



Mobiliteitsplan Meneen

Opmaak stedelijk mobiliteitsplan inclusief bijhorend participatietraject

Stad Meneen

12 augustus 2021

Project Mobiliteitsplan Menen
Opdrachtgever Stad Menen

Document Opmaak stedelijk mobiliteitsplan inclusief bijhorend participatietraject
Status Definitief
Datum 12 augustus 2021
Referentie 118067/pous/013

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

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

1	INFORMATIEF DEEL	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Globale doelstellingen	1
1.3	Procesverloop	2
1.4	Inhoud mobiliteitsplan	2
2	RICHTINGGEVEND DEEL	3
2.1	Beleidsscenario	3
2.1.1	Relatie met andere beleidsplannen	3
2.2	Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkeling	6
2.2.1	Ontwikkelingen in uitvoering	6
2.2.2	Geplande ontwikkelingen	8
2.3	Werkdomein B: verkeersnetwerken	10
2.3.1	Inleiding	10
2.3.2	Algemene verkeersafwikkeling	11
2.3.3	Voetgangersnetwerk	15
2.3.4	Fietsnetwerk	16
2.3.5	Collectief netwerk	18
2.3.6	Autoparkeren	21
2.3.7	Vrachtnetwerk	23
2.4	Werkdomein C: flankerende maatregelen	25
2.5	Actieplan	26
2.5.1	Actieplan werkdomein A	27
2.5.2	Actieplan werkdomein B	28
2.6	Organisatie en evaluatie	29
	Laatste pagina	29
	Bijlage(n)	Aantal pagina's
I	Kaartmateriaal	9

1

INFORMATIEF DEEL

1.1 Aanleiding

Het huidige mobiliteitsplan dateert uit 2003 en kende een actualisatie in 2012. Omwille van evoluties in de ontwikkeling van de stad en de algemene mobiliteitscontext is een nieuw mobiliteitsplan aan de orde. Op die manier beschikt de stad Menen de komende tien tot dertig jaar over een relevant en toekomstgericht kader om haar mobiliteitsbeleid op af te stemmen.

1.2 Globale doelstellingen

Het mobiliteitsplan is een beleidsplan dat in hoofdlijnen de (langetermijn)visie op het gebied van mobiliteit beschrijft. In het Decreet betreffende de basisbereikbaarheid (2019) beschrijft de Vlaamse Overheid dat het mobiliteitsbeleid gericht is op het garanderen van de bereikbaarheid van de samenleving. Daarbij wordt geïnvesteerd in een mobiliteitssysteem waarmee de economie en de maatschappij ondersteund worden. Het mobiliteitssysteem is duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal. Het wordt uitgebouwd en geëxploiteerd met aandacht voor toegankelijkheid en leefbaarheid.

Ter uitvoering van het mobiliteitsbeleid beogen het Vlaamse Gewest en de eronder functionerende overheden en partijen de volgende acht doelstellingen:

- 1 vraaggericht investeren in bereikbaarheid;
- 2 vervoersnetwerken klaarmaken voor de toekomst;
- 3 een multimodaal vervoerssysteem uitbouwen waarbij zoveel als mogelijk uitgegaan wordt van het STOEP-principe;
- 4 het realiseren van een slachtoffervrij vervoerssysteem;
- 5 verleiden, motiveren, prikkelen tot gedragsverandering;
- 6 Vlaanderen een gangmaker maken in innovatie;
- 7 basisbereikbaarheid regionaal en integraal aanpakken;
- 8 zorgen voor een vlotte doorstroming van elke vervoersmodus.

Het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid investeert in de veiligheid en de kwaliteit van de wegen en hun aanhorigheden, met het STOEP-principe als uitgangspunt. Dat principe bepaalt de rangorde van wenselijke vervoerwijzen:

- 'S' staat voor 'stappen' (voetgangers);
- 'T' staat voor 'trappen' (fietsers);
- 'O' voor openbaar vervoer (collectief vervoer);
- 'E' voor elektrisch vervoer (individueel);
- 'P' (van privé-vervoer) voor individueel gemotoriseerd vervoer op fossiele brandstof.

Ook het participatieproces wordt als belangrijk aandachtspunt genoemd. Aan de burgers moet vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak worden verleend bij het voorbereiden, vaststellen, uitvoeren, volgen en evalueren van het mobiliteitsbeleid.

De stad Menen onderschrijft deze doelstellingen en principes. Met de opmaak van een nieuw lokaal mobiliteitsplan wil de stad actief inzetten op een duurzame mobiliteitsontwikkeling op haar grondgebied.

1.3 Procesverloop

De stad heeft studiebureau Witteveen+Bos aangeduid via een openbare aanbesteding voor de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan. Het proces bestaat uit vier fases, telkens met een uitgebreid verankerde participatie.

Allereerst is er begonnen met een verkenningsfase (zomer 2020): een analyse van de huidige verkeerssituatie en een inventarisatie van de (effecten van) geplande ontwikkelingen. Ook betrokkenen zijn 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 er zijn stratenquêtes in de Barakken uitgevoerd om een hoge participatie over het grondgebied te bekomen. De resultaten uit het participatietraject zijn door Witteveen+Bos verzameld, geanalyseerd en meegenomen in het uitgangspuntenrapport.

In de tweede fase (planopbouw, najaar 2020) zijn de doelstellingen van het plan scherp gesteld. Vervolgens zijn conceptoplossingen uitgewerkt, gebaseerd op onder andere de knelpuntenanalyse uit het uitgangspuntenrapport. Middels digitale mobiliteitsfora zijn de inwoners van Menen gevraagd mee te denken over mogelijke oplossingen. Tenslotte zijn van alle oplossingen de effecten bepaald aan de hand van de vijf doelstellingen welke in paragraaf 2.1.2 zijn geïntroduceerd. Het geheel is gebundeld in een overzichtelijk syntheserapport.

In fase drie (begin 2021) zijn beleidsplannen per deelgebied opgesteld. De oplossingen uit het syntheserapport zijn aangepast en samengevoegd tot beleidsplannen per deelgebied. Per deelgebied zijn vervolgens info-avonden georganiseerd om de oplossingen per thema te presenteren en feedback van de bewoners te verzamelen. Aan de hand van de opgehaalde input zijn de oplossingen geoptimaliseerd en in een formeel rapport verwerkt ('Beleidsplan per deelgebied').

De rapporten uit de drie fasen vormen uiteindelijk samen de input voor het integrale mobiliteitsplan voor de Stad Menen dat in de laatste fase (zomer 2021) is opgesteld.

Tijdens elke fase zijn de projectstuurgroep (professionele stakeholders) en de klankbordgroep (lokale betrokkenen) geconsulteerd. Elk rapport is goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen van de stad Menen.

1.4 Inhoud mobiliteitsplan

Het richtinggevend deel van het mobiliteitsplan bestaat uit:

- een beschrijving van het beleidsscenario waarbinnen het plan is uitgewerkt (paragraaf 2.1);
- werkdomein A, waarbinnen de geplande ruimtelijke ontwikkelingen in de stad in relatie met het mobiliteitsverhaal geschetst worden (paragraaf 2.2);
- werkdomein B, waarbinnen de verkeersnetwerken en visie rond de verschillende vervoersmodi worden opgesteld (paragraaf 2.3);
- werkdomein C, waarbinnen het flankerend beleid wordt uitgewerkt (paragraaf 2.4);
- een actieplan, waarbinnen de maatregelen uit de drie werkdomeinen overzichtelijk gebundeld worden (paragraaf 2.5);
- een korte beschrijving rond de organisatie en evaluatie met betrekking tot het mobiliteitsplan (paragraaf 2.6).

2

RICHTINGGEVEND DEEL

2.1 Beleidsscenario

In deze paragraaf wordt de bredere beleidscontext van dit lokaal mobiliteitsplan geschetst. Eerst wordt de relatie met andere beleidsplannen (Vlaanderen, Vervoerregio, stad Mene) toegelicht, daarna wordt de mobiliteitsvisie van de stad Mene toegelicht.

