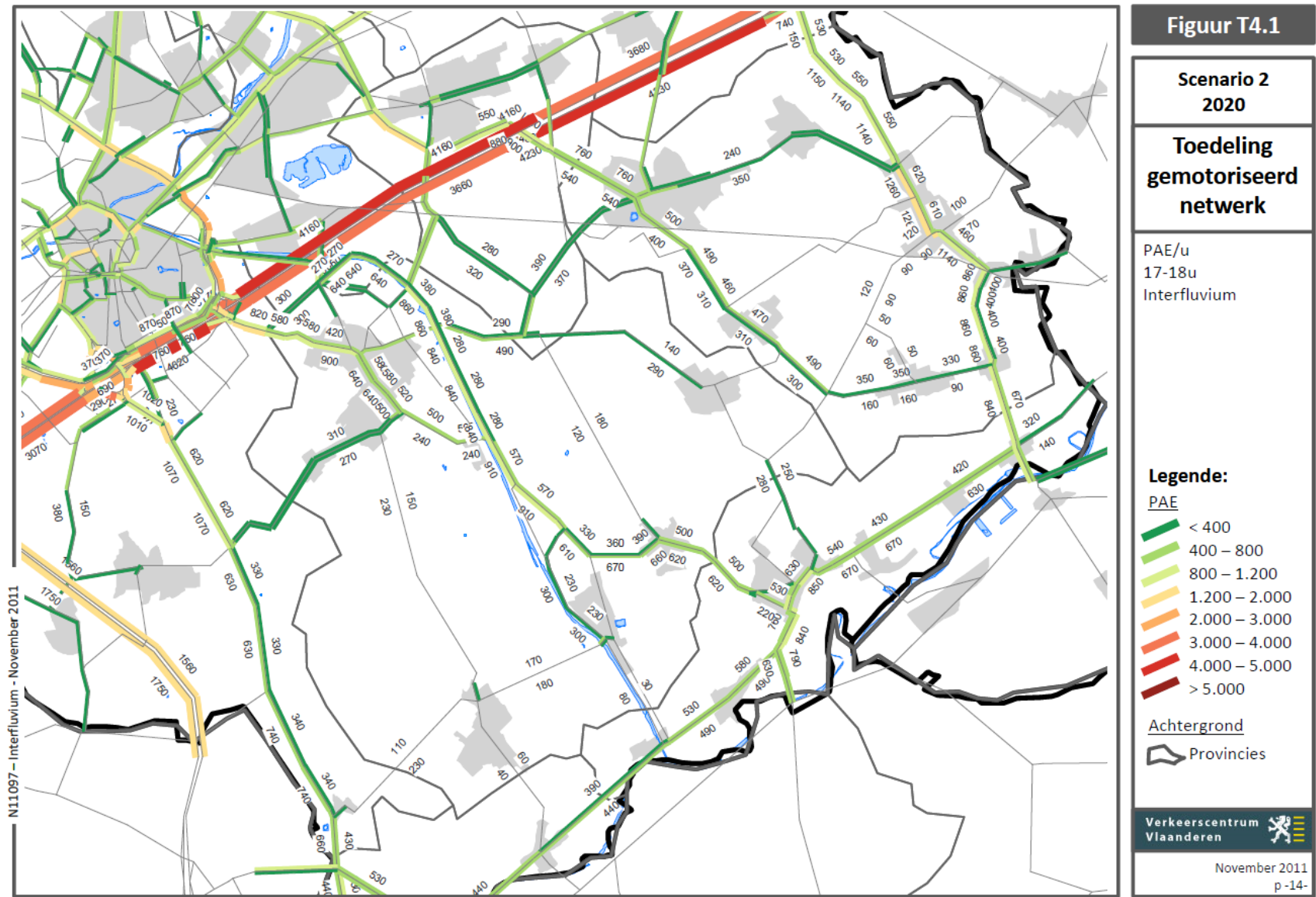
Figuur 33 : Scenario 2: Verschuiving van de verkeersstromen ten gevolge van realisatie ontsluitingsweg Moen avondspits (verschillenplot 2020 scenario 2 – referentie) geeft de effecten van de aanleg van de weg weer.

Uit de figuren blijkt dat de effecten ten gevolge van de verbinding relatief lokaal zijn. Er is geen verkeersaantrekkend effect .

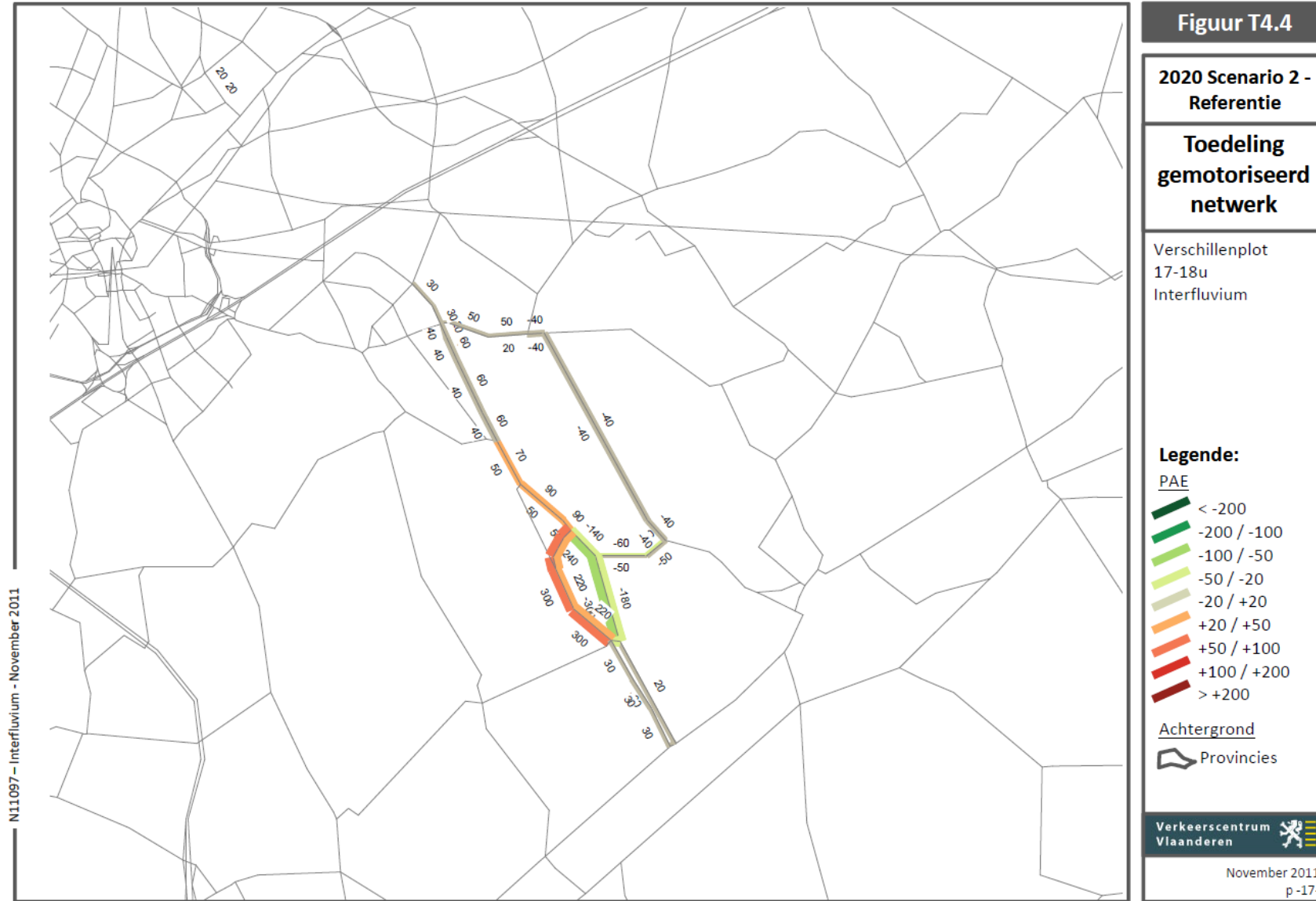
De nieuwe verbinding en de weg langs het kanaal verwerken ca 530 pae tijdens de avondspits (230 pae richting noord, 300 pae richting zuid). Tijdens de ochtendspits is dit 450 pae.

Er is tevens een verschuiving van 40 pae in avondspits en 70 pae in ochtendspits van de Vierkeerstraat naar de Kanaalweg.

Ter hoogte van Keiberg (N8) dalen de intensiteiten tot 940 pae in de avondspits en 840 pae in de ochtendspits. In de Stationstraat dalen de intensiteiten tot 110 pae in de avondspits en 80 pae in de ochtendspits.



Figuur 32 : Scenario 2: Te verwachten intensiteiten avondspits 2020 met realisatie ontsluitingsweg Moen ten noorden van de kern



Figuur 33 : Scenario 2: Verschuiving van de verkeersstromen ten gevolge van realisatie ontsluitingsweg Moen avondspits (verschillenplot 2020 scenario 2 – referentie)

Scenario 3: omleidingsweg Heestert

Figuur 34 : Scenario 3: Te verwachten intensiteiten avondspits 2020 met realisatie omleidingsweg Heestert geeft de intensiteiten op het wegennet na realisatie van de omleidingsweg rond Heestert.

Figuur 35 : Scenario 3: Verschuiving van de verkeersstromen ten gevolge van realisatie omleidingsweg Heestert (verschillenplot 2020 scenario 1 – referentie) geeft de verschuivingen in de verkeersstromen ten gevolge van de aanleg van de omleidingsweg in Heestert.

Uit de modelresultaten blijkt dat er geen verkeersaantrekkend effect is door de realisatie van de omleidingsweg. Er is een verschuiving van de verkeersstromen van het centrum naar de omleidingsweg.

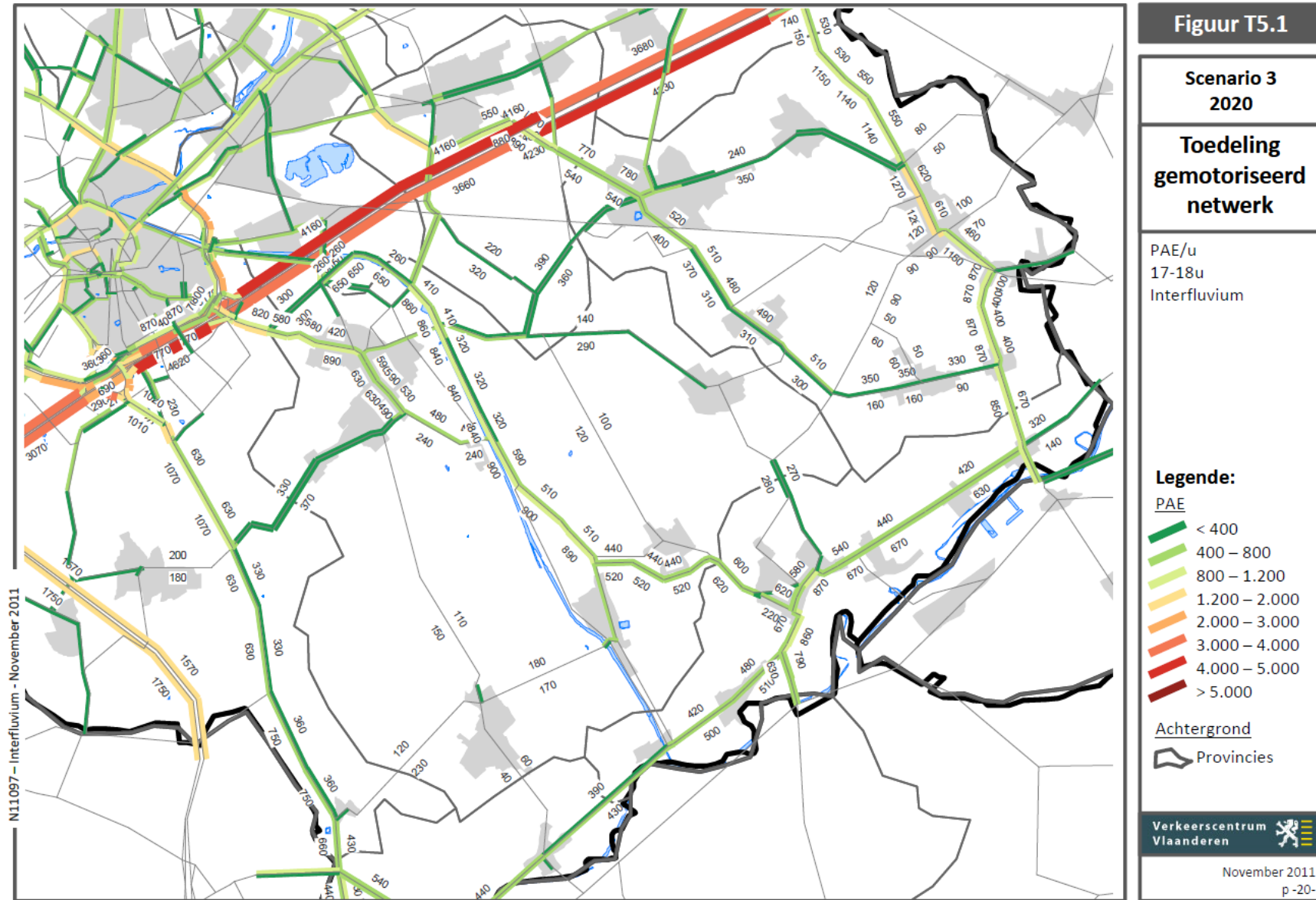
De omleidingsweg verwerkt ca 960 pae tijdens de avondspits (440 richting west, 520 pae richting oost). Tijdens de ochtendspits is dat 780 pae (490 richting west en 290 pae richting oost).

In de kern van Heestert (Grauwelstraat/Heestertplaats/Stijn Streuvelsstraat) dalen de intensiteiten met ca 880 pae tijdens de avondspits (360 pae richting oost, 520 richting west). Tijdens de ochtendspits is dat 750 pae (460 pae richting oost, 290 pae richting west)

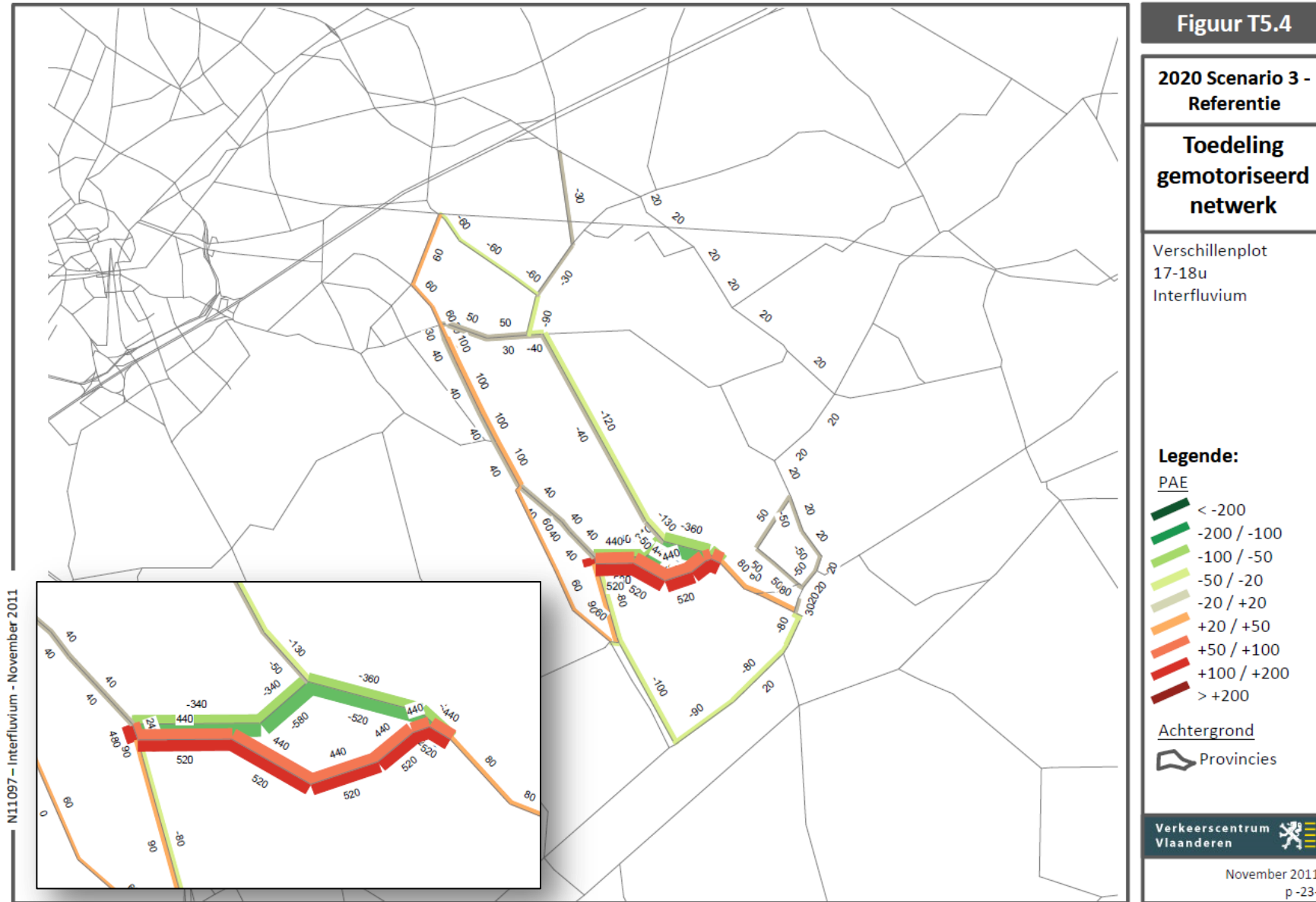
Deze daling resulteert in volgende intensiteiten ter hoogte van de doortocht Heestert (Stijn Streuvelsstraat): ca 250 pae in de avondspits en 300 pae in de ochtendspits.

