



# Uitgangspuntenrapportage

Opmaak stedelijk mobiliteitsplan inclusief bijhorend participatietraject

Stad Menen

5 oktober 2020

Project                   Uitgangspuntenrapportage  
Opdrachtgever        Stad Menen

Document               Opmaak stedelijk mobiliteitsplan inclusief bijhorend participatietraject  
Status                   Definitief  
Datum                   5 oktober 2020  
Referentie              118067/stee4/007

Projectcode            118067  
Projectleider          ir. Erik Broekman  
Projectdirecteur      ir. Kristof Myncke

Auteur(s)              Wouter Broos MSc, ir. Bas Stam  
Gecontroleerd door    ir. Bas Stam  
Goedgekeurd door     ir. Erik Broekman

Paraaf



Adres                   Witteveen+Bos Belgium N.V.  
Maatschappelijke zetel: Posthoflei 5-1  
2600 Antwerpen-Berchem  
België  
+32 (0)3 286 75 75  
www.witteveenbos.be  
RPR Antwerpen

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos Belgium N.V. is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos Belgium N.V.

Niets uit dit document mag worden vervaelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos Belgium N.V. noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos Belgium N.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos Belgium N.V. geleverde document.

## INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>1</b>
1.1	Aanleiding	1
1.2	Studiegebied	2
1.3	Werkwijze	2
1.4	Leeswijzer	3
<b>2</b>	<b>HUIDIGE (VERKEERS)SITUATIE</b>	<b>4</b>
2.1	Verkeersveiligheid en leefbaarheid	4
2.1.1	Scholen	5
2.1.2	Verkeersongevallen in kaart	6
2.2	Langzaam verkeer	6
2.2.1	Voetgangersvoorzieningen	6
2.2.2	Fietsnetwerk	7
2.2.3	Fietsparkeren	9
2.3	Openbaar vervoer	9
2.3.1	Trein	9
2.3.2	Bus	10
2.4	Vernieuwende mobiliteit	11
2.4.1	Elektrische mobiliteit	11
2.4.2	Deelmobiliteit	11
2.5	Gemotoriseerd verkeer	12
2.5.1	Huidige verkeersstructuur	12
2.5.2	Verkeersstromen	13
2.5.3	Snelheidsregimes	15
2.5.4	Vrachtverkeer	16
2.5.5	Parkeren	18
<b>3</b>	<b>KNELPUNTENANALYSE HUIDIGE SITUATIE</b>	<b>21</b>
3.1	Knelpuntenanalyse Menen-centrum	24
3.2	Knelpuntenanalyse de Barakken	25
3.3	Knelpuntenanalyse Lauwe & Rekkem	26
3.3.1	Lauwe	26
3.3.2	Rekkem	27

3.4	Overzicht knelpunten huidige situatie	28
4	<b>KNELPUNTENANALYSE TOEKOMSTIGE SITUATIE</b>	<b>30</b>
4.1	Ontwikkelingen in uitvoering	31
4.2	Geplande ontwikkelingen: uitvoering verzekerd	32
4.3	Geplande ontwikkelingen: uitvoering in opmaak	34
4.4	Overzicht knelpunten toekomstige situatie	35
5	<b>SAMENVATTING</b>	<b>37</b>
	Laatste pagina	37
	<b>Bijlage(n)</b>	<b>Aantal pagina's</b>
I	Overzichtskaarten huidige situatie	12
II	Overzichtskaarten knelpuntenanalyse	3

# 1

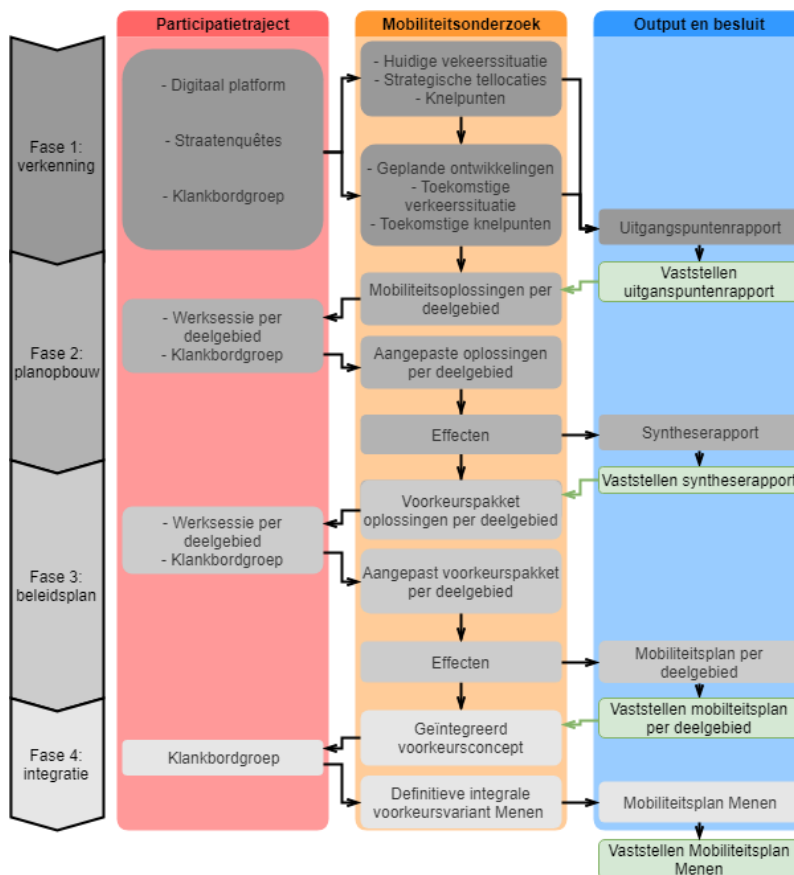
## INLEIDING

### 1.1 Aanleiding

Het bestaande Mobiliteitsplan van de Stad Mene is verouderd en dient vervangen te worden. De Stad Mene heeft Witteveen+Bos opdracht gegeven om deze werkzaamheden uit te voeren.

Deze uitgangspuntenrapportage is het eerste rapport in een serie van drie rapporten die de basis vormen voor het eindrapport 'Mobiliteitsplan Mene'. Deze uitgangspuntenrapportage is het resultaat van de verkenningsfase van het project waarin gegevens zijn verzameld van de huidige situatie en van de toekomstige ontwikkelingen die de mobiliteit in de stad beïnvloeden. Deze input is samen met de opgehaalde resultaten uit het participatietraject verwerkt in deze uitgangspuntenrapportage. De rapportage vormt de input voor het scenarioreport dat in fase 2 wordt opgesteld. In Afbeelding 1.1 is de positie van het uitgangspuntenrapport ten opzichte van de overige producten en werkzaamheden weergegeven.

Afbeelding 1.1 Positie uitgangspuntenrapport

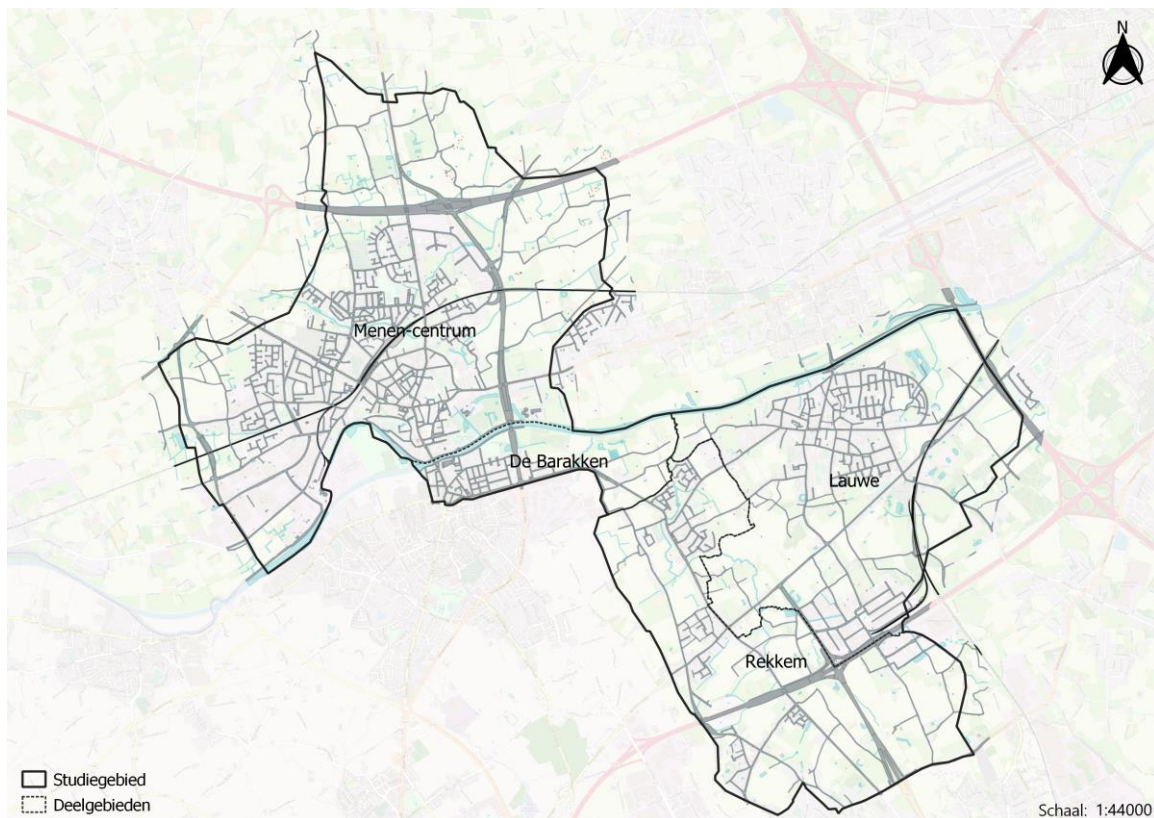


## 1.2 Studiegebied

Menen is een plaats en stad in de Belgische provincie West-Vlaanderen met een vorm als een vlinder (Afbeelding 1.2). De Stad Menen kenmerkt zich door diverse deelgebieden die zowel geografisch, verkeerskundig als sociaaleconomisch van elkaar verschillen. Menen-centrum bevindt zich in de 'linkervleugel' ten noorden van de rivier de Leie. Binnen Menen zelf liggen in het centrum nog enkele aparte wijken en parochies, waarvan de Barakken en Ons Dorp de grootste zijn. De Barakken ligt ten zuidoosten van Menen-centrum direct onder rivier de Leie. Deze wijk vormt een bebouwd geheel met de Franse stad Halluin. Ons Dorp ligt juist aan de andere kant van Menen-centrum, ten noordwesten. Lauwe en Rekkem zijn twee deelgemeentes van de gemeente Menen en liggen meer oostwaarts ten zuiden van de Leie in de 'rechtervleugel'.

Voor deze studie worden de drie deelgebieden Menen-centrum, de Barakken, en Rekkem & Lauwe apart van elkaar beschouwd. Voor deze drie deelgebieden zal ook afzonderlijk een apart mobiliteitsplan worden opgesteld alvorens er een algemeen Mobiliteitsplan voor de Stad Menen wordt opgesteld.

Afbeelding 1.2 Overzicht studiegebied



## 1.3 Werkwijze

Voor het opstellen van deze uitgangspuntenrapportage zijn verschillende stappen doorlopen. Allereerst is er begonnen met een analyse en beschrijving van de huidige (verkeer)situatie van het gebied Menen en de omgeving. Hiervoor is onder andere gebruik gemaakt van reeds beschikbare informatie zoals het oude mobiliteitsplan en is er nieuwe informatie opgehaald bij de stad.

Parallel aan deze werkzaamheden zijn betrokkenen gevraagd om mee te denken en input te leveren voor knelpunten, vraagstukken en ideeën op het gebied van mobiliteit in Menen. Hiervoor is gebruik gemaakt van een digitaal platform en zijn er tevens stratenquêtes in de Barakken uitgevoerd om een hoge

participatiegraad in elk (deel)gebied te behalen. De resultaten uit het participatietraject zijn door Witteveen+Bos verzameld, geanalyseerd en vertaald naar een knelpuntenanalyse.

Vervolgens is er, samen met de stad, een analyse uitgevoerd naar mogelijke toekomstige ontwikkelingen die effect kunnen hebben op het mobiliteitsbeeld in Menen. Op basis van deze ontwikkelingen is een vernieuwd knelpuntenoverzicht inclusief toekomstige ontwikkelingen opgesteld, dat de basis vormt voor de volgende fase van dit project (fase 2: planopbouw).

## 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze rapportage wordt de huidige (verkeer)situatie van Menen beschreven voor de verschillende modaliteiten. Hoofdstuk 3 bevat de knelpuntenanalyse voor de huidige situatie op basis van de resultaten uit het participatietraject. Naar aanleiding van (geplande) ontwikkelingen is er ook een knelpuntenanalyse voor de toekomstige situatie uitgevoerd. Deze is opgenomen in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 bevat de conclusie.

# 2

## HUDIGE (VERKEERS)SITUATIE

In dit hoofdstuk wordt de huidige (verkeer)situatie van Menen beschreven. Er wordt daarbij ingegaan op verschillende modaliteiten en verschillende thema's. Net als voor de meeste andere steden in Vlaanderen is de auto het meest populaire vervoermiddel. Met maar liefst 62% is de auto in Menen het meest dominante vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en werk, school of opleiding (Statistiek Vlaanderen, 2018). Dit percentage ligt 3% hoger dan het Vlaams gemiddelde en geeft aan dat Menen een echte auto-georiënteerde stad is. Tabel 2.1 laat zien dat de modal split in Menen verder ongeveer gelijkwaardig is aan het Vlaams gemiddelde. De stad scoort in verhouding iets beter op het vlak van fietsen en lopen, maar blijft achter op het gebied van openbaar vervoer.

Tabel 2.1 Modal split Menen (bron: Statistiek Vlaanderen, 2018)

	te voet	fiets	OV	auto	ander
Menen	8%	19%	10%	62%	1%
Vlaams Gewest	4%	16%	16%	59%	4%

Dit hoofdstuk is opgedeeld in verschillende paragrafen waar achtereenvolgens aandacht wordt besteedt aan de huidige situatie voor verkeersveiligheid en leefbaarheid (2.1), langzaam verkeer (2.2), openbaar vervoer (2.3), vernieuwende mobiliteit (2.4) en gemotoriseerd verkeer (2.5). Ten behoeve van de leesbaarheid van dit rapport is elke paragraaf weer opgedeeld in verschillende sub-paragrafen om meerdere onderwerpen over dat thema te bespreken. Alle overzichtskarten die in dit hoofdstuk aan bod komen zijn in bijlage I in groter formaat bijgevoegd.

### 2.1 Verkeersveiligheid en leefbaarheid

In 2016 waren er 115 verkeersongevallen in de stad (Statistiek Vlaanderen, 2018). Dit aantal is vergeleken met de jaren daarvoor geleidelijk aan gedaald: in 2005 waren er nog ongeveer de helft meer ongevallen gerapporteerd (171). De verhouding van het aantal verkeersongevallen ten opzichte van het bevolkingsaantal volgt het Vlaams gemiddelde.

Qua veiligheidsperceptie scoort Menen wel beduidend minder dan het Vlaams gemiddelde: 40% vindt het niet veilig fietsen in de stad en liefst 46% vindt het niet veilig voor kinderen om zich te verplaatsen. (Statistiek Vlaanderen, 2018).

Voor de perceptie van buurtproblemen rond verkeershinder scoort de stad wel iets beter dan de gemiddelde Vlaamse gemeente/stad. Dit wil niet zeggen dat er geen verkeershinder wordt ondervonden (Statistiek Vlaanderen, 2018):

- te hoge snelheid: 32% van de inwoners ervaart dit af en toe, 39% altijd;
- agressief gedrag: 25% van de inwoners ervaart dit af en toe, 17% altijd;
- sluipverkeer: 24% van de inwoners ervaart dit af en toe, 24% altijd;
- lawaaihinder: 23% van de inwoners ervaart dit af en toe, 24% altijd.



Uit de resultaten van de veiligheidsmonitor, een grootschalige bevolkingsbevraging die sedert 1997 georganiseerd wordt, blijkt dat onaangepaste snelheid in het verkeer door bewoners van Menen als grootste buurtprobleem wordt ervaren (Federale Politie, 2018). 25,86% van de inwoners ervaart dit als een probleem. Andere mobiliteit-gerelateerde buurtproblemen in de lijst zijn hinderlijk parkeren (#3, 18,48%), agressief verkeersgedrag (#4, 14,71%), en fietsdiefstal (#5, 12,71%).

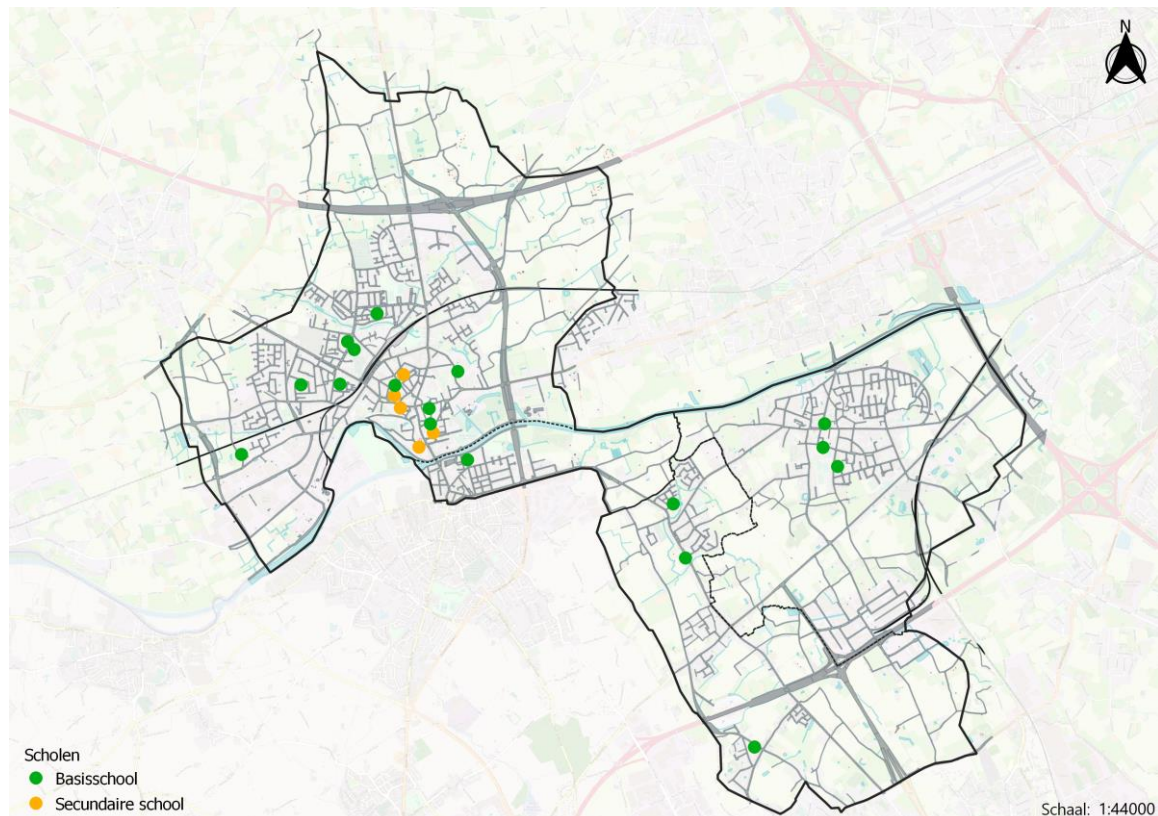
Ook al verschillen de resultaten uit beide onderzoeken, er kan geconcludeerd worden dat zowel te hoge snelheden als agressief verkeersgedrag door de bewoners van Menen als probleem worden ervaren.