2.1.1 Relatie met andere beleidsplannen

Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen. De strategische visie van het BRV heeft niet het statuut van een ontwerp van ruimtelijk beleidsplan, omdat er nog geen ontwerpbeleidskaders zijn goedgekeurd. Het biedt een basis voor regeringsbeslissingen ter realisatie van de visie. De strategische doelstellingen uit het BRV worden als leidraad meegenomen bij de opmaak van het mobiliteitsplan.

Mobiliteitsvisie 2040

De Vlaamse Regering heeft op 4 juni 2021 de nieuwe toekomstvisie op de Vlaamse mobiliteit principieel goedgekeurd. Dit is een belangrijke stap richting een definitief goedgekeurde visie. Het vroegere mobiliteitsplan Vlaanderen wordt met de opmaak van deze visietekst opgeheven. Bij de opmaak van het mobiliteitsplan Mene zijn de algemene doelstellingen gebaseerd op het decreet basisbereikbaarheid, aangezien de mobiliteitsvisie 2040 nog niet beschikbaar was. Vastgesteld kan worden dat de mobiliteitsvisie 2040 opgevolgd wordt binnen het mobiliteitsbeleid van de stad.

Decreet basisbereikbaarheid

Het decreet basisbereikbaarheid werd op 12 juni 2019 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Op 22 juni 2019 trad het decreet in werking. De Vlaamse overheid verschuift met de basisbereikbaarheid de klemtoon van een aanbodgestuurd naar een vraaggestuurd model met een geïntegreerde en multimodale aanpak en een sterkere samenwerking met gemeenten via vervoerregio's. Openbaar vervoer blijft een prominente rol spelen in mobiliteit, maar voor de voor- en natrajecten wil de overheid andere vervoermiddelen inzetten zoals autodelen en deelfietsen. Uitgangspunten van basisbereikbaarheid zijn:

- een meer vraaggestuurd aanbod in tegenstelling tot basismobiliteit dat een aanbodmodel is;
- een geïntegreerde benadering van alle vervoermodi gaande van trein, sterke reguliere bus- en tramlijnen tot collectieve taxi's en buurtbussen;
- een sterke inzet op combimobiliteit met een belangrijke rol in het voor- en natraject voor deelfietsen, autodelen, etc. als onderdeel van combimobiliteit waarbij vlot overstappen tussen verschillende vervoermiddelen mogelijk is op mobipunten;
- de opbouw van een vierlagig netwerk (zie onder: treinnet, kernnet, aanvullend net en vervoer op maat);
- een sterke samenwerking met de steden en gemeenten via de vervoerregioraden.

Bij de opmaak van het mobiliteitsplan Mene werden de uitgangspunten van het decreet basisbereikbaarheid als leidraad gebruikt.

Vervoerregio

Om lokale besturen te betrekken bij het mobiliteitsverhaal worden vervoerregio's samengesteld. De leden van deze raad werken mobiliteitsvoorstellen uit voor het aanvullend net en het vervoer op maat en adviseren het kernnet. De vervoerregio is ook verantwoordelijk voor de opmaak van een strategisch vervoerplan voor de regio. Mobiliteit moet hierbij globaal bekeken worden. Personenvervoer en logistiek vervoer, naast openbaar vervoer alsook deelfietsen, deelauto's, taxi, etc.

Menen wordt bij de vervoerregio Kortrijk gerekend. De partners van de vervoerregio zijn:

- de 13 besturen van de gemeenten in de vervoerregio;
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken;
- Agentschap Wegen en Verkeer (AWV);
- De Vlaamse Waterweg;
- De Lijn;
- Leiedal;
- Provincie West-Vlaanderen;
- Departement Omgeving.

Op 2 oktober 2020 werd het openbaar vervoerplan 2021 definitief goedgekeurd door de vervoerregioraad Kortrijk. Nadien worden zowel voor de reguliere lijnen als voor het Vervoer op Maat de exacte reiswegen en de haltes uitgewerkt en wordt bepaald wie het Vervoer op Maat zal aanbieden. Men streeft ernaar het nieuwe plan voor openbaar vervoer in de loop van 2022 officieel in werking te laten treden.

Daarnaast wordt de verdere uitwerking van het aanbod openbaar vervoer meegenomen in het regionale mobiliteitsplan. Het regionale mobiliteitsplan heeft een tijdshorizon van tien tot dertig jaar.

Met het regionale mobiliteitsplan onderzoeken lokale en bovenlokale overheden samen hoe ze voor alle gebruikers (de fietser, de gebruiker van het openbaar vervoer, de automobilist, het goederenvervoer, etc.) het verkeer beter, veiliger, vlotter en duurzamer kunnen organiseren op niveau van de regio. Dit betekent dat de vervoerregio een visie ontwikkelt en initiatieven kan nemen op vlak van regionale acties. Op lokaal niveau ondersteunt ze de gemeenten, terwijl ze voor het Vlaams mobiliteitsbeleid een adviserende functie heeft. De opmaak van het regionale mobiliteitsplan verloopt in verschillende stappen. De definitieve goedkeuring van dit regionaal mobiliteitsplan zou in 2023 volgen.

Ruimtelijke structuurplannen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS) en het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Menen (GRS) leggen elk op hun eigen schaalniveau de gewenste ruimtelijke structuur vast.

Menen wordt volgens het RSV afgebakend als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau. Daarnaast wordt de regio Menen-Kortrijk-Waregem onderkend als onderdeel van het grensoverschrijdend stedelijk netwerk Kortrijk-Rijsel-Roubaix-Tourcoing-Moeskroen. De ruimtelijke bepalingen betreffende Menen worden geïncorporeerd in het mobiliteitsplan. De wegencategorisering qua hoofdwegen en primaire wegen is opgenomen als startpunt voor de wegencategorisering op lokaal niveau.

Ook met de doelstellingen uit het GRS is er afstemming gebeurd. De aandacht gaat hierbij naar het grensoverschrijdend bekijken van het economisch weefsel, goede mobiliteitsverbindingen, optimaal ruimtegebruik, een landschappelijke integratie en een verkeersveilige ontsluiting van de activiteiten. De verkeersstructuur wordt bepaald op basis van de aansluiting van het lokale wegennet op het regionale wegennet.

2.1.2 Beleidsvisie Menen

De stad Menen herleidt de beleidscontext op lokaal niveau naar vijf doelstellingen. De stad wil deze doelstellingen nastreven bij het voeren van beleid en de uitwerking ervan.

1 - Verkeersveiligheid

'Het verhogen van de verkeersveiligheid op het volledige grondgebied.'

2 - Bereikbaarheid

'Het garanderen van een bereikbare stad voor de verschillende vervoersmodi.'

3 - Toegankelijkheid

'Het garanderen van een toegankelijk mobiliteitssysteem voor iedereen.'

4 - Duurzaamheid

'Het stimuleren van de modal shift van autogebruik naar duurzame vervoerwijzen (wandelen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit, elektrisch vervoer, etc.)'

5 - Leefbaarheid

'Het verhogen van de verkeersleefbaarheid in de woon- en centrumgebieden.'

De vijf overkoepelende doelstellingen van de stad worden verder geconcretiseerd voor specifieke onderwerpen en vervoersmodaliteiten:

- **innovatie:** het introduceren/uitbreiden van duurzame (elektrische) en innovatieve (deelsystemen) vervoersdiensten inclusief voorzieningen (laadinfrastructuur, hoppinpunten/mobipunten);
- **wandelen:** het uitbouwen van een optimaal voetgangersnetwerk, voldoende onderhouden trottoirs en verbindingen van goede kwaliteit die op een logische manier met elkaar verbonden zijn, inclusief voldoende en veilige oversteekplaatsen;
- **fietsen:**
 - het uitbouwen van samenhangende, directe, aantrekkelijke, veilige en comfortabele fietsverbindingen met extra aandacht voor schoolfietsroutes en woon-werkverkeer;
 - het voorzien van voldoende, veilige, gebruiksvriendelijke en toegankelijke fietsstallingen op strategische plaatsen;
- **openbaar vervoer:** het creëren van optimale condities voor een goed functionerend en toegankelijk openbaarvervoersysteem rekening houdend met de gehele reistrject (voor- en natransport, haltes, stallingsvoorzieningen);
- **gemotoriseerd verkeer:**
 - het creëren van een doordacht verkeerscirculatieplan voor elk deelgebied en voor het grondgebied in zijn geheel;
 - het optimaliseren van de huidige wegencategorisering en van de doorstroming op de hoofdwegen;
- **vrachtverkeer:** het introduceren en communiceren van doordachte (gewenste) vrachtroutes voor de aanwezige bedrijventerreinen in Menen;
- **parkeren:**
 - het introduceren en communiceren van doordachte parkeerroutes waarbij woonwijken en de stadskernen worden ontzien;
 - het creëren van een doordacht parkeerbeleid en voldoende parkeergelegenheid, met behoud van de ruimtelijke kwaliteit;
- **communicatie:** het communiceren met en informeren van bewoners, bedrijven, scholen, etc. om duurzame verplaatsingen te stimuleren;
- **inrichting:**
 - het inrichten van wegen op een consequente en herkenbare manier zodat de geldende maximum snelheid duidelijk wordt (conform het 'Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten, d.d. juni 2009' en nieuwe versies of opvolgdocumenten van deze richtlijnen);
 - het aanpakken van onveilige locaties met extra aandacht voor schoolomgevingen, voorrangskruispunten en gelijkvloerse spoorkruisingen;
 - het verhogen van het respect voor de gewenste snelheidsregimes;
 - het aanbrengen van groen in het straatbeeld en het opwaarderen van de publieke ruimte in het algemeen.

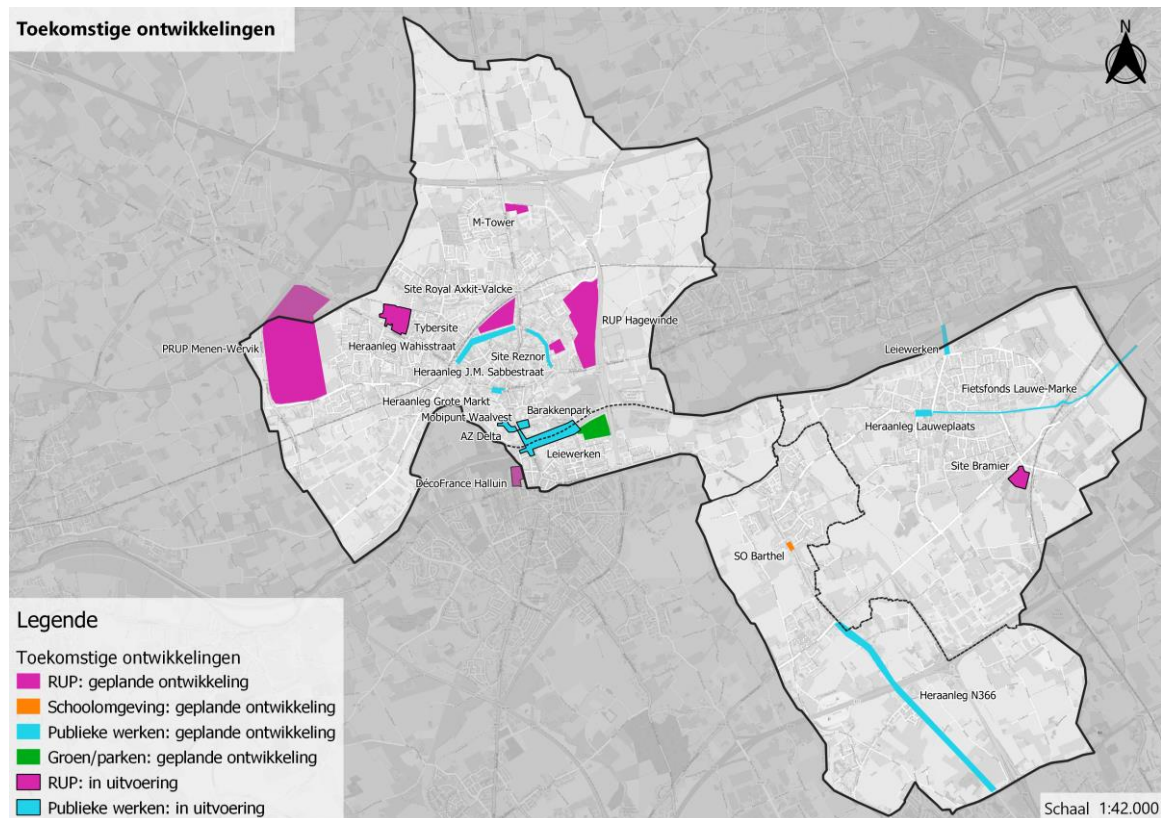
2.2 Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkeling

Een stad is constant in beweging en ook de volgende jaren staan er verschillende ruimtelijke ontwikkelingen gepland. Deze worden opgedeeld in twee categorieën:

- ontwikkelingen in uitvoering;
- geplande ontwikkelingen.

In afbeelding 2.1 is een overzichtskaart van alle toekomstige ontwikkelingen in Meneu opgenomen. Per categorie worden de ontwikkelingen en de (eventuele) daaruit volgende knelpunten op het vlak van mobiliteit besproken.

Afbeelding 2.1 Overzicht toekomstige ontwikkelingen in Meneu



2.2.1 Ontwikkelingen in uitvoering

Onderstaande tabel 2.1 geeft een overzicht (type, locatie en omschrijving) van de ontwikkelingen in uitvoering. Vervolgens worden de aandachtspunten naar aanleiding van deze ontwikkelingen besproken.

Tabel 2.1 Overzicht ontwikkelingen in uitvoering

Ontwikkeling	Type	Locatie	Omschrijving
Tybersite	RUP of ander ontwikkelingsplan	Ieperstraat	Herontwikkeling van de voormalige industriële site (74.000 m ²) van de fabriek Tyber: KMO-zone van 16.000 m ² , 2.500 m ² kantoren, retailzone van 17.500 m ² en mogelijkheid tot ontspanning 3.500 m ² , dit in een parkachtige omgeving met veel groen, een vijver en voorzieningen.

Ontwikkeling	Type	Locatie	Omschrijving
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.
Leiewerken: fietsbrug	publieke werken	tussen Rijselstraat en N32	Een fietsbrug ter hoogte van de Grondwetstraat zal de centrumbrug (Rijselstraat) vervangen als deel van fietssnelweg F371.
Leiewerken: werken in de stad	publieke werken	(omgeving) brug Rijselstraat	Het plaatsen van de nieuwe Leiebrug in de Rijselstraat brengt zeer veel ruimtelijke veranderingen met zich mee, ook voor de omgeving rond de brug: autoluwe West- en Oostkaai, heraanleg Rijselstraat richting Waalvest, nieuwe stadsontwikkeling, etc.
mobipunt Waalvest	publieke werken	Waalvest	Inrichten van voorzieningen voor deelmobiliteit en openbaar vervoer, parkeervoorzieningen voor fietsen en wagens, een postpakketautomaat en mogelijk bijkomende andere elementen.
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 in als KMO-zone voor een tiental bedrijven.
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.

Enkele van de ontwikkelingen in uitvoering, zoals de nieuwe fietsbrug over de Leie, de inrichting van het mobipunt Waalvest en de heraanleg van de omgeving van AZ Delta, zijn projecten met het oog op het verbeteren van de huidige (verkeer)situatie. De overige ontwikkelingen zullen eventueel wel toekomstige verkeersknelpunten met zich meebrengen. De potentiële effecten op de verkeerssituatie worden voor iedere ontwikkeling aangehaald.

Tybersite

De 39.500 m² 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 is dat de bijkomende verkeersdruk nabij het rondpunt N58/N8, waarlangs het merendeel van het verkeer zal ontsluiten en dat momenteel reeds verzadigd is, nog meer zal belast worden. De verkeersafwikkeling op het rondpunt N58/N8 vereist bijgevolg de nodige maatregelen om de verwachte mobiliteitsimpact van deze nieuwe ontwikkeling te neutraliseren.

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. Sluipverkeer door het centrum van Menen naar het noorden kan een klein negatief neveneffect zijn.

Leiewerken: werken in de stad

Tijdens de werken kan aan de Rijselstraat (lokale weg type II) 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 bestudeerd en reeds ingepast. De ontsluiting van de woonwijk, de basisschool en vooral ook de grote parking aan de oostzijde vormt nog wel het onderwerp van een bijkomende studie. Een nieuwe ontsluiting op de Rijselstraat ter hoogte van de Sint-Hilariusstraat is momenteel de verwachte oplossingsrichting.