Tevens doet zich een beperktere verschuiving voor van de Vierkeerstraat naar de Kanaalweg (ca 140 in de avondspits, 50 in de ochtendspits).

De realisatie van de omleidingsweg Heestert zorgt ook voor een beperkte verschuiving van verkeer van de Doorniksesteenweg (N353)/Moenstraat naar Stijn Streuvelsstraat (Avelgem) (ca 80 pae in de avondspits, 30 pae in de ochtendspits).



Figuur 34 : Scenario 3: Te verwachten intensiteiten avondspits 2020 met realisatie omleidingsweg Heestert



Figuur 35 : Scenario 3: Verschuiving van de verkeersstromen ten gevolge van realisatie omlidingsweg Heestert (verschillenplot 2020 scenario 1 – referentie)

2.3.7

Scenario 4: Omleidingsweg Heestert/Moen langsheen het kanaal

Figuur 36 : Scenario 4: Te verwachten intensiteiten avondspits 2020 met realisatie omleidingsweg Heestert/Moen langsheen het kanaal geeft de te verwachten intensiteiten in 2020 bij realisatie van de omleidingsweg via het kanaal.

Figuur 37 : Scenario 4: Verschuiving van de verkeersstromen ten gevolge van realisatie omleidingsweg Heestert/Moen langsheen het kanaal (verschillenplot 2020 scenario 1 – referentie) geeft de verschuiving van de verkeersstromen ten gevolge van de realisatie.

Ten gevolge van een omleidingsweg voor Heestert/Moen langsheen het kanaal stijgen de intensiteiten op de Oeverlaan met ca 770 pae in de avondspits (320 richting noord, 450 richting zuid) en 780 pae in de ochtendspits (510 richting noord, 270 richting zuid).

De Doorniksesteenweg (N353) tussen de Etienne Balcaenstraat en de Oeverlaan kent een hogere belasting: ca 200 pae in de avondspits (90 pae richting west, 110 richting oost) en ca 270 pa in de ochtendspits (180 pae richting west, 90 pae richting oost). Dit resulteert in ca 1260 pae op de Doorniksesteenweg (620 richting west, 600 richting oost) in de avondspits en 1140 pae in de ochtendspits (610 pae richting west, 530 pae richting oost).

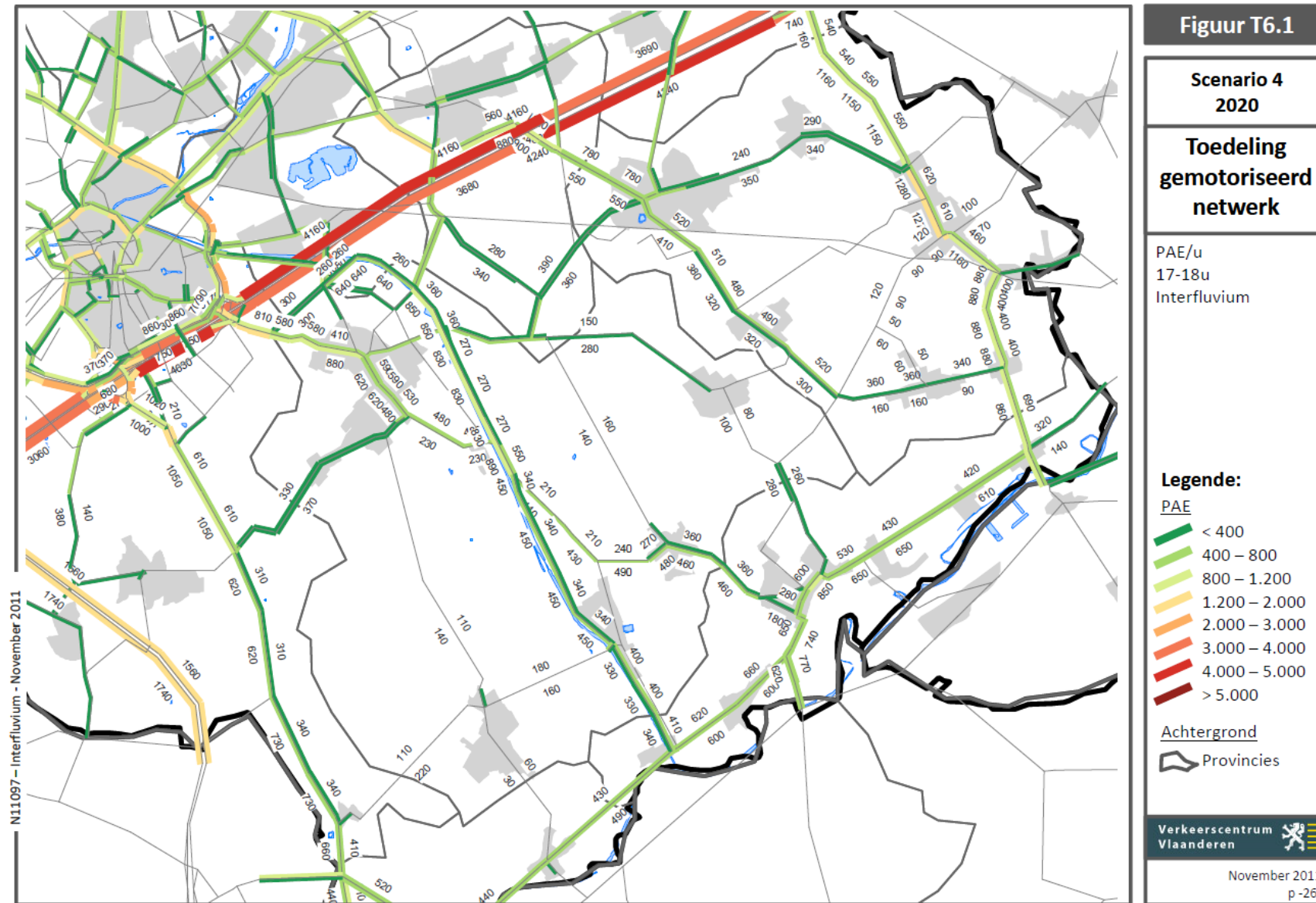
De intensiteiten op de Stijn Streuvelsstraat/Grauwelsstraat/Keiberg (N8) en op de as Stationstraat/Kerkstraat/Bossuitstraat kennen een daling:

- Stijn Streuvelsstraat: (N8): 320 pae in avondspits, 390 in ochtendspits
- Keibergstraat (N8): 680 pae in avondspits, 750 pae in ochtendspits
- Stationsstraat: 480 pae in avondspits, 470 pae in ochtendspits

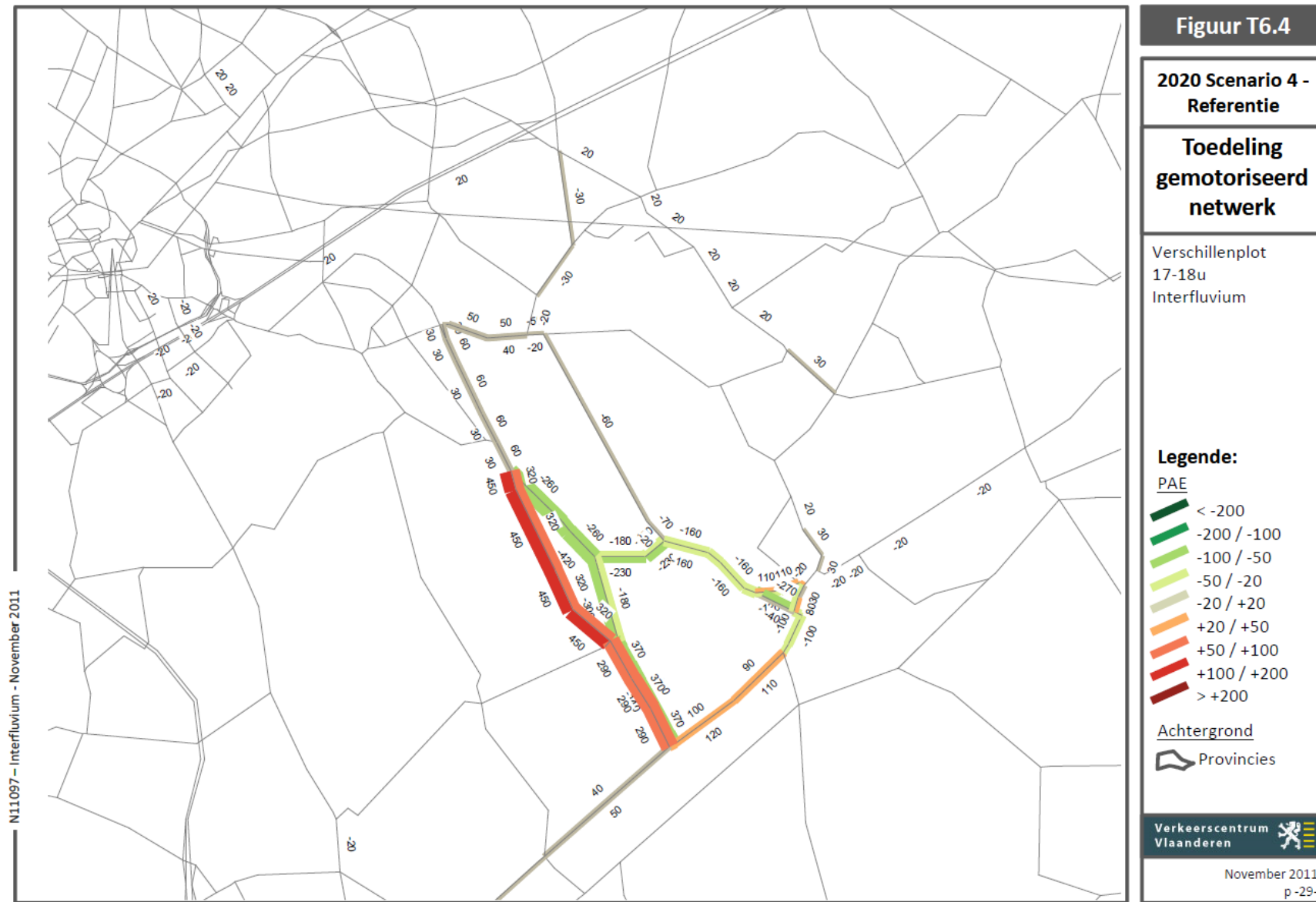
Door de aanleg van de omleidingsweg via het kanaal rijdt dus een aanzienlijk aantal voertuigen via de N353 (door de kern van Outrijve) in plaats van via de N8, de kern door Heestert). Indien er geen omleidingsweg is, worden de verkeersstromen relatief gelijkmatig verdeeld over de N8 (ca 1140 door Heestert) en de N353 (ca 990 te Outrijve). Door de omleidingsweg is er dus een verschuiving met een hogere belasting te Outrijve tot gevolg.

Figuur 38 : Selected Link analyse avondspits referentie 2020 en

Figuur 39 : Selected Link analyse avondspits scenario 4 2020 geven inzicht in de bestemming van het verkeer dat zuidwaarts rijdt op de Keiberg (N8) . Het verkeer dat zijn route aanpast door de realisatie van de omleidingsweg en door Outrijve rijdt, heeft voornamelijk een bestemming te Escanaffles en verder (110 pae in de avondspits). Het betreft dus hoofdzakelijk doorgaand verkeer.



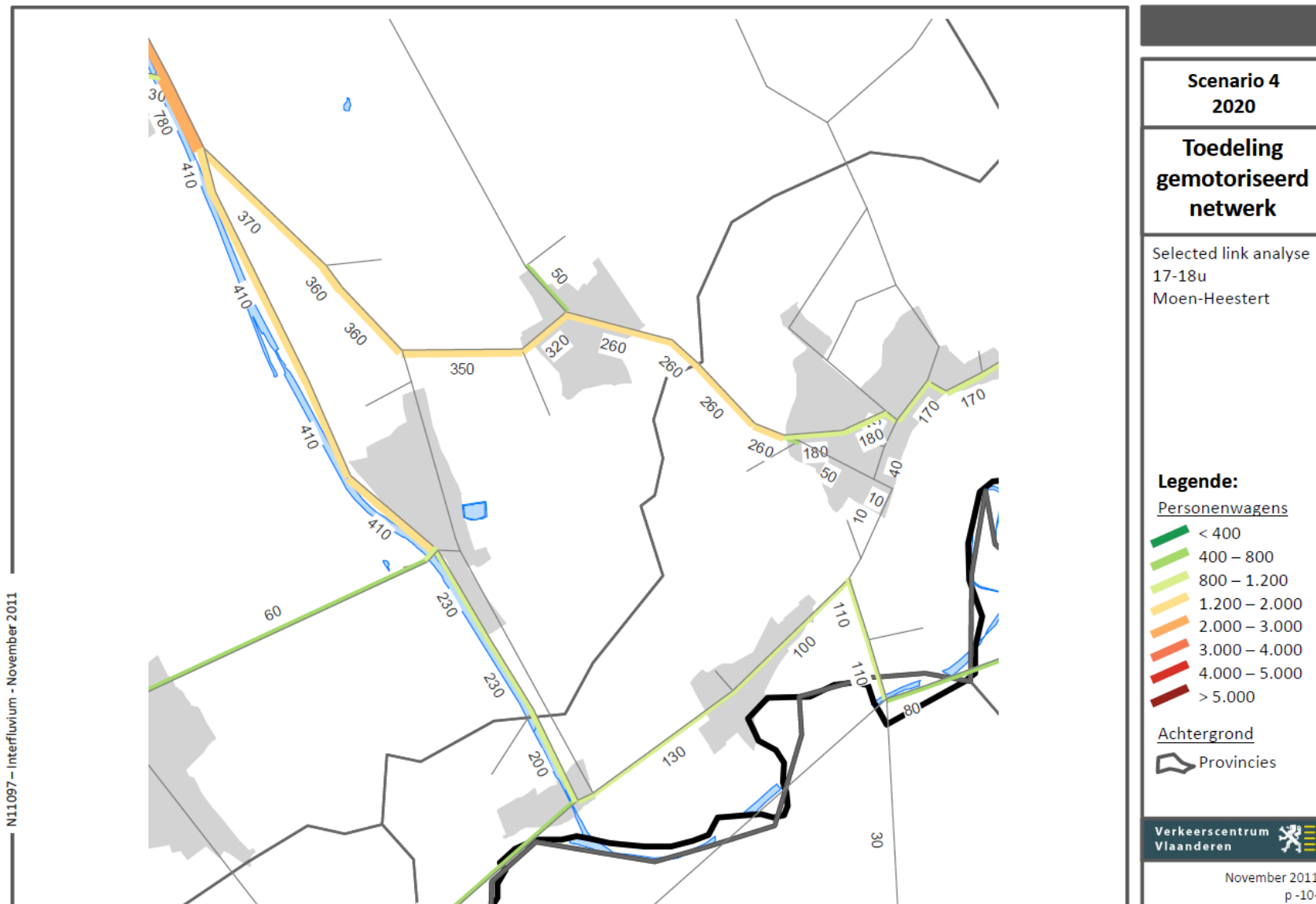
Figuur 36 : Scenario 4: Te verwachten intensiteiten avondspits 2020 met realisatie omleidingsweg Heestert/Moen langheen het kanaal



Figuur 37 : Scenario 4: Verschuiving van de verkeersstromen ten gevolge van realisatie omleidingsweg Heestert/Moen langsheen het kanaal (verschillenplot 2020 scenario 1 – referentie)



Figuur 38 : Selected Link analyse avondspits referentie 2020



Figuur 39 : Selected Link analyse avondspits scenario 4 2020

2.3.8 Samengestelde scenario's

De doorrekeningen van de samengestelde scenario's geven dezelfde resultaten als de enkelvoudige scenario's . De effecten kunnen grosso modo opgeteld worden.

Een uitzondering hierop is scenario 7 (scenario 2 + Scenario 3), waarbij de daling op de Vierkeerstraat bij het samen uitvoeren van deze maatregelen minder uitgesproken is dan de som van de daling van de beide apart.

2.4 Quicksan van de verkeersleefbaarheid

Op basis van de huidige modelintensiteiten en de te verwachten intensiteiten voor 2020 wordt globaal gekeken waar er zich verkeersleefbaarheidsproblemen (kunnen) voordoen. Hiervoor wordt gesteund op de capaciteiten in Tabel 16. Er kan daarbij onderscheid gemaakt worden tussen de zuiver theoretische capaciteitswaarden en de capaciteitswaarden in functie van de verkeersleefbaarheid, die sterk gerelateerd zijn aan de categorisering en functie van de weg. Dit zijn richtcijfers die op Vlaams niveau gehanteerd worden. De provincie West-Vlaanderen heeft deze waarden voor de secundaire wegen verfijnd Zo hanteert de provincie een capaciteit van 800 pae gehanteerd voor secundaire doortochten in het buitengebied (cf. Specifiek beleidskader bijkomende omleidingswegen op secundaire niveau voor de kernen in het buitengebied, in uitvoering van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen, goedgekeurd bij MB van 6 maart 2002).

Het spreekt bijgevolg voor zich dat deze waarden slechts globaal benaderende waarden zijn, waar omzichtig moet mee omgesprongen worden.

Voor de waarden voor de secundaire wegen en lokale wegen zijn relevant voor het studiegebied.