Ook over de leefbaarheid in Menen valt, op basis van de luchtkwaliteit, het één ander te concluderen. Het overzicht van de gemeten NO<sub>2</sub>-concentraties in Menen laat over het algemeen een vrij goed beeld zien (Curieuzeneuzen Vlaanderen, 2020). Wel is duidelijk zichtbaar dat slechte lucht (lucht met een hoge NO<sub>2</sub>-concentratie) zich met name concentreert rondom de centra van zowel Menen-centrum als Lauwe. Dit beeld wordt bevestigd door de luchtkwaliteit kaart van het VNM waar tevens duidelijk op te zien is dat de luchtkwaliteit rondom de drukke routes zoals de hoofdwegen, primaire wegen en de ringweg om Menen-centrum, slechter is dan in de rest van de omgeving (VNM, 2018).

### 2.1.1 Scholen

Menen telt 22 scholen: 17 basisscholen en 5 secundaire scholen. De secundaire scholen zijn allemaal gevestigd in het centrum van de stad, tussen de N362 en de Leie. De basisscholen zijn verspreid over deelgebieden Menen (11), Lauwe (3) en Rekkem (3). Sinds september 2005 zijn er bij alle scholen in Menen 30 km/uur-zones ingevoerd en is de ambitie van de Stad om de fiets- en voetgangersvoorzieningen rondom scholen te verbeteren.

Afbeelding 2.1 Overzicht scholen in Menen

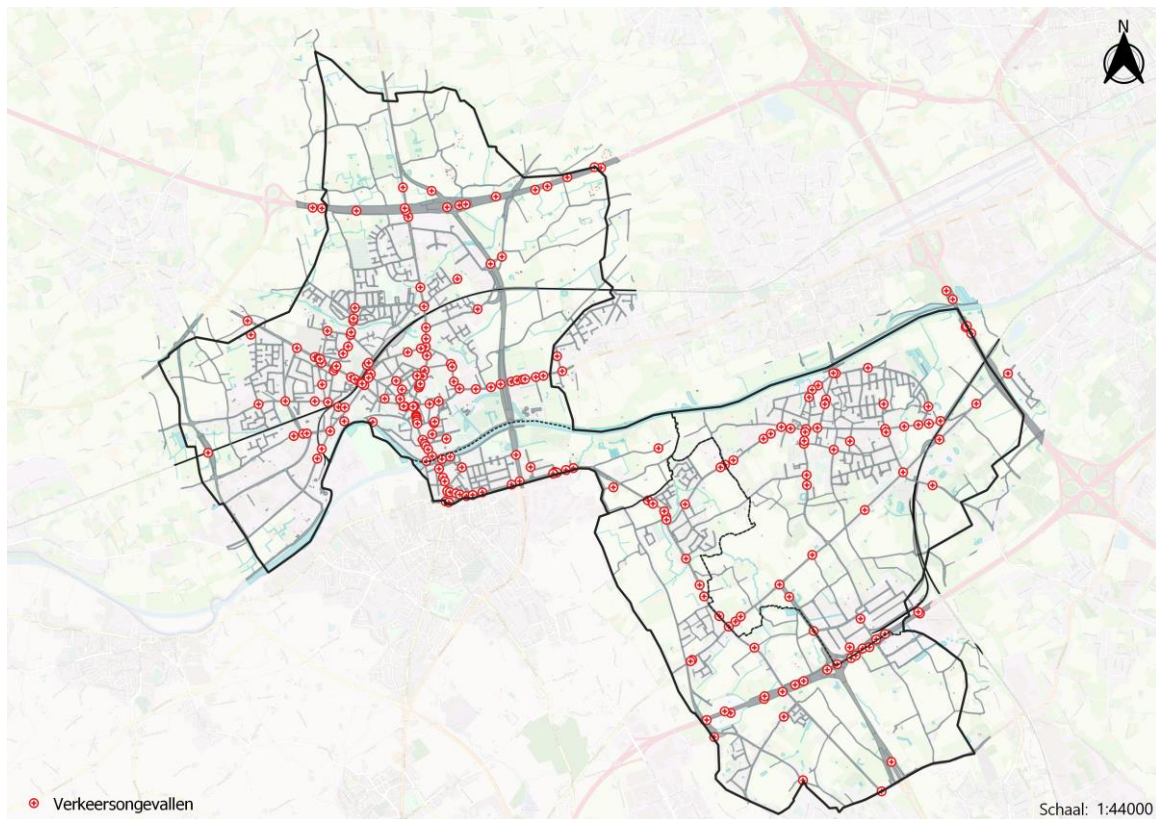


## 2.1.2 Verkeersongevallen in kaart

De Federale Politie en Informatie Vlaanderen hebben 85% van de geregistreerde verkeersongevallen in Vlaanderen in de periode 2014, 2015 en de eerste helft van 2016 in kaart gebracht. Op onderstaande kaart zijn de locaties van de 239 verkeersongevallen op het grondgebied Menen aangeduid. Veel voorkomende ongevallenlocaties hierbij zijn:

- de hoofd- en primaire wegen rond te stad: A19, E17/A14, E403/A17. Dit komt voornamelijk door de hoge verkeersintensiteit op deze wegen. Op de N32 (tussen de A19 en de N8) zijn beduidend minder ongevallen geregistreerd;
- het centrum van Menen, alsook de toegangswegen N8 (Ieperstraat en Kortrijkstraat) en N32b (Bruggestraat en Rijselstraat) net buiten het gebied N362-Leie;
- de N366/Moeskroenstraat;
- de Rekkem-, Menen- en Wevelgemstraat naar en in Lauwe.

Afbeelding 2.2 Overzicht verkeersongevallen in Menen (Federale Politie en Informatie Vlaanderen, 2016)



## 2.2 Langzaam verkeer

### 2.2.1 Voetgangersvoorzieningen

Goede voetgangersvoorzieningen zijn van belang om verplaatsingen te voet aantrekkelijk te maken. Naast de aanwezigheid van voetpaden is het belangrijk dat deze in goede staat verkeren en vrij zijn van obstakels. Met name binnen de kernen van de deelgebieden maar ook rondom schoolomgevingen is het belangrijk dat er voldoende veilige voetgangersvoorzieningen inclusief oversteekmogelijkheden aanwezig zijn. Omdat het voor- en natransport bij openbaar vervoer veelal te voet plaatsvindt, zorgen goede voetgangersvoorzieningen ook voor ondersteuning naar het openbaar vervoer toe.

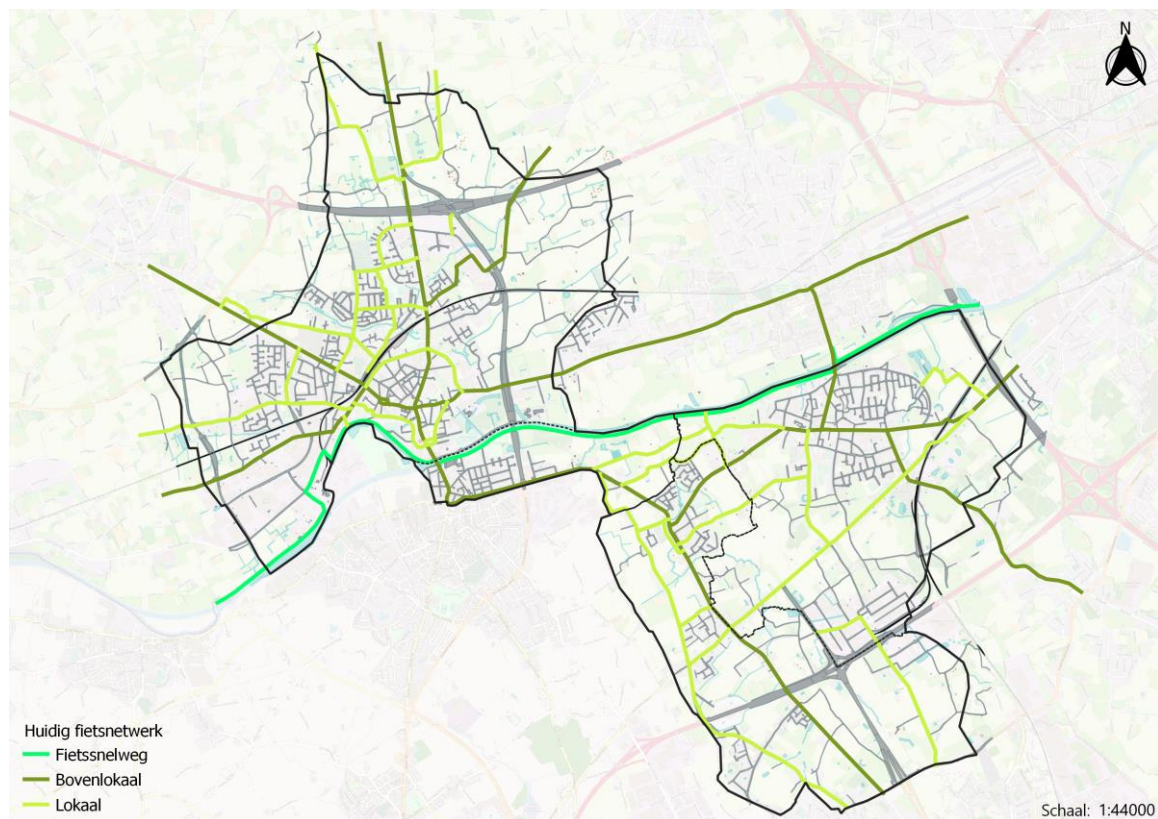
Uit de cijfers van Statistiek Vlaanderen blijkt dat 29% van de Menenaars niet tevreden is over de huidige staat van de voetpaden. Dat is gelijk aan het Vlaams gemiddelde.

## 2.2.2 Fietsnetwerk

Het fietsnetwerk in Menen kan worden opgedeeld in drie categorieën: fietsnelwegen, bovenlokale fietsroutes en lokale fietsroutes (Afbeelding 2.8). Verschillende delen van deze routes maken tevens onderdeel uit van het recreatieve fietsnetwerk van Menen.

Uit cijfers van Statistiek Vlaanderen blijkt dat de inwoners niet tevreden zijn met de huidige fietsvoorzieningen in de stad: 40% vindt het er niet veilig fietsen, 46% vindt dat er te weinig fietspaden zijn en 37% vindt dat de aanwezige fietspaden niet in goede staat zijn. Menen scoort hiermee onder het Vlaams gemiddelde.

Afbeelding 2.3 Overzicht huidig fietsnetwerk in Menen



### Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF)

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) is een gemeente overschrijdend fietsroutenetwerk dat zich richt op doelgerichte verplaatsingen van meer dan 5 km. Het netwerk verbindt enerzijds de deelgebieden binnen de stad en anderzijds de stad met de omliggende steden en gemeenten. Hieronder worden de bovenlokale routes kort gescreend en gekeken of deze wel aan de kwaliteitsnormen voor fietsvoorzieningen voldoen.

#### *Verbindingen tussen de deelgebieden*

Menen-centrum, de Barakken, Rekkem en Lauwe zijn onderling verbonden via het BFF. De fietsvoorzieningen op deze trajecten zijn echter niet altijd conform de normen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen van de Vlaamse Overheid.

- tussen Menen-centrum en Rekkem wisselt de kwaliteit van het netwerk:
  - de Rijselstraat heeft geen fietsvoorzieningen en tussen het ziekenhuis en de Barakken (inclusief de brug over de Leie) leidt dit tot onveilige situaties in de drukke en smalle straat met wagens aan 50 km/u;
  - hetzelfde geldt voor het eerste deel van de N366 in de Barakken. Vanaf de Grondwetstraat zijn er echter comfortabele vrijliggende fietspaden voorzien aan beide kanten van de N366 tot aan de Vierwegenstraat;
  - tot in Rekkem vervolgt het traject via aanliggende (onverhoogde) fietspaden. Door het vele (vracht)verkeer op de N366 is dit niet aangenaam fietsen en niet in lijn met de richtlijnen;
- tussen Rekkem en Lauwe loopt het BFF via de Lauwe-, Rekkem- en Menenstraat. Deze route (zone 50 km/u) wordt gekenmerkt door druk verkeer, plaatselijk smalle weggedelen en de afwezigheid van fietsvoorzieningen;
- tussen Menen-centrum en Lauwe dient het autoluw traject via de fietssnelweg langs de Leie als alternatief voor de route via Rekkem. De twee enige gevaarlijke punten op dit traject zijn de aansluitingen van de snelweg op de bruggen aan de Rijselstraat (centrum) en Wevelgemstraat (Lauwe).

#### *Verbinding met Kortrijk (oosten)*

Van en naar Kortrijk kunnen fietsers gebruik maken van de fietssnelweg F371 Komen-Deinze. Deze fietssnelweg volgt het jaagpad langs de Leie en verbindt Menen ook nog met o.a. Wevelgem, Harelbeke en Waregem via een volledig autoluwe route. De verbinding met Kortrijk via de N8 loopt langs een drukke baan voor wagens en is een minder fietsvriendelijk alternatief.

#### *Verbinding met Wervik (zuidwesten)*

De verbinding Menen-Wervik loopt bovenlokaal via de Lageweg. Deze route kent slechts gedeeltelijk fietsvoorzieningen en is in het algemeen niet conform de normen. Het gedeelte tussen de N338 en de Ch. Cappellestraat valt bv. onder een snelheidsregime van 70 km/u, waar het aan fietsinfrastructuur ontbreekt. Ook Wervik is bereikbaar via de F371, al zijn er op dit deel van de fietssnelweg met o.a. de Wervikstraat en Ropswalle enkele minder aantrekkelijke passages, onder meer door de aanwezigheid van vrachtverkeer. Uit tellingen van de stad blijkt ook de Hogeweg, onderdeel van het lokale fietsnetwerk, een populaire fietsroute te zijn.

#### *Verbindingen met Roeselare (noorden), Wevelgem (noordoosten), Moeskroen (zuidoosten) en Tourcoing, Roubaix en Lille (FR, zuiden)*

Menen is verbonden met Roeselare, Wevelgem, Moeskroen en de Franse steden in het zuiden via respectievelijk de N32(b), de Wevelgemstraat, de N366 (Moeskroenstraat en verder) en de D917/D617/D78. Voor fietsers zijn de voorzieningen op het grootste deel van deze wegen echter onbestaand of zeer beperkt: geen of smalle en oncomfortabele fietspaden naast de rijbaan, waar 50 tot zelfs 70 km/u gereden mag worden.

#### *Verbinding met Ieper (westen)*

De fietsverbinding met Ieper verloopt logischerwijs via de N8. Deze gewestweg bevat over quasi het volledige traject fietsvoorzieningen. In het algemeen wordt de verkeersveiligheid daarbij wel gegarandeerd via vrijliggende fietspaden, terwijl het fietscomfort sterk varieert van plaats tot plaats. De verbinding met Ieper zou, via enige omweg, ook via de fietssnelwegen F371 en F372 (Ieper-Komen) kunnen verlopen.

#### **Overige fietsroutes en fietspaden**

In het centrum van Menen-centrum (het gebied tussen de N362 en de Leie) zijn er beperkt fietspaden aanwezig. Gemengd verkeer in de stadskern is mogelijk, maar dit dient wel voldoende veilig georganiseerd te worden met de nodige maatregelen, zoals snelheidsbeperking. Op de wegen rond en in het centrum waar meer doorgaand verkeer passeert aan hogere snelheden (N362, N8 en N32b/Rijselstraat) zijn fietsvoorzieningen wel gewenst, maar ook hier in het algemeen niet (voldoende) aanwezig. Het centrale kruispunt N8-N32b is wel reeds aangepakt.

In de deelgebieden Rekkem, Lauwe en de Barakken zijn er nauwelijks tot geen aparte fietsvoorzieningen aanwezig.

## 2.2.3 Fietsparkeren

In de binnenstad van Menen, de Barakken, Rekkem en Lauwe zijn er tal van fietsparkeerplaatsen aanwezig. Veelal zijn deze fietsparkeervoorzieningen toe te wijzen aan een specifieke locatie zoals het station, een sporthal of begraafplaats. In 2016 zijn de fietsparkeervoorzieningen in Menen, Lauwe en Rekkem door Beweging.net geïnventariseerd en beoordeeld. In Menen zijn er 819 fietsparkeerplaatsen geteld, in Lauwe 272 en in Rekkem 84 (beweging.net, 2016). Volgens het rapport zijn er met name op het gebied van type stallingssystemen diverse verbeteringen mogelijk en dienen uniforme stallingstypen te worden toegepast waar fietsen veilig en zonder schade aan bevestigd kunnen worden. De Stad ambieert deze bevindingen en wenst een goede spreiding van stallingen over het gebied. De bezetting van de huidige fietsparkeerplaatsen varieert over de dag. Voor de meeste locaties geldt dat de fietsenstallingen goed tot zeer goed worden gebruikt.