Site Bramier

In tegenstelling tot de nieuwe industriezone Menen-Wervik, gaat het bij site Bramier om een kleinschalig bedrijventerrein van vier hectare met enkele kmo's. De locatie van deze toekomstige kmo-zone is vanuit verkeerskundig oogpunt minder ideaal, maar ontsluit nog steeds op twee lokale wegen van type I (Dronckaertstraat en Aalbeeksesteenweg). Een aandachtspunt hierbij is om het vrachtverkeer zoveel 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 studie rond de inpassing van de ongelijkgrondse spoor kruising in de Spoorwegstraat.

2.2.2 Geplande ontwikkelingen

Onderstaande tabel 2.2 geeft een overzicht (type, locatie en omschrijving) van de geplande ontwikkelingen op het grondgebied van Menen. Vervolgens worden de (verwachte) aandachtspunten naar aanleiding van deze ontwikkelingen besproken.

Tabel 2.2 Overzicht geplande ontwikkelingen

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 een open ruimte, dat op dit moment als weide wordt gebruikt. De belangrijkste rol van de site is om die van een toegankelijke groene ruimte voor de buurtbewoners te voorzien, waarin ecologische opwaardering door natuurontwikkeling een kans krijgt, maar ook als ruimte voor recreatie wordt voorzien. Het projectgebied is op die manier een stapsteen in het groter netwerk van groene schakels langs de Leievallei. Het Barakkenpark krijgt zodoende de rol van groene toegangspoort naar het centrum van de stad. Om de relatie tussen de Barakken en het stadscentrum ruimtelijk te versterken en te verbinden, wordt een fietsersbrug over de Leie gerealiseerd, dat 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 van de gebruikers bevorderen. Als laatste moet de schoolomgeving goed ingepast worden en duidelijk herkenbaar zijn als kwalitatieve inrichting in de openbare ruimte.
Leiewerken: brug Lauwe-Wevelgem	publieke werken		Deze brug maakt de verbinding tussen de kern 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 zijn onderdeel van het landschap van de Leievallei en een schakel in het bovenlokale fietsroutenetwerk langs de Leie.
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 legde een nieuw Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan vast voor het nieuw regionaal bedrijventerrein Menen-Wervik. Bij de opmaak werd rekening gehouden met verschillende milderende maatregelen. Zo moet de

Ontwikkeling	Type	Locatie	Omschrijving
heraanleg Grote Markt	publieke werken	Grote Markt	verkeersproblematiek op de N58 opgelost zijn vooraleer er een regionaal bedrijventerrein kan ingericht worden. De Grote Markt wordt binnen het masterplan Menen heraangelegd als deel van de commerciële as Rijsselstraat-leperstraat.
heraanleg Lauweplaats	publieke werken	Lauweplaats	De Lauweplaats wordt heraangelegd met het oog op 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.
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 blokken). 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).
M-Tower	RUP of ander ontwikkelingsplan	Bedrijventerrein Menen-oost	Een geplande ontwikkeling met zo'n 25.000 m ² kantoren, een hotel met een 70-tal kamers, een restaurant en een 600-tal parkeerplaatsen.
Site Reznor	RUP of ander ontwikkelingsplan	J. en M. Sabbestraat	Nieuwe woonontwikkeling met parkinrichting, waarvan het programma en de ontsluiting nog verder uitgewerkt moet worden.
Site Royal Axkit-Valcke	RUP of ander ontwikkelingsplan	tussen Wahisstraat, Koopwarenstraat, Bruggestraat en spoorweg	Nieuwe woonontwikkeling, waarvan het programma en de ontsluiting nog verder uitgewerkt moet worden.
Fietsfonds Lauwe-Marke	publieke werken	Lauwbergstraat-Dronckaertstraat-Rekkemsestraat	Aanleg van comfortabele fietsvoorzieningen tussen Lauwe en Marke (3.750 m). Vooral voor de bereikbaarheid van heel wat bedrijventerreinen in de omgeving kunnen veilige fietspaden een meerwaarde betekenen.

Binnen de geplande ontwikkelingen 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 aanpak van schoolomgeving Barthel, de heraanleg van de Grote Markt, de herinrichting van de Lauweplaats, de aanpak van de N366 Grote Weg/Casterstraat en het fietsfonds Lauwe-Marke. 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, RUP Hagewinde, de M-Tower, Site Reznor en Site Royal Axkit-Valcke. De potentiële effecten op de verkeerssituatie worden voor iedere ontwikkeling aangehaald.

Leiewerken: brug Lauwe-Wevelgem

Tijdens de werken kan aan de Wevelgemstraat (lokale weg type I) de nodige hinder worden verwacht.

PRUP Menen-Wervik

De nieuwe bedrijvensite Menen-Wervik (Menen-west) is gelegen langs de Ringlaan en direct ontsluitend op de N58 (primaire weg). Deze nieuwe ontwikkeling zal geen vrachtverkeer 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 met zich meebrengen op het vlak van doorstroming. Deze verminderde doorstroming kan leiden tot sluipverkeer door het centrum van de stad.

RUP Hagewinde

De nieuwe woonwijk binnen RUP Hagewinde is qua directe ontsluiting op het bovenlokale wegennet gunstig gelegen nabij de N32. Uit de opgemaakte MOBER's van deze projecten blijken echter dat de verkeersafwikkeling op het ontsluitende kruispunt N32-Moorselestraat momenteel al enige problemen kent. De geplande ontwikkelingen zullen de doorstromingsproblemen verergeren, waardoor bijkomende verkeersmaatregelen vereist zijn.

M-Tower

De M-Tower is gunstig gelegen aan de N32b en kent een snelle ontsluiting op het bovenlokale wegennet. Uit de opgemaakte MOBER van het eerste ontwerp blijkt echter dat de verkeersafwikkeling op het ontsluitende kruispunt (N32b-Krommebeekstraat) momenteel al enige problemen kent. Om te vermijden dat de doorstromingsproblemen zullen verergeren, wordt de ombouw van het kruispunt naar een rotonde als mogelijke oplossing bekeken.

Site Reznor en Site Royal Axkit-Valcke

De plannen voor nieuwe woonontwikkelingen op sites Reznor en Royal Axkit-Valcke staan nog in de beginfase. Bij het uitwerken van deze projecten zullen de effecten op de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de reeds drukke centrumstraten waarop zij ontsluiten, met grote aandacht opgevolgd moeten worden alsook of er opportuniteiten zijn om andere mobiliteitsvraagstukken aan te pakken.

2.3 Werkdomein B: verkeersnetwerken

2.3.1 Inleiding

Binnen dit werkdomein worden de verschillende verkeersnetwerken uitgewerkt. Achtereenvolgens komen de algemene verkeersafwikkeling, het voetgangersnetwerk, het fietsnetwerk, het collectief netwerk, het autoparkeren en het vrachtnetwerk aan bod. Telkens worden eerst de algemene principes voor het hele grondgebied geschetst, waarna eventueel per deelgebied meer gedetailleerd op de belangrijkste zaken wordt ingezoomd. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende drie deelgebieden (afbeelding 2.2):

- 1 Menen-Centrum;
- 2 De Barakken;
- 3 Rekkem & Lauwe.

Deze gebieden hebben elk hun eigen karakteristieken en worden daarom naast integraal ook afzonderlijk bekeken.