Wegcategorie	Omschrijving	Theoretische capaciteit (pae / u / richting / rijstrook)	Capaciteit i.f.v. leefbaarheid (pae/u/richting/rijstrook)
Hoofdwegen	Autosnelweg	1800	1800
Primaire wegen type I	Autosnelweg/stedelijke autosnelweg, autoweg (2x2 of 2x1), weg met gescheiden verkeersafwikkeling	1800	1800
Primaire wegen type II	Autoweg (2x2 of 2x1), weg met gescheiden verkeersafwikkeling	1800	1800

Secundaire wegen	Weg (2x1 of 2x2) niet noodzakelijk met gescheiden verkeersafwikkeling, doortochten in bebouwde kom	1800 (buiten bebouwde kom) 1200 (binnen bebouwde kom)	1800 (buiten bebouwde kom) 1200 (binnen bebouwde kom)
Lokale weg verbindingsweg interne ontsluitingsweg	2x1 groot aantal kruispunten	1000	650
Lokale weg Wijkverzamelweg	2x1 groot aantal kruispunten	1000	400
Lokale weg Woonstraat	2x1 geen scheiding verkeersdeelnemers	1000	250

Tabel 16 : Theoretische capaciteit per type weg, al dan niet in functie van verkeersleefbaarheid (bron: MOW)

Huidige toestand

Volgens de doorrekeningen van de huidige toestand wordt de capaciteit in functie van de verkeersleefbaarheid overschreden op :

- de N36 ter hoogte van
 - Vichte (Anzegem) (richting zuid, avondspits en richting noord, ochtendspits)
 - Ingoogem (Anzegem), (richting zuid, avondspits)
- N8 ter hoogte van
 - Zwevegem (Harelbekestraat) (richting zuid, avondspits)



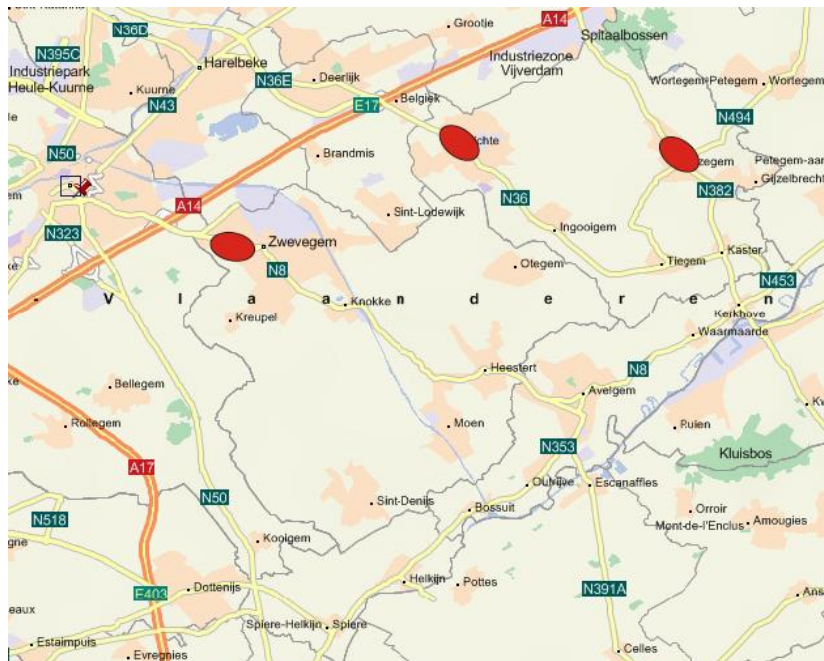
Figuur 40 : situering kernen waar theoretische capaciteit in functie van de verkeersleefbaarheid overschreden wordt – huidige toestand

Er dient opgemerkt dat de 650 pae per rijstrook tevens wordt overschreden ter hoogte van Anzegem en Avelgem. Door de categorisering als secundaire weg, blijven deze onder de zogenaamde toelaatbare waarden. Indien deze segmenten als lokale weg zouden beschouwd worden, dan wordt de capaciteit in functie van verkeersleefbaarheid overschreden.

2020

Volgens de doorrekeningen voor 2020 worden de intensiteiten in functie van de verkeersleefbaarheid overschreden op:

- N382 ter hoogte van
 - Anzegem (avondspits, richting zuid).
- N36 ter hoogte van
 - Vichte (richting noord, avondspits)
- N8 ter hoogte van
 - Zwevegem



Figuur 41 : situering kernen waar theoretische capaciteit in functie van de verkeersleefbaarheid overschreden wordt – 2020

Er dient opgemerkt dat 650 pae per rijstrook tevens wordt overschreden ter hoogte van Avelgem (beide richtingen, avondspits) en ter hoogte van Heestert en Moen (richting zuid, avondspits). Door de categorisering als secundaire weg, blijven deze onder de zogenaamde toelaatbare waarden. Indien deze segmenten als lokale weg zouden

beschouwd worden, dan wordt de capaciteit in functie van verkeersleefbaarheid overschreden.

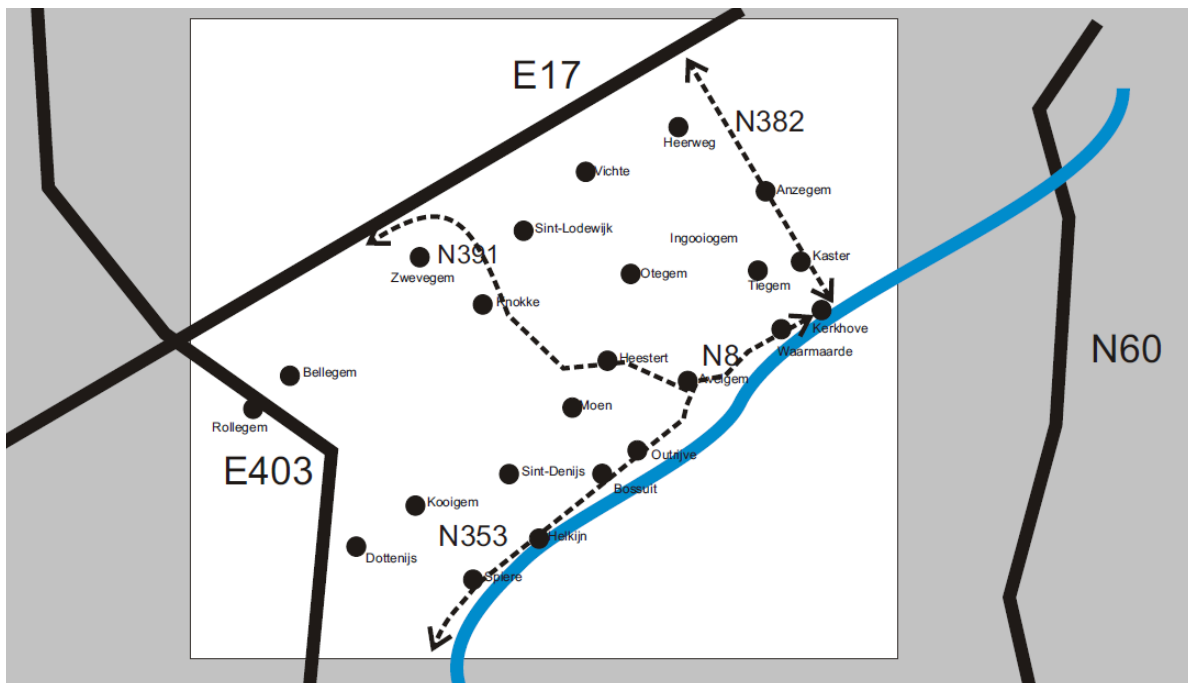
3 Visie

3.1 E17 en E403 als drager

Het studiegebied wordt omkaderd door het hoofd- en primaire wegennet. De belangrijkste hoofddassen voor het gebied zijn de E17 en de E403. De secundaire assen, gelegen binnen het studiegebied hebben een ontsluitende rol naar deze hoofdwegen toe. Uit het cordononderzoek blijkt dit ontsluitend karakter. Het aandeel doorgaand verkeer op regionale schaal in het gebied is eerder beperkt. Dit beperkt aandeel is in de meeste gevallen niet te beschouwen als sluipverkeer omdat het hier niet gaat om verkeer dat een route zou moeten volgen op wegen met een hoger functieniveau (vb. N60).

De verkeersstromen in het gebied zijn in belangrijke mate een gevolg van de verkeersgeneratie door de verspreid liggende ruimtelijke ontwikkelingen binnen het gebied zelf. De diffuse ruimtelijke structuur leidt tot diffuse verkeersstromen.

De provincie wenst de verkeersstromen zodanig te leiden dat de kernen zoveel mogelijk ontlast worden. Er wordt gestreefd naar een zo snel mogelijke ontsluiting naar het hoofdwegennet en het primaire netwerk, bestaand uit de E17, E403, E429 en de N60, met een minimale belasting voor de talrijke kernen. Voor de ontsluiting naar dit hoofdwegennet en primaire netwerk zullen de N391, de N382, de N353 een belangrijke rol spelen.



Figuur 42 : E17 en E403 als drager

- De N391 ontsluit het centrum van het studiegebied naar het noorden toe. Opdat het verkeer de E17/E403 zou gebruiken (en niet zuidwaarts rijden doorheen het

Interfluvium) is het belangrijk een vlotte verbinding te hebben via de N391 naar de E17 toe.

- De N382 ontlast de lokale assen in het Interfluviumgebied. Momenteel worden zowel de N382, de N36 en de N8/N391 gebruikt als verbinding tussen de regio Oudenaarde en regio Kortrijk. De N382 dient de N36 en de N8 maximaal te ontlasten van dit doorgaand verkeer, omwille van de talrijke kernen langsheen deze assen. Er dient opgemerkt dat het aandeel doorgaand verkeer op de N382 tussen regio Oudenaarde en regio Kortrijk eerder beperkt is (cf. cordononderzoek).
- De N353/N8 ontsluit in noordoostelijke – zuidwestelijke richting. Het doorgaand verkeer op deze as is momenteel beperkt. Toename van doorgaand verkeer is niet wenselijk, omwille van de talrijke kernen.

De N50 dient geen verbindende rol op te nemen omdat de nabijgelegen E403 beter is uitgerust om de verbindende rol op zich te nemen. De N50 krijgt een lokaal karakter.

3.2 De juiste activiteit op de juiste plaats

In het verleden zijn er bedrijventerreinen tot stand gekomen op slecht bereikbare plaatsen. De verkeersleefbaarheidsproblemen ter hoogte van de kernen is een gevolg van een slecht locatiebeleid. Voor de toekomst wordt gestreefd naar de juiste activiteit op de juiste plaats.

Concreet betekent dit dat langsheen het water maximaal ruimte wordt gereserveerd voor watergebonden bedrijvigheid. Bedrijven met vervoerspotenties over water, vestigen zich bij voorkeur aan waterwegen. Bedrijven die niet watergebonden zijn, worden geweerd.

Onderzoek naar een mogelijk vraag van bedrijven naar een spoorontsluiting en de haalbaarheid ervan dient onderzocht.

De bedrijventerreinen dienen tevens een goede wegontsluiting te hebben. De ontsluiting van de bedrijventerreinen dient zoveel mogelijk te verlopen via de ontsluitingsstructuur die beschreven wordt onder “De E17 en de E403 als drager”.

Nieuwe ontwikkelingen gebeuren bij voorkeur aansluitend bij bestaande ontwikkelingen die een goede ontsluiting hebben of aansluitend bij de bestaande kernen. Indien zij aansluiten bij de woonkernen, dienen zij zo kort mogelijk aan te sluiten op de gewenste ontsluitingsstructuur, zonder dat de kernen belast worden door doorgaand verkeer.

De verkeersgeneratie van bestaande ontwikkelingen die de kernen sterk belasten, dient zoveel mogelijk beperkt te worden.

3.3 Fiets (en openbaar vervoer) als te stimuleren transportmiddel

Uit de gegevens diagnostiek blijkt dat meer dan de helft van de inwoners van het Interfluviumgebied ook in een gemeente binnen het Interfluviumgebied of in Waregem of in Kortrijk werken. Dit betekent dat veel van de woon-werkverplaatsingen beperkt zijn in afstand, waardoor de fiets of het openbaar vervoer een goed (en beter) alternatief is voor de wagen. Maximaal gebruik van de fiets wordt nagestreefd.

Momenteel is het fietsgebruik binnen het studiegebied “matig”. Door het gebruik van de fiets te stimuleren, kan het aantal wagens op de weg teruggedrongen worden. De fiets kan ook een belangrijke rol spelen als voor- en natransportmiddel bij gebruik van het openbaar vervoer of bij het plaatsen van een wagen op een randparking.

Het gebruik van de bus ligt momenteel laag. De provincie streeft naar een toename van het busgebruik, door betere busbediening en betere informatieverschaffing.

Bedrijven en scholen kunnen hier een sleutelrol in spelen.

4 Vertaling van de visie naar aanbevelingen

4.1 E17 en E403 als drager

In de visie werd aangegeven dat de E17 en de E403 fungeren als dragers van het gebied. De secundaire assen ontsluiten maximaal naar dit hoofdwegennet.

- De N391 ontsluit het centrum van het studiegebied maximaal naar het noorden toe
- De N382 ontlast de lokale assen in het Interfluviumgebied
- De N353/N8 ontsluit in noordoostelijke – zuidwestelijke richting

De N50 krijgt een lokaal karakter.

Onderstaand wordt elk van deze visie-elementen verder uitgediept.

4.1.1 N391 ontsluit het centrum van het studiegebied maximaal naar het noorden toe

4.1.1.1 Vaststellingen vanuit het herkomst-bestemmingonderzoek

Het herkomst-bestemmingonderzoek geeft zeer hoge intensiteiten voor het meest noordelijke punt. Dit is te verklaren door de nabijheid van de E17 en de economische activiteiten langsheen de E17 en te Zwevegem. . De meer zuidelijke telpunten (ter hoogte van Keiberg en Stijn Streuvelstraat) hebben lagere intensiteiten en zijn gelijkaardig.

Onderstaand worden resultaten van het onderzoek per telpunt besproken van noord naar zuid.

Ter hoogte van Telpost 2 Oudenaardesesteenweg (N8) (meest noordelijke gelegen punt)

werden 2312 voertuigen cordoninwaarts en 1797 cordonuitwaarts geregistreerd tussen 16u15 en 18u15.

Tijdens het drukste uur (16u45-17u45) gaat het respectievelijke om 1187 voertuigen en 921 voertuigen. Ongeveer 6% is zwaar(3%) of middelzwaar(3%) verkeer. Deze telpost wordt het zwaarst belast van alle telposten.

Ter hoogte van Telpost 7 Keiberg (N8) werden 730 voertuigen cordoninwaarts en 698 cordonuitwaarts geregistreerd tussen 16u15 en 18u15.

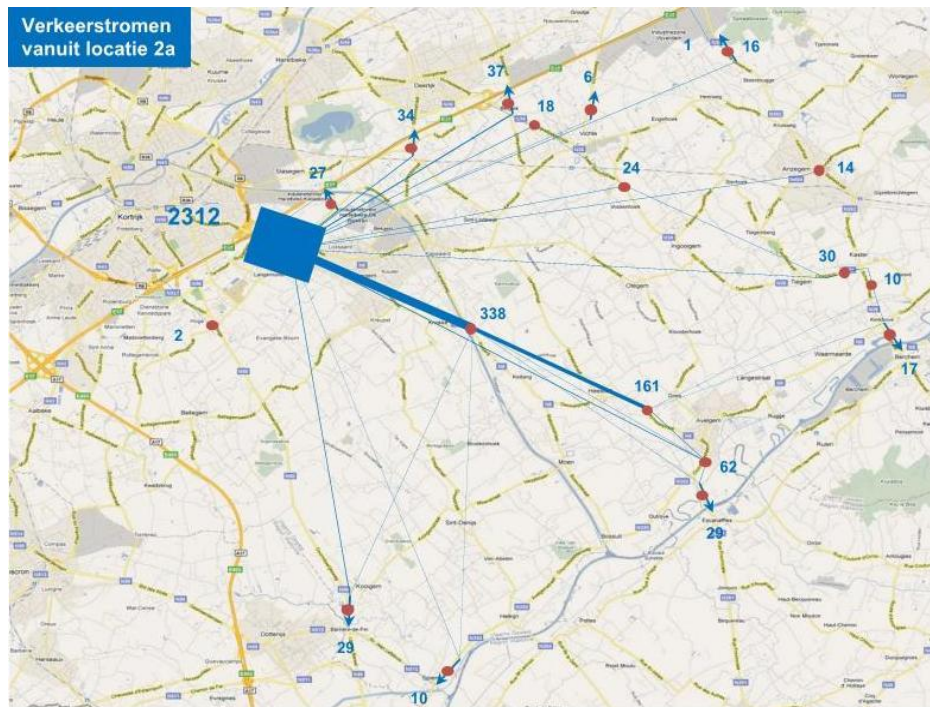
Tijdens het drukste uur (16u45-17u45) gaat het respectievelijke om 376 voertuigen en 394 voertuigen. Ongeveer 10% is zwaar (5%) of middelzwaar(5%) verkeer.

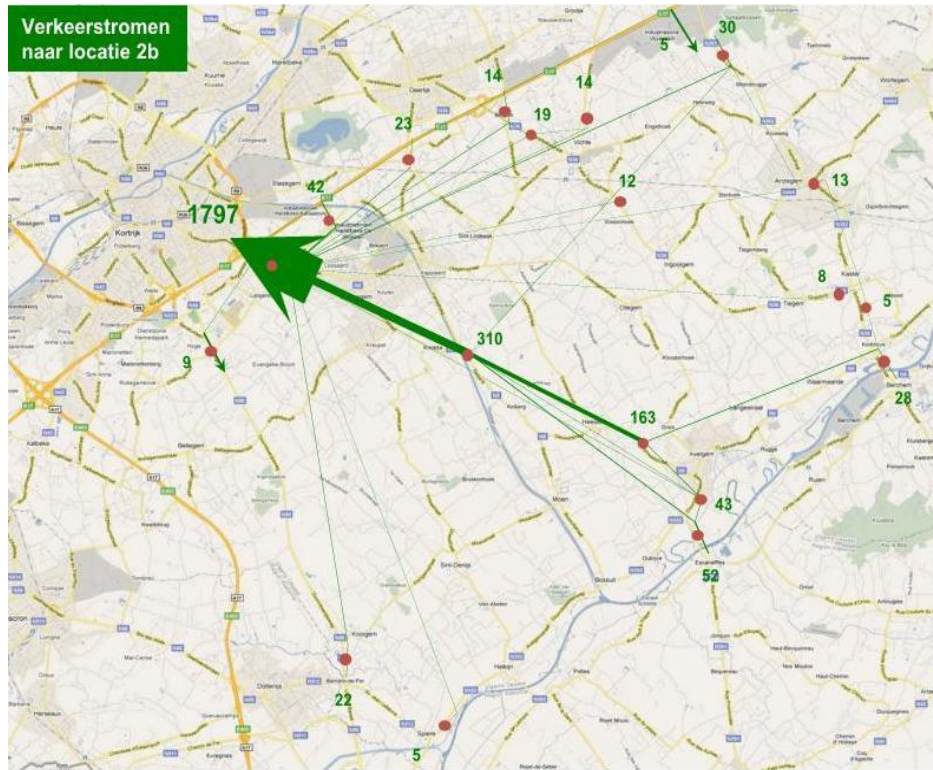
Ter hoogte van Telpost 15 Stijn Streuvelstraat werden 770 voertuigen cordoninwaarts en 729 cordonuitwaarts geregistreerd tussen 16u15 en 18u15.