## 2.3 Openbaar vervoer

Menen beschikt over een treinstation en ligt op het traject van verschillende buslijnen. Uit cijfers van Statistiek Vlaanderen uit 2017 blijkt dat 63% van de bevolking vindt dat er een voldoende groot aanbod aan openbaar vervoer aanwezig is in de stad, terwijl 23% het daar niet mee eens is. Daarmee zit Menen rond het Vlaams gemiddelde.

### 2.3.1 Trein

Het treinstation van Menen is onderdeel van spoorlijn 69 Poperinge - Kortrijk. Tussen Poperinge en Kortrijk halteren de treinen op de tussengelegen stations Ieper, Komen, Wervik, Menen, Wevelgem en Bissegem. De lijn Poperinge - Kortrijk - Gent - Antwerpen-Centraal rijdt dagelijks één keer per uur. Daarnaast wordt het treinaanbod gedurende de spits aangevuld met enkele piekuurtreinen: Poperinge-Brussel-Schaarbeek (twee maal 's ochtends en twee maal 's avonds) en Poperinge-Kortrijk (één maal 's ochtends en één maal 's avonds).

Via Kortrijk is er aansluiting met de rest van Vlaanderen en kunnen reizigers overstappen op lijnen in de richting van Brugge, Lille of Brussel.

Op het traject van spoorlijn 69 bevinden zich, over een afstand van circa 5,3 kilometer, negen (on)gelijkvloerse spookruisingen. Van west (Wervik) naar oost (Wevelgem) zijn dit:

- N338/Ringlaan ongelijkvloers;
- Ch. Cappellestraat gelijkvloers;
- Westhoeklaan ongelijkvloers;
- Hogeweg gelijkvloers;
- N8/Ieperstraat gelijkvloers;
- N32b/Bruggestraat gelijkvloers;
- Moorselestraat ongelijkvloers;
- N32 ongelijkvloers;
- Groenestraat gelijkvloers.

Naast spoorlijn 69, bevindt ook spoorlijn 75 zich op het grondgebied van Menen. Deze lijn verbindt Gent via Kortrijk met Moeskroen en verder naar de Franse grens richting Rijsel en kruist daarbij deelgebied Lauwe. Deze lijn kent geen halte in Lauwe, maar er bevinden zich wel zes spookruisingen over een afstand van circa 2,6 kilometer. Van noord (Kortrijk) naar zuid (Moeskroen) zijn dit:

- E403/A17 ongelijkvloers;
- Dronckaertstraat (zijstraat) ongelijkvloers;
- Lauwbergstraat ongelijkvloers;
- Dronckaertstraat ongelijkvloers;
- Spoorwegstraat/Aalbeeksesteenweg gelijkvloers;

- Kleine Molenstraat ongelijkvloers.

Gelijkvloerse spoorkruisingen vormen een veiligheidsrisico en daarom is het streven van de spoornetbeheerder om deze overwegen te sluiten, dan wel te vervangen door ongelijkvloerse spoorkruisingen.

### 2.3.2 Bus

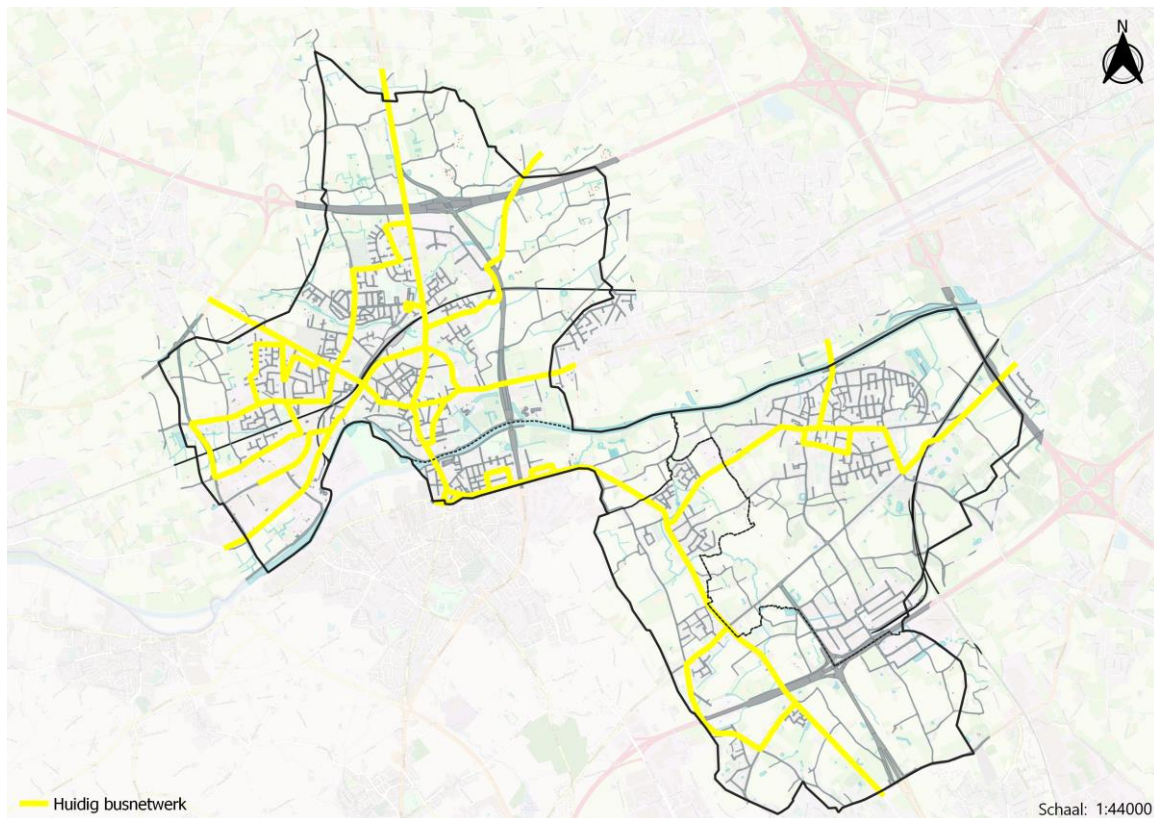
In totaal rijden er tien buslijnen op het grondgebied van Menen waarvan één belbus. Daarnaast is er een grensbus ter vervanging van de vroegere trein tussen België en Frankrijk.

#### De Lijn (Vlaanderen)

- lijn 40: Menen- Wevelgem-Kortrijk;
- lijn 42: (Menen-Dadizele-)Moorsele-Gullegem-Kortrijk;
- lijn 43: Menen-Wervik-Komen;
- lijn 44: Menen Station-Sint-Jozef/Ter Beke/Nieuwe Tuinwijk (binnen Menen);
- lijn 54: Menen-Ledegem-Beitem-Roeselare;
- lijn 55: Menen-Ledegem-Moorslede-Roeselare;
- lijn 81: Menen-Rekkem-Lauwe-Marke-Kortrijk;
- lijn 82: Moorsele-Wevelgem-Lauwe-Kortrijk;
- lijn 84: Ieper-Geluwe-Menen-Rekkem-Moeskroen;
- Belbusgebied 69 Wervik-Ledegem.

De Lijn heeft aangegeven geen knelpunten met betrekking tot doorstroming te ervaren.

Afbeelding 2.4 Overzicht huidig busnetwerk De Lijn in Menen



## Transport En Commun en Wallonie (TEC, Wallonië)

Lijn 3: Mouscron - Rekkem - Menin - Comines.

## Grensbus België-Frankrijk (Ilévia, Frankrijk)

L91 Menen-Rijsel: 2-3 per uur. Ter vervanging van de vroegere trein.

## 2.4 Vernieuwende mobiliteit

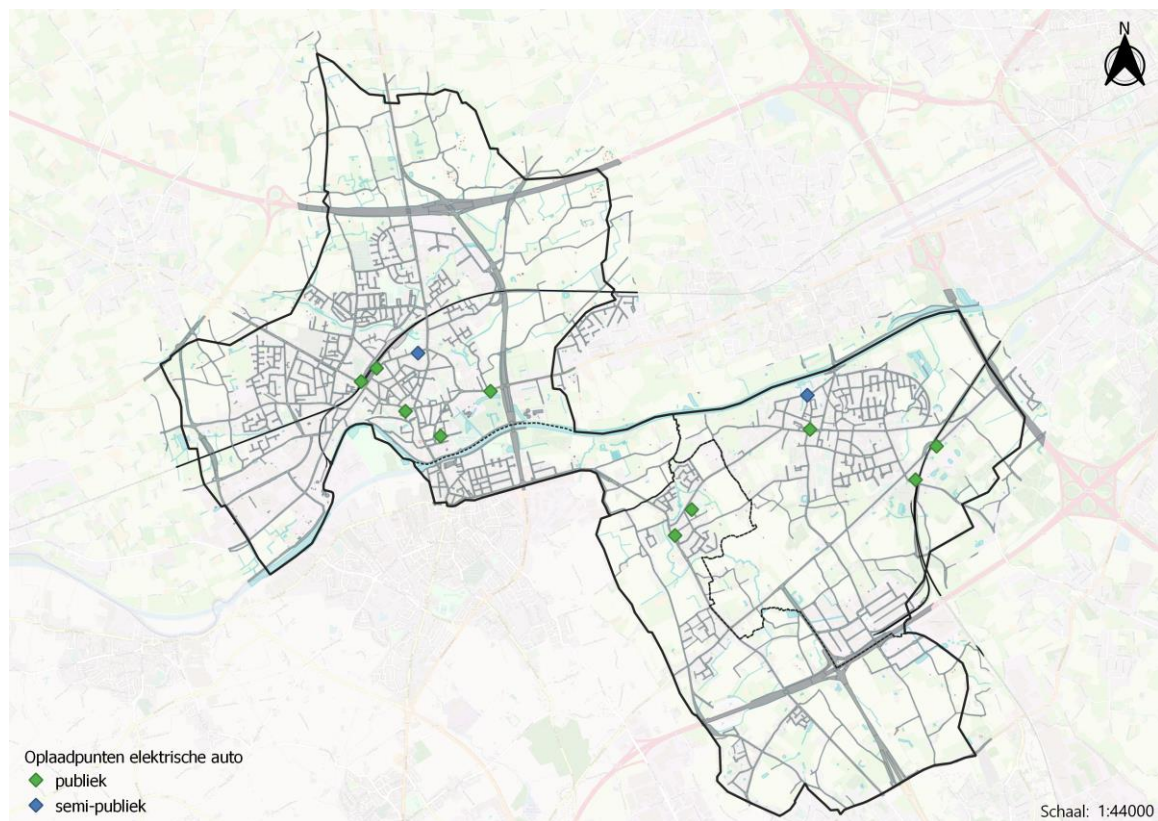
In deze paragraaf wordt kort ingegaan op de aanwezige voorzieningen in Menen op het gebied van vernieuwende mobiliteit.

### 2.4.1 Elektrische mobiliteit

#### Elektrische wagen

Op het grondgebied van Menen zijn in totaal 12 oplaadpunten (10 publieke (groen) en 2 semipublieke (blauw)) aanwezig, waarvan 2 in Rekkem en 4 in Lauwe. De oplaadpunten hebben een totale capaciteit van 22 wagens.

Afbeelding 2.5 Overzicht huidige oplaadpunten elektrische auto in Menen (bron: milieuvriendelijkevoertuigen.be/laadpalen)



#### Elektrische fiets

Er zijn in de huidige situatie geen publieke oplaadpunten in Menen aanwezig voor het opladen van elektrische fietsen.

### 2.4.2 Deelmobiliteit

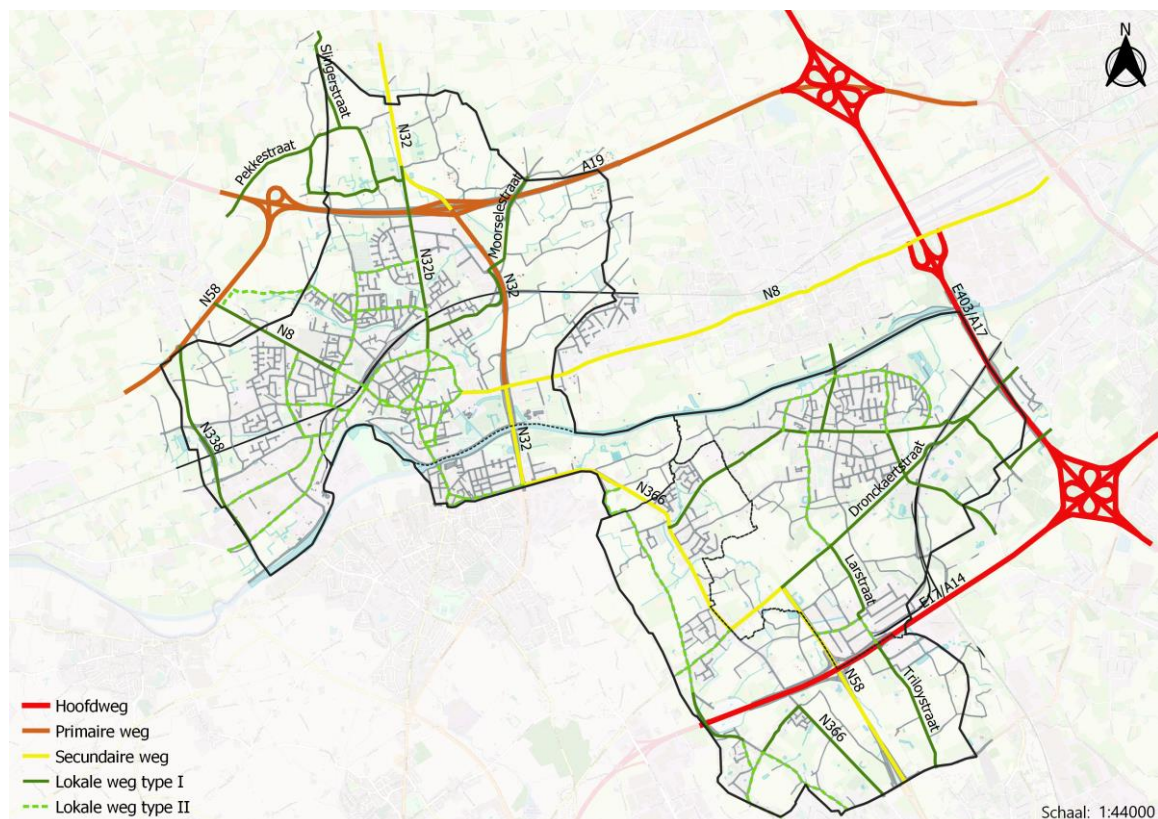
Er zijn in de huidige situatie geen deelsystemen op het gebied van mobiliteit beschikbaar in Menen. In het vervolg van het project wordt geanalyseerd wat de mogelijkheden voor deelmobiliteit in Menen zijn en of deze mogelijk een oplossing betekenen voor huidige en toekomstige knelpunten.

## 2.5 Gemotoriseerd verkeer

### 2.5.1 Huidige verkeersstructuur

Het systeem van wegcategorisering zoals beschreven in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) bestaat uit vier hoofdcategorieën: 1) hoofdwegen (autosnelwegen), 2) primaire wegen, 3) secundaire wegen en 4) lokale wegen. In Afbeelding 2.6 is de huidige verkeersstructuur van Menen weergegeven op basis van deze categorisering. Het gaat hier niet om de gewenste wegcategorisering, maar om de wegcategorisering van de wegen in de huidige situatie. Vanzelfsprekend bevinden de hoofdwegen en primaire wegen zich met name om het gebied heen en zorgen de secundaire en primaire wegen voor verdere ontsluiting richting de centra. Onder de afbeelding wordt de huidige verkeersstructuur van Menen nader toegelicht.

Afbeelding 2.6 Overzicht huidige verkeersstructuur Menen



Hoofdwegen en primaire wegen hebben een functie op internationaal en nationaal niveau. Meningen is goed bereikbaar, mede door de nabijheid van wegen uit deze categorie. De **E17/A14** (Antwerpen-Gent-Kortrijk-Rijsel-Parijs) kruist de rechtervleugel van Meningen en scheidt het dorp Paradijs van Rekkem. De **A19** (Kortrijk-leper) kruist de linkervleugel van Meningen ten noorden van Meningen-centrum. Beide wegen worden met elkaar verbonden door de **E403/A17** (Doornik-Brugge) ten noordoosten van de stad. De E17, A19 en E403 vormen het 'hoofdwegennet' van Meningen en liggen als het ware als een bakje om (en gedeeltelijk door) de plaats Meningen. Deze wegen verzorgen de verkeersafwikkeling op hoger niveau en de regio heeft daarmee dan ook



een goed bereikbaarheidsprofiel. De N32 en de N58 behoren vanaf de A19 tot respectievelijk de N8 en de grens met Frankrijk ook tot deze categorie wegen.

De N8, N58, N32, N366 en Dronckaertstraat behoren (gedeeltelijk) tot de categorie secundaire wegen. Deze wegen vormen de verbinding tussen enerzijds de hoofd- en primaire wegen en anderzijds de lokale wegen in Menen. De N8 gaat dwars door de linkervleugel van Menen en ligt langs het zuiden van Menen-centrum. De N58 gaat, in tegenstelling tot de N8, door de rechtere vleugel van Menen en kruist hierbij de E17/A14. Ter plaatse van de Dronckaertstraat gaat de N58 vervolgens over in de N366, tevens een secundaire weg, en een lokale weg. Bij de N366 loopt het eerste gedeelte parallel aan de N58, maar loopt vervolgens door tot en met de Barakken direct ten zuiden van de Leie. De N32 verbindt de N366 ter hoogte van de Barakken met de A19 en kruist hierbij ook de N8 ten oosten van Menen-centrum.