Afbeelding 2.2 Deelgebieden Menen

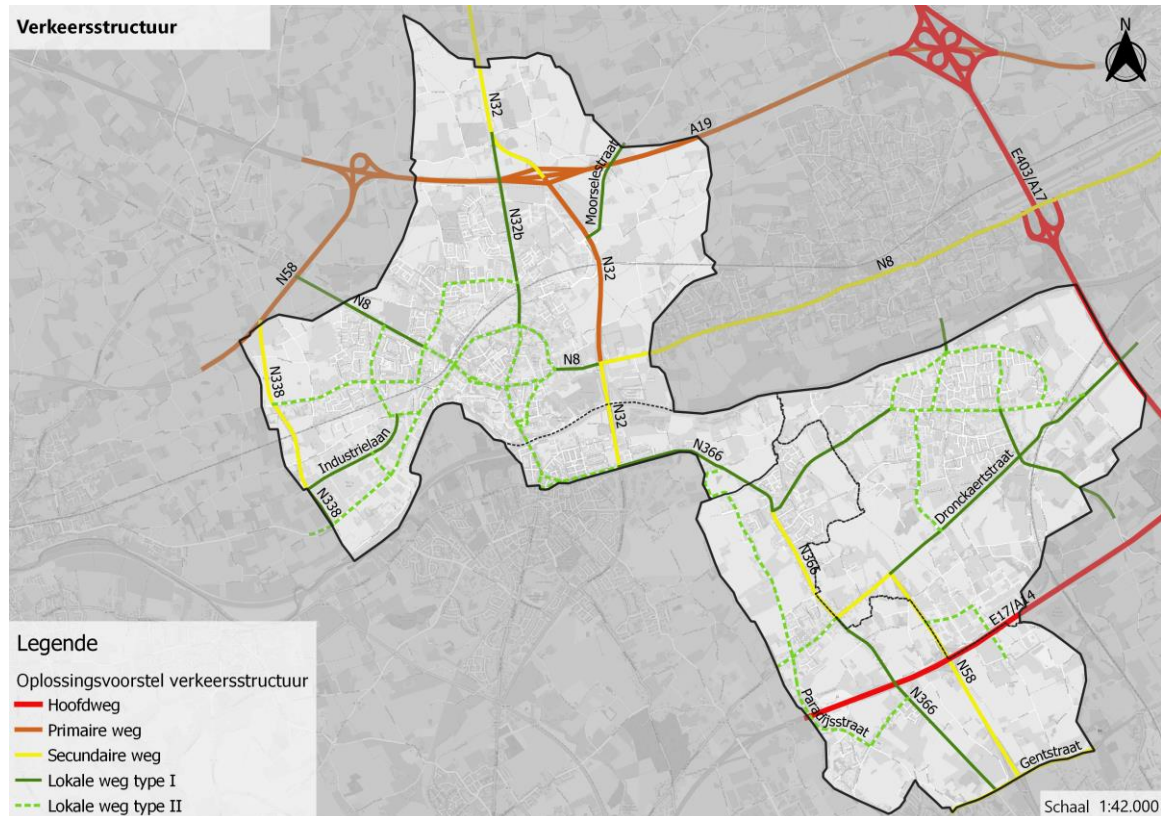


2.3.2 Algemene verkeersafwikkeling

Verkeersstructuur

Afbeelding 2.3 toont de nieuwe verkeersstructuur voor het grondgebied Menen. In samenspraak met de vervoerregio wordt de oude wegencategorisering (RSV 1997) gehanteerd, die bij opmaak van het mobiliteitsplan nog van toepassing was. Het systeem van wegencategorisering bestaat uit vier hoofdcategorieën: 1) hoofdwegen (autosnelwegen), 2) primaire wegen, 3) secundaire wegen en 4) lokale wegen.

Afbeelding 2.3 Verkeersstructuur



Hoofdwegen en primaire wegen

Hoofdwegen en primaire wegen hebben een functie op internationaal en nationaal niveau. Meningen is goed bereikbaar, mede door de aanwezigheid 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-Ieper) 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) het grondgebied. Deze wegen verzorgen de verkeersafwikkeling op hoger niveau en de regio heeft daarmee 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. Voor de hoofdwegen en primaire wegen worden in dit lokale mobiliteitsplan geen wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie voorgesteld.

Secundaire 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 Meningen. De N8 gaat dwars door de linkervleugel van Meningen en ligt langs het zuiden van Meningen-centrum. De N58 gaat, in tegenstelling tot de N8, door de rechtervleugel van Meningen 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.

In vergelijking met de huidige situatie wordt voorgesteld om de N338 (verbinding tussen industrieterrein Menen-Grensland en de N58) op te waarderen van een lokale naar een secundaire weg om dit traject meer als gewenste ontsluitingsroute voor (vracht)verkeer te profileren. De selectie van secundaire wegen is een bevoegdheid van de vervoerregio en zal aan dit orgaan voorgelegd worden.

Daarnaast wordt ook de afwaardering van de N366 tussen de N32 en de Lauwestraat afgetoetst. Dit kadert binnen de ambitie om het doorgaand verkeer tussen de snelwegen ten noorden en ten zuiden van de stad terug te dringen.

Lokale wegen

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 komen in Menen voornamelijk terug als inprikkers 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.

Ten opzichte van de huidige situatie betreffen de wijzigingen voornamelijk het afwaarderen van lokale wegen (type I of type II) naar type III, bijvoorbeeld in de Koningstraat, een deel van de Moorselestraat, de Triloystraat en Lauweplaats. Het voornaamste doel daarbij is om de leefbaarheid in deze straten te verhogen. Een lagere wegencategorisering gaat immers samen met een smaller wegprofiel en lagere snelheden, waardoor de aantrekkelijkheid voor sluipverkeer afneemt.

Snelheidsregimes

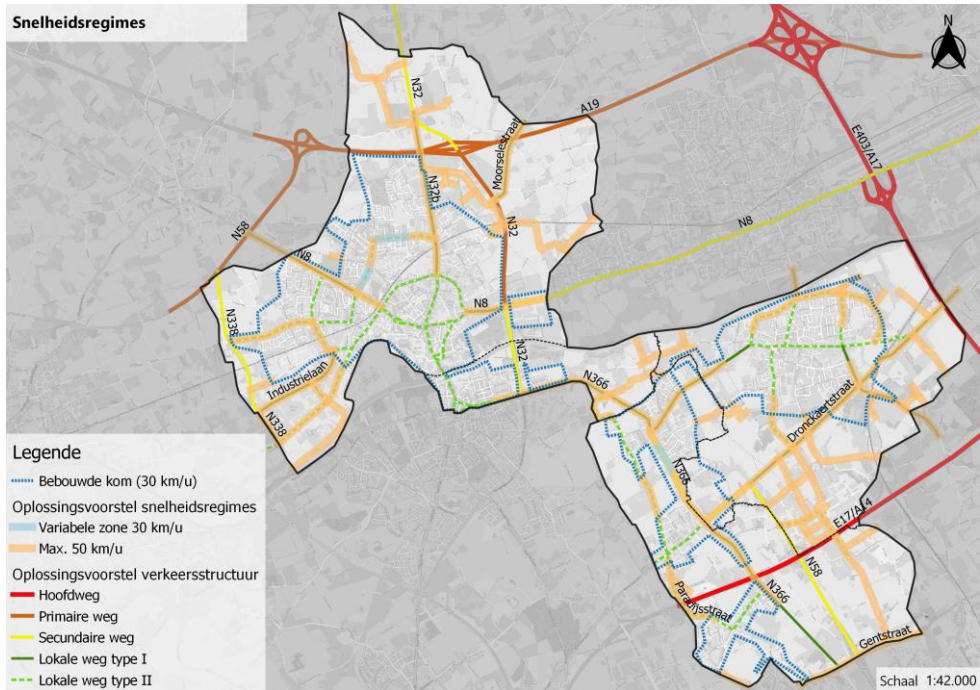
Op het vlak van snelheid wordt 30 km/u binnen de bebouwde kom de standaard en worden slechts enkele geschikte wegen als 50 km/u-straten geselecteerd. Het invoeren van 30 km/u als standaard in woonstraten, schoolomgevingen en straten zonder fietsvoorzieningen, is zeer belangrijk in het kader van verkeersveiligheid en leefbaarheid in de stad: enerzijds verlaagt bij lagere snelheden de kans op en de impact van ongevallen, anderzijds verhoogt de leefbaarheid door minder geluids- en geuroverlast, een betere oversteeikbaarheid en een verlaagde aantrekkelijkheid voor sluipverkeer. Belangrijke wegen voor lokaal doorgaand verkeer (lokale wegen type I en II) zoals de N8, de N366, de Lauwestraat en de Dronckaertstraat blijven vanwege hun verbindingfunctie wel onder het snelheidsregime van 50 km/u. Op deze assen worden de fietsvoorzieningen waar mogelijk conform de richtlijnen (Vademecum Fietsvoorzieningen voor zolang dit als standaard geldt, nadien worden eventuele aanvullende of vervangende beleidsrichtlijnen gevolgd) ingepast.