Tijdens het drukste uur (16u45-17u45) gaat het respectievelijke om 415 voertuigen en 383 voertuigen. Ongeveer 9% is zwaar(5%) of middelzwaar(4%) verkeer.

Het merendeel van de voertuigen die ter hoogte van telpost 2 werden gedetecteerd, hadden een bestemming of herkomst in het noorden of het centrum van het studiegebied. Het aantal voertuigen dat na telpost 2 nog andere telposten passeerde is beperkt.

Ter hoogte van de telpost 7 (Knokke) werden nog slecht 338 van de 2312 voertuigen gedetecteerd in noordelijke richting. In zuidelijke richting zijn dat 310 voertuigen van de 1797 (16u15 – 18u15). Ter hoogte van de kern van Heestert gaat het respectievelijk nog om 161 en 163 voertuigen. Het aantal voertuigen dat het studiegebied doorkruist en het cordon in-of uitrijdt, is beperkt (ca 90 voertuigen in zuidelijke richting, ca 105 in noordelijke richting, verspreid over verschillende assen, van 16u15 tot 18u15). Het merendeel van de voertuigen werd beschouwd als herkomst –bestemmingsverkeer (zie Tabel 8 : Herkomst – bestemmingmatrix per cordonpost (periode 16.15-18.15uur) (totaal aantal motorvoertuigbewegingen) p. 50.





Figuur 43 : verkeerstromen locatie 2

4.1.1.2

Verkeerstelling ter hoogte van telpost 15

Onderstaande tabel geeft de resultaten van een lustelling met het gemiddeld aantal voertuigen (van maandag tot vrijdag) op de N8 (kmp 72) voor de meetperiode van 21/10/2010 tot 18/11/2010). Het meest aantal vrachtwagens zijn geteld rond 11 uur (beide richtingen samen, vracht en middelzware vracht). Ten aanzien van het totaal aantal voertuigen is dat een aandeel van 14%.

aantal voertuigen per uur	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	6-22u	0-24u	
opgaand																											
licht verkeer	14	9	7	10	39	56	97	249	225	204	218	215	216	224	249	261	313	315	254	174	101	90	51	39	3405	3630	
medium verkeer	0	0	0	1	3	5	14	23	21	19	20	20	16	20	19	21	23	18	11	6	3	2	0	0	256	265	
zwaar verkeer	0	0	0	1	3	6	10	9	12	14	15	14	14	16	13	15	11	6	5	2	1	1	1	1	158	170	
medium+zwaar	0	0	0	2	6	11	24	32	33	33	35	34	30	36	32	36	34	24	16	8	4	3	1	1	414	435	
totaal aantal voertuigen	14	9	7	12	45	67	121	281	258	237	253	249	246	260	281	297	347	339	270	182	105	93	52	40	3819	4065	
% zwaar verkeer en medium	0%	0%	0%	17%	13%	16%	20%	11%	13%	14%	14%	14%	12%	14%	11%	12%	10%	7%	6%	4%	4%	3%	2%	3%	11%	11%	
% zwaar verkeer	0%	0%	0%	8%	7%	9%	8%	3%	5%	6%	6%	6%	6%	6%	5%	5%	3%	2%	2%	1%	1%	1%	2%	3%	4%	4%	
afgaand																											
licht verkeer	18	10	8	5	29	20	46	128	165	144	167	182	179	180	206	226	275	311	271	184	122	87	62	42	2873	3067	
medium verkeer	0	1	0	0	4	4	12	22	17	17	18	21	17	17	21	20	20	20	11	6	2	3	2	2	244	257	
zwaar verkeer	0	0	0	1	1	7	7	11	10	10	11	12	7	10	11	9	10	8	5	4	1	1	1	0	127	137	
medium+ zwaar	0	1	0	1	5	11	19	33	27	27	29	33	24	27	32	29	30	28	16	10	3	4	3	2	371	394	
totaal aantal voertuigen	18	11	8	6	34	31	65	161	192	171	196	215	203	207	238	255	305	339	287	194	125	91	65	44	3244	3461	
% zwaar verkeer en medium	0%	9%	0%	17%	15%	35%	29%	20%	14%	16%	15%	15%	12%	13%	13%	11%	10%	8%	6%	5%	2%	4%	5%	5%	11%	11%	
% zwaar verkeer	0%	0%	0%	17%	3%	23%	11%	7%	5%	6%	6%	6%	3%	5%	5%	4%	3%	2%	2%	2%	1%	1%	2%	0%	4%	4%	

Tabel 17 : Verkeerstelling ter hoogte van telpost 15 (Stijn Streuvelsstraat)

4.1.1.3

Vaststellingen vanuit de modeldoorrekening

De resultaten van het model voor de huidige toestand liggen in de lijn van het codononderzoek. De modeldoorrekening voor 2020 geeft aan dat de intensiteiten nog zullen stijgen. De stijging op de N353 is relatief beperkt (en daalt zelfs op bepaalde delen van de weg). Onderstaande tabel geeft de evolutie van de intensiteiten op specifieke locaties

Intensiteiten Keiberg (N8) (ten noorden van Grauwelstraat)		Verkeersmodel (avondspits)	
		huidige toestand	2020
Richting noord	Personenwagens	320	400
	Vrachtwagens	50	40
Richting zuid	Personenwagens	580	740
	Vrachtwagens	50	60

Tabel 18 : Overzicht intensiteiten Keiberg (N8) (ten noorden van Grauwelstraat), avondspits, telling en modelgegevens

Intensiteiten Stijn Streuvelsstraat (N8)		Verkeersmodel (avondspits)	
		huidige toestand	2020
Richting noord	Personenwagens	340	460
	Vrachtwagens	30	40
Richting zuid	Personenwagens	240	540
	Vrachtwagens	30	40

Tabel 19 : Overzicht intensiteiten Stijn Streuvelsstraat (N8), avondspits, telling en modelgegevens

Intensiteiten Doorniksesteenweg N353 thv Outrijve		Verkeersmodel (avondspits)	
		huidige toestand	2020
Richting west	Personenwagens	470	520
	Vrachtwagens	20	30
Richting oost	Personenwagens	410	420
	Vrachtwagens	30	40

Tabel 20 : Overzicht intensiteiten Doorniksesteenweg N353 thv Outrijve , avondspits, telling en modelgegevens

Voor deze as werden verschillende scenario's doorgerekend. Uit deze doorrekeningen kon het volgende worden afgeleid.

- De aanleg van een ontsluitingsweg voor Moen tussen de kern en het kanaal heeft geen verkeersaantrekkend effect. De weg zorgt voor een sterke daling van verkeersintensiteiten doorheen Moen: ca 480 pae tijdens de avondspits en ca 470 pae in de ochtendspits (beide richtingen samen). Deze daling resulteert in zeer lage intensiteiten op deze as (110 pae in de avondspits, 80 in de ochtendspits, beide richtingen samen). Er treden geen nadelige gevolgen op voor de omliggende gemeenten.
- De aanleg van de omleidingsweg van Heestert resulteert in een daling van intensiteiten met ca 880 pae tijdens de avondspits. Tijdens de ochtendspits is dat 750 pae (beide richtingen samen). Ter hoogte van de doortocht te Heestert zijn er nog ca 250 pae in de avondspits en 300 pae in de ochtendspits.

De ingreep heeft ook een positief effect op de N353, Doorniksesteenweg te Avelgem. De Stijn Streuvelsstraat op grondgebied van Avelgem heeft dan weer een stijging van intensiteiten (zie Figuur 35).

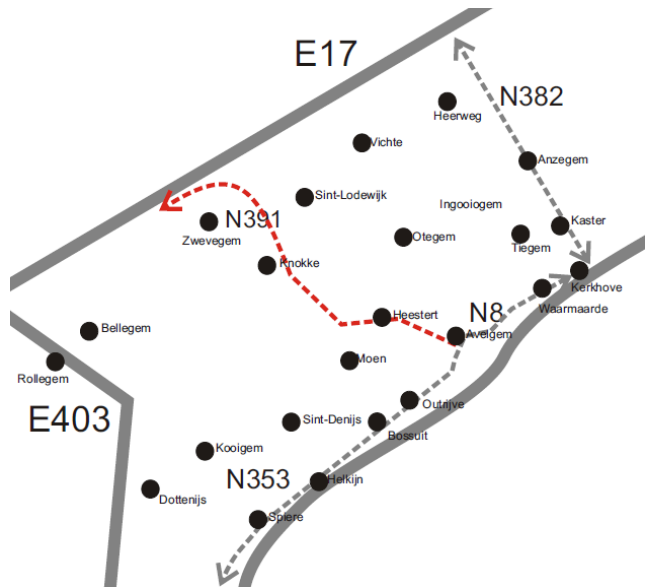
De aanleg van een omleidingsweg rond Heestert langs het kanaal zorgt voor een ontlasting van de kern van Moen en Heestert, maar belast de kern Oudrijve te Avelgem. De problemen worden verschoven (zie Figuur 37).

4.1.1.4 Aanbevelingen

4.1.1.4.1 Vlotte doorstroming op de N391

Bij de N391 primeert vandaag de verzamelende rol naar de E17 toe. Het verkeer dat het Interfluvium gebied doorkruist via de N391 is beperkt. Door de (uit)bouw van het omvangrijke stedelijke programma (Evolis, Kapel Ter Bede, Littoral, Langwater, enz.) zal de verzamelende en toegangverlenende functie in de toekomst toenemen.

Het is belangrijk dat de N391 ook in de toekomst zijn rol goed kan blijven vervullen en het verkeer maximaal naar de E17 brengt. Een vlotte doorstroming op de N391 naar de E17 is daartoe noodzakelijk. De inrichting van de N8/N391 speelt hierin een belangrijke rol. Kruispunten dienen zoveel mogelijk beperkt. Ter hoogte van de kruispunten dient de hoofdstroom (verkeer op de N8/391) zoveel mogelijk bevoorreed te zijn ten opzichte van de zijstromen.



Aanbeveling 1 : vlotte doorstroming op de N391 - Vlaams Gewest

Cruciaal is de doorstroming ter hoogte van het op- en afrittencomplex Kortrijk Oost. Momenteel zijn daar reeds doorstromingsproblemen en door de geplande ruimtelijke ontwikkelingen zal deze problematiek nog versterken. Momenteel werkt het Vlaams Gewest aan de opmaak van een streefbeeld voor Kortrijk – Oost. In deze studie worden oplossingen aangereikt (infrastructurele maatregelen en verkeersgenerieke maatregelen zoals het beperken van het bouwprogramma en het realiseren van de modal shift) .

Aanbeveling 2 : opmaak streefbeeld Kortrijk oost (lopende) - Vlaams Gewest

4.1.1.4.2 Omleidingsweg Heestert?

Uit de modeldoorrekening blijkt dat een omleiding van doorgaand verkeer via het kanaal (scenario 4 en tevens voorkeursscenario van de gemeente Zwevegem) leidt tot een verschuiving van de intensiteiten naar een deel van de N353, die momenteel ook reeds zwaar belast is. De daling ten gevolge van de aanleg van een weg via het kanaal is voor Heestert minder effectief (dan bvb een omleidingsweg dichterbij de kern, zie ook verder). Omwille van de verschuiving van het probleem en de beperktere effectiviteit voor Heestert, is de realisatie van een omleidingsweg via het kanaal niet wenselijk.

De aanleg van een omleidingsweg rond de kern van Heestert (Scenario 3) kan de verkeersleefbaarheid van de kern verbeteren. Uit de modelresultaten blijkt dat er geen bovenlokale effecten zijn.

Aangezien dit tracé niet het voorkeurstracé is van de gemeente Zwevegem moet gemeente zich beraden over de wenselijkheid van deze mogelijke omleidingsweg. De kosten en de baten van deze omleidingsweg dienen ten opzichte van elkaar afgewogen te worden. Indien de gemeente beslist dat deze omleidingsweg verder dient onderzocht te worden, dan kan zij een vraag richten aan de provincie West-vlaanderen om het tracé te toetsen aan de toetsingscriteria volgens het specifieke beleidskader betreffende bijkomende omleidingswegen op secundaire niveau voor de kernen in het buitengebied⁸.

Aanbeveling 3 : kosten-baten analyse omleidingsweg Heestert -Zwevegem

4.1.1.4.3 Ontsluitingsweg Moen?

De omleidingsweg langs het kanaal (scenario 4) zorgt voor een ontlasting van de kern van Heestert en van Moen. De daling in de kern van Heestert is relatief beperkt, vergeleken met de realisatie van een omleiding dichterbij de kern (scenario 3). De ontlasting voor Moen door de omleidingsweg langs het kanaal is vergelijkbaar met deze indien een ontsluiting ten noorden van de kern wordt voorzien (scenario 2). Door de realisatie van een omleidingsweg voor Moen en Heestert langs het kanaal worden de problemen echter verschoven naar de N353. De realisatie van een omleidingsweg Moen/Heestert via het kanaal is niet wenselijk (zie ook hoger) .

De realisatie van een ontsluitingsweg ten noorden van de kern van Moen zorgt voor daling van de intensiteiten (zie 2.3.5.)

De kosten en de baten moeten ten aanzien van elkaar afgewogen worden. Uit de modeldoorrekening blijkt wel dat de realisatie van een omleidingsweg ten noorden van de kern van Moen geen bijkomend verkeer genereert en dat de te verwachten impact op de

⁸ Deze set van parameters voor de evaluatie van de verkeerskundige noodzaak tot aanleg van een omleidingsweg zijn de basisparameters. De effecten van deze parameters (zoals geluid, snelheid enz.) worden hier niet in aanmerking genomen. Deze eerste groep met drie verkeerskundige parameters geeft aan of de doortocht op verkeerskundig vlak leefbaar of onleefbaar is. Daarna wordt nagegaan of een bijkomende omleidingsweg de beste oplossing biedt. De verkeerskundige parameters werken niet exclusief. Dit betekent dat verder onderzoek de resultaten kan versterken of nuanceren.

buurgemeenten beperkt is. De eventuele realisatie van deze ontsluitingsweg wordt als van lokaal niveau beschouwd. De afweging van de voorgestelde alternatieven is een gemeentelijke aangelegenheid. Verder onderzoek naar de haalbaarheid is aangewezen. De gemeente kan hier optreden als initiatiefnemer.

Aanbeveling 4 : haalbaarheidsonderzoek ontsluitingsweg Moen -Zwevegem

4.1.2 De N382 ontlast de lokale assen in het Interfluviumgebied

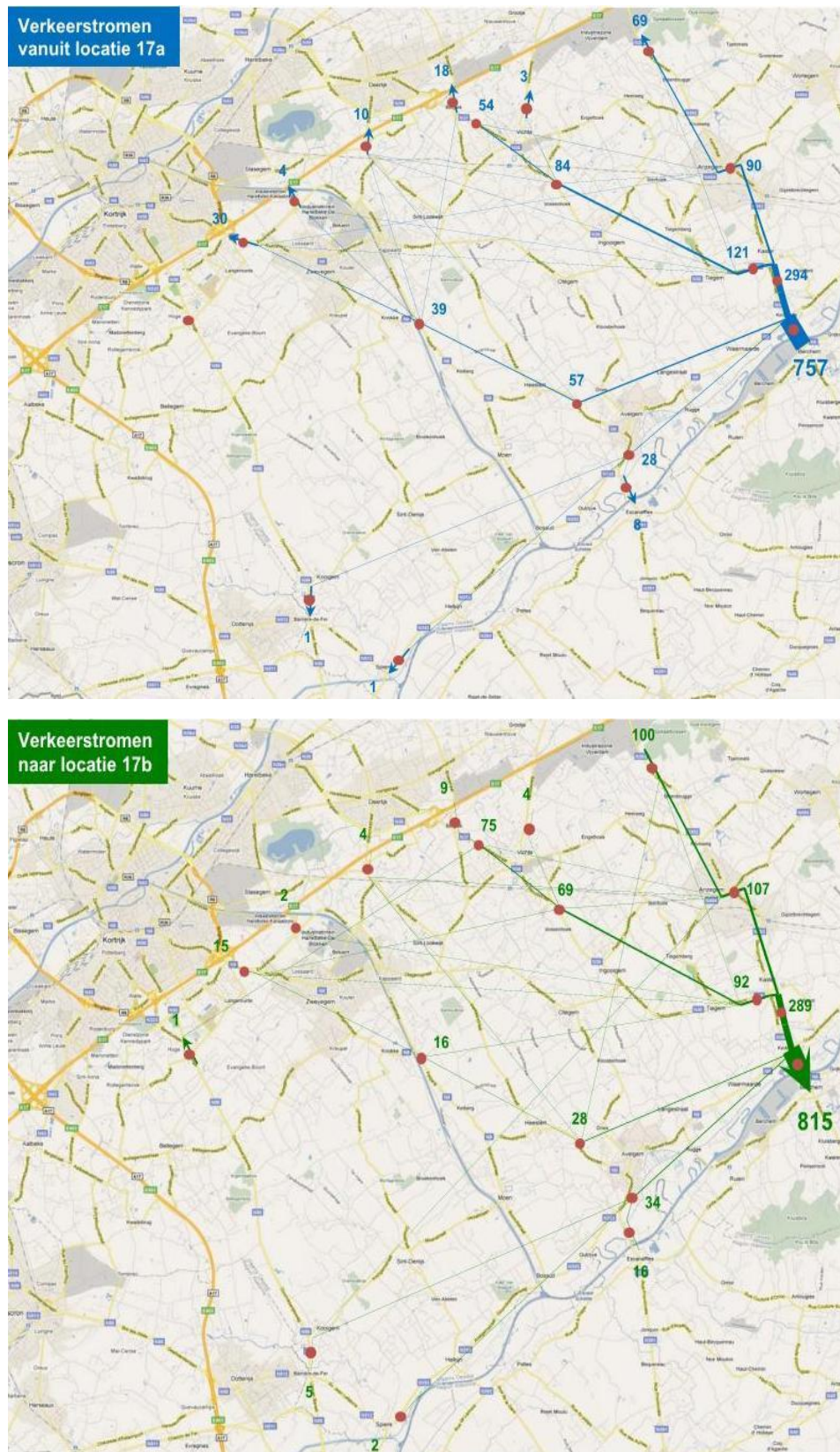
4.1.2.1 Vaststellingen vanuit het Herkomst – Bestemmingsonderzoek

Uit het herkomst bestemmingsonderzoek blijkt dat het verkeer tussen de regio Oudenaarde en de regio Kortrijk in hoofdzaak gebruik maakt van de N382, naast de N36 en (in mindere mate) de N8. Het betreft hier geen sluijverkeer, aangezien er geen alternatieve weg van een hoger niveau aanwezig is.