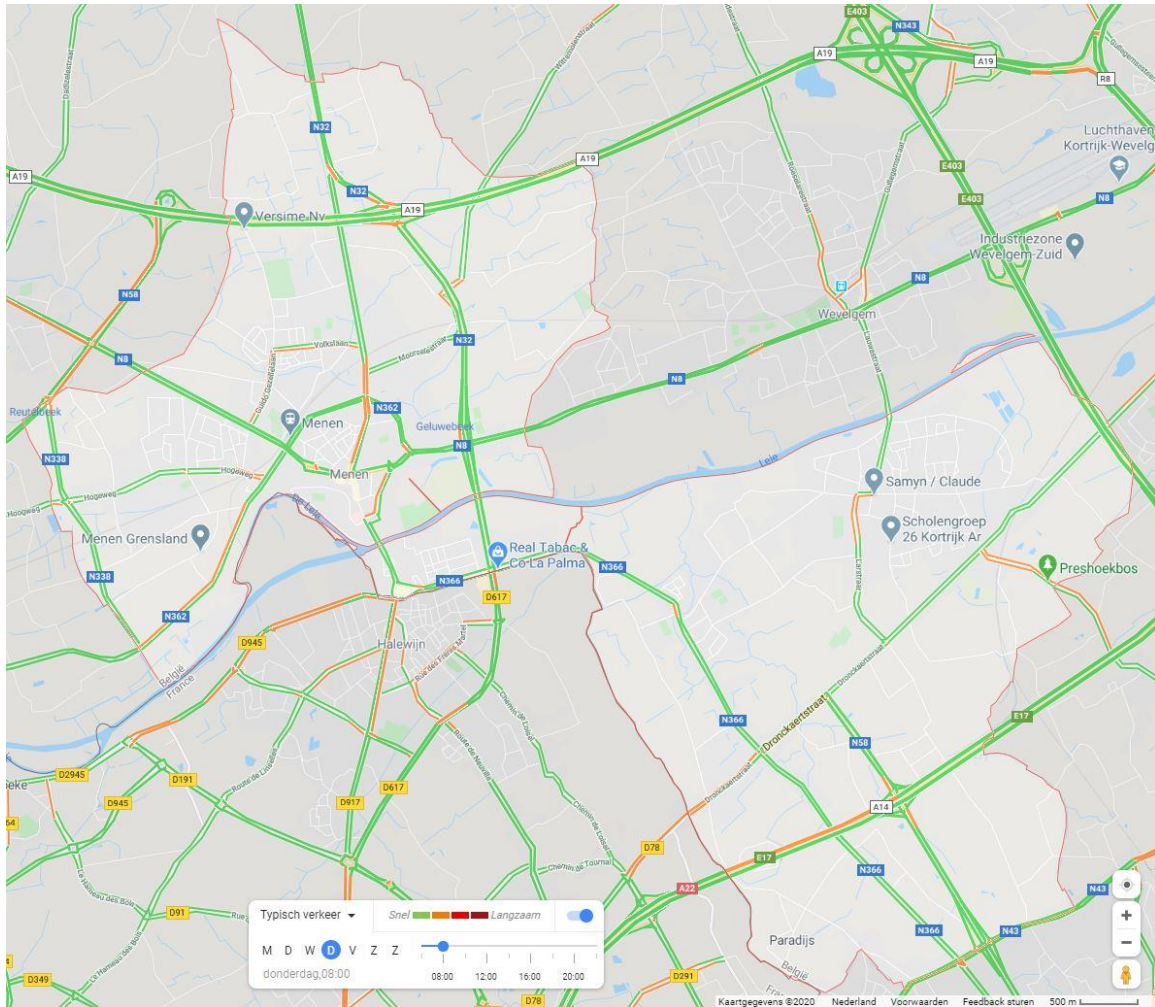
Veel secundaire wegen gaan uiteindelijk over in lokale wegen of hebben aftakkingen die tot deze categorie behoren. Lokale wegen zijn bedoeld om het verkeer op lokaal niveau te ontsluiten. Er wordt hierbij onderscheid gemaakt tussen lokale verbindingswegen (type I), lokale gebiedsontsluitingswegen (type II) en erftoegangswegen (type III). De type I wegen hebben als hoofdfunctie het 'verbinden op lokaal niveau' en zie je in Menen voornamelijk terug als inpridders van zowel Menen-centrum als Lauwe. De type II wegen hebben als hoofdfunctie het 'verzamelen/ontsluiten op lokaal niveau'. In Menen zie je deze wegen terugkomen tussen de secundaire wegen, met name in en rondom Menen-centrum, de Barakken en Lauwe.

## 2.5.2 Verkeersstromen

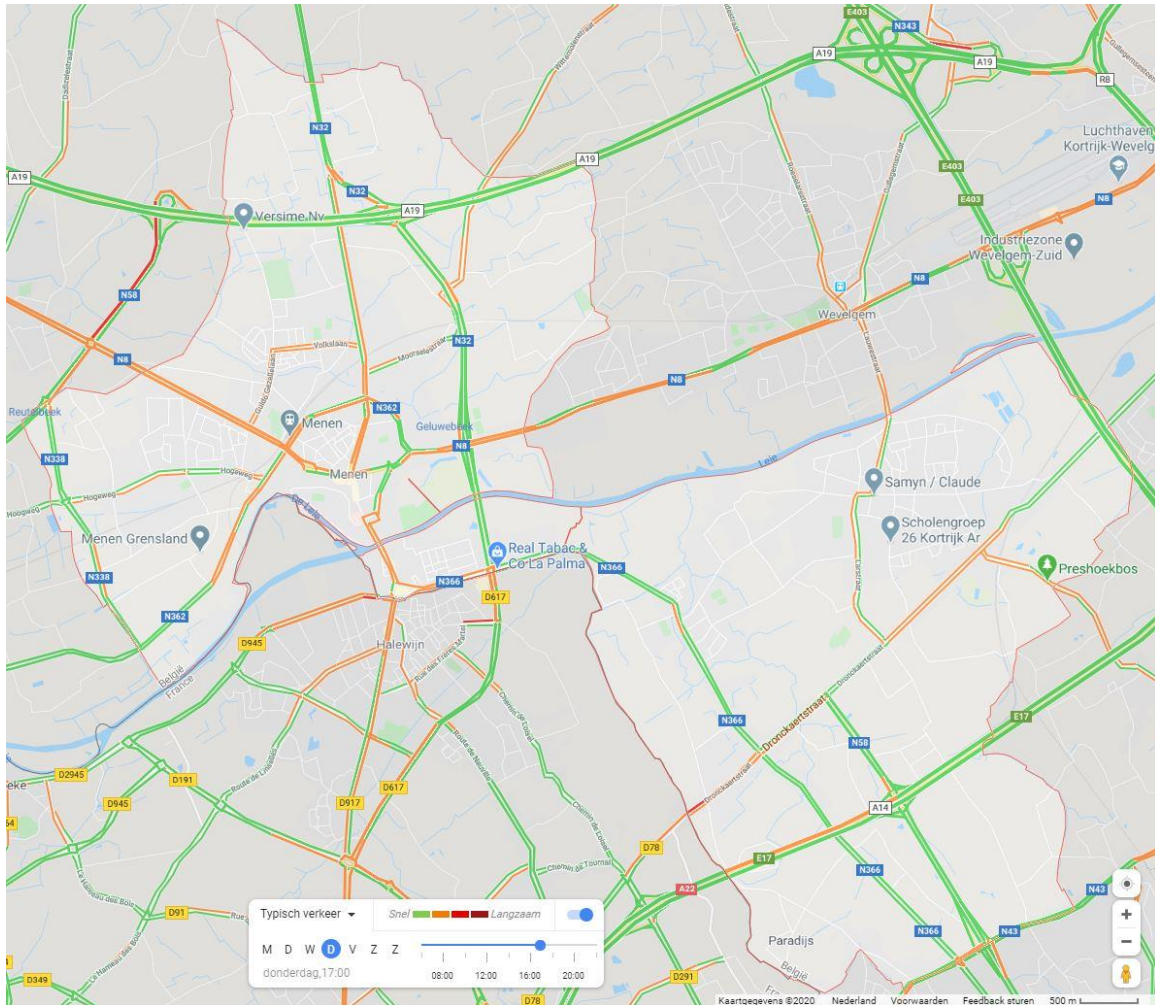
In Afbeelding 2.2 en Afbeelding 2.3 is de typische verkeersdruk voor Menen en het omliggende wegennet weergegeven voor respectievelijk de donderdagochtend- (07:00) en -avondspits (17:00). Deze spitsperiodes worden, samen met de spitsperiodes op dinsdagen, als maatgevend gezien voor de besluitvorming. Voor Menen komt de typische verkeersdruk tijdens de spitsperiodes op de dinsdag en donderdag met elkaar overeen. Uit de afbeeldingen is op te maken dat het in de avondspits aanzienlijk drukker is op de wegen in en rondom Menen ten opzichte van de ochtendspits. Met name op de wegen in Menen-centrum en Lauwe is dit beeld zichtbaar. Dat de avondspits een drukker periode betreft dan de ochtendspits blijkt ook uit een kruispunttelling van 2017 op het kruispunt N8 - N362. Het aantal voertuigen gemeten op het kruispunt in de avondspits ligt circa 33% hoger dan in de ochtendspits. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de avondspits de maatgevende spitsperiode is. Voor het uitwerken van infrastructurele maatregelen in het vervolg van dit onderzoek zal hierbij rekening moeten worden gehouden.

Gedurende de avondspits valt ook nog op dat voor de gehele N8, zowel de secundaire weg (oostzijde) tussen de E403/A17 en het centrum van Menen als de lokale weg type I (westzijde) tussen de N58 en het centrum van Menen, oranje is gekleurd voor beide rijrichtingen, wat impliceert dat het verkeer hier niet optimaal afwikkelt. Dit terwijl de N32 als primaire weg wel voldoende afwikkelt en, op basis van de wegategorisering, verkozen dient te worden boven de andere twee routes.

Afbeelding 2.7 Typische verkeersdrukke op donderdag in de ochtendspits om 08:00 (bron: Google Maps)



Afbeelding 2.8 Typische verkeersdrukke op donderdag in de avondspits om 17:00 (Google Maps)

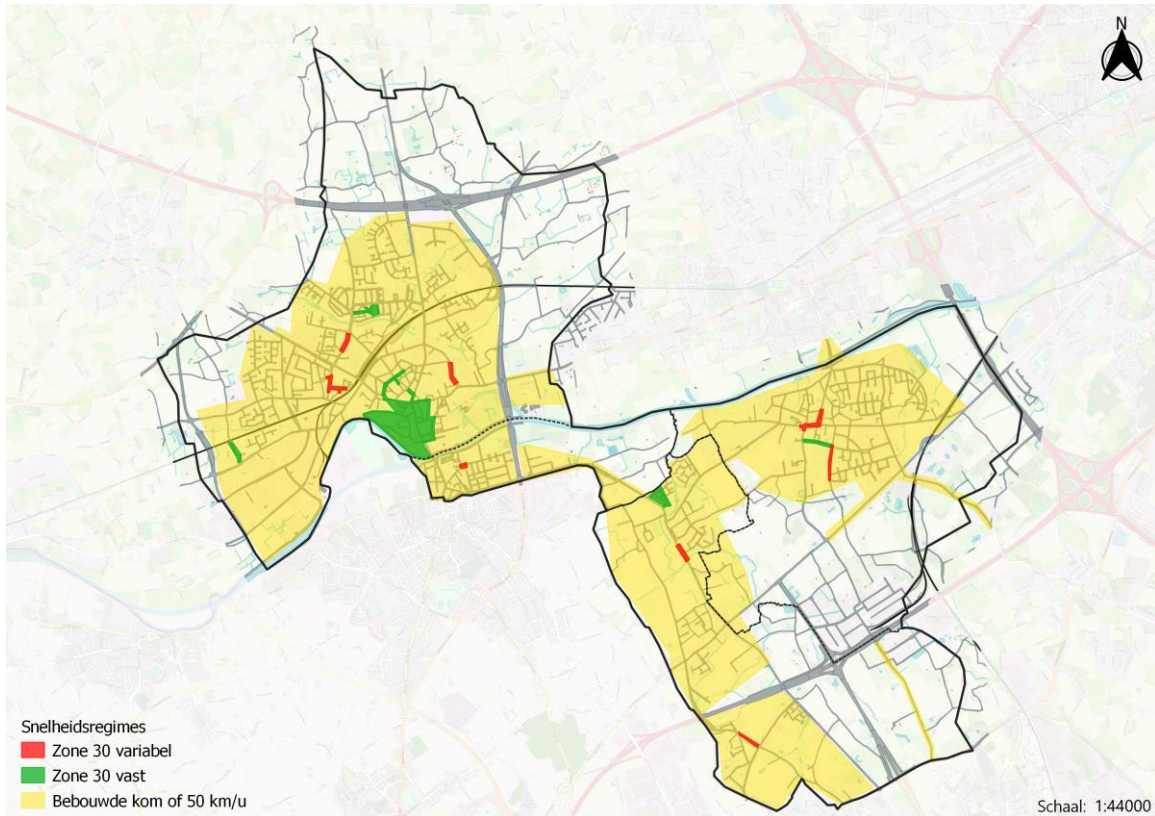


### 2.5.3 Snelheidsregimes

In Afbeelding 2.4 is de huidige situatie van snelheidsregimes in Meneen weergegeven. Sinds september 2005 zijn er bij alle scholen in Meneen 30 km/uur-zones ingevoerd. In het merendeel van de schoolomgevingen is deze zone 30 een permanente zone, wat betekent dat de snelheidslimiet hier altijd 30 km/uur is. Voor een aantal schoolomgevingen in Meneen-centrum, Rekkem en Lauwe zijn variabele 30 km/uur-zones ingevoerd. De beperking tot 30 km/uur is alleen geldig tijdens de begin- en einduren van de schooltijden.

Naast de 30 km/uur-zones bestaat een groot deel van het gebied Meneen uit 50 km/uur-zones. Deze zones bevinden zich in zowel Meneen-centrum, de Barakken, Rekkem en Lauwe en zijn met name aanwezig in en rondom de centra en verdwijnen naarmate men zich verder van het centrum begeeft.

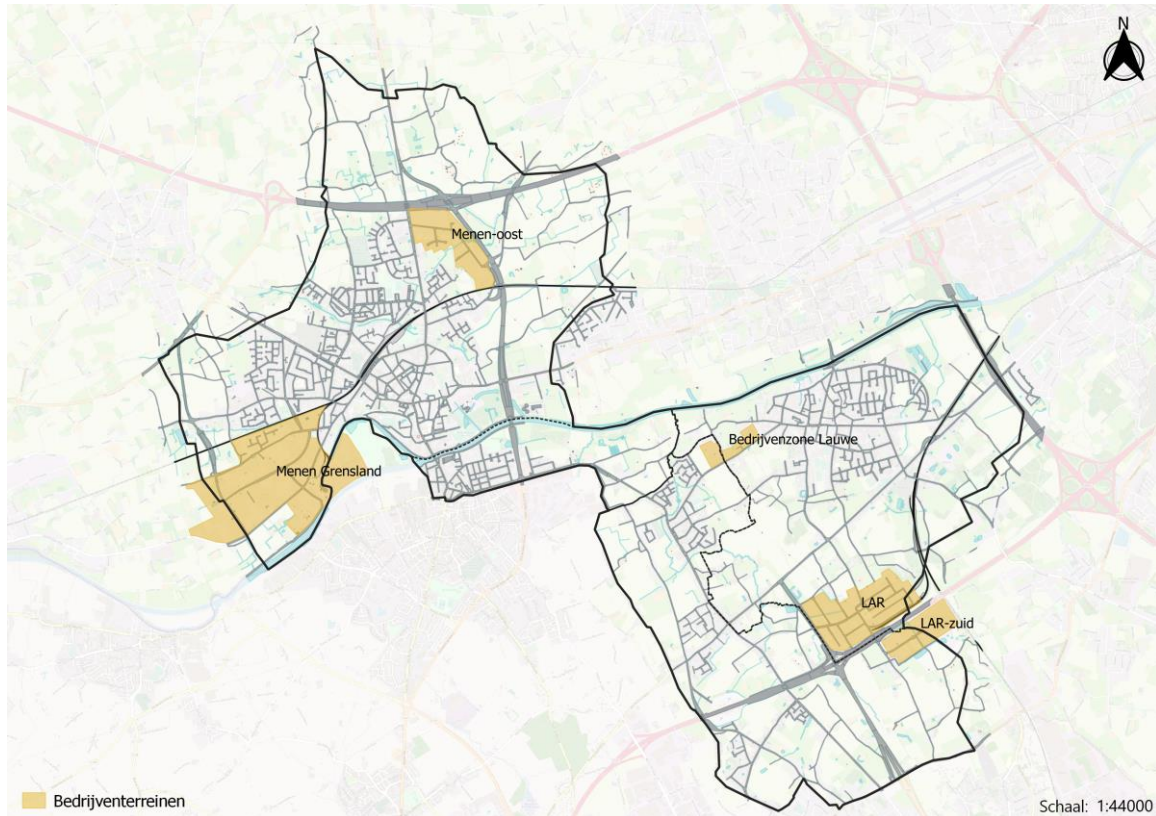
Afbeelding 2.9 Overzicht huidige snelheidsregimes in Menen



## 2.5.4 Vrachtverkeer

In Menen bevinden zich op dit moment drie regionale bedrijvenzones die geconcentreerde vrachtstromen genereren: Menen Grensland, de transportzone LAR(-zuid) en Menen-oost. Daarnaast is ook tussen Rekkem en Lauwe nog een kleinere industriezone gevestigd. Bijkomend zorgt ook de toelevering aan de kleinhandel in het stadscentrum en de Barakken voor vrachtverkeer. In onderstaande afbeelding zijn bovengenoemde bedrijvenzones op de kaart weergegeven. De ontsluiting van deze bedrijvenzones is onder de afbeelding nader toegelicht.

Afbeelding 2.10 Overzicht huidige bedrijventerreinen in Menen



### Menen Grensland

Industrieterrein Menen Grensland bevindt zich in het zuidwesten van de gemeente. De Industrielaan vormt de gewenste ontsluitingsweg voor vrachtverkeer van en naar de zone. Via de N338/Ringlaan komen vrachtwagens vervolgens op de N58, zonder daarbij verblijfsgebied te doorkruisen. De alternatieve route via de N362 leidt doorheen het centrum van de stad en is niet gewenst. Ook verkeer van en naar het oosten zou idealiter via de N58 en A19 afgeleid worden.

### Transportzone LAR en LAR-zuid

De internationale logistieke zone LAR(-zuid) is uitstekend gelokaliseerd in het zuidoosten van Menen vlakbij de E17/A14, die eenvoudig via de N58 te bereiken is zonder daarbij hinder in verblijfsgebied te veroorzaken. Vrachtverkeer van en naar de A19 kan echter in de verleiding komen om enerzijds via de N366/Moeskroenstraat en Menen-centrum of anderzijds via de Larstraat en Lauwe-centrum een kortere route te zoeken. Dit is voor de leefbaarheid van de omgeving ongewenst. Ook de Triloystraat vormt een ongewenste ontsluitingsroute van de LAR(-zuid).