Met schoolstraten en aangepaste signalisatie en herinrichting rond de in- en uitgangen van scholen is reeds aan het verkeersveiliger maken van de schoolomgevingen gewerkt. Via digitale snelheidsborden worden chauffeurs gericht gesensibiliseerd om de snelheid na te leven. De omschakeling naar grote zones 30 kan wijk per wijk georganiseerd worden gepaard gaande met de nodige communicatie. Het feit dat overall rond scholen de snelheid daalt tot 30 km/u, blijft de belangrijkste maatregel om jonge verkeersslachtoffers te voorkomen.

Er wordt ook op enkele locaties buiten de bebouwde kom een maximumsnelheid van 50 km/u voorgesteld, omdat de weginrichting of andere specifieke karakteristieken van het wegdeel niet geschikt zijn voor 70 km/u of meer.

Op basis van nieuwe inzichten en bijkomend onderzoek kunnen de maximumsnelheden waar nodig nog (voornamelijk naar beneden) worden bijgesteld, bijvoorbeeld in het kader van de uitrol en ontwikkeling van woonerven of fietsverbindingen.

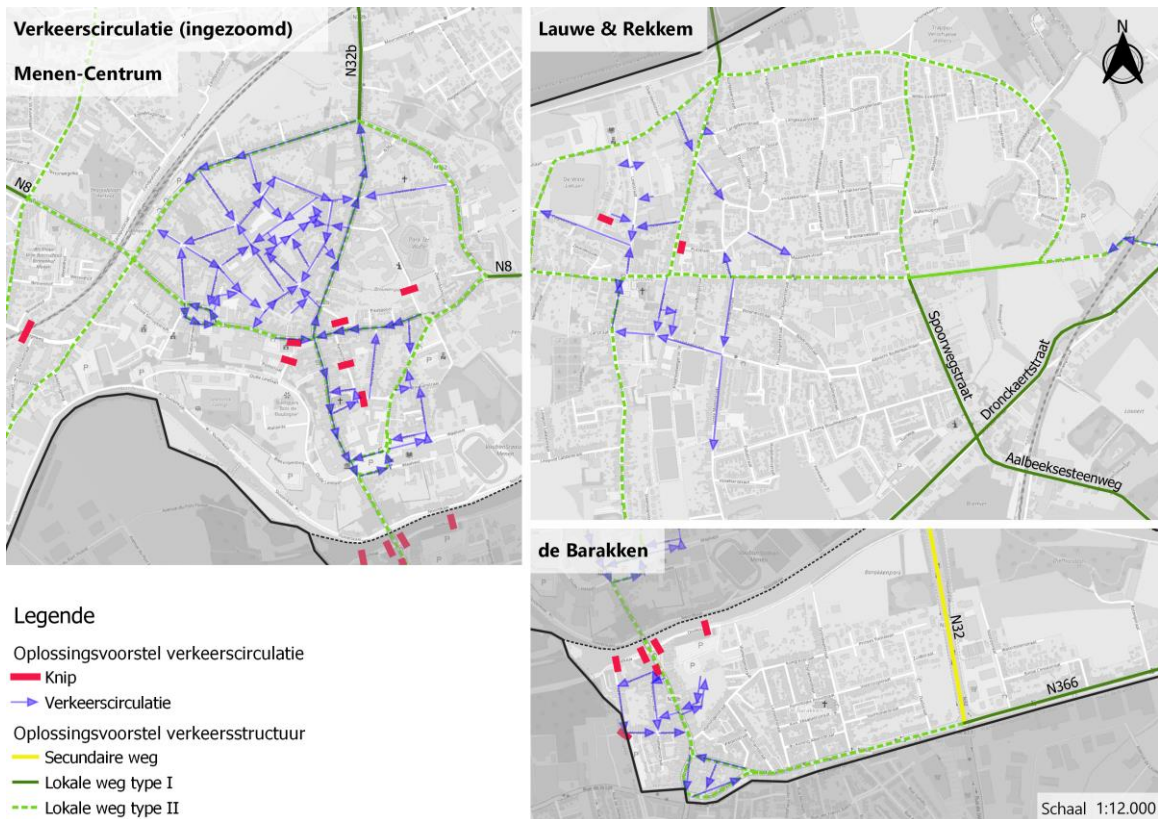
Afbeelding 2.4 Snelheidsregimes



Circulatie in de centra

Afbeelding 2.5 geeft de nieuwe verkeerscirculatie in Meneen-centrum, de Barakken en Lauwe weer. Per deelgebied worden de gemaakte keuzes toegelicht. De insteek is telkens om de leefbaarheid in de centrumstraten te verhogen.

Afbeelding 2.5 Verkeerscirculatie voor de drie deelgebieden Meneen-Centrum, de Barakken, en Lauwe & Rekkem



Menen-centrum

Het nieuwe verkeerscirculatieplan voor Menen-centrum steunt op drie principes:

- zoals blijkt uit de gewenste verkeersstructuur voor Menen-Centrum, dienen de assen **Kortrijkstraat-leperstraat en Bruggestraat-Rijselstraat en de ring** daaromheen (Bevrijdingsplein - Wahisstraat - J. en M. Sabbestraat - Fabiolalaan) als lokale ontsluitingsroutes. De overige straten zijn in principe enkel bedoeld voor lokaal bestemmingsverkeer. Enkelrichtingsregimes (beperkt, dus niet voor (brom)fietsers en speedpedelecs) op de zijstraten van die lokale routes zijn nodig om sluipverkeer tegen te gaan;
- het is niet de bedoeling dat de vermelde lokale ontsluitingsroutes gebruikt worden voor doorgaand verkeer. Zoals in het huidige circulatieplan ook reeds het geval was, worden de assen **Kortrijkstraat-leperstraat en Bruggestraat-Rijselstraat** daarom door middel van tegengestelde (beperkte) enkelrichtingen geen rechtstreekse routes oost-west en noord-zuid. Ook de smalle Wahisstraat, waar de leefbaarheid op heden onder druk staat, wordt gedeeltelijk enkelrichting;
- bovendien kan van quasi **alle straten binnen de lokale routes** gesteld worden dat deze over een (zeer) smal wegprofiel beschikken, dat geen tweerichtingsverkeer toelaat. In vele gevallen zal een enkelrichtingsregime ook hier een goede oplossing zijn: meer ruimte en een verdere ontmoediging van sluipverkeer zorgen voor leefbare woonstraten: minder verkeer, minder conflicten en aangenamer fietsen. In het oplossingsvoorstel zijn bijna alle straten in het binnengebied (beperkt) enkelrichting gemaakt, om te laten zien dat dit kan zonder de bereikbaarheid voor bewoners al te hard te hinderen. Enkele bredere straten (bijvoorbeeld Vander Merschplein) zouden, indien gewenst, hun dubbelrichtingsstatuut kunnen behouden. Hierbij dient wel opgepast te worden geen sluiproutes door de woonstraten te creëren.

Aan andere, reeds bestaande straten met (beperkt) enkelrichtingsverkeer wordt niets gewijzigd. Enkel bij straten waar, onder andere om veiligheidsredenen, het enkelrichtingsverkeer ook geldt voor fietsers, wordt bekeken of een omvorming naar beperkt enkelrichtingsverkeer mogelijk is.

De enkelrichtingsregelingen op de hoofdassen (Wahisstraat, leperstraat, Kortrijkstraat, Bruggestraat, Rijselstraat) zouden ook allemaal omgekeerd kunnen worden, als een mogelijke variant op het weergegeven circulatievoorstel. Deze variant zou wel grote aanpassingen vereisen aan de routes en halte-infrastructuur van De Lijn, maar kan een positieve impact hebben op de verkeersafwikkeling en leesbaarheid aan het kruispunt Bruggestraat-Wahisstraat. De definitieve beslissing welke rijrichting op de assen weerhouden zal worden, zal na de herinrichting van de J. en M. Sabbestraat vastgelegd worden.