Uit het onderzoek blijkt dat tussen 16u15 en 18u15 757 voertuigen geregistreerd werden in noordelijke richting en 815 in zuidelijke richting (telpost 17, Oudenaardsesteenweg N8). Tijdens het drukste uur gaat het om 434 voertuigen in noordelijke richting en 436 voertuigen in zuidelijke richting. Het aandeel vrachtverkeer is zeer laag (respectievelijk 4% en 2%). Hierbij dient echter opgemerkt dat het gaat om een onderschatting van de intensiteiten, zeker inzake vrachtverkeer, ten gevolge van wegenwerken. Eerder werd aangegeven (zie 1.2.2.1.1) dat de intensiteiten in noordelijke richting bij benadering ca 24% moeten opgehoogd worden, voor vrachtwagens is dat met meer dan de helft. In zuidelijke richting zijn het aantal vrachtwagens zwaar onderschat en is het aantal vrachtwagens mogelijk te vermenigvuldigen met factor 4.

Van de 757 geregistreerde voertuigen in noordelijke richting, reden er 69 voertuigen naar de E17 via de N382, in zuidelijke richting waren dat 100 voertuigen van de 815.

Ook de N36 en de N8 worden gebruikt voor de noord-zuidverplaatsing uit te voeren. Ongeveer 54 wagens gebruiken de N36 en ca 30 voertuigen gebruiken de N391/N8 in noordelijke richting. Ongeveer 75 voertuigen gebruiken de N36 en ongeveer 15 voertuigen de N391/N8 in zuidelijke richting (16u15-18u15).



Figuur 44 : verkeersstromen locatie 17

4.1.2.2 Vaststellingen vanuit de modeldoorrekening

Ten gevolge van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en autonome groei zullen de intensiteiten sterk toenemen. Ter hoogte van de doortocht van Anzegem werden volgende intensiteiten gemeten of berekend.

Intensiteiten N382 thv Anzegem		Slangtelling ⁹	Verkeersmodel	
		2010	huidige toestand	2020
Richting noord (E17)	Personenwagens	334	260	400
	Vrachtwagens	29	30	40
Richting zuid (Schelde)	Personenwagens	365	460	940
	Vrachtwagens	33	50	120

Tabel 21 : Overzicht intensiteiten N382 ter hoogte van Anzegem, avondspits, telling en modelgegevens

Er dient opgemerkt dat de intensiteiten op de N382, ten noorden van Berglaan/Wortegemsesteenweg (N494), nog hoger liggen dan hogervermelde intensiteiten (zie Figuur 30 : Scenario 1: Te verwachten intensiteiten avondspits 2020 met realisatie omleidingsweg Anzegem, p90).

Indien we de maximaal aanvaarbare capaciteit in functie van verkeersleefbaarheid hanteren, blijkt dat deze overschreden wordt ter hoogte van Anzegem (ten noorden van de N494) (zie Quickscan van de verkeersleefbaarheid, p 104).

⁹ Slangtelling op N382, kmp 3, gemiddelde werkdag, slangtellingen uitgevoerd van 22/10 tot 19/11. Middelzware vracht en vracht zijn samengeteld en beschouwd als vrachtwagens.

De intensiteiten op de N36 dalen in 2020 ten aanzien van de huidige toestand tijdens de avondspits. In de ochtendspits blijven ze nagenoeg gelijk of stijgen ze beperkt, afhankelijk van de locatie op de N36. Onderstaande tabel geeft een aantal waarden uit het model.

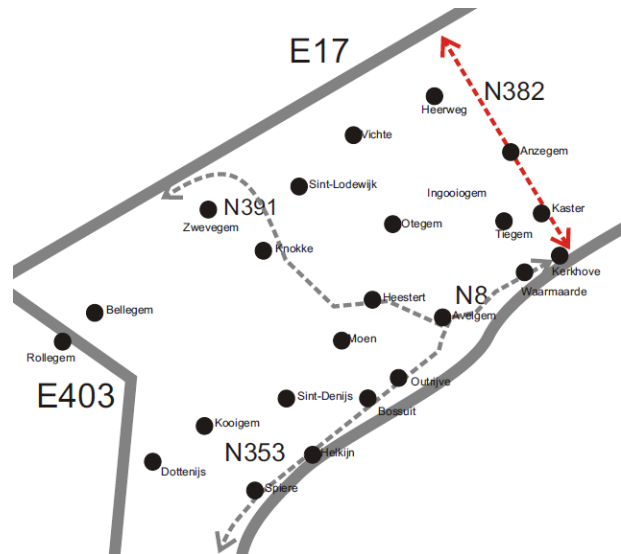
Intensiteiten N36 (pae, beide richtingen samen)		Verkeersmodel	
		huidige toestand	2020
Thv Ingooigem	Ochtendspits	890	870
	Avondspits	1010	780
Thv Vichte	Ochtendspits	990	1030
	Avondspits	1140	900
Thv Tiegem	Ochtendspits	540	540
	Avondspits	710	420

Tabel 22 : Overzicht intensiteiten N36 ter hoogte van verschillende locaties, ochtendspits en avondspits, modelgegevens.

Indien we de maximaal aanvaarbare capaciteit in functie van verkeersleefbaarheid hanteren blijkt dat ter hoogte van bepaalde kernen de aanvaarbare capaciteit toch nog overschreden wordt, namelijk ter hoogte van Vichte (richting noord, avondspits) (zie Quickscan van de verkeersleefbaarheid, p. 104).

4.1.2.3 Aanbevelingen

Omwille van het beperktere aantal kernen langsheen de N382 ten aanzien van de N36, wordt het gebruik van de N382 gestimuleerd. Hierdoor kan de N36 en de N8 ontlast worden. Er wordt gestreefd naar een verschuiving van doorgaand verkeer op de N8 (met de kernen van Avelgem en Heestert) en de N36 (met de kernen Tiegem, Ingooigem en Vichte) naar de N382.



Een bijzondere aandacht dient te gaan naar de verkeersleefbaarheid van de kern van Anzegem. De verkeersintensiteiten op de N382 zullen in de toekomst nog toenemen.

4.1.2.3.1 Omleidingsweg Anzegem

Omwille van het belangrijke rol van de N382 voor de ontsluiting van het gebied is de realisatie van een omleidingsweg rond de kern van Anzegem aangewezen. Opzet is tweërlei:

- Verbetering van de verkeersleefbaarheid ter hoogte van de kern van Anzegem
- Realisatie van een aantrekkelijk alternatief voor N36 en N8 (goede doorstroming)

De noodzaak van een omleidingsweg omwille van de verkeersleefbaarheid werd reeds onderzocht in de studie **“Afweging bijkomende omleidingsweg op secundair niveau voor de kern Anzegem”**. De studie concludeert dat er een aanzienlijke aantasting is van de leefbaarheid, voornamelijk in de Kerkstraat.

De noodzaak, de technische haalbaarheid van een omleidingsweg en de milieu-impact van een omleidingsweg rond Anzegem werd verder onderzocht in het **Plan-Mer “PRUP Omleidingsweg Anzegem”**. Uit de resultaten van het milieueffectenrapport (MER) blijkt dat het verkeer in de doortocht van Anzegem, zonder omleidingsweg tegen 2020 met ruim 50 % zal toenemen ten opzichte van 2007. Dit komt neer op een gemiddelde verkeersintensiteit van 550 motorvoertuigen per uur per rijrichting. Een omleidingsweg zou, afhankelijk van het tracé, in 2020 tussen de 75 % en de 91 % van dit verkeer uit de doortocht halen, waaronder vrijwel het volledige vrachtverkeer.

In kader van de voorliggende studie werd een **bijkomende doorrekening** gedaan. Volgens dit meest recente model gaat het om ca 1900 pae in de avondspits) (beide richtingen samen, (620 noordwaarts, 1280 zuidwaarts). Uit scenario 1 van de modeldoorrekening blijkt dat de omleidingsweg de kern van Anzegem sterk ontlast (zie Scenario 1: Doorrekening van de omleidingsweg Anzegem, tracé west A (2020) (afhankelijk van inrichting van de omleidingsweg).

Op termijn zal de verkeersleefbaarheid van de kern van Anzegem in gedrang komen. In het plan-MER werden verschillende tracés onderzocht. Het is aangewezen ruimte te reserveren voor het meest wenselijke tracé opdat mogelijke toekomstige oplossingen niet gehypothekeerd worden.

[Aanbeveling 5 : opmaak PRUP omleidingsweg Anzegem- Provincie](#)

4.1.2.3.2 [Verderzetting doortochtbeleid](#)

Verderzetting van het doortochten beleid ter hoogte van de kernen langs de lokale assen is aangewezen. Door een herinrichting van de kernen, waarbij de snelheid wordt afgeremd, wordt het gebruik van bepaalde assen ontmoedigd. Om gebruik van de N36 te ontmoedigen worden de kernen langsheen de N36 heringericht (Tiegem, Ingooigem en Vichte). Om doorgaand verkeer op de N8 te vermijden kunnen de doortochten ter hoogte van Heestert en Avelgem verder heringericht worden.

Een regionale verbindende functie dient op elk van de assen ontmoedigd te worden. Er mag geen aantrekking zijn van verkeer dat momenteel de N60 of N459 (Oudenaarsesteenweg, doorheen Kruishoutem) gebruikt naar de N382.

[Aanbeveling 6 : herinrichting doortochten N36 – Ingooigem en Tiegem - Vlaams Gewest](#)

[Aanbeveling 7 : herinrichting doortochten N36 - Vichte - Vlaams Gewest](#)

[Aanbeveling 8 : herinrichting doortochten N8 –Avelgem - Vlaams Gewest](#)

[Aanbeveling 9 : herinrichting doortochten N8 –Heestert - zie ook actie omleidingsweg Heestert -Vlaams Gewest](#)

4.1.2.3.3 [Herinrichting op-en afrittencomplex Waregem \(N382\)](#)

Een belangrijke reistijdwinst kan verkregen worden ter hoogte van de op- en afritten. Momenteel zijn daar doorstromingsproblemen. Er treedt structurele congestie op de N382. Verwacht wordt dat deze problemen in de toekomst nog zullen toenemen. Het Vlaams Gewest zal daarom op termijn werk maken van het streefbeeld voor het op-en afrittencomplex Waregem (N382).

[Aanbeveling 10 : streefbeeld op- en afrittencomplex Waregem – Vlaams Gewest](#)

4.1.2.3.4 Aanpak “Belgiek”, N36

Om een antwoord te bieden op de verkeersveiligheidsprobleem ter hoogte van “Belgiek”, wordt onderzocht welke kruispuntherinrichting mogelijk is.

De afstemming van de drie opeenvolgende lichten (ter hoogte van het op- en afrittencomplex, ter hoogte van de parking en ter hoogte van Belgiek) is reeds gerealiseerd.

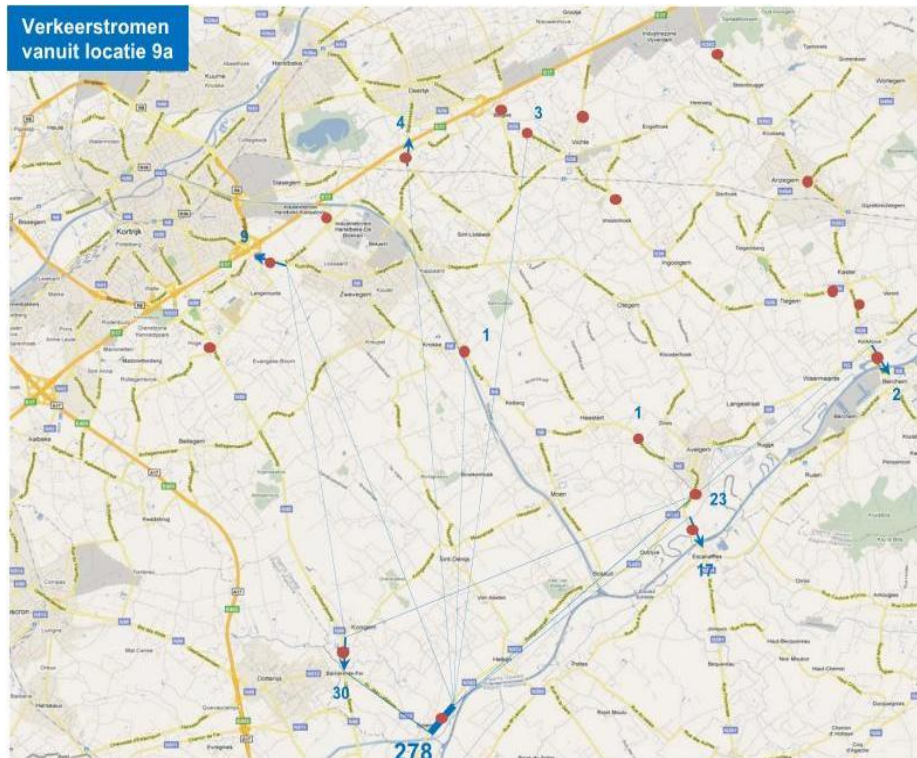
Aanbeveling 11 : herinrichting kruispunt “Belgiek” - Vlaams Gewest

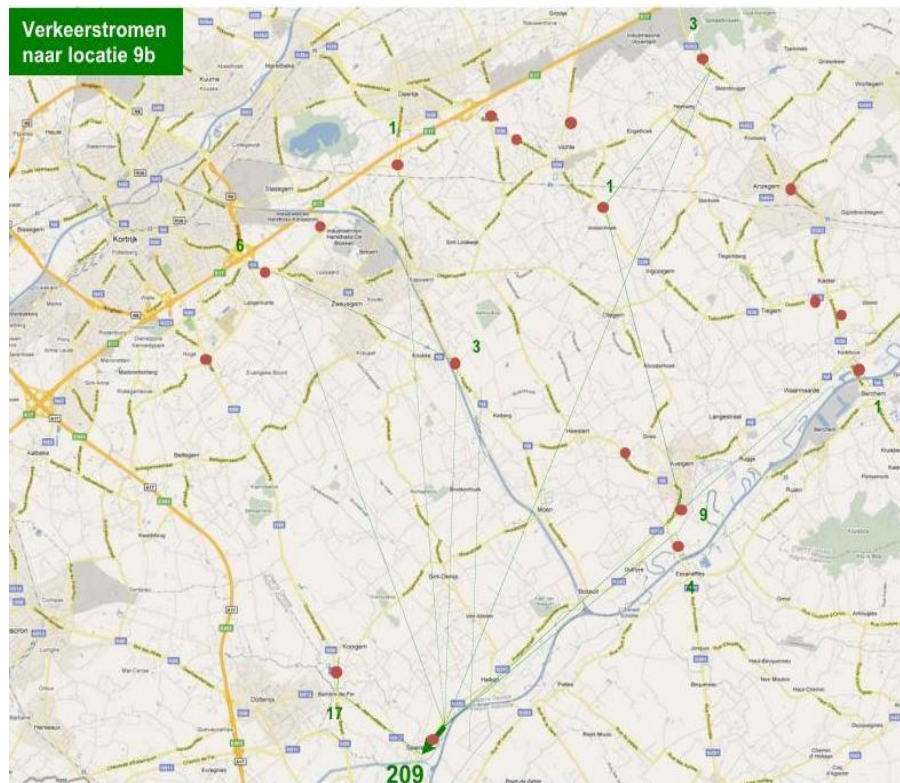
4.1.3 De N353/N8 ontsluit in noordoostelijke – zuidwestelijke richting.

4.1.3.1 Vaststellingen vanuit het herkomst – bestemmingonderzoek

Ter hoogte van telpost 14 werden er 862 voertuigen gemeten, cordoninwaarts en 697 voertuigen cordonuitwaarts tussen 16:15 en 18:15. Tijdens het drukste uur was dat respectievelijke 432 voertuigen en 397 voertuigen. Het aandeel zwaar verkeer bedraagt 7% (4% middel zwaarverkeer, 3% zwaar verkeer).