### Menen-oost

De bedrijfszone Menen-oost in het noordoosten van het stedelijk grondgebied is eveneens uitstekend gelegen aan de N32, waarlangs het vrachtverkeer in alle richtingen kan toe- en afstromen. Hierbij lijken ongewenste routes door verblijfsgebied onlogisch en uitgesloten.

### Bedrijfszone Lauwe

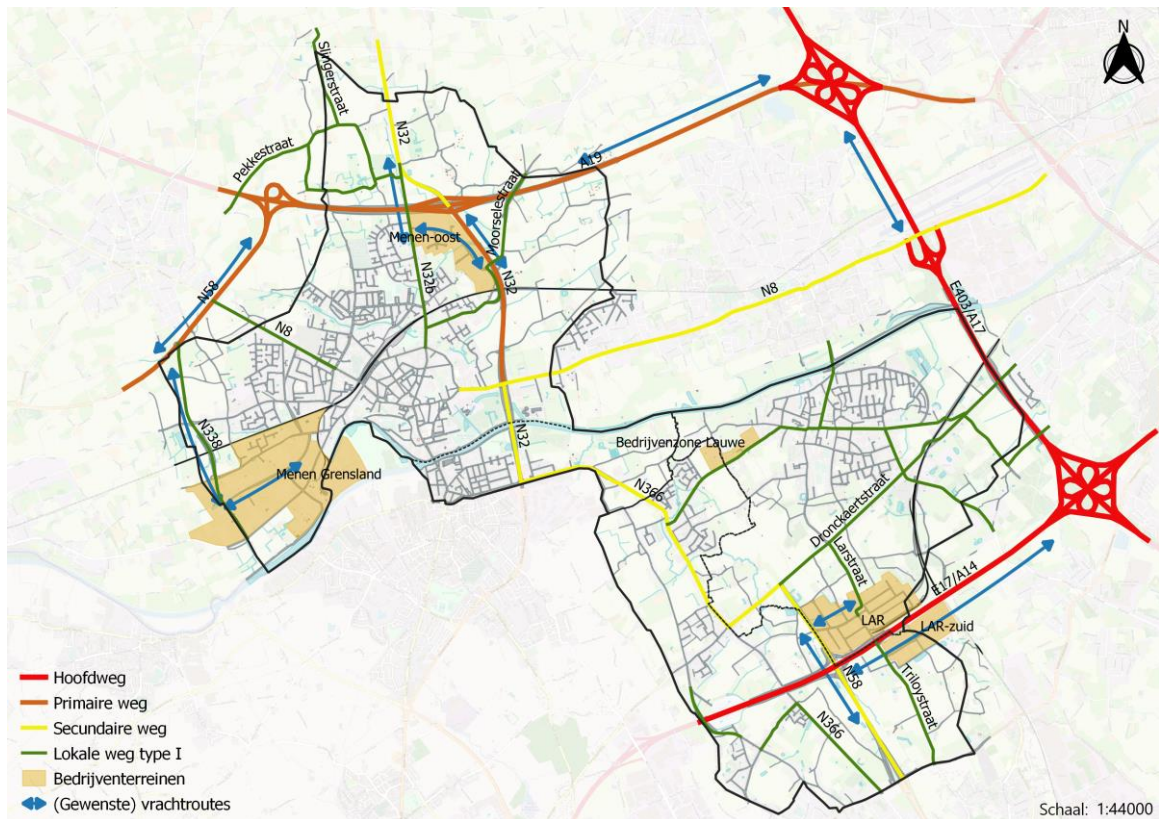
De bedrijventerreinen van onder andere Jet Import en Callens liggen aan de lokale verbindingsweg tussen Rekkem en Lauwe. De ontsluiting van vrachtverkeer gebeurt idealiter via de N366, om zo snel mogelijk op het bovenlokale wegennet te geraken en vrachtwagens in de kern van Lauwe te vermijden.

### Kleinhandel centrum en de Barakken

De kleinhandel is geconcentreerd in het centrum, de Barakken en de verbinding daartussen (Rijselstraat). Het bestemmingsverkeer voor toelevering dient daarbij zoveel mogelijk gebruik te maken van de gewenste

toegangsweg N32. In Afbeelding 2.6 is het overzicht met bedrijventerreinen uitgebreid met de wegcategorisering en de (gewenste) vrachtroutes die hierboven ter sprake zijn gekomen.

Afbeelding 2.11 Overzicht (gewenste) vrachtroutes Menen

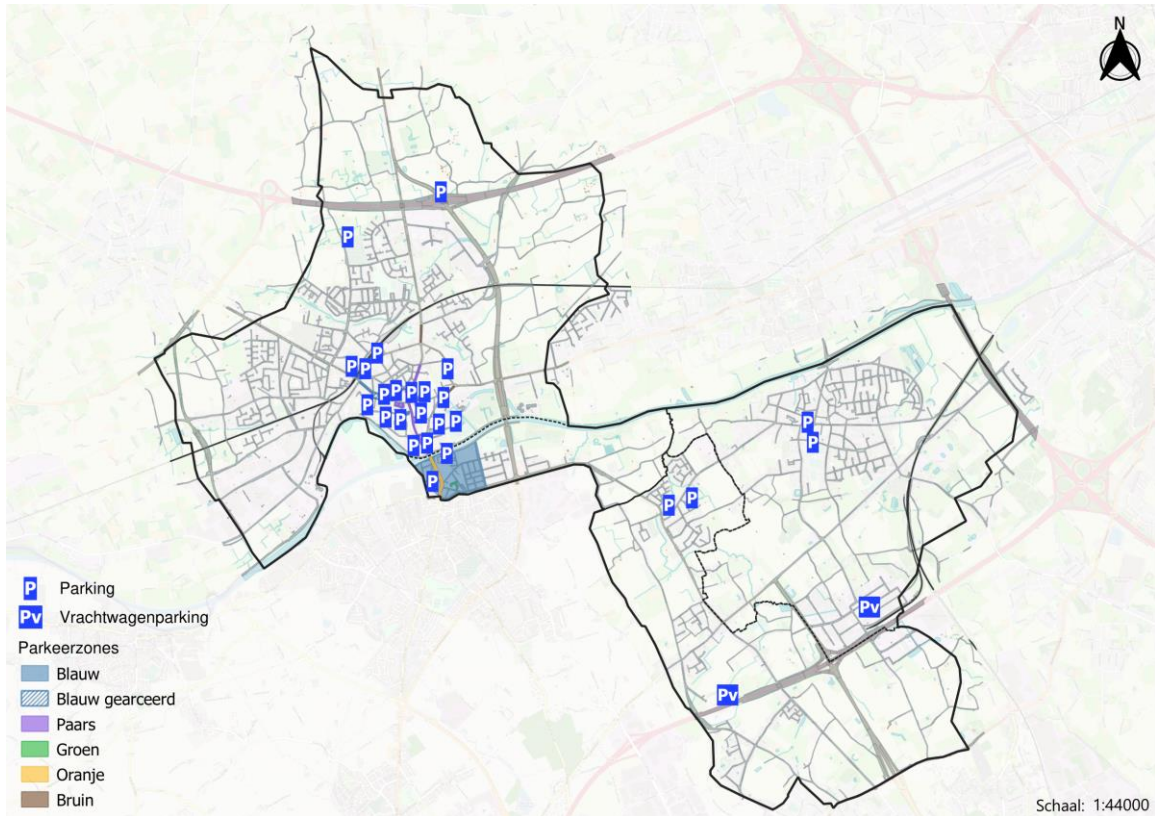


## 2.5.5 Parkeren

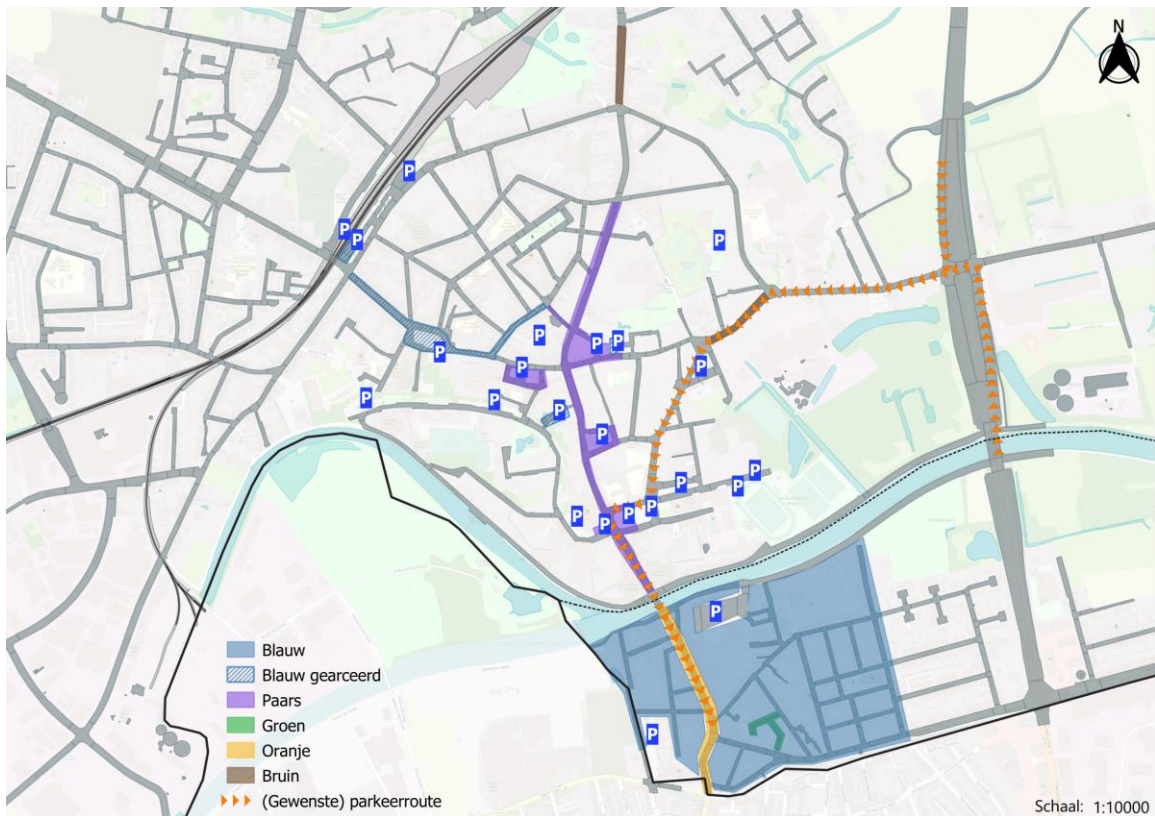
Afbeelding 2.12 en Afbeelding 2.13 geven een overzicht van de parkings en parkeerzones in Menen, waarbij de tweede afbeelding meer is ingezoomd op de verschillende parkeerzones in Menen-centrum en de Barakken. Uit de ondervraging van de bevolking van Statistiek Vlaanderen (2018) blijkt dat 48% vindt dat er voldoende parkeerplaatsen voor bewoners zijn. 31% is het daar niet mee eens. Dit is iets slechter dan het Vlaams gemiddelde.

De ambitie van de stad is om 'het aantal automobilisten die op zoek gaan naar een parkeerplaats in de binnenstad (zoekverkeer) binnen de perken te houden en parkeerfaciliteiten aan te bieden op wandelafstand van grootschalige functies.

Afbeelding 2.12 Overzicht huidige parkings en parkeerzones in Menen



Afbeelding 2.13 Overzicht huidige parkings en parkeerzones in Meningen-centrum en de Barakken



## Parkings

Het merendeel van de parkings is gelegen in Menen-centrum (tussen de N362 en de Leie). Daarnaast zijn ook in de Barakken (2), Rekkem (2) en Lauwe (2) parkings voorzien.

Op het kruispunt van de A19 en de N32 is er speciale carpoolparking aanwezig die plaats biedt aan een vijftigtal auto's en zeven fietsen. Ook zijn er specifieke parkings voor vrachtwagens aanwezig in Menen. Eén in Rekkem langs de E17/A14 net voor de grens met Frankrijk en één in Lauwe bij het bedrijventerrein LAR.

## Parkeerzones

In het deelgebied Menen zijn in het centrum en de Barakken parkeerzones van kracht. Er zijn zes verschillende zones gedefinieerd met ieder een verschillende parkeerduur, prijs en toepassing. Onderstaande tabel geeft het parkeerbeleid per zone overzichtelijk weer. Aan de hand van deze regulering probeert de stad parkeren in het centrum te beperken tot kortstondig parkeren.

Tabel 2.2 Overzicht parkeerbeleid per zone (bron: Streeteo)

Zone	Wijze	Parkeerduur	Kosten	Toepassing	Locatie(s)
Paars	Parkeerticket / sms / app	Max. 2u	€ 0,70 / uur	Maandag t/m zaterdag 9u-12u, 13u30-18u	Bruggestraat, kerk, Rijselstraat, Grote Markt
Oranje	Parkeerticket / sms / app	Max. 2u	€ 0,70 / uur	Maandag t/m zondag 9u-12u, 13u30-18u	Rijselstraat (Barakken)
Bruin	Parkeerticket / sms / app	Max. 30 min.	Gratis	Maandag t/m zaterdag 9u-12u, 13u30-18u	Bruggestraat, Kortrijkstraat
Blauw gearceerd	Parkeerschijf	Max. 2u	Gratis	Maandag t/m zaterdag 9u-18u	Ieperstraat, station, Koningstraat
Blauw	Parkeerschijf	Max. 2u	Gratis	Zaterdag en zondag 9u-18u	De Barakken
Groen	Bewonerskaart	onbeperkt	Gratis	Dagelijks 9u-18u	Vredestraat, Bakkersstraat

## Parkeerroutes

Er wordt één parkeerroute aangeduid om verkeer via een gewenste route naar de parkings te begeleiden (Afbeelding 2.8). Vanaf de N32 worden wagens de stad doorgestuurd via de Kortrijkstraat naar de Waalvest en zo naar de Barakken. Voor de overige parkings geldt dat deze wel ter plaatse worden aangeduid maar wordt er geen parkeerroute gecommuniceerd.



# 3

## KNELPUNTENANALYSE HUIDIGE SITUATIE

Voor de knelpuntanalyse van de huidige situatie zijn betrokkenen gevraagd om mee te denken en input te leveren voor knelpunten, vraagstukken en ideeën op het gebied van mobiliteit in de stad Menen. Hiervoor is voornamelijk gebruik gemaakt van het digitale platform InBeeld (<https://menenmobiel.inbeeld.app/>). In de periode van 29 april 2020 tot en met 2 juni 2020 hebben betrokkenen de gelegenheid gehad om aan te geven welke knelpunten zij in de huidige situatie ervaren en op welke locatie. Communicatie hierover heeft plaatsgevonden via de site van de stad en met behulp van persberichten. Op 2 juni 2020 is het platform gesloten en stond de teller op 429 reacties van in totaal 221 unieke participanten. Alle reacties zijn door Witteveen+Bos verzameld, geanalyseerd en vertaald naar een kort en bondig knelpunt. Reacties waar geen knelpunt uit kon worden afgeleid zijn voor nu buiten beschouwing gelaten, maar kunnen als input dienen voor volgende fases in of na dit project. Uiteindelijk zijn er 394 knelpunten meegenomen voor de knelpuntanalyse van de huidige situatie. Deze zijn toegewezen aan één van de acht waargenomen knelpuntcategorieën:

- verkeersafwikkeling;
- parkeren;
- vrachtverkeer;
- fietsvoorzieningen;
- voetgangersvoorzieningen;
- groenvoorzieningen;
- inrichting;
- openbaar vervoer.

In tabel 3.1 worden deze categorieën toegelicht en met de nodige voorbeelden geïllustreerd.

Tabel 3.1 Toelichting knelpuntcategorieën

Knelpuntcategorie	Beschrijving	Voorbeeldknelpunt(en)
Verkeersafwikkeling	De wijze waarop het verkeer over het weggennet wordt afgewikkeld. Belangrijke elementen hierbij zijn de doorstroming, de snelheid en de circulatie.	<ul style="list-style-type: none"><li>- sluijverkeer;</li><li>- te hoge snelheden;</li><li>- filevorming.</li></ul>
Parkeren	Alles rond parkeeraanbod en -beleid wat betreft personenwagens: publieke parkings, parkeerroutes, bewonersparkeren, parkeerzones, etc.	<ul style="list-style-type: none"><li>- parkeerdruk;</li><li>- onvolledige parkeerroute;</li><li>- onoverzichtelijke parkeerzones.</li></ul>
Vrachtverkeer	Zaken die komen kijken bij de aanwezigheid van vrachtwagens in stedelijk gebied, waaronder routegeleiding, vrachtverbodzones en vrachtparkeren.	<ul style="list-style-type: none"><li>- zwaar verkeer in woongebieden;</li><li>- veiligheidsissues.</li></ul>
Fietsvoorzieningen	Voorzieningen voor fietsers in de breedste zin van het woord: fietspaden, suggestiestroken,	<ul style="list-style-type: none"><li>- gevoel van onveiligheid;</li><li>- oncomfortabel fietspad.</li></ul>

Knelpuntcategorie	Beschrijving	Voorbeeldknelpunt(en)
	oversteken, aaneensluitende routes, verkeerslichten, parkeeraanbod, etc.	
Voetgangersvoorzieningen	Voorzieningen voor voetgangers in de breedste zin van het woord: voetpaden, oversteken, wandelpaden, toegankelijkheid, etc.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gebrekkige oversteekbaarheid;</li> <li>- onvolledig voetgangersnetwerk.</li> </ul>
Groenvoorzieningen	Voorzieningen zoals planten en bomen in het straatbeeld, openbare parken en natuurgebied.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- onaangenaam straatbeeld.</li> </ul>
Inrichting	Alles rond de inrichting van de openbare ruimte, waarbij geen van bovenstaande categorieën van toepassing is. Denk hierbij aan voorrangsregelingen, kruispuntinrichtingen, ruimtebenutting, wegmarkeringen, staat van het wegdek, etc.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- onduidelijke wegaanduiding;</li> <li>- beperkt zicht op kruispunt;</li> <li>- slechte staat wegdek.</li> </ul>
Openbaar vervoer	Zaken die komen kijken bij de organisatie en de werking van het openbaar vervoer: aanbod, frequentie, infrastructuur, circulatie, beleid, toegankelijkheid, etc.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- overlast van bussen.</li> </ul>

In deelgebied de Barakken zijn via het platform slechts 26 reacties geregistreerd. Dit kan deels verklaard worden door de beperkte grootte van het gebied, maar heeft ook een andere reden: in deze grenszone wonen veel Franstalige inwoners, terwijl het InBeeld-platform en de communicatie daarrond in het Nederlands zijn opgesteld. Omdat het belang van de verkeerssituatie de Barakken vanuit het stadsbestuur duidelijk werd vooropgesteld en de lage participatiegraad in dit deelgebied verwacht werd, zijn er voor de Barakken bijkomend straat-enquêtes uitgevoerd om de participatie er toch zo breed mogelijk te faciliteren. Op zaterdag 20 juni tussen 10u en 14u zijn in totaal 34 enquêtes afgenomen in de Barakken, met de focus op de Rijselstraat. Hierbij zijn 6 bezoekers, 18 bewoners en 10 handelaars bevraagd. Zij gaven 51 zaken aan, waaruit uiteindelijk 50 knelpunten afgeleid zijn. Deze zijn onderverdeeld in dezelfde acht knelpuntcategorieën.