Naast de reeds bestaande filters wordt ook voorgesteld de St. Jansmolenstraat te knippen tussen de kerk en de August Debunnestraat, om de sluiproute tussen de Rijselstraat en Fabiolalaan te elimineren. Op die manier wordt de schoolomgeving bijkomend ontlast.

De Barakken

In de Barakken komen diverse veranderingen aan de infrastructuur door de geplande Leiewerken. Wanneer deze afgerond zijn, zal de nieuwe Leiebrug ten zuiden van de Westkaai en Oostkaai aansluiten op de Rijselstraat. Dit heeft de volgende impact op de circulatie in het centrum van de Barakken:

- **de kaaien** zijn niet meer bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer;
- **de Demeystraat** takt niet meer rechtstreeks aan op de Rijselstraat, omdat die aansluiting te kort achter de nieuwe landing van de brug zou liggen. Via een nieuwe doorgang tussen de Halewijnstraat en Demeystraat blijft het achterliggende gebied toch goed bereikbaar. Sluipverkeer vanuit Frankrijk wordt geweerd via een filter in de Grensstraat ten zuiden van de Weidestraat;
- **de parking ten oosten van de Rijselstraat** wordt momenteel bereikt via de Oostkaai. Om te vermijden dat verkeer van en naar deze parking (na de afsluiting van de Oostkaai) langs het zuidoosten geleid wordt doorheen de woonwijk, wordt een nieuwe verbinding met de Rijselstraat gecreëerd ter hoogte van de Sint-Hilariusstraat. Aan andere, reeds bestaande straten met beperkt enkelrichtingsverkeer wordt niets gewijzigd.

Lauwe & Rekkem

In het centrum van Lauwe worden enkele circulatiewijzigingen voorgesteld, waarbij het verminderen van sluipverkeer en het verhogen van de verkeersveiligheid vooropstaan. Het uitgangspunt hierbij is dat het centrumgebied van Lauwe via de Wevelgemstraat (noord), Rekkemstraat (west) en Spoorwegstraat (zuid) en

oost) bereikt wordt. Binnen de kern zijn er enkele assen (lokale wegen type II - lichtgroene aanduiding) aangeduid die instaan voor de lokale verkeersdoorstroming. Alle andere straten zijn in principe enkel bedoeld voor zuiver bestemmingsverkeer. Om dit te ondersteunen zijn er waar nodig (beperkte) enkelrichtingsregelingen ingevoerd. De voornaamste zijn:

- **in de Lauwbergstraat, tussen de Spoorwegstraat en de Dronckaertstraat:** vanwege de geringe breedte van de spoorwegtunnel op dit traject dat deel uitmaakt van het bovenlokaal fietsnet, is dit niet meer de gewenste route tussen Lauwe en Marke (en Kortrijk) voor gemotoriseerd verkeer en wordt een enkelrichtingsregime ingevoerd. Een alternatief voor het enkelrichtingsregime is het sluiten van de tunnel voor gemotoriseerd verkeer in beide richtingen. De stad zal hier de participatie met de omwonenden invoeren om dit verder te bespreken;
- **in de Brugstraat,** om sluipverkeer te vermijden;
- **in en rond de Leiestraat,** om sluipverkeer te vermijden en een veilige doorsteek voor fietsers te maken tussen de Lauweplaats en het jaagpad langs de Leie;
- **in en rond de Hospitaalstraat:** door het invoeren van enkelrichtingslussen wordt de verkeerssituatie rond de scholen en het sportcomplex overzichtelijker (minder conflicten) en krijgen fietsers de nodige ruimte. Op die manier verhoogt de verkeersveiligheid en worden actieve verplaatsingen (te voet en met de fiets) om lokale bestemmingen te bereiken aantrekkelijker. Aan andere, reeds bestaande straten met beperkt enkelrichtingsverkeer wordt niets gewijzigd.

Naast bovengenoemde circulatiewijzigingen voor het centrum van Lauwe, wordt ook in de Murissonstraat bekeken wat er mogelijk is om sluipverkeer tegen te gaan. In eerste instantie zal een maximumsnelheid van 30 km/u in een groot deel van de straat ingevoerd worden. Als nadien nog extra maatregelen nodig zijn, zal een knip bestudeerd worden in overleg met de lokale bewoners.

Sluiten spoorwegovergangen

Infrabel streeft ernaar om alle gelijkvloers spoorwegovergangen stelselmatig te sluiten in het kader van een hogere verkeersveiligheid en een betere doorstroming van het treinverkeer. De overgangen in de Ch. Cappellestraat, Hogeweg en Groenestraat zullen worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. De omrijfactor voor gemotoriseerd vervoer is aanvaardbaar en deze maatregel kan de verkeersveiligheid ter plaatse verhogen. Aangezien deze overwegen wel belangrijke schakels zijn binnen het (toekomstig) fietsnetwerk, zullen op termijn ongelijkvloerse spoorkruisingen voor actieve weggebruikers ingepast worden. De spoorovergangen in de Ieperstraat en Bruggestraat zijn belangrijke schakels in het netwerk voor gemotoriseerd verkeer én actieve weggebruikers, op deze plaatsen zal de complexe inpassing van ongelijkvloerse spoorkruisingen voor alle vervoersmodi bekeken moeten worden door middel van specifieke studies.

Ook in Lauwe wenst Infrabel de laatste gelijkgrondse overweg te suppresseren. Daar deze op een belangrijke as ligt tussen Lauwe en Aalbeke voor zowel gemotoriseerd als actief verkeer, zal een ongelijkgrondse kruising voor beide vervoersmodi uitgewerkt worden. Het studietraject met verschillende alternatieven is alvast opgestart.

2.3.3 Voetgangersnetwerk

Goede en voldoende voetgangersvoorzieningen zorgen ervoor dat wandelen een aantrekkelijke manier wordt voor bewoners en bezoekers om zich te verplaatsen en kan daarmee een positief effect hebben op de modal shift naar duurzame vervoerwijzen. Voor de Stad Menen zijn onder andere de volgende oplossingen relevant met betrekking tot voetgangersvoorzieningen:

- faciliteren van voldoende brede trottoirs (met bijzondere aandacht voor de schoolomgevingen);
- faciliteren van toegankelijke trottoirs (ook voor bijvoorbeeld rolstoelgebruikers, blinden en slechtzienden);
- faciliteren van voldoende en veilige mogelijkheden om de straat over te steken;
- accentueren van de voetgangersoversteken (in het bijzonder die in schoolomgevingen);
- onderhouden van voetgangersvoorzieningen.

In haar meerjarenplan 2020 - 2025 voorziet de Stad Menen al een sterke verhoging van het budget 'structureel onderhoud voetpaden' om de slechtste voetpaden met voorrang te behandelen. Daarnaast voerde de Stad Menen afgelopen jaren haar eerste proefproject met schoolstraten uit en zette dit omwille van haar succes recent om in een vast reglement voor schoolstraten. Het gebruik van schoolstraten rond schoolomgevingen nodigt de kinderen en hun ouders uit om meer te stappen (minstens tot een veilige parkeerhaven).

De Stad Menen beschikt in de huidige situatie al over diverse recreatieve wandelroutes (zie menen.be/recreatief). Met recreatieve wandelroutes draag je als stad de ambitie uit om het wandelen te stimuleren. Geadviseerd wordt daarom ook om het huidige netwerk aan wandelroutes te behouden en waar mogelijk uit te breiden. Een belangrijke voorwaarde is dat wandelroutes (zowel bestaande als nieuwe) beschikken over kwalitatief goede, veilige en toegankelijke voetgangersvoorzieningen die als netwerk samen één route vormen. Communicatie van wandelroutes kan op verschillende manieren plaatsvinden. Herkenbare markering of bordjes op straat hebben de voorkeur boven (alleen) een fysieke of digitale kaart zodat de routes ook onder de aandacht komen bij mensen die nog onbekend zijn met de wandelroutes.