Uit de herkomst-bestemmingsanalyse blijkt dat het aandeel doorgaand verkeer op de N353, op schaal van het studiegebied beperkt is. Het merendeel van het verkeer, geregistreerd ter hoogte van telpost 9 heeft een herkomst of een bestemming binnen het Interfluviumgebied. Het aantal voertuigen dat ook op andere cordonpunten werd geregistreerd is zeer beperkt.





Figuur 45 : verkeersstromen locatie 9

4.1.3.2 Verkeerstelling ter hoogte van telpost 14 ((N353) Doorniksesteenweg

Ter hoogte van telpost 14 (N353, Doorniksesteenweg) werden er tijdens het herkomst – bestemmingonderzoek tussen 16u15 en 18u15 862 voertuigen geteld richting Kerkhove en 697 voertuigen richting Spiere-Helkijn. Tijdens het drukste uur is dit respectievelijk 432 en 397 voertuigen.

Het aandeel vrachtverkeer varieert sterk tijdens het verloop van de dag. Onderstaande figuur geeft het gemiddeld aantal voertuigen (van maandag tot vrijdag) , gemeten ongeveer op de N353, kmp 0,7 (slangtelling, meetperiode 21/10/2010 – 18/11/2010).

aantal voertuigen / uur	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	6-22u	0-24u
opgaand																										
licht verkeer	14	7	5	3	71	46	89	210	243	256	272	280	309	270	272	290	394	421	353	209	135	92	58	30	4095	4329
middelzwaar	1	1	1	2	9	13	20	32	29	26	26	25	24	27	35	44	58	56	45	26	19	15	5	2	507	541
zwaar	0	0	1	4	3	12	12	15	17	17	19	18	16	16	15	14	12	9	8	4	2	3	1	0	197	218
% zwaar en middelzwaar	7%	13%	29%	67%	14%	35%	26%	18%	16%	14%	14%	13%	11%	14%	16%	17%	15%	13%	13%	13%	13%	16%	9%	6%	15%	15%
afgaand																										
licht verkeer	12	8	6	8	28	70	80	190	239	277	299	285	282	302	305	342	381	406	305	208	121	115	53	33	4137	4355
middelzwaar	0	0	0	0	3	6	14	21	21	19	21	19	18	22	19	24	24	19	14	10	6	3	0	0	274	283
zwaar	0	0	0	1	4	5	10	8	13	13	15	15	15	15	13	14	11	7	6	4	3	2	1	1	164	176
% zwaar en middelzwaar	0%	0%	0%	11%	20%	14%	23%	13%	12%	10%	11%	11%	10%	11%	9%	10%	8%	6%	6%	6%	7%	4%	2%	3%	10%	10%

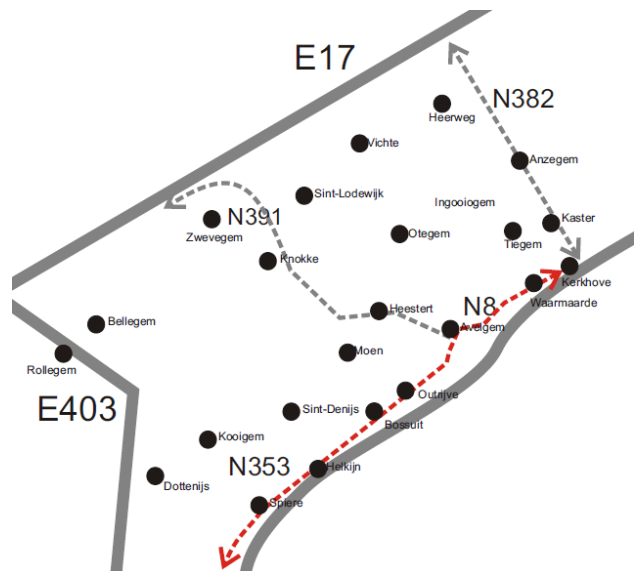
Tabel 23 : Slangtelling telpost 14 (N353, Doorniksesteenweg)

4.1.3.3 Vaststellingen vanuit de modeldoorrekening

De modeldoorrekening geeft aan dat er een stijging van verkeersintensiteiten te verwachten is. Indien uitgegaan wordt van de aanvaardbare intensiteiten in kader van verkeersleefbaarheid kan gesteld worden dat deze niet overschreden worden. Dit is een gevolg van de selectie van secundaire weg type II. Indien deze weg als een lokale weg zou beschouwd worden, zouden er wel te hoge intensiteiten zijn (doortocht Avelgem).

4.1.3.4 Aanbevelingen

Door de ruimtelijke context heeft de N8/N353 een belangrijke ontsluitende rol. Ook in de toekomst wordt ernaar gestreefd om de doorgaande beweging via de N353 maximaal te beperken. Langsheen deze as liggen immers verschillende kernen.



4.1.3.4.1 Doortochtinrichtingen te Avelgem en Spiere – Helkijn

Om doorgaand verkeer maximaal te vermijden langs de N353 en om de verkeersleefbaarheid te verbeteren kunnen de kernen van Avelgem en Spiere – Helkijn, langsheen de gewestwegen ingericht worden als een doortocht. Hierdoor zal het gebruik van de N353 verder ontmoedigd worden, ten voordele van het gebruik N391-E17.

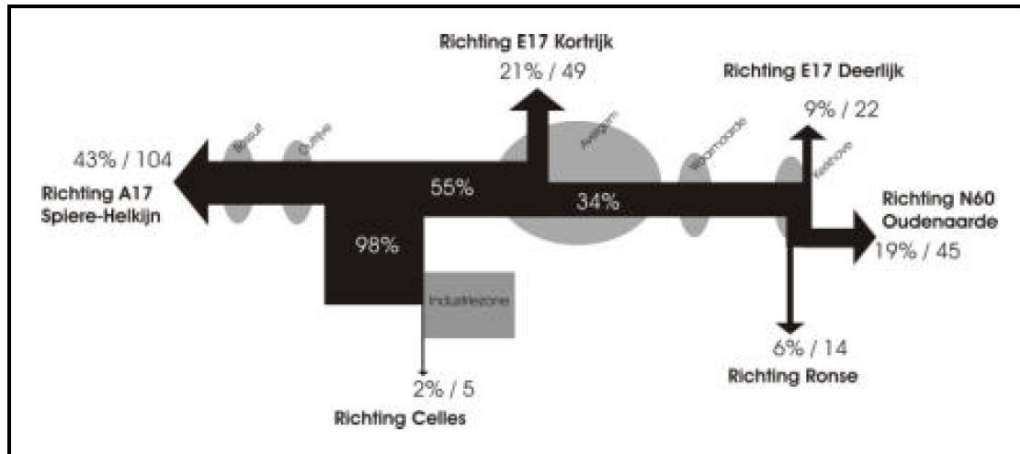
Aanbeveling 12 : doortochtherinrichtingen Avelgem langs N353 en N8(lopende)- Vlaams Gewest

Aanbeveling 13 : doortochtherinrichtingen Helkijn langsheen N353 (gerealiseerd) - Vlaams Gewest

Aanbeveling 14 : doortochtherinrichtingen Spiere langsheen N353 - Vlaams Gewest

4.1.3.4.2 Bedrijventerrein Avelgem

Hoger is aangegeven dat het bedrijventerrein voor een belangrijke deel verantwoordelijk is voor de intensiteiten op de N353 en de N8. Uit het onderzoeksrapport mobiliteitsplan Avelgem blijkt dat de gerichtheid van de vrachtwagentrafiek van het bedrijventerrein Avelgem op het Kortrijkse dient gerelativeerd worden. De belangrijkste verkeersstroom blijkt richting A17 (oprit Dottenijs) te lopen. Dit werd reeds bevestigd door de verkeersstromen die in beeld werden gebracht door de kruispunttellingen (zie ook 5.2).



Figuur 46: Routes vrachtverkeer bedrijvzone Nijverheidslaan in Avelgem (bron: onderzoeksrapport mobiliteitsplan Avelgem)

In de gewenste visie wordt zoveel mogelijk gestreefd naar de verdeling van de verkeersstromen in functie van de herkomst- en bestemming van de vracht.

Omwille van de slechte ontsluitingsmogelijkheden wordt de verkeersgeneratie zoveel als mogelijk beperkt. Maximaal gebruik van het water als transportmiddel wordt nagestreefd.

4.1.4 N50 heeft een lokaal karakter

De N50 dient geen verbindende rol op zich te nemen omdat de nabijgelegen E403 beter uitgerust is om deze verbindende rol op zich te nemen. Deze as zal dan ook heringericht worden opdat deze een meer lokaal karakter zal krijgen.

Aanbeveling 15 : herinrichting N50 ter hoogte van Bellegem (module 13) – Stad Kortrijk

Aanbeveling 16 : herinrichting N50, deel ten noorden van de herinrichting te Bellegem (richting Kortrijk) – AWW

Aanbeveling 17 : herinrichting N50, deel ten zuiden van de herinrichting te Bellegem (richting Spiere - Helkijn) – AWW

4.1.5 Samenhangende visie met betrekking tot vrachtvervoer.

Momenteel is er geen samenhangende visie met betrekking tot het vrachtverkeer in het studiegebied. Gemeenten nemen, onafhankelijk van elkaar initiatieven om vrachtwagens doorheen de kernen te beperken. Hierdoor wordt de druk verschoven naar buurgemeenten, op wegen die hier niet voor uitgerust zijn. De opmaak van een vrachtrouteplan, waarbij de bovenstaande visie wordt geïmplementeerd, is aangewezen. Hierbij dienen de vrachtwagens zo snel mogelijk op de secundaire, primaire of hoofdwegen gebracht worden.

Aanbeveling 18 : implementatie bovenlokaal vrachtroutenetwerk - Vlaams Gewest, Provincie

4.1.6 Aanpassen wegenselectie

Vanuit de visie op het wegennet wordt een aanpassing aan de wegencategorisering van provinciaal niveau voorgesteld.

Volgende elementen spelen hierbij een rol van betekenis:

- In de visie wordt de nadruk gelegd op het ontsluitende karakter van de N382, de N8, de N353 en de N391 binnen het Interfluvium naar het hoger wegennet.
- Met de doortrekking van de E403 naar Doornik, wordt de rol van de N50 herleid naar een lokale weg.
- Het economisch knooppunt Avelgem wordt gespreid ontsloten via N353, N8 / N391 en N8/N382.
- De kleinstedelijke gebieden Ronse en Oudenaarde worden op West-Vlaams grondgebied verbonden via N382 met het kleinstedelijk gebied Waregem en het regionaal stedelijk gebied Kortrijk.

Voorgaande elementen geven aan dat de hoofdfunctie van N8 / N391 verzamelen en ontsluiten is. Bijgevolg wordt voorgesteld de selectie van de N8 en N391 als een secundaire weg type I in het huidige provinciaal structuurplan, aan te passen naar een selectie van de wegen als een secundaire weg type II.

Voor de N391 is hiervoor geen aanpassing nodig van het bestaande profiel en de stroomfunctie naar het hoger wegennet blijft een belangrijke functie van de N391. Het aantal kruispunten dient bijgevolg zoveel mogelijk beperkt. Het gevolgde beleid op vlak

van aantakkingen en kruisingen van fietsinfrastructuur op de N391 kan verder gezet worden.

Aanbeveling 19 : bijstelling wegenselectie provinciaal ruimtelijk structuurplan – Provincie

4.2 De juiste activiteit op de juiste plaats

Eerder is gewezen op het gebrekkige locatiebeleid dat in het verleden gevoerd werd. In de toekomst wordt getracht de situatie, zoveel als mogelijk om te buigen. Het ruimtelijk beleid en het vergunningsbeleid spelen hierin een cruciale rol. Het vergunningenbeleid en ruimtelijke ordening moeten meer op elkaar afgestemd worden.

Bij de herziening van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan wordt het "Interfluvium" als een deelruimte beschouwd. Voor de deelruimte "Interfluvium" zal een bijzondere aandacht gaan naar het voeren van een streng bedrijfslocatiebeleid

Het verder ontwikkelen van bedrijventerreinen op slecht ontsloten plaatsen dient vermeden te worden. Voor bestaande bedrijven, die momenteel slecht ontsloten zijn, dient nagegaan te worden hoe de verkeersgeneratie kan beperkt worden of hoe de hinder voor de kernen kan beperkt worden. De opmaak van mobiliteitseffectenrapporten waarbij milderende maatregelen opgenomen worden, kan voor bepaalde bedrijven aangewezen zijn.

Aanbeveling 20 : [Opmaak mobiliteitseffectenrapporten in kader van vergunningenbeleid – initiatiefnemers ruimtelijke ontwikkelingen](#)

Ruimte langsheen de waterwegen worden maximaal bestemd voor en gebruikt door watergebonden bedrijven. Er zal nagegaan worden hoe het watergebonden karakter kan gemaximaliseerd worden. Het gebruik van het water wordt gefaciliteerd. De bouw van kaaimuren wordt vanuit de Vlaamse overheid sterk gestimuleerd. Het "kaaimuurprogramma" is een voorbeeld van publiek-private samenwerking (PPS). De Vlaamse overheid betaalt tussen 60 en 80 procent van de bouwkosten voor infrastructuur, toegangswegen, enz. Het bedrijf betaalt 20 procent van de bouwkosten en staat in voor de superstructuur zoals kranen en overslagruimte. Bovendien garandeert de onderneming dat gedurende tien jaar een afgesproken tonnage aan goederen via de waterweg wordt vervoerd.

Langsheen het kanaal Bossuit-Kortrijk zijn verschillende kaaimuren in bedrijf, de bouw van twee bijkomende kaaimuren is momenteel in aanvraag.

Aanbeveling 21 : [onderzoek naar de mogelijkheden watergebonden activiteiten langsheen het kanaal- Promotie Binnenvaart Vlaanderen, Waterwegen en Zeekanaal](#)

Aanbeveling 22 : [stimuleren van bouw van kaaimuren - Vlaamse Gewest waterwegen en zeekanaal](#)

Ook het spoor biedt mogelijkheden om tot een betere modal split te komen. Gronden gelegen langs het spoor dienen maximaal gereserveerd te worden voor bedrijven die ook effectief gebruik kunnen maken van het spoor. In overleg met de bedrijven dient nagegaan te worden wat de haalbaarheid is van het gebruik van het spoor voor

goederentransport. Ondermeer het recyclagebedrijf Casier te Deerlijk komt hiervoor mogelijk in aanmerking.

Aanbeveling 23 : onderzoek naar de mogelijkheden voor spoorvervoer - Infrabel

Aanbeveling 24 : locatiebeleid bedrijventerreinen - Vlaamse Gewest, provincie en gemeenten

4.3 **De fiets (en het openbaar vervoer) als te stimuleren vervoermiddel**

Uit de analyse blijkt dat een belangrijk deel van de woon-werkverplaatsingen relatief beperkt zijn. De fiets en het openbaar vervoer (de bus) kunnen hier een goed alternatief zijn voor het gebruik van de wagen. Het gebruik van de fiets en de bus wordt maximaal gestimuleerd.

4.3.1 **Verbetering fietsinfrastructuur**

Om meer mensen op de fiets te krijgen is het belangrijk dat er een goede en verkeersveilige fietsinfrastructuur aanwezig is. Fietspaden dienen zoveel mogelijk conform de richtlijnen van het fietsvademeccum ingericht te worden.

De continuïteit van het fietspadennetwerk is cruciaal. Daarom zal het belangrijk zijn de bestaande jaagpaden maximaal in te schakelen in het fietsnetwerk. De provincie is voorstander van het maximaal combineren van de functies langsheen het water. Echter, de haalbaarheid en de wenselijkheid ervan dient situatie per situatie onderzocht te worden, in overleg met de beheerder van de jaagpaden, Waterwegen en Zeekanaal NV.

De provincie gaat na waar er nog missing links zijn binnen het fietsnetwerk en onderzoekt welke fietspaden dienen aangepakt te worden omdat zij in (zeer) slechte staat zijn. De Provincie zal een coördinerende rol op zich nemen. De provincie zorgt voor een maximale afstemming tussen de verschillende fietsinfrastructuurprojecten met het oog op een samenhangend en veilig fietsnetwerk in het Interfluvium.

Hoger in het document (zie 1.2.4) worden verschillende lopende projecten ter verbetering van de fietsinfrastructuur opgelijst. Verschillende acties zijn nog te nemen:

Aanbeveling 25 : coördinatie fietsinfrastructuurprojecten - Provincie

Aanbeveling 26 : heraanleg fietspad Vichtsesteenweg – Heirbaan – Oudenaardestraat - Anzegem, Provincie

Aanbeveling 27 : heraanleg fietspad Wortegemsesteenweg - Anzegem, AWV

Aanbeveling 28 : heraanleg fietspad Waregemstraat - Anzegem, Provincie

Aanbeveling 29 : heraanleg fietspad N391 - AWV

Aanbeveling 30 : heraanleg fietspad langsheen Oudenaardseweg tussen Spiere en Helkijn - Spiere – Helkijn, AWV

Aanbeveling 31 : heraanleg N382 tussen Kaster en Anzegem-Station - Anzegem, AWV

Aanbeveling 32 : heraanleg N382 tussen Anzegem Station en kern Anzegem (Statiestraat) - Anzegem, AWV

Aanbeveling 33 : heraanleg Bellegemsestraat – Kreupelstraat - Provincie, Kortrijk

Aanbeveling 34 : heraanleg fietsvoorzieningen Zwevegemstraat, Otegemsesteenweg, Otegemstraat - Provincie, Zwevegem

Aanbeveling 35 : realisatie spoorwegbedding Avelgem - Provincie, Avelgem

Aanbeveling 36 : realisatie fietsbrug over de Schelde te Avelgem - Waterwegen en Zeekanaal, Avelgem, Provincie

Aanbeveling 37: doortrekking Guldensporenpad door de Bekaertsite- Provincie, Zwevegem

Aanbeveling 38 : Bruggesteenweg (N36) tussen Kaster en Kerkhove – AWV, Anzegem

Aanbeveling 39 : opname volledige N36 (vanaf Ingooigem tot Kaster) in het Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk – Provincie, Anzegem

Aanbeveling 40 : opname doortrekking Guldensporenpad door Bekaertsite – Provincie, Zwevegem

4.3.2 **Verbetering aanbod openbaar vervoer**

De bestaande stations kunnen verder uitgebouwd worden. Kortrijk wordt verder uitgebouwd als interstedelijke IC/IR knoop, Waregem als een interregionale knoop. Vanuit deze knooppunten vertrekken vlotte verbindingen met lightrailverbindingen van Kortrijk naar Ieper en Waregem. 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 snelbus te rijden. De bediening van het IR-niveau kan worden verbeterd doordat stoppen in de kleinere lokale treinstations niet meer nodig zal zijn.