In dit hoofdstuk worden in drie verschillende paragrafen de knelpunten van elk deelgebied besproken, respectievelijk deelgebied Mene-centrum, deelgebied de Barakken en deelgebied Lauwe & Rekkem. Tabel 3.2 geeft een overzicht van het aantal knelpunten per categorie per deelgebied. Afbeelding 3.1 toont de knelpuntenkaart met daarin de opgehaalde knelpunten uit het InBeeld platform en de enquêtes. In bijlage II is deze afbeelding in groter formaat bijgevoegd.

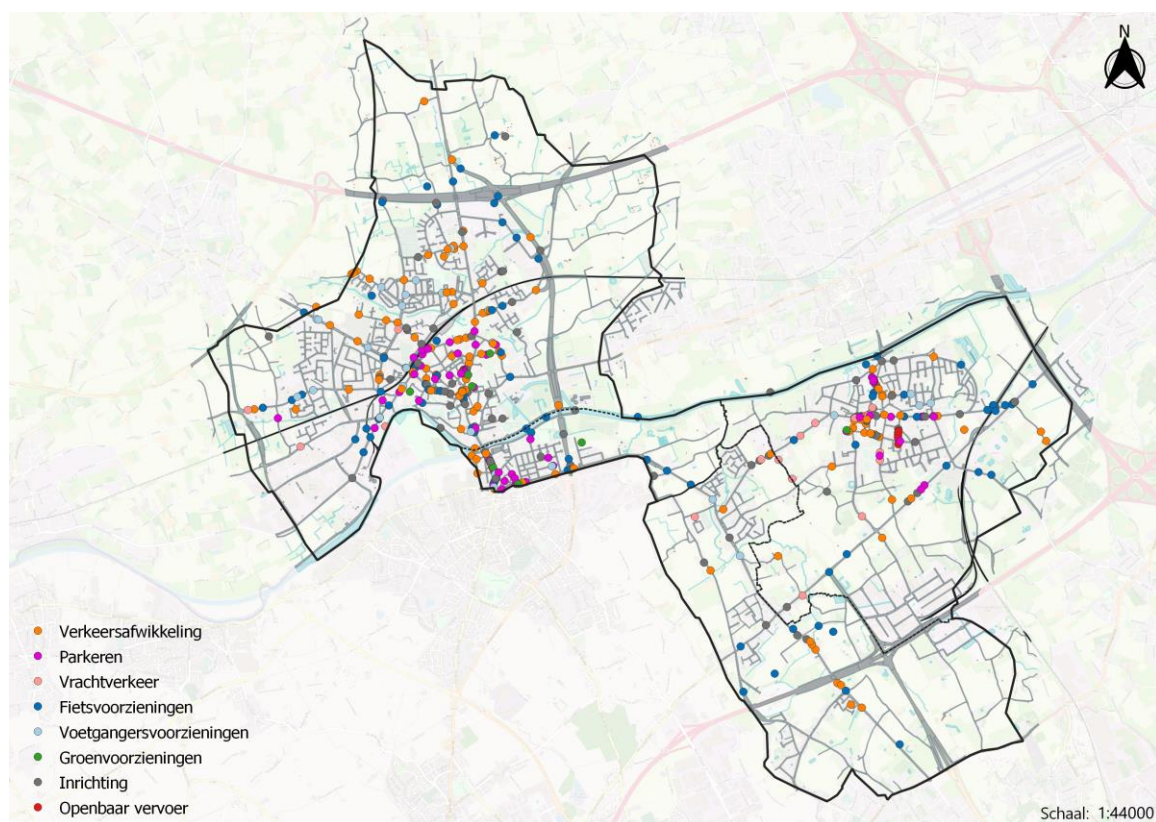
Tabel 3.2 Overzicht knelpunten per categorie per deelgebied

Categorie	Mene-centrum	De Barakken	Lauwe & Rekkem	Totaal
verkeersafwikkeling	72	16	42	130
parkeren	28	18	18	64
vrachtverkeer	4	0	13	17
fietsvoorzieningen	45	15	34	94

Categorie	Menen-centrum	De Barakken	Lauwe & Rekkem	Totaal
voetgangervoorzieningen	17	9	8	34
groenvoorzieningen	4	7	1	12
inrichting	42	11	34	87
openbaar vervoer	0	0	6	6
<b>Totaal</b>	<b>212</b>	<b>76</b>	<b>156</b>	<b>444</b>

Uit tabel 3.2 is af te leiden dat de meeste reacties inhoudelijk de verkeersafwikkeling in de stad aankaarten (meer dan een kwart van de input), gevolgd door de categorieën fietsvoorzieningen, inrichting en parkeren. Het aandeel van de overige knelpuntsoorten is beperkt.

Afbeelding 3.1 Knelpuntenkaart op basis van InBeeld reacties en straat enquêtes de Barakken



Per deelgebied worden nu de categorieën besproken: welke knelpuntentema's het vaakst aan bod komen en welke terugkerende patronen (qua locatie of inhoudelijke invulling) voor iedere categorie zijn opgemerkt. Individuele reacties die niet tot een patroon terug te brengen zijn, worden in deze bespreking niet altijd opgenomen. Dat wil niet zeggen dat deze input verloren gaat: de volledige lijst met knelpunten wordt doorgegeven aan de stad, zodat er vanuit de stad nog belangrijke zaken geïdentificeerd kunnen worden als mogelijke quick wins ter aanvulling op het mobiliteitsplan. In onderstaande knelpuntenanalyses voor de drie deelgebieden is, waar relevant, aangegeven of knelpunten reeds zijn opgemerkt door de stad Menen en of de stad nog bijkomende knelpunten heeft opgemerkt.

### 3.1 Knelpuntenanalyse Menen-centrum

Zoals af te leiden uit tabel 3.2 zijn de voornaamste knelpuntcategorieën in deelgebied Menen-centrum verkeersafwikkeling, fietsvoorzieningen, inrichting en (in mindere mate) parkeren. De overige categorieën komen veel minder (voetgangersvoorzieningen), nauwelijks (vrachtverkeer en groenvoorzieningen) of niet (openbaar vervoer) voor.

#### Verkeersafwikkeling

De meeste knelpunten op het gebied van verkeersafwikkeling bevinden zich volgens de betrokkenen op en binnen de ring van het centrum van Menen-centrum, bestaande uit de N362 en de N8 die in de huidige situatie als lokale weg type II zijn geclassificeerd. Knelpunten die veelal worden genoemd zijn verkeersdrukte, sluijverkeer en te hoge snelheden. Ook al is het in minder mate, ook buiten de centrumring worden deze knelpunten ervaren. In de Moorselestraat is het met name verkeersdrukte dat als knelpunt wordt gezien en in de Geluwestraat en de Generaal Lemanstraat is uit meerdere reacties op te maken dat sluijverkeer hier het grootste knelpunt is. In de Volkslaan zijn hoge snelheden het voornaamste knelpunt en in de Buurtweg is het een combinatie van sluijverkeer en te hoge snelheden. Ook het kruispunt Ieperstraat-Wervikstraat-Bevrijdingsplein wordt genoemd als verkeersafwikkelingsknelpunt.

De input van de stad (dienst openbare werken) bevestigt het merendeel van de bewonersreacties. Daarnaast worden hier nog enkele zaken aan toegevoegd:

- sluijverkeer in de Dadizelestraat en Kerkstraat;
- meer verkeer dan gewenst (conform wegencategorisering) in de Moorselestraat en Hogeweg.

#### Parkeren

Net als voor de verkeersafwikkeling liggen de knelpunten op het gebied van parkeren met name in het centrum van Menen-centrum. Verreweg de meeste reacties komen van bewoners uit de Koningstraat die aangeven dat parkeren, met name tijdens werkuren, hier een groot knelpunt is. Ook bij het station wordt aangegeven dat de huidige parkeercapaciteit onvoldoende is. De overige parkeerdruk-knelpunten liggen verspreid door het centrum in diverse straten. Dit geeft aan dat de parkeerdruk als een knelpunt wordt ervaren voor het hele deelgebied.

#### Vrachtverkeer

Uit het knelpuntenoverzicht valt op te maken dat er weinig tot geen overlast wordt ervaren van vrachtverkeer in het deelgebied Menen-centrum. Alleen rondom het industriegebied Menen Grensland wordt er op vier locaties overlast van vrachtverkeer ervaren. De Guido Gezellelaan wordt genoemd als sluijproute voor zwaar verkeer.

Vanuit de stad wordt de probleemsituatie rond Menen Grensland bevestigd. De Wahisstraat wordt bovendien toegevoegd als knelpuntlocatie rond vrachtverkeer.

#### Fietsvoorzieningen

Knelpunten omtrent fietsvoorzieningen zijn zeer divers en liggen verspreid over het deelgebied. Veelal wordt aangegeven dat fietsvoorzieningen ontbreken, in slechte staat zijn of niet duidelijk aangegeven. Een locatie-specifiek knelpunt is de Rijselstraat en dan vooral het kruispunt Rijselstraat-Grote Markt-Kortrijkstraat. Dit kruispunt wordt door fietsers als gevaarlijk ervaren. Daarnaast worden ook de Wervikstraat en Hogeweg aangeduid als onveilige routes voor fietsers. Ondanks dat er op veel locaties wel fietsvoorzieningen aanwezig zijn, blijkt uit de reacties dat deze niet altijd logisch met elkaar verbonden zijn waardoor fietsroutes niet geheel tot hun recht komen.

Door de stad worden ook de Kortrijkstraat en Bruggestraat (onverhoogde aanliggende fietspaden) als knelpunt aangegeven.

#### Voetgangersvoorzieningen

Net als knelpunten omtrent fietsvoorzieningen zijn ook de knelpunten omtrent voetgangersvoorzieningen erg divers en liggen verspreid over het deelgebied Menen-centrum. Verreweg de meeste knelpunten

hebben betrekking op het ontbreken van een veilige oversteek. Net als fietspaden wordt ook van de voetpaden gezegd dat deze op meerdere locaties in slechte staat verkeren.

### Groenvoorzieningen

Voor het deelgebied Menen-centrum zijn de reacties op groenvoorzieningen met name gericht op het ontbreken daarvan in het centrum. Bewoners zien hier graag wat meer groen door bijvoorbeeld een parkje te realiseren of het aanplanten van bomen. In totaal zijn er vier knelpunten over groenvoorzieningen voor het deelgebied Menen achtergelaten.

### Inrichting

Onder deze categorie worden knelpunten verstaan waarbij de inrichting van een straat of kruispunt de verkeersveiligheid in gevaar brengt. Het gaat hier voornamelijk om:

- voorrangregelingen die onduidelijk zijn of niet gerespecteerd worden;
- kruispunten die onoverzichtelijk zijn of waar het zicht beperkt wordt door bijvoorbeeld geparkeerde auto's;
- smalle straten of kruispunten;
- wegen in slechte staat;
- gebrek aan verlichting.

Deze knelpunten liggen verspreid over het deelgebied Menen-centrum. Een terugkomende locatie waarbij de inrichting als gebrekkig wordt beschouwd, is het kruispunt Rijselstraat-Grote Markt-Kortrijkstraat.

### Openbaar vervoer

Knelpunten wat betreft openbaar vervoer komen niet terug in het knelpuntenoverzicht voor het deelgebied Menen-centrum. De participanten ervaren in dit deelgebied dus niet direct OV-problemen.

## 3.2 Knelpuntenanalyse de Barakken

De grootste knelpuntthema's die uit het participatietraject naar voren komen in de Barakken, zijn parkeren (18), verkeersafwikkeling (16) en fietsvoorzieningen (15). Ook voor voetgangersvoorzieningen, groenvoorzieningen en inrichting zijn een ongeveer tien reacties ontvangen. De overige categorieën (vrachtverkeer en openbaar vervoer) kennen geen reacties en worden voor dit deelgebied als minder prioritair beschouwd. Per categorie zijn de meest opvallende zaken besproken. Hieruit blijkt dat de Rijselstraat steeds terugkeert als kritieke locatie. Dit is enigszins te verklaren doordat de stratenquêtes in deze straat zijn uitgevoerd, maar bevestigt tegelijkertijd het vermoeden van de stad dat de verkeerssituatie in de Rijselstraat aangepakt moet worden.

### Verkeersafwikkeling

Veruit het meest aangehaalde probleem in de Barakken op het vlak van verkeersafwikkeling (13 van de 18 reacties) zijn de grote drukte en de bijhorende doorstromingsproblemen in de Rijselstraat. Vaak wordt daarbij aangegeven dat dit vooral in het weekend het geval is. Daarnaast wordt ook sluipverkeer in de Grensstraat als een knelpunt naar voren gebracht.

### Parkeren

Op het vlak van parkeren wordt nagenoeg altijd de hoge parkeerdruk aangehaald. De opmerkingen zijn vooral geconcentreerd in de Rijselstraat, maar dikwijls wordt er verwezen naar de gehele Barakken. Andere straten die specifiek genoemd worden zijn de Schansstraat, de Grondwetstraat, de Voorzorgstraat en de Harmoniestraat. Naast de hoge parkeerdruk wordt ook enkele malen het gebrek aan gratis parkeren aangekaart.

De geopperde parkeerdruk (vooral op zondagen) in de Barakken wordt bevestigd vanuit de stad.

### Fietsvoorzieningen

De reacties rond fietsvoorzieningen zijn grotendeels te herleiden tot vier terugkerende zaken:

- 1 het gebrek aan fietsvoorzieningen in de Rijselstraat;
- 2 de gebrekkige oversteekbaarheid van de N366;
- 3 de gevaarlijke situatie voor fietsers op het rondpunt N366-N8;
- 4 de afwezigheid van verlichting en de hoge snelheden van e-bikes op het jaagpad langs de Leie.

### Voetgangersvoorzieningen

Opmerkingen op het vlak van voetgangersvoorzieningen klagen nagenoeg allemaal de gebrekkige oversteekbaarheid van de Rijselstraat en (in mindere mate) de Moeskroenstraat aan.

### Groenvoorzieningen

Ook de aangehaalde knelpunten rond groenvoorzieningen zijn gelijkgestemd: in de Rijselstraat (en de Barakken in het algemeen) ontbreekt groen in het straatbeeld.

### Inrichting

De aangegeven knelpunten op het vlak van inrichting zijn zeer divers en verspreid over de Barakken, zonder terugkerend patroon.

## 3.3 Knelpuntenanalyse Lauwe & Rekkem

Deelgemeenten Lauwe en Rekkem vormen samen één deelgebied, maar worden binnen deze paragraaf wel gescheiden besproken. Beide gebieden maken individueel ongeveer een kwart uit van het volledige grondgebied Menen, dus een meer gedetailleerde focus op de aparte deelgemeenten en hun specifieke kenmerken en knelpunten is wenselijk.

Een opvallend feit is dat slechts 20% van de knelpunten in het deelgebied op het grondgebied van Rekkem zijn terug te vinden. Dit terwijl Rekkem en Lauwe quasi even groot zijn en Lauwe 'slechts' dubbel zoveel inwoners telt. Deze vaststelling kan erop wijzen dat de verkeerssituatie in Lauwe in verhouding meer gepercipieerde knelpunten omvat, of dat het InBeeld-platform minder goed tot deelgebied Rekkem is doorgedrongen.

### 3.3.1 Lauwe

#### Verkeersafwikkeling

Knelpunten rond verkeersafwikkeling bevinden zich in Lauwe voornamelijk in het centrum van het deelgebied. Veelal terugkomende probleemlocaties zijn de Lauweplaats, de Brugstraat, de Schoolstraat en de Hospitaalstraat. In die straten worden bewoners geconfronteerd met ongewenste verkeersdrukke en te hoge snelheden.

De stad volgt hierin de bewonersreacties en voegt daarnaast nog de Larstraat als circulatieknelpunt toe.

#### Parkeren

Net als voor het deelgebied Menen worden parkeerproblemen met name ervaren in en rond het centrum van het deelgebied Lauwe. Terugkerende locaties waar door meerdere bewoners aangegeven wordt dat parkeren er als een knelpunt wordt gezien, zijn de Goevrouwestraat en de Lauwbergstraat.

#### Vrachtverkeer

Van alle drie de deelgebieden zijn er voor Lauwe de meeste knelpunten rond vrachtverkeer binnengekomen; elf stuks. Er zijn vier locaties waar meer dan één bewoner overlast van vrachtwagens ondervindt: de Rekkemstraat, de Lauweplaats, de Grote Molenstraat en de Waterstraat. Vooral in die laatste twee straten is dit een ongewenste situatie, aangezien het lokale wegen van type III betreft.

De stad wijst bijkomend de Wevelgemstraat en de Larstraat als vrachtverkeerknelpunten aan.

### Fietsvoorzieningen

Knelpunten rond fietsvoorzieningen in het deelgebied Lauwe worden voornamelijk ervaren in de Lauwbergstraat, Dronckaertstraat en de Wevelgemstraat. Vooral de Lauwbergstraat wordt frequent aangehaald als knelpunt. Zowel de gebrekkige voorzieningen in de straat zelf, als de specifieke knelpunten onder de spoortunnel en aan de Dronckaertstraat worden meermaals aangehaald. De knelpunten in de Lauwbergstraat zijn bovendien des te problematisch, aangezien de straat integraal deel uitmaakt van het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk.

De overige fietsknelpunten liggen verspreid over het deelgebied, zonder dat daarbij terugkerende zaken opgemerkt worden.

Door de stad worden hier vervolgens nog de Aalbeeksesteenweg en Preshoekstraat/Kapelhoekstraat als knelpunten aan toegevoegd.

### Voetgangersvoorzieningen

Op het gebied van voetgangersvoorzieningen zijn er in totaal zes knelpunten gedefinieerd voor Lauwe. Deze liggen geografisch verspreid over Lauwe en hebben, net als voor het deelgebied Menen-centrum, betrekking op de staat van het voetpad of het ontbreken/niet meer zichtbaar zijn van het zebrapad.

### Groenvoorzieningen

Voor groenvoorzieningen zijn er geen grote knelpunten aangegeven in Lauwe.

### Inrichting

Net als voor het deelgebied Menen-centrum zijn de knelpunten op het gebied van inrichting divers en liggen deze verspreid door Lauwe. Knelpunten die meerdere malen terugkomen zijn:

- onoverzichtelijke situaties (bijvoorbeeld doordat het zicht wordt belemmerd);
- onaangename/onafgeschermde pleintjes.

Voor deze categorie hebben meerdere knelpunten betrekking op de Lauwbergstraat. Op het gebied van parkeren en fietsvoorzieningen zijn er voor deze straat ook meerdere knelpunten gedefinieerd.

Door de stad wordt de inrichting van de bebouwde kom (zonekeuze en aanduiding ervan) in het deelgebied als knelpunt toegevoegd.

### Openbaar vervoer

Lauwe is het enige gebied waar knelpunten op het gebied van openbaar vervoer worden ervaren. De reacties die wijzen op knelpunten rond openbaar vervoer zijn allen geconcentreerd in eenzelfde straat: de Prins-Regentstraat. De passage van de bus in deze straat wordt door de melders unaniem als overlast bestempeld.

## 3.3.2 Rekkem

Op grondgebied Rekkem zijn er 'slechts' 30 knelpunten geregistreerd. 26 van de 30 aangegeven knelpunten vallen binnen de categorieën verkeersafwikkeling, fietsvoorzieningen en inrichting. Verder zijn er voor de categorieën vrachtverkeer en voetgangersvoorzieningen allebei twee knelpunten gedefinieerd. De overige categorieën komen niet aan bod.

### Verkeersafwikkeling

De knelpunten rond verkeersafwikkeling bevinden zich nagenoeg allemaal (zeven van de tien) op de N366 direct boven (Grote Weg) en onder (Casterstraat) de E17. Te hoge snelheden vormen hier met name het probleem.

Sluipverkeer in de Vaandelstraat en de Triloystraat worden door de stad als bijkomende knelpunten genoemd.

## Vrachtverkeer

Vanuit de bewoners zijn er op het gebied van vrachtverkeer geen terugkerende knelpunten aangegeven. De stad haalt wel de probleemsituatie van sluipverkeer van vrachtwagens in de Triloystraat aan.

## Fietsvoorzieningen

Ook de opmerkingen op het vlak van fietsvoorzieningen zijn voornamelijk gesitueerd op en rond de Grote Weg. Het ontbreken van fietspaden op deze drukke baan waar aan hoge snelheden wordt gereden, wordt meermaals aangehaald als knelpunt. De slechte staat van de trage verbindingen rond de Grote Weg die als veilig alternatief zouden kunnen dienen, wordt als bijkomend probleem omschreven.

De Grote Weg wordt vanuit de stad als knelpunt bevestigd.

## Inrichting

De knelpunten rond inrichting zijn terug te vinden in de Rekkemstraat en de Grote Weg. De specifieke knelpunten zijn hier zeer divers en kaarten onder andere de slechte staat van het wegdek, onduidelijke voorrangssituaties, suboptimale ruimtebenutting en de ontoereikende aanduiding van een schoolomgeving (Barthel) aan.

Door de stad wordt de inrichting van de bebouwde kom (zonekeuze en aanduiding ervan) in het deelgebied als knelpunt toegevoegd.

## 3.4 Overzicht knelpunten huidige situatie

Ter conclusie geeft tabel 3.3 een overzicht van de meeste voornaamste knelpuntlocaties, met het deelgebied en de categorie waartoe ze behoren. Knelpuntlocaties die bij meerdere categorieën terugkeren, zijn vetgedrukt.

Tabel 3.3 Overzicht knelpunten huidige situatie

Locatie	Deelgebied	Categorie(ën)
<b>Op en binnen de ring N362-N8</b>	Menen-centrum	Verkeersafwikkeling, Parkeren
Moorselestraat	Menen-centrum	Verkeersafwikkeling
Geluwestraat	Menen-centrum	Verkeersafwikkeling
Volkslaan	Menen-centrum	Verkeersafwikkeling
Buurtweg + Dadizelestraat	Menen-centrum	Verkeersafwikkeling
Kruispunt Ieperstraat-Wervikstraat	Menen-centrum	Verkeersafwikkeling
Kerkstraat	Menen-centrum	Verkeersafwikkeling
<b>Hogeweg</b>	Menen-centrum	Verkeersafwikkeling, Fietsvoorzieningen, Vrachtverkeer
Omgeving Menen Grensland	Menen-centrum	Vrachtverkeer
Wahisstraat	Menen-centrum	Vrachtverkeer
Rijselstraat	Menen-centrum	Fietsvoorzieningen
<b>kruispunt Rijselstraat-Grote Markt</b>	Menen-centrum	Fietsvoorzieningen, Inrichting, Verkeersafwikkeling
Wervikstraat	Menen-centrum	Fietsvoorzieningen
Kortrijkstraat	Menen-centrum	Fietsvoorzieningen
<b>Rijselstraat</b>	De Barakken	Verkeersafwikkeling, Parkeren, Fietsvoorzieningen, Voetgangersvoorzieningen, Groenvoorzieningen
Grensstraat	De Barakken	Verkeersafwikkeling
<b>De Barakken</b>	De Barakken	Parkeren, Groenvoorzieningen



Locatie	Deelgebied	Categorie(ën)
<b>N366</b>	De Barakken	Fietsvoorzieningen, Voetgangersvoorzieningen
Rondpunt N366-N8	De Barakken	Fietsvoorzieningen
Jaagpad langs de Leie	De Barakken	Fietsvoorzieningen
<b>Lauweplaats</b>	Lauwe	Verkeersafwikkeling, Vrachtverkeer
Brugstraat	Lauwe	Verkeersafwikkeling
Schoolstraat	Lauwe	Verkeersafwikkeling
Hospitaalstraat	Lauwe	Verkeersafwikkeling
<b>Larstraat</b>	Lauwe	Verkeersafwikkeling, Vrachtverkeer
<b>Wevelgemstraat</b>	Lauwe	Vrachtverkeer, Fietsvoorzieningen
Goevrouwestraat	Lauwe	Parkeren
<b>Lauwbergstraat</b>	Lauwe	Parkeren, Fietsvoorzieningen, Inrichting
<b>Rekkemstraat</b>	Lauwe	Vrachtverkeer, Inrichting
Grote Molenstraat	Lauwe	Vrachtverkeer
Waterstraat	Lauwe	Vrachtverkeer
Dronckaertstraat	Lauwe	Fietsvoorzieningen
Aalbeeksesteenweg	Lauwe	Fietsvoorzieningen
Preshoekstraat/Kapelhoekstraat	Lauwe	Fietsvoorzieningen
Bebouwde kom Lauwe	Lauwe	Inrichting
Prins-Regentstraat	Lauwe	Openbaar vervoer
<b>Grote Weg/Castertstraat</b>	Rekkem	Verkeersafwikkeling, Fietsvoorzieningen, Inrichting
Vaandelstraat	Rekkem	Verkeersafwikkeling
<b>Triloystraat</b>	Rekkem	Verkeersafwikkeling, Vrachtverkeer
Bebouwde kom Rekkem	Rekkem	Inrichting

# 4

## KNELPUNTENANALYSE TOEKOMSTIGE SITUATIE

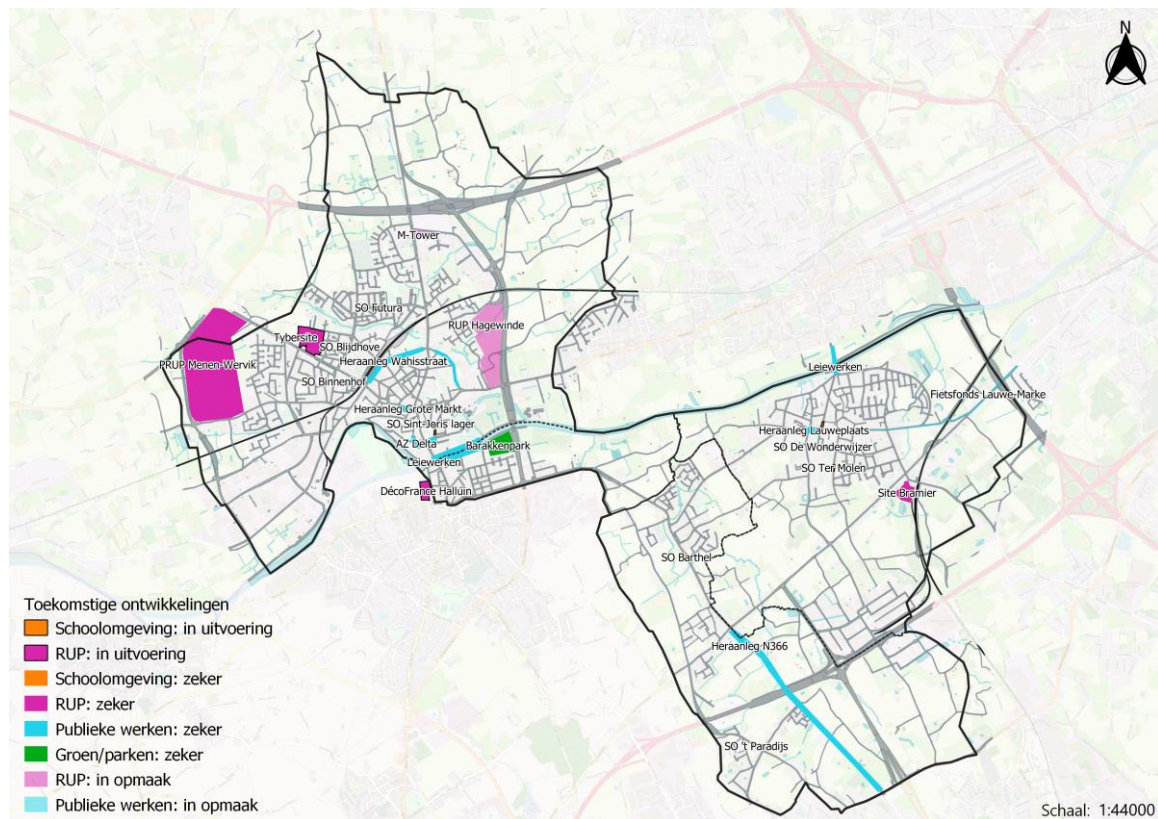
De knelpuntanalyse van de toekomstige situatie wordt behandeld op basis van de (geplande) ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen zijn opgedeeld in drie categorieën:

- ontwikkelingen in uitvoering;
- geplande ontwikkelingen die zeker uitgevoerd zullen worden;
- geplande ontwikkelingen waarvan de effectieve uitvoering nog in opmaak is.

De indeling van de ontwikkelingen over de categorieën is vastgelegd op 5 augustus 2020. Vanzelfsprekend kunnen ontwikkelingen in de tijd van categorie veranderen. Om hiermee rekening te houden, worden alle ontwikkelingen (en hun effecten) in deze analyse meegenomen alsof het projecten betreffen die zeker uitgevoerd zullen worden.

In Afbeelding 4.1 is een overzichtskarta van alle toekomstige ontwikkelingen in Meneu opgenomen. In bijlage II is deze afbeelding in groter formaat bijgevoegd.

Afbeelding 4.1 Overzicht toekomstige ontwikkelingen in Meneu



Per categorie zijn de ontwikkelingen en de (eventuele) daaruit volgende knelpunten in een afzonderlijke paragraaf besproken. Paragraaf 4.4 geeft tenslotte een overzicht van deze toekomstige knelpunten.

## 4.1 Ontwikkelingen in uitvoering

Onderstaande tabel geeft een overzicht (type, locatie en omschrijving) van de ontwikkelingen in uitvoering. Vervolgens zijn de (verwachte) knelpunten naar aanleiding van deze ontwikkelingen besproken.

Tabel 4.1 Overzicht ontwikkelingen in uitvoering

Ontwikkeling	Type	Locatie	Omschrijving
Tybersite	RUP of ander ontwikkelingsplan	Ieperstraat	Herontwikkeling van de voormalige industriële site (74.000 m <sup>2</sup> ) van de fabriek Tyber: bedrijvzone van 18.500 m <sup>2</sup> met mogelijkheid tot bedrijfswoonegelegenheden, retailzone van 16.500 m <sup>2</sup> en mogelijkheid tot ontspanning, dit in een parkachtige omgeving met veel groen, vijver en voorzieningen.
Aanpak schoolomgeving De Kleine Prins	Schoolsite	Aug. Debunnestraat	Zebropad met octopusmarkering, uitstulpend voetpad met plantvakken, octopusbeugels en –accentpalen, paaltjes, fietsbeugels
Aanpak schoolomgeving Sint-Joris secundair	Schoolsite	Fabiolalaan	Verhoogde inrichting met afboordende plantvakken, zebropad met octopusmarkering, zebropadverlichting met sensoren
Aanpak schoolomgeving Binnenhof	Schoolsite	Gen. Lemanstraat	Uitstulpend voetpad met groenzones, verkleinen oversteek Diksmuideplein, zebropad met octopusmarkering, zebropadverlichting met sensoren, octopusbeugels & -accentpalen, digitaal snelheidsbord, fietsbeugels
Aanpak schoolomgeving Blijdhove	Schoolsite	Guido Gezellelaan	Geveugelde zebropaden, zebropadverlichting met sensoren, octopusaccentpalen, omegaprofielen
Aanpak schoolomgeving Futura	Schoolsite	Volkslaan	Geveugelde zebropaden, zebropadverlichting met sensoren, octopusaccentpalen, omegaprofielen
Aanpak schoolomgeving De Wonderwijzer	Schoolsite	Hospitaalstraat	Borden fietsstraat, markeringen fietsstraat, verkeerskussen, digitale snelheidsborden
Aanpak schoolomgeving Ter Molen	Schoolsite	Grote Molenstraat	Octopusbeugels- & accentpalen, uitbreiding voetpad op groenzone, zebropad met octopusmarkering, verplaatsing verkeersbord F49 richting huizen (kant schoolpoort), digitale snelheidsborden
Aanpak schoolomgeving De Stap	Schoolsite	Wevelgemstraat	Ruimte voorzien voor plantvakken, installatie fietsbeugels in parkeerstrook, vrijwaren voetpad voor voetgangers, groenzones aan beide zijden verkeersplateau, digitale snelheidsborden, herziening opstelling paaltjes/omegaprofielen, nieuwe bebouwing aan overzijde
Aanpak schoolomgeving 't Paradijs	Schoolsite	Paradijsstraat	Uitgestulpte bushalte (conform haltegids), zebropad met octopusmarkering, fietsenstalling ouders, octopuspalen en -profielen
Aanpak schoolomgeving Sint-Joris lager	Schoolsite	St-Jansmolenstraat	Uitstulpend voetpad met plantvakken, octopuspalen en –profielen, digitale snelheidsborden
DécoFrance Halluin	RUP of ander ontwikkelingsplan	Ten westen van de Barakken net over de grens (FR)	DécoFrance Halluin omvat 150 individuele en collectieve woningen die momenteel gebouwd worden op de voormalige brownfieldsite Décofrance. Doelstelling: de stad openstellen voor de Leie.

### Schoolomgevingen

Op dit moment is in Meneen een proces aan de gang waarbij tien schoolomgevingen worden aangepakt. Op uniforme wijze wordt de verkeersveiligheid van deze kritieke locaties verhoogd. Deze ontwikkelingen zijn

zeker geen bron van eventuele nieuwe knelpunten. Integendeel, ze werken juist bestaande verkeersveiligheidsproblemen in de schoolomgevingen weg. Reacties via het InBeeld-platform omtrent onveilige situaties aan deze scholen, zijn hiermee eigenlijk al geadresseerd.

### Tybersite

De 35.000 m<sup>2</sup> nieuwe bedrijvzone en retailactiviteit in de Ieperstraat zal een grote impact hebben op de omgeving. Op vlak van mobiliteit werd hiervoor in 2016 een MOBBER uitgevoerd. De conclusie daaruit is dat de bijkomende verkeersdrukte het rondpunt N58/N8, waarlangs het merendeel van het verkeer zal ontsluiten en dat momenteel reeds verzadigd is, nog meer zal belasten. De verkeersafwikkeling op het rondpunt N58/N8 wordt dus opgenomen als potentieel toekomstig knelpunt.

### DécoFrance Halluin

Dit project bevindt zich net over de grens met Frankrijk, ten westen van de Grensstraat. Het bijkomend verkeer opgewekt door de 150 nieuwe woningen, kan op Belgisch grondgebied vrij eenvoudig via de Moeskroenstraat ontsluiten op de N32. Extra sluipverkeer door het centrum van Menen naar het noorden kan een klein negatief neveneffect zijn.

## 4.2 Geplande ontwikkelingen: uitvoering verzekerd

Onderstaande tabel geeft een overzicht (type, locatie en omschrijving) van de geplande ontwikkeling waarvan de uitvoering verzekerd is. Vervolgens zijn de (verwachtte) knelpunten naar aanleiding van deze ontwikkelingen besproken.