Onderzoek naar de haalbaarheid van een tram tussen Kortrijk en Hoog-Kortrijk, om te kunnen inspelen op geplande ruimtelijke ontwikkelingen binnen het stedelijk gebied Kortrijk is wenselijk. Op de relatie Roeselare –Waregem worden snelbussen ingezet.

[Aanbeveling 41 : uitbouw van Kortrijk als interstedelijke IC/IR knoop - NMBS, De Lijn](#)

[Aanbeveling 42 : lightrailverbindingen van Kortrijk naar Ieper en Waregem - De Lijn](#)

[Aanbeveling 43 : snelbus Roeselare – Kortrijk - De Lijn](#)

[Aanbeveling 44 : haalbaarheidsonderzoek van tram tussen Kortrijk en Hoog-Kortrijk - Stad Kortrijk, De Lijn](#)

[Aanbeveling 45 : uitbouw van Waregem als interregionale knoop - NMBS, De Lijn](#)

[Aanbeveling 46 : snelbussen tussen Roeselare – Waregem - De Lijn](#)

Er wordt gestreefd naar een hoogwaardige openbaar vervoersontsluiting op de belangrijkste bedrijventerreinen. Hier bestaat een grote potentiële vraag. Belangrijk is dat dit openbaar vervoer aangeboden wordt vóór de verdere ontwikkelingen plaats vinden, zodat de toekomstige bedrijven zich kunnen richten op het bereikbaarheidsprofiel van de locatie. In het bijzonder gaat het hier om de terreinen Blauwpoort (met uitbreiding Vijverdam) en Evolis.

NMBS, zal samen in overleg met “De Lijn” nagaan welke bedrijventerreinen beter bereikbaar gemaakt kunnen worden per bus vanaf de stations

[Aanbeveling 47 : verbeterde busbediening Blauwpoort en Evolis - De Lijn](#)

[Aanbeveling 48 : onderzoek afstemming bus – trein - NMBS, De Lijn](#)

Tot slot is het ook aangewezen dat er bijkomende buslijnen voorzien worden tussen de kernen in het Interfluvium. Bijvoorbeeld is het aangewezen een buslijn met frequente bediening tussen Vichte en Waregem en een doorkoppeling van de lijn 65 (Oudenaarde) naar Kortrijk (Lijn 83) te realiseren.

[Aanbeveling 49 : frequente busbediening Vichte – Waregem - De Lijn](#)

Aanbeveling 50 : halteinrichting Oudenaardestraat-noord en Steverlynck (Vichte) - Gemeente

4.3.3 Bevordering van de intermodaliteit

De fiets kan een belangrijke rol innemen als voor- en natransport. Op die manier kan ook het gebruik van de trein of bus aantrekkelijker gemaakt worden. De combinatie van een fiets en bus of trein kan een valabel alternatief zijn voor het gebruik van de wagen.

Het is belangrijk dat deze overstap op een kwalitatieve en aantrekkelijke manier kan gebeuren. Het voorzien van bepaalde diensten kan hier sterk bij bijdragen:

- fietsenstalling met videobewaking en een elektronisch beveiligde toegang, 24u op 24u en 7 dagen op 7 toegankelijk.
- Controle en onderhoud van de stallingen, op zeer regelmatige basis
- een hersteldienst
- verhuur van diverse types fietsen, van gewone stadsfietsen tot trekkings, tandems, riksja's, fietskarren, elektrische fietsen, plooi-fietsen, ligfietsen, ...
- Mogelijkheden tot het wassen van de fiets, 24u op 24u
- Mogelijkheid tot douche om fris op de bestemming te geraken.

Momenteel zijn er fietspunten gerealiseerd aan het station van Kortrijk en Waregem.

Aanbeveling 51 : realisatie fietspunt Kortrijk en Waregem (gerealiseerd) - private partner

Op langere termijn is het ook aangewezen kwalitatieve fietstallingen te organiseren bij de kleinere stations in het studiegebied (Harelbeke, Vichte en Anzegem) en bij de belangrijkste bushaltes (bijvoorbeeld te Avelgem en te Zwevegem).

Aanbeveling 52 kwalitatieve fietsstallingen aan de stations te Harelbeke, Vichte, en Anzegem en aan de belangrijke bushaltes - Provincie, De Lijn, NMBS, private partner

4.3.4 Campagnes ter bevordering van fiets, bus en trein

Belangrijk is dat de potentiële fietsgebruiker gesensibiliseerd wordt, geïnformeerd wordt en gestimuleerd wordt om de fiets effectief te gebruiken. Dit kan via informatiecampagnes, ludieke acties en "probeeracties", waarbij bakfietsen, elektrische fietsen, gewone fietsen, ... tijdelijk ter beschikking gesteld worden, zodat de mensen de voordelen van de fiets kunnen (her)ontdekken.

Een goede informatieverstrekking met betrekking tot de bus- en treindiensten kan het gebruik van het openbaar vervoer bevorderen. Ook de voordelen van de fiets als voor-en natransport en de faciliteiten hiertoe kunnen in beeld gebracht worden.

De gemeenten kunnen een zeer belangrijke rol spelen binnen de communicatie naar de bus-en treingebruiker toe. In samenwerking met de Lijn en de NMBS kunnen de gemeenten de mogelijkheden van het openbaar vervoer kenbaar te maken (via link website, digitale nieuwsbrief), ...).

Aanbeveling 53 : campagnes ter bevordering van fietsgebruik - Provincie, Bond Beter Leefmilieu

Aanbeveling 54 : informatiecampagnes met betrekking tot het openbaar vervoersaanbod – Gemeenten, De Lijn, NMBS

4.3.5 Bedrijfsvervoersplanning

De werkgevers kunnen een sleutelrol spelen binnen de keuze van het transportmiddel van hun werknemers. De opmaak van een bedrijfsvervoersplan¹⁰ kan helpen een evenwichtigere modal split te realiseren.

Er zijn tal van hulpmiddelen ter beschikking op tot een goed bedrijfsvervoersplan te komen¹¹:

- De Vlaamse Stichting Verkeerskunde biedt een uitgebreid informatie- en vormingsaanbod aan werkgevers en werknemers die willen werken rond mobiliteitsmanagement.
- In elke provincie staan provinciale mobiliteitspunten ter beschikking van bedrijven, bedrijvzones en instellingen die te maken hebben met problemen rond woon-werkverkeer of die het woon-werkverkeer naar of van hun bedrijfslocaties op een meer duurzame manier willen organiseren. De provinciale mobiliteitspunten initiëren en faciliteren de potentiële projecten rond woon-werkverkeer. Daarnaast begeleiden ze ook bij de coördinatie, de uitwerking, de uitvoering en de evaluatie van de projecten. De provinciale mobiliteitspunten zijn een samenwerkingsverband tussen de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn, de provincies en het Vlaams Gewest.
- Het Pendelfonds subsidieert projecten die een vlot en duurzaam woon-werkverkeer bevorderen. Projecten die concrete maatregelen bevatten voor de bevordering van de duurzame mobiliteit op het vlak van woon-werkverkeer kunnen in aanmerking komen voor een tegemoetkoming uit het fonds. Bedrijven of bedrijvengroepen of andere private instellingen, maar ook lokale of provinciale overheden of andere publieke instellingen in samenwerking met een private partner kunnen subsidies aanvragen

¹⁰ Bedrijven en openbare diensten van meer dan 100 werknemers zijn verplicht om gegevens te verzamelen over de woon-werkverplaatsingen van hun werknemers, en deze gegevens over te dragen aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Met deze gegevens wordt een overzicht van de woon-werkmobiliteit opgemaakt, om als basis te dienen voor het ontwikkelen van bedrijfsvervoerplannen. Het gaat hier dus om een informatieplicht die de overheid en de vervoerders mogelijkheden moet bieden om het woon-werkverkeer beter te plannen. De gegevensoverdracht heeft voor de eerste maal plaats gevonden in 2005 en zal in 2008 opnieuw gebeuren.

¹¹ Bron: Vlaamse Stichting Verkeerskunde

- Bedrijven kunnen aan hun werknemers goedkoop of gratis openbaar vervoer aanbieden via een zogenaamd derdebetalersstelsel.
- De NMBS heeft sinds 2006 een regeling voor bedrijven die meer dan de wettelijke bijdrage in het treinabonnement aan hun werknemers willen geven: de 80/20 regeling. Als de werkgever 80% van het abonnement terugbetaalt, legt de federale overheid de resterende 20% bij, zodat het abonnement volledig kosteloos is voor de werknemer.
- De Vlaamse Carpoolbank, een product van Taxistop en De Lijn dat gratis ter beschikking wordt gesteld van werkgevers, staat garant voor een professionele promotie en organisatie van carpooling in ondernemingen
- De Fietsersbond staat in voor de behartiging van de belangen van de Vlaamse fietser naar de Gewestelijke en Nationale overheden, maar biedt ook diensten aan die ondernemingen kunnen helpen bij het promoten van de fiets naar hun werknemers toe.
- Carsharing is een systeem waarbij wagens op verschillende (verspreide) parkings worden ter beschikking gesteld van de leden van een vereniging. Elk lid kan de voertuigen gebruiken wanneer hij/zij dat wil, in functie van de beschikbaarheid van de voertuigen. De kosten zijn direct verbonden met het gebruik van het voertuig (lage vaste kosten) en de gebruiker heeft heel wat minder zorgen (onderhoud, verzekering en andere administratieve rompslomp). Een bedrijf kan ook lid worden, en zo beschikken over een vloot bedrijfswagens zonder beheersproblemen. Er is een car-sharing station te Kortrijk.
- Ter beschikking stellen van bedrijfsfietsen, via (private) verhuurondernemingen die ervoor zorgen dat de werknemer over een goede en reglementaire fiets beschikt. Op korte termijn kan de verhuur geautomatiseerd verlopen (momenteel in testfase), waardoor bedrijven zelf geen organisatorische taken op zich moeten nemen.

Aanbeveling 55 : begeleiding voor bedrijfsvervoersplanning – Provincie, gemeenten

4.3.6 **Schoolvervoersplanning**

In het studiegebied zijn verschillende secundaire scholen aanwezig. De scholen kunnen een belangrijke rol spelen bij de vervoerwijzekeuze van de leerlingen enerzijds en bij de beïnvloeding van het verkeersgedrag van leerlingen en hun ouders (door educatie en toezicht) anderzijds. In bijlage werd een tabel opgenomen met het aantal scholieren van het secundair onderwijs per gemeente (zie 5.3).

De opmaak van eens schoolvervoersplan kan een goed instrument zijn om tot een duurzaam mobiliteitsbeleid te komen met een school. In een schoolvervoersplan wordt een pakket van maatregelen en initiatieven uitgewerkt, waardoor de schoolomgeving een aangenamere en leefbare plek wordt. In vele gevallen wordt voorzien in alternatieven voor de auto. Zowel de leraren, als de leerlingen en hun ouders worden hierbij betrokken. Samen zoeken ze naar educatieve en sensibiliserende acties om op zoek te gaan naar veilige en milieuvriendelijke alternatieven voor het woon-schoolverkeer.

Ook het inbouwen van structurele overlegmomenten tussen de scholen en de gemeentebesturen inzake verkeersveiligheid kunnen bijdragen tot een meer duurzame mobiliteit.

[Aanbeveling 56 : begeleiding voor schoolvervoersplanning - gemeenten](#)

[Aanbeveling 57 : opmaak schoolfietsroutekaarten en campagnevoering – Provincie](#)

4.4 Overzicht aanbevelingen

- Aanbeveling 1 : vlotte doorstroming op de N391 - Vlaams Gewest
- Aanbeveling 2 : opmaak streefbeeld Kortrijk oost (lopende) - Vlaams Gewest
- Aanbeveling 3: kosten-baten analyse omleidingsweg Heestert -Zwevegem
- Aanbeveling 4 : haalbaarheidsonderzoek ontsluitingsweg Moen -Zwevegem
- Aanbeveling 5 : opmaak PRUP omleidingsweg Anzegem- Provincie
- Aanbeveling 6:: herinrichting doortochten N36 – Ingooigem en Tiegem - Vlaams Gewest
- Aanbeveling 7 : herinrichting doortochten N36 - Vichte - Vlaams Gewest
- Aanbeveling 8 : herinrichting doortochten N8 –Avelgem - Vlaams Gewest
- Aanbeveling 9 : herinrichting doortochten N8 –Heestert - zie ook actie omleidingsweg Heestert -Vlaams Gewest
- Aanbeveling 10 : streefbeeld op- en afrittencomplex Waregem – Vlaams Gewest
- Aanbeveling 11 : herinrichting kruispunt “Belgiek” - Vlaams Gewest
- Aanbeveling 12 : doortochtherinrichtingen Avelgem langs N353 en N8(lopende)- Vlaams Gewest
- Aanbeveling 13 : doortochtherinrichtingen Helkijn langsheen N353 (gerealiseerd) - Vlaams Gewest
- Aanbeveling 14 : doortochtherinrichtingen Spiere langsheen N353 - Vlaams Gewest
- Aanbeveling 15 : herinrichting N50 ter hoogte van Bellegem (module 13) – Stad Kortrijk
- Aanbeveling 16 : herinrichting N50, deel ten noorden van de herinrichting te Bellegem (richting Kortrijk) – AWW
- Aanbeveling 17 : herinrichting N50, deel ten zuiden van de herinrichting te Bellegem (richting Spiere - Helkijn) – AWW
- Aanbeveling 18 : implementatie bovenlokaal vrachtroutenetwerk - Vlaams Gewest, Provincie
- Aanbeveling 19 : bijstelling wegenselectie provinciaal ruimtelijk structuurplan – Provincie
- Aanbeveling 20 : Opmaak mobiliteitseffectenrapporten in kader van vergunningenbeleid – initiatiefnemers ruimtelijke ontwikkelingen
- Aanbeveling 21 : onderzoek naar de mogelijkheden watergebonden activiteiten langsheen het kanaal- Promotie Binnenvaart Vlaanderen, Waterwegen en Zeekanaal
- Aanbeveling 22 : stimuleren van bouw van kaaimuren - Vlaamse Gewest waterwegen en zeekanaal
- Aanbeveling 23 : onderzoek naar de mogelijkheden voor spoorvervoer - Infrabel

- Aanbeveling 24 : locatiebeleid bedrijventerreinen - Vlaamse Gewest, provincie en gemeenten
- Aanbeveling 58 : coördinatie fietsinfrastructuurprojecten - Provincie
- Aanbeveling 26 : heraanleg fietspad Vichtsesteenweg – Heirbaan – Oudenaardestraat - Anzegem, Provincie
- Aanbeveling 27 : heraanleg fietspad Wortegemsesteenweg - Anzegem, AWV
- Aanbeveling 28 : heraanleg fietspad Waregemstraat - Anzegem, Provincie
- Aanbeveling 29 : heraanleg fietspad N391 - AWV
- Aanbeveling 30 : heraanleg fietspad langsheen Oudenaardseweg tussen Spiere en Helkijn - Spiere – Helkijn, AWV
- Aanbeveling 31 : heraanleg N382 tussen Kaster en Anzegem-Station - Anzegem, AWV
- Aanbeveling 32 : heraanleg N382 tussen Anzegem Station en kern Anzegem (Statiestraat) - Anzegem, AWV
- Aanbeveling 33 : heraanleg Bellegemsestraat – Kreupelstraat - Provincie, Kortrijk
- Aanbeveling 34 : heraanleg fietsvoorzieningen Zwevegemstraat, Otegemsesteenweg, Otegemstraat - Provincie, Zwevegem
- Aanbeveling 35 : realisatie spoorwegbedding Avelgem - Provincie, Avelgem
- Aanbeveling 36 : realisatie fietsbrug over de Schelde te Avelgem - Waterwegen en Zeekanaal, Avelgem, Provincie
- Aanbeveling 37: doortrekking Guldensporenpad door de Bekaertsite- Provincie, Zwevegem
- Aanbeveling 38 : Bruggesteenweg (N36) tussen Kaster en Kerkhove – AWV, Anzegem
- Aanbeveling 39 : opname volledige N36 (vanaf Ingooigem tot Kaster) in het Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk – Provincie, Anzegem
- Aanbeveling 40 : opname doortrekking Guldensporenpad door Bekaertsite – Provincie, Zwevegem
- Aanbeveling 41 : uitbouw van Kortrijk als interstedelijke IC/IR knoop - NMBS, De Lijn
- Aanbeveling 42 : lightrailverbindingen van Kortrijk naar Ieper en Waregem - De Lijn
- Aanbeveling 43 : snelbus Roeselare – Kortrijk - De Lijn
- Aanbeveling 44 : haalbaarheidsonderzoek van tram tussen Kortrijk en Hoog-Kortrijk - Stad Kortrijk, De Lijn
- Aanbeveling 45 : uitbouw van Waregem als interregionale knoop - NMBS, De Lijn
- Aanbeveling 46 : snelbussen tussen Roeselare – Waregem - De Lijn
- Aanbeveling 47 : verbeterde busbediening Blauwpoort en Evolis - De Lijn
- Aanbeveling 48 : onderzoek afstemming bus – trein - NMBS, De Lijn
- Aanbeveling 49 : frequente busbediening Vichte – Waregem - De Lijn

Aanbeveling 50 : halteinrichting Oudenaardestraat-noord en Steverlynck (Vichte) - Gemeente

Aanbeveling 51 : realisatie fietspunt Kortrijk en Waregem (gerealiseerd) - private partner

Aanbeveling 52 kwalitatieve fietsstallingen aan de stations te Harelbeke, Vichte, en Anzegem en aan de belangrijke bushaltes - Provincie, De Lijn, NMBS, private partner

Aanbeveling 53 : campagnes ter bevordering van fietsgebruik - Provincie, Bond Beter Leefmilieu

Aanbeveling 54 : informatiecampagnes met betrekking tot de lijnvoering van de bussen- De Lijn

Aanbeveling 55 : begeleiding voor bedrijfsvervoersplanning – Provincie, gemeenten

Aanbeveling 56 : begeleiding voor schoolvervoersplanning - gemeenten

Aanbeveling 57 : opmaak schoolfietsroutekaarten en campagnevoering – Provincie

5 Bijlagen

Het herkomst-bestemmingonderzoek en de modeldoorrekeningen (ochtendspits en avondspits) zijn als aparte studies als bijlage toegevoegd

5.1 Bedrijventerreinen

Tabel 24: Bedrijventerreinen in het projectgebied (bron: <http://bisk.leiedal.be/> en eigen bewerking)

gemeente	bedrijventerrein	status	Bruto oppervlakte (ha)	Bouwrijke besikbaar oppervlakte (ha)	Bouwrijke te maken oppervlakte (ha)	Bebouwde oppervlakte (ha)
Anzegem	Vichte - Jagershoek	uitverkocht	9,25	/	/	
Anzegem	Vichte - Mekeirleweg	uitverkocht	5,76	/	/	
Anzegem	Heirbaan					
Anzegem	Oudenaardestraat					
Anzegem	Vichte – Jagershoek II	Uitverkocht	8,6	/	/	
Avelgem	Avelgem - Industriepark	uitverkocht	47,3	/	/	
Deerlijk	Deerlijk – Ter Donkt 2	uitverkocht	12,5	/	/	
Deerlijk	Deerlijk – Ter Donkt 1	Door gemeente Deerlijk gerealiseerd				
Deerlijk	Deerlijk – Waregem - Nijverheidslaan	Door gemeente Deerlijk gerealiseerd	18			
Harelbeke / Kortrijk	Kortrijk Harelbeke - Evolis I	Beschikbare bouwrijpe grond	45	45	/	/
Harelbeke /Zwevegem	Zwevegem Harelbeke - Evolis II	In ontwerp	35			

Harelbeke / Zwevegem	Zwevegem Harelbeke - De Blokken II	In realisatie of gepland	16,3			
Harelbeke	Harelbeke - De Blokken I	uitverkocht	3,22	/	/	
Harelbeke	Harelbeke - Stasegem	uitverkocht	85,66	/	/	
Harelbeke	Harelbeke - Kanaalzone	uitverkocht	16,64	/	/	
Harelbeke	Harelbeke - Blokkestraat	Door gemeente Harelbeke gerealiseerd				
Kortrijk	Kortrijk - Beneluxpark	Beschikbare bouwrijpe grond	28	5,59	11,7	
Kortrijk	Kortrijk - Kennedypark	Beschikbare bouwrijpe grond	30,23			
Kortrijk	Bellegem - Emdeka	In ontwerp	2,2			
Kortrijk	Marke – Industriezone	uitverkocht	3,42	/	/	
Spiere-Helkijn	Spiere-Helkijn – Ijzeren Bareel	Door gemeente Spiere-Helkijn gerealiseerd	30,8			
Waregem	Waregem – Brabantstraat	Door WVI gerealiseerd	52			
Waregem	Waregem – Vijverdam	Door WVI gerealiseerd	112,1			
Waregem	Nieuwenhove					
Zwevegem	Moen - Spinnerijstraat	Beschikbare bouwrijpe grond	1,16	0,23		
Zwevegem	Sint-Denijs – Oude Spoorweg	Beschikbare bouwrijpe grond	2,18	0,7		
Zwevegem	Moen – Trekweg	Beschikbare bouwrijpe grond	14,97	4,4		
Zwevegem	Zwevegem Harelbeke - Evolis II	In ontwerp	35			
Zwevegem	Zwevegem Harelbeke - De Blokken II	In realisatie of gepland	16,3			
Zwevegem	Zwevegem - Breemeers	uitverkocht	12,02	/	/	
Zwevegem	Moen – Olieberg	uitverkocht	1,23	/	/	
Zwevegem	Zwevegem – Esserstraat	Uitverkocht, maar binnenkort	11	/	/	

		vestigingsmogelijkheden in bedrijfsverzamelgebouw				
Zwevegem	Zwevegem – Esserstraat Bedrijfsverzamelgebouw	In realisatie of gepland				

5.2 Conclusies onderzoeksrapport mobiliteitsplan Avelgem

Verkeerstellingen

Op basis van de verkeerstellingen kan men volgende conclusies formuleren:

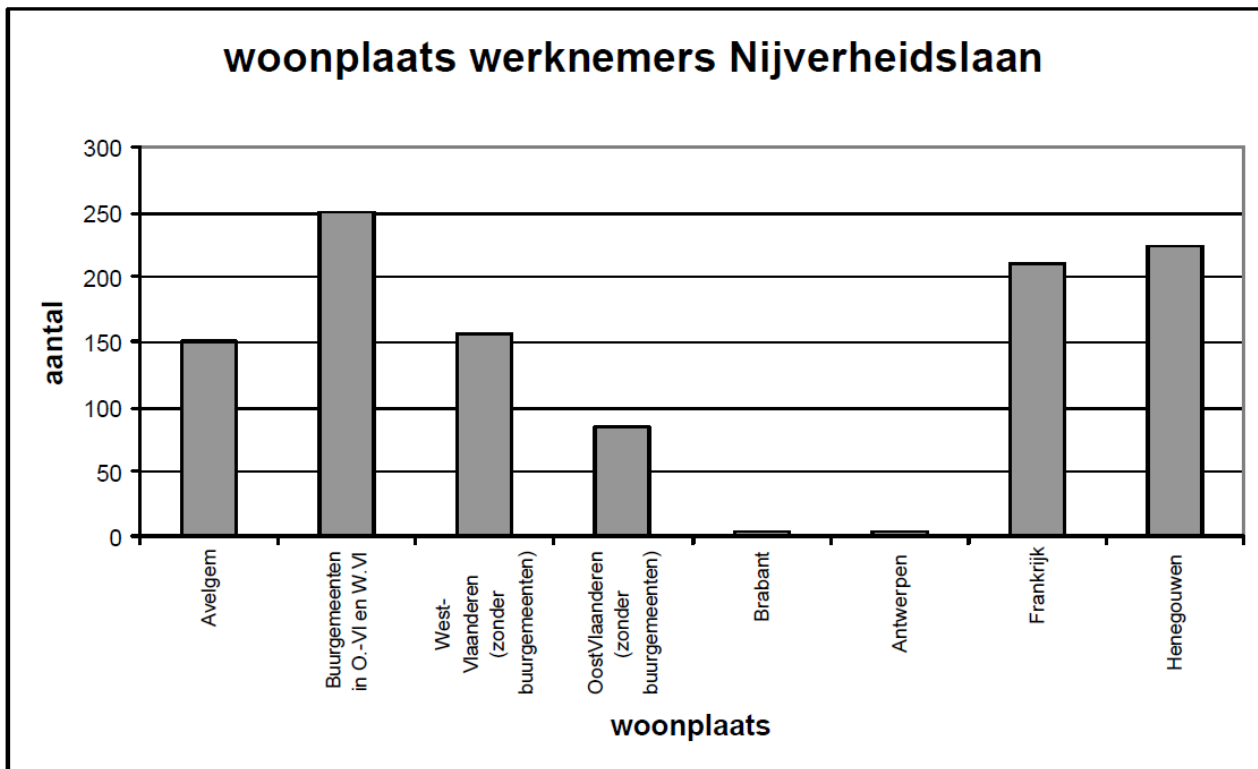
- De intensiteiten langs de N8 zijn in de periode 1998-2000 toegenomen met 6 à 16%. Dit is een sterkere groei dan het Vlaamse gemiddelde.
- In het centrum van Avelgem is er een aan- en afvoer van verkeer over drie hoofdrichtingen: Oudenaardsesteenweg (N8) van/naar Kerkhove (872 pae tijdens avondspits in beide rijrichtingen samen), Doorniksesteenweg (N353) van/naar Bossuit (741 pae) en Leynseelstraat (N8) van/naar Kortrijk (729 pae).
- De drukste wegsegmenten zijn de Doorniksesteenweg tussen de Leopoldstraat en de Stationsstraat (899 pae tijdens avondspitsuur) en de Doorniksesteenweg tussen de Kortrijkstraat en de Streuvelsllaan (916 pae tijdens avondspitsuur).
- De intensiteiten liggen tijdens de avondspits een stuk hoger dan tijdens de ochtendspits. Voor de hierboven vermelde centrumstraten liggen de intensiteiten tijdens de avondspits 30 tot 36% hoger dan de ochtendspits.
- Het aandeel van het zwaar verkeer bedraagt tijdens de ochtendspits 12 à 20%. Tijdens de avondspits ligt dit aandeel iets lager, tussen 8 en 12%
- 10 à 20% van dit zwaar verkeer is afkomstig van de Nijverheidsllaan.
- Voor het fietsverkeer kan men een aantal belangrijke stromen terugvinden: langs de Leynseelstraat, de Doorniksesteenweg en een belangrijke dwarsende beweging aan de verkeerslichten op het kruispunt Oudenaardsesteenweg – Kerkstraat.

Bedrijfsenquête

Er werd een bedrijfsenquête uitgevoerd bij bedrijven van de bedrijvenzone aan de Nijverheidsllaan. In de industriezone wordt vooral aan productie en overslag gedaan. Buiten BALTA industries en Osta Carpets betreft het vooral weinig persoonsintensieve activiteiten. De twee afdelingen van BALTA samen stellen zo een 854 personen te werk, Osta Carpets een 70-tal. In totaal kon men via de enquête de gegevens van 1089 werknemers achterhalen, wat toch een heel representatief beeld oplevert. Ter vergelijking, de totale tewerkstelling in Avelgem bedroeg in 2001 1868 arbeidsplaatsen.

Wanneer we naar de woonplaats van de werknemers van de respondenten kijken, vallen volgende zaken op:

- Een groot deel van het personeel komt uit de gemeente zelf en de (Vlaamse) buurgemeenten (totaal: 403). Maar ook arbeiders uit Frankrijk en Wallonië nemen een aanzienlijk deel van de werkkraft voor hun rekening (totaal: 434).
- Bedienden en kaderpersoneel van Balta en OSTA Carpets (de grootste werkgevers op het bedrijventerrein) wonen allemaal in Vlaanderen, arbeiders en laaggeschoold personeel daarentegen komen hoofdzakelijk uit Wallonië en Frankrijk.



Figuur 47: Woonplaats van werknemers van bedrijvenzone Nijverheidslaan in Avelgem (bron: onderzoeksrapport mobiliteitsplan Avelgem)

Vanuit de modal-splitgegevens kunnen we opmerken dat de bedrijvenzone aan de Nijverheidslaan een typische autolocatie is. Er wordt wel in kleine mate aan carpool gedaan, al dienen we op te merken dat het potentieel van mensen die kunnen carpoolen gezien de werkuren (vaste ploegendienst) veel hoger zal liggen. Van de meer dan duizend werknemers die in de enquêtegegevens zijn opgenomen, komt slechts 1 persoon met het openbaar vervoer. Het aandeel van de fiets is zit onder het Vlaamse gemiddelde maar is gezien de locatie en de gebrekkige fietsvoorzieningen nog een succes te noemen.

Tabel 25: Modal split van werknemers van bedrijventone Nijverheidslaan (Avelgem) vergeleken met Vlaams gemiddelde (bron: onderzoeksrapport mobiliteitsplan Avelgem)

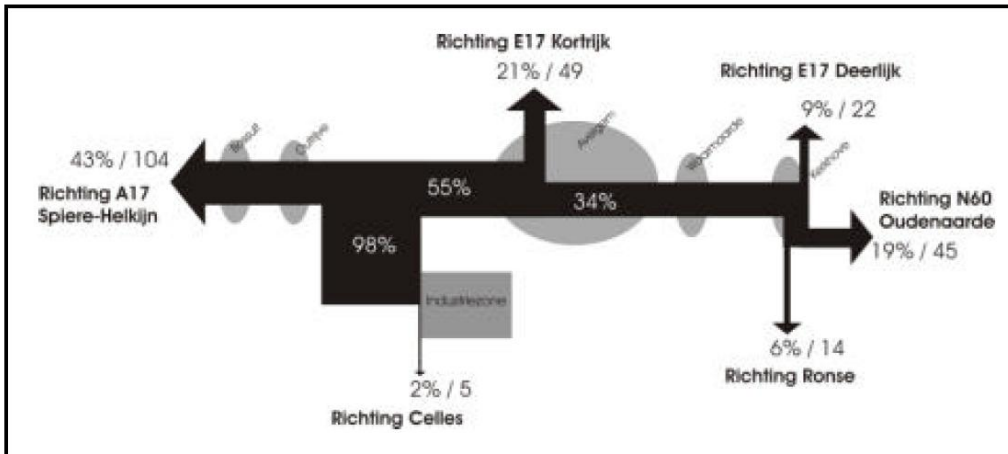
Vervoerswijze woon-werkverkeer	Nijverheidslaan	Vlaamse gemiddelde
Auto/moto	77,76%	58%
Auto als passagier	13,93%	10%
Openbaar vervoer	0,10%	8%
Te voet	0,00%	6%
Fiets	8,22%	14%

In de enquête werd ook gevraagd te ramen hoeveel vrachtwagens, die van het bedrijf wegrijden, per dag een bepaalde richting nemen. Slechts zes respondenten konden hier een goede schatting van maken. Het betreft wel de belangrijkste verkeersgenererende bedrijven, zodat onderstaande tabel toch nog een relatief goed beeld geeft van de routekeuze van het zware vrachtverkeer.

Ter vergelijking werden de cijfers van de enquête gecontroleerd en gecombineerd met de gegevens van de telling gedurende de ganse dag. Met de enquête verzamelden we de gegevens van 150 vrachtwagens die dagelijks het bedrijventerrein aan de Nijverheidslaan verlaten. Tegenover de 239 die gedurende de dag van de verkeerstelling het bedrijventerrein zijn uitgereden is dit een goed resultaat.

Tabel 26: Routes vrachtverkeer bedrijventone Nijverheidslaan (Avelgem) (bron: onderzoeksrapport mobiliteitsplan Avelgem)

Routes	Aantal vrachtwagens	Procentuele verdeling
N353 richting Spiere-Helkijn	65	44%
N8 richting Kortrijk	31	20%
N8 richting Oudenaarde	28	18%
N391 richting Celles	3	2%
N36 richting Deerlijk	14	10%
N36 richting Ronse	9	6%



Figuur 48: Routes vrachtverkeer bedrijvzone Nijverheidslaan in Avelgem (bron: onderzoeksrapport mobiliteitsplan Avelgem)

Hieruit blijkt dat de gerichtheid van de vrachtwagentrafiek op het Kortrijkse dient gerelativeerd worden. De belangrijkste verkeersstroom blijkt richting A17 (oprit Dottenijs) te lopen. Dit werd reeds bevestigd door de verkeersstromen die in beeld werden gebracht door de kruispunttellingen.

De respondenten konden in de enquête nog enkel knelpunten aanhalen die volgens hen in het mobiliteitsplan kunnen opgenomen worden:

- De Ronde aan de E. Balcaenstraat - Doorniksesteenweg is omwille van de te kleine dimensionering een probleem voor het zware vrachtverkeer.
- De doortocht door het centrum van Avelgem; asverschuivingen en alternerend parkeren leiden tot gevaarlijke situaties voor zwakke weggebruikers
- Gevaarlijker situatie voor de fietsers bij het uitrijden van het industrieterrein.

5.3 Aantal scholieren secundaire onderwijs per gemeente (2008)

Anzegem	477 leerlingen
Avelgem	1270 leerlingen
Harelbeke	688 leerlingen
Kortrijk	11351 leerlingen
Waregem	5273 leerlingen
Zwevegem	829 leerlingen

Kantoren		www.arcadisbelgium.be
Berchem-Antwerpen Posthofbrug 12 B-2600 Berchem T +32 3 360 83 00 F +32 3 360 83 01	Hasselt Eurostraat 1 – bus 1 B-3500 Hasselt T +32 11 28 88 00 F +32 11 28 88 01	Gent Kortrijksesteenweg 302 B-9000 Gent T +32 9 242 44 44 F +32 9 242 44 45
Kortrijk Sint-Jorisstraat 21 B-8500 Kortrijk T +32 56 24 99 20 F +32 56 24 99 21	Leuven Vaartkom 31/801 B-3000 Leuven T +32 16 63 95 00 F +32 16 63 95 01	Haaltert Bruulstraat 35 B-9450 Haaltert T +32 53 85 35 50 F +32 53 85 35 51
Liège 26, rue des Guillemins, 2ème étage B-4000 Liège T +32 4 349 56 00 F +32 4 349 56 10	Charleroi 119, avenue de Philippeville B-6001 Charleroi T +32 71 298 900 F +32 71 298 901	
ARCADIS Belgium nv/sa BTW BE 0426.682.709 RPR BRUSSEL ING 320-0687053-72 IBAN BE 38 3200 6870 5372 SWIFT BIC BBRUBEBB		Maatschappelijke zetel Brussel Koningsstraat 80 B-1000 Brussel