Tabel 4.2 Overzicht geplande ontwikkelingen: uitvoering verzekerd

Ontwikkeling	Type	Locatie	Omschrijving
Barakkenpark	Groen/parken	Barakken tussen de Grondwetstraat, Pr. Paolalaan, Leie en N32	Tussen de Barakken (weinig groen) en de Leie bestaat er een open ruimte (momenteel nog geen eigendom van de stad Menen), die op dit moment als weide wordt gebruikt. De belangrijkste rol van de site is die van toegankelijke groene ruimte voor de buurtbewoners, waarin ecologische opwaardering door natuurontwikkeling een kans krijgt, maar ook ruimte voor recreatie wordt voorzien. Het projectgebied is op die manier ook een stapsteen in het groter netwerk van groene schakels langs de Leievallei. Het Barakkenpark krijgt zo een rol als groene toegangspoort tot het centrum van de stad. Om de relatie tussen de Barakken en het stadscentrum ruimtelijk te versterken en verbinden, wordt een fietsersbrug over de Leie gerealiseerd, die tevens als uitvalsbasis/trefpunt kan functioneren binnen het netwerk van zachte recreatie.
Heraanleg J. en M. Sabbestraat	Publieke werken	J. en M. Sabbestraat	Bij de heraanleg wil men de verkeersveiligheid bevorderen voor alle weggebruikers met bijzondere aandacht voor de directe schoolomgeving. Daarnaast wil men de verplaatsingen te voet en met de fiets verbeteren en de belevingskwaliteit bevorderen van de gebruikers. Als laatste moet de schoolomgeving goed ingepast worden en duidelijk herkenbaar zijn in de openbare ruimte met een kwalitatieve inrichting.
Leiewerken: brug Lauwe-Wevelgem	Publieke werken		Deze brug maakt de verbinding tussen de kernen van de gemeente Wevelgem en Lauwe, een deelgemeente van de stad Menen. De inpassing van de brug in zijn directe omgeving is hier van belang. Anderzijds speelt ook het bovenlokale niveau een rol: de brug en zijn landingen is een onderdeel van het landschap van de Leievallei en een schakel in het bovenlokale fietsroutenwerk langs de Leie.
Leiewerken: fietsbrug	Publieke werken	Tussen Rijselstraat en N32	Een fietsbrug t.h.v. de Grondwetstraat zal de centrumbrug (Rijselstraat) vervangen als deel van fietssnelweg F371.

Ontwikkeling	Type	Locatie	Omschrijving
Leiewerken: werken in de stad	Publieke werken	Omgeving brug Rijselstraat	Het plaatsen van de nieuwe Leiebrug inde Rijselstraat brengt zeer veel ruimtelijke veranderingen met zich mee, ook voor de omgeving rond de brug.
Mobipunt Waalvest	Publieke werken	Waalvest	Inrichten van voorzieningen voor deelmobiliteit en openbaar vervoer en parkeervoorzieningen voor fietsen en wagens. Mogelijk bijkomend andere elementen, zoals een postpakketautomaat.
Schoolomgeving Barthel	Publieke werken	Moeskroenstraat (ter hoogte van nr. 525)	De zone 30 wordt verschoven naar de nieuwe schoolingang (naar aanleiding van verbouwingen).
PCV-dossier: heraanleg Wahisstraat	Publieke werken	Wahisstraat	Er wordt overgeschakeld van halfmaandelijks beurtelings parkeren naar geschrinkt parkeren (met groenzones) om de snelheid van gemotoriseerd verkeer te verlagen.
PRUP Menen- Wervik	RUP of ander ontwikkelingsplan	Site Menen-west (gebied tussen N338, N58, N8, Hogeweg en woonwijk Koekuit)	De Provincie West-Vlaanderen maakt een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) op voor een nieuw bedrijventerrein voor de regio Menen-Wervik op de site Menen-West. De volgende stap is de opmaak van een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP). Bij de opmaak ervan moet er rekening gehouden worden met verschillende milderende maatregelen. Zo moet de verkeersproblematiek op de N58 opgelost zijn vooraleer er een regionaal bedrijventerrein kan ingericht worden. Er moet rekening gehouden worden met de aanpalende woonwijk Koekuit en voldoende brede buffers worden voorzien. Verder moet ook nog bepaald worden welke activiteiten toegelaten of uitgesloten moeten worden op deze site.
Site Bramier	RUP of ander ontwikkelingsplan	Bramier (gebied tussen spoorweg, Dronckaertstraat en Spoorwegstraat)	Vijf hectare van de site is al enkele jaren omgevormd tot nieuw natuurgebied. Het braakliggende terrein van vier hectare richt intercommunale Leiedal nu in als KMO-zone voor een tiental bedrijven.
Heraanleg Grote Markt	Publieke werken	Grote Markt	De Grote Markt wordt heraangelegd als deel van de commerciële as Rijselstraat-Ieperstraat binnen het masterplan Menen.
Heraanleg Lauweplaats	Publieke werken	Lauweplaats	De Lauweplaats wordt heraangelegd met het oog op een combinatie van speelsheid, ontmoeting, ontspanning en permanente bereikbaarheid (parking) van de handelszaken.
Heraanleg N366 (Grote Weg- Casterstraat)	Publieke werken	N366 (Grote Weg- Casterstraat)	Heraanleg N366 tussen Dronckaertstraat en N43, waarbij fietspaden zullen worden ingepast.
Heraanleg omgeving AZ Delta	Publieke werken	AZ Delta	Heraanleg van de wegenis en wandelpaden in de buurt van de hoofdingang van het AZ Delta. Het gaat om een stuk van de Oude Leielaan en de Blekerijvesting. Een groot stuk van het project is gelegen binnen parkgebied. Er wordt dan ook maximaal groen voorzien binnen deze zone (de huidige parkeerplaatsen verdwijnen), met behoud en uitwerking van alle nodige toegangen tot het ziekenhuis.

Binnen de geplande ontwikkelingen waarvan de uitvoering verzekerd is, kan de impact van sommige projecten enkel positief beschouwd worden: de aanleg van het Barakkenpark, de heraanleg van de J. en M. Sabbestraat en de Wahisstraat, de creatie van het Mobipunt Waalvest, de aanpak van schoolomgeving Barthel, de heraanleg van de Grote Markt, de herinrichting van de Lauweplaats, de aanpak van de N366 Grote Weg/Casterstraat en de heraanleg van de omgeving rond AZ Delta. Deze ontwikkelingen zijn gepland met het oog op het verbeteren van de huidige (verkeer)situatie.

Projecten die eventueel wel toekomstige verkeersknelpunten met zich meebrengen zijn de Leiewerken, PRUP Menen-Wervik, site Bramier en DécoFrance Halluin. De potentiële effecten op de verkeerssituatie zijn hieronder voor iedere ontwikkeling aangehaald.

## Leiewerken

De nieuwe Leiebruggen ter hoogte van de Rijselstraat, Grondwetstraat (fietsbrug) en Wevelgemstraat zullen de huidige verkeerssituatie verbeteren op het vlak van leefbaarheid en verkeersveiligheid. Tijdens de werken kan aan de Rijselstraat (lokale weg type II) en Wevelgemstraat (lokale weg type I) wel de nodige hinder worden verwacht. Aan de Rijselstraat in de Barakken zullen bovendien de Westkaai en de Oostkaai geschrapt worden. De toekomstige ontsluiting van de woonwijk ten westen van de Rijselstraat is in dat verband al bestudeerd en ingepast. De ontsluiting van de woonwijk, de basisschool en vooral ook de grote parking aan de oostzijde vormt wel nog een knelpunt dat aangepakt moet worden.

## PRUP Menen-Wervik

De nieuwe bedrijvensite Menen-Wervik (Menen-west) is prima gelokaliseerd, direct ontsluitend op de N58 (primaire weg). Deze nieuwe ontwikkeling zal dus geen vrachtwagens op lokale wegen veroorzaken, indien de lokale vrachtverbodzones duidelijk en strikt georganiseerd worden. Het extra vrachtverkeer dat deze industriezone genereert kan op de (reeds drukke) N58 wel problemen op het vlak van doorstroming met zich meebrengen. Deze verminderde doorstroming kan tevens leiden tot sluipverkeer door het centrum van de stad.

## Site Bramier

In tegenstelling tot de nieuwe industriezone Menen-West, gaat het bij site Bramier om een kleinschalig bedrijventerrein van vijf hectare met enkel kmo's. De locatie van deze toekomstige kmo-zone is minder ideaal, maar ontsluit nog steeds op twee lokale wegen van type I (Dronckaertstraat en Aalbeeksesteenweg). Een aandachtspunt daarbij is om het vrachtverkeer zo veel en zo snel mogelijk in het Zuiden(-Oosten) op de daarvoor voorziene bovenlokale wegen (N58, E17, E403) te krijgen en op die manier een ongewenste passage in de dorpskernen van Lauwe en Rekkem te vermijden. Deze ontwikkeling moet zeker ook worden meegenomen in de beslissing rond de spooroverweg in de Spoorwegstraat.

## 4.3 Geplande ontwikkelingen: uitvoering in opmaak

Onderstaande tabel geeft een overzicht (type, locatie en omschrijving) van de geplande ontwikkeling waarvan de uitvoering in opmaak is. Hierin zijn alleen de ontwikkelingen met een mogelijk negatief mobiliteitseffect opgenomen. De revitalisering van de bedrijvensite LAR (herinrichting openbaar domein met o.a. fietspaden en meer groen) is bijvoorbeeld niet vermeld.

Tabel 4.3 Overzicht geplande ontwikkelingen: uitvoering in opmaak

Ontwikkeling	Type	Locatie	Omschrijving
M-Tower	RUP of ander ontwikkelingsplan	Bedrijventerrein Menen-oost	Vossemeren Development plant een ontwikkeling met 28.700 m <sup>2</sup> BVO kantoren, een hotel met 70 kamers, een restaurant van 630 m <sup>2</sup> BVO en 606 parkeerplaatsen
RUP Hagewinde	RUP of ander ontwikkelingsplan	Terrein ten westen van de N32 (tussen N8 en Moorselestraat)	Het project wordt gerealiseerd in 2 fasen: In de eerste fase wordt het terrein ten zuiden van de Groenestraat gerealiseerd. In deze fase worden in totaal 114 wooneenheden ontwikkeld, waarvan 75 eengezinswoningen en 39 appartementen (3 appartementsgebouwen). Het gebied ten noorden van de Groenestraat en ten zuiden van de Schonebeek wordt ontwikkeld in een latere fase en omvat een totaal van 219 wooneenheden (139 eengezinswoningen en 80 appartementen verdeeld over 5 blokken).
Fietsfonds Lauwe-Marke	Publieke werken	Lauwbergstraat-Dronckaertstraat-Rekkemsestraat	Aanleg van comfortabele fietsvoorzieningen tussen Lauwe en Marke (3750 m). Vooral voor de bereikbaarheid van heel wat bedrijventerreinen in de omgeving kunnen de veilige fietspaden een meerwaarde betekenen.

Hoewel de uitvoering van deze ontwikkelingen nog niet verzekerd is, is het binnen een worstcasescenario nodig om de eventuele toekomstige knelpunten te formuleren die aan deze projecten gerelateerd zijn. Een snelle screening van de ontwikkelingen M-Tower en RUP Hagewinde leert dat de geplande projectlocaties zeer gunstig gelegen zijn: een quasi directe ontsluiting op het bovenlokale wegennet (N32(b)). Uit de opgemaakte MOBER's van deze projecten blijkt echter dat de verkeersafwikkeling op de ontsluitende kruispunten (N32b-Krommebeekstraat en N32-Moorselestraat) momenteel al enige problemen kent. De geplande ontwikkelingen zullen de doorstromingsproblemen verergeren. Het fietsfonds Lauwe-Marke zal tenslotte enkel een positieve impact uitoefenen op de verkeerssituatie voor fietsers en de terugkomende aangehaalde knelpunten op dit traject wegwerken.

Naast de opgesomde ontwikkelingen is ook de aanpak van de spooroverwegen op het grondgebied van Menen nog een extra toekomstproject. De plannen hiervoor zijn nog in opmaak en open voor verandering. Bij het opmaken van het mobiliteitsplan is het zaak om deze locaties te bestuderen in hun specifieke context en de gewenste toekomstige situaties te schetsen.

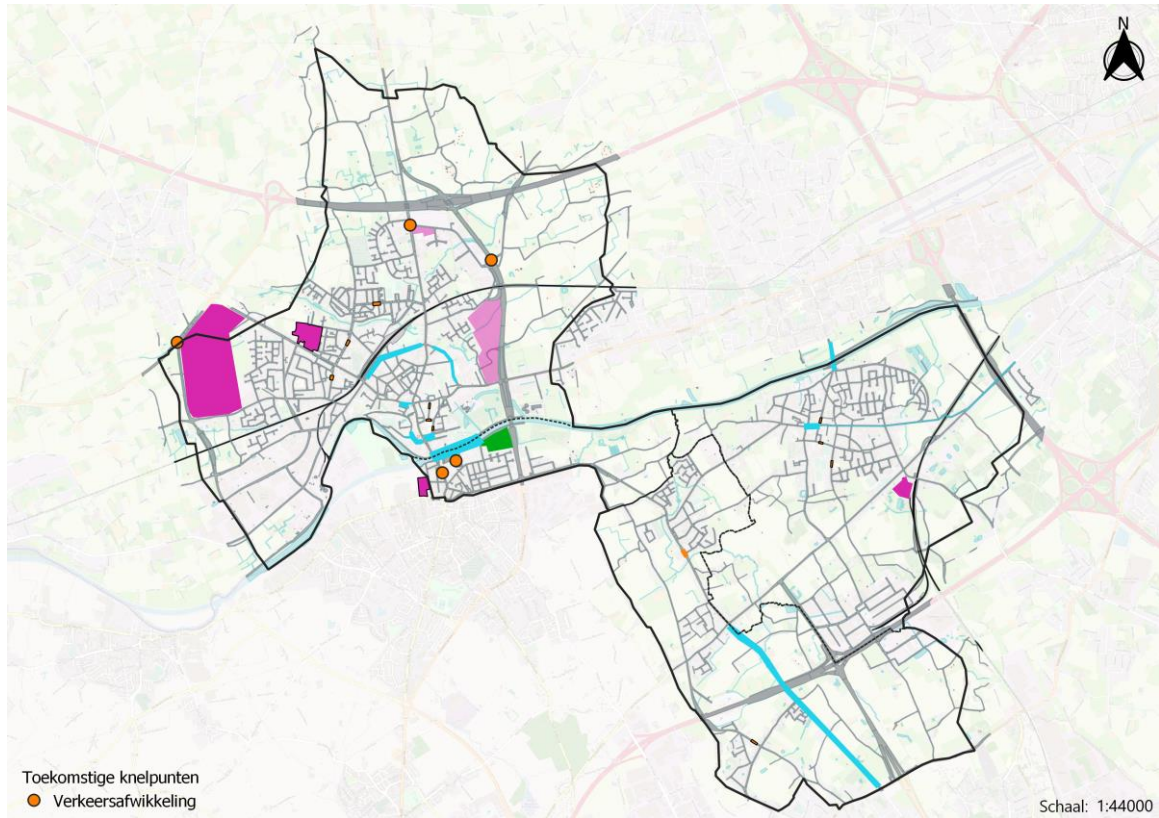
#### 4.4 Overzicht knelpunten toekomstige situatie

Tabel 4.4 geeft een overzicht van de toekomstige knelpunten, tot welke knelpuntcategorie zij behoren en door welke toekomstige ontwikkeling zij veroorzaakt worden. Afbeelding 4.2 presenteert deze knelpunten op de kaart. In bijlage II is deze afbeelding in groter formaat bijgevoegd.

Tabel 4.3 Overzicht toekomstige knelpunten

Knelpunt	Knelpuntcategorie	Project	Projectcategorie
Extra belasting N58 en meer specifiek (reeds verzadigde) rondpunt N58-N8	Verkeersafwikkeling	Tybersite PRUP Menen-Wervik	In uitvoering Zeker
Extra (sluip)verkeer door het centrum van Menen	Verkeersafwikkeling	DécoFrance Halluin	In uitvoering
Ontsluiting oostzijde Rijselstraat (Barakken)	Verkeersafwikkeling	Leiewerken	Zeker
Extra belasting kruispunt N32b-Krommebeekstraat	Verkeersafwikkeling	M-tower	In opmaak
Extra belasting kruispunt N32-Moorselestraat	Verkeersafwikkeling	M-tower RUP Hagewinde	In opmaak In opmaak

Afbeelding 4.2 Overzicht toekomstige knelpunten





# 5

## SAMENVATTING

In deze uitgangsrapportage zijn de huidige (verkeers)situatie in Menen in kaart gebracht. Per vervoersmodus zijn de voorzieningen en karakteristieken onderzocht en gevisualiseerd. Vervolgens zijn de knelpunten binnen deze huidige toestand geïnventariseerd aan de hand van bewonersparticipatie: via een online platform en straatenuêtes zijn in totaal 480 reacties (429 via het online platform en 51 via de straatenuêtes) verzameld, waaruit 444 knelpunten (394 uit het online platform en 50 uit de straatenuêtes) zijn afgeleid. De knelpunten zijn onderverdeeld in acht categorieën. De meest vermelde knelpuntcategorieën zijn verkeersafwikkeling (130), fietsvoorzieningen (94), inrichting (87) en parkeren (64). Het aandeel van de overige knelpuntsoorten is zeer beperkt.

De knelpunten zijn daarna per deelgebied geanalyseerd. Voor deelgebied Menen-centrum liggen vele knelpunten in het centrum van Menen-centrum (op en binnen de ring N362-N8). Vooral de verkeersafwikkeling en het parkeren zijn daar de aangehaalde thema's. In het bijzonder wordt het kruispunt Rijsselstraat-Grote Markt naar voren gebracht als knelpuntlocatie over drie categorieën heen. In deelgebied de Barakken is de Rijsselstraat de meest vernoemde probleemlocatie: deze straat wordt bij maar liefst vijf van de acht categorieën frequent aangehaald. Voor deelgebied Lauwe & Rekkem zijn de Lauweplaats, de Lauwbergstraat, de Rekkemstraat en de Grote Weg de locaties die bij meerdere knelpuntcategorieën als problematisch beschouwd worden. Het volledige overzicht van terugkerende knelpuntlocaties is terug te vinden in paragraaf 3.4.

Tenslotte zijn in hoofdstuk 4 de toekomstige ontwikkelingen in de stad bestudeerd. Daarbij is een onderscheid gemaakt tussen ontwikkelingen in uitvoering, ontwikkelingen waarvan de uitvoering verzekerd is en ontwikkelingen waarvan de uitvoering nog in opmaak is. Per geplande ontwikkeling is bekeken of en hoe die de verkeerssituatie in Menen zal beïnvloeden. Uit deze analyse zijn uiteindelijk vijf potentiële toekomstige knelpunten naar voren gekomen, allen op het vlak van verkeersafwikkeling.

Op basis van deze uitgangspuntenrapportage worden in de volgende fase van het project (fase 2: planopbouw) oplossingen uitgewerkt voor de vastgestelde knelpuntlocaties.