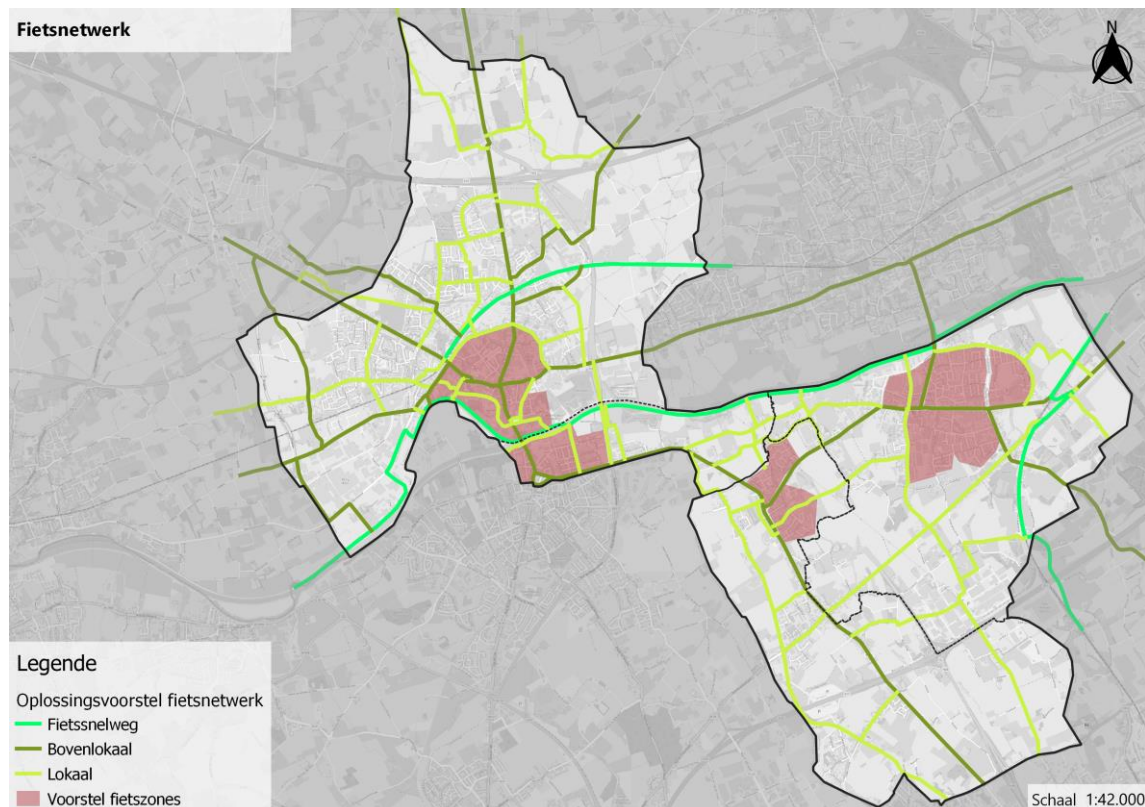
2.3.4 Fietsnetwerk

Om de aantrekkelijkheid van de fiets als gewenst vervoersalternatief te verhogen, is een kwalitatief fietsnetwerk vereist: samenhangende, directe, aantrekkelijke, veilige en comfortabele fietsverbindingen met extra aandacht voor schoolfietsroutes en woon-werkverkeer. Daarvoor dient in de eerste plaats het netwerk als concept geoptimaliseerd te worden. De effectieve kwaliteit (veiligheid en comfort) van de verbindingen binnen het net wordt daarna aangehaald. Tenslotte komen ook fietsparkeren en deelfietsen aan bod.

Netwerkoptimalisatie

Het fietsnetwerk is opgebouwd uit bovenlokale en lokale fietsverbindingen. De aanpassingen ten opzichte van de huidige situatie worden per niveau beschreven. Afbeelding 2.6 geeft het nieuwe fietsnet weer.

Afbeelding 2.6 Fietsnetwerk inclusief fietszones



Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk

Het bovenlokale net, inclusief fietssnelwegen, verbindt reeds op logische wijze Menen met de omliggende steden/gemeenten en de verschillende deelgebieden onderling. De wijzigingen in het netwerk bestaan voornamelijk uit:

- de nieuwe fietssnelweg naar Kortrijk langs spoorlijn 69 (Menen-Centrum), een complex infrastructuurproject gepland op (middel)lange termijn waarvoor de eerste studies reeds uitgevoerd zijn;
- de fietssnelwegen langs de Leie en spoorlijn 69 verbinden, wordt een nieuwe, veiligere verbinding tussen de Lageweg en het jaagpad die deel kan uitmaken van het bovenlokale net;
- een nieuwe bovenlokale verbinding langs de Reutelbeek naar Geluwe dat in de pijplijn zit;
- de toevoeging van de Moorselestraat;
- een geplande verbinding tussen de fietssnelweg langs de Leie, de N8 en de bedrijventerreinen Menen-Grensland (bestaand) en Menen-Wervik (toekomstig) via onder andere de Ch. Cappellestraat, Veldstraat en Koekuitstraat;
- de nieuwe fietsbrug ter hoogte van de Grondwetstraat in het kader van de Leiewerken, waardoor de fietssnelweg tot aan de Rijselstraat naar de noordzijde van de Leie verschuift;
- de nieuwe fietssnelweg Moeskroen-Kortrijk langs spoorlijn 75, een complex infrastructuurproject gepland op (middel)lange termijn waarvoor de eerste studies reeds uitgevoerd zijn.

Lokaal fietsnetwerk

De lokale fietsverbindingen vormen in het algemeen reeds een kwalitatief lokaal netwerk. De schakel tussen verschillende bovenlokale verbindingen ontbreekt echter soms nog. In het nieuwe netwerk zijn deze leemtes opgevuld door onder andere de Krommebeekstraat, Westhoeklaan, Koopwarenstraat en Yv. Serruysstraat (Menen-centrum), de Noordstraat, Grondwetstraat en een deel van de N32 (de Barakken) en de Leiestraat, Larstraat en Schelpenstraat (Lauwe & Rekkem) aan het lokale net toe te voegen.

In de kernen van de deelgebieden is er nog geen uitgebreid lokaal net aanwezig. Het verlagen van de maximum snelheid en het toevoegen van enkelrichtingsstraten zal de positie van de fiets in het centrum opwaarderen. Op termijn is het bijkomend gewenst om binnen deze gebieden (minstens) de lokale wegen van type III te laten evolueren naar fietszones. Het lokaal gemotoriseerd verkeer wordt zo naar de aanliggende wegen (lokale weg type I of II) geleid die dienen als lokale ontsluitingsroute in overeenstemming met de nieuwe wegencategorisering. Een fietszone is een aaneenschakeling van fietsstraten. Dit concept is reeds succesvol in Kortrijk en Mechelen en kan ook in Menen op een boost aan het fietsnetwerk geven:

- aangezien fietsers meestal de snelste lokale route kiezen, is het nut van het invoeren van één extra lokale verbinding beperkt. Door het inplanten van fietszones, kunnen fietsers ongeacht hun routekeuze van een beschermd statuut genieten;
- in tegenstelling tot een aantal verspreide fietsstraten is de fietszone een eenvoudig maar duidelijk concept, dat bovendien op lange termijn ook in andere kernen (Koekuit, Nieuwe Tuinwijk, Ons Dorp, Paradijs) kan worden doorgevoerd. Qua herkenbaarheid en leesbaarheid kan dit tellen;
- samen met het nieuwe circulatieplan zal een duidelijke inrichting als fietszone (door middel van 'poorten' bij begin en einde) bijdragen tot het weren van sluipverkeer in verblijfsgebieden;
- fietszones invoeren staat voor een duidelijke keuze voor de fiets in het verblijfsgebied. Enkele welgeplaatste fietsstraten zouden immers de indruk kunnen geven om fietsers in één bepaalde straat te 'duwen', terwijl de auto overal elders koning blijft. Beleidsmatig is dit een sterke keuze richting modal-shift.

Het schakelen naar fietszones is, net zoals de modal-shift, een proces van lange adem. In eerste instantie is het belangrijk dat de wegencategorisering en snelheidsregimes in overeenstemming zijn met de uiteindelijk gewenste fietszones. Het voorstel is reeds opgebouwd op basis van de nieuwe verkeersafwikkeling in de vorige paragraaf. De invoering en inburgering is een eerste stap richting fietszones. Parallel kan een tweede stap uitgezet worden: de inpassing van een proefopstelling in een weloverwogen zone, bijvoorbeeld in een ruimere schoolomgeving met positief onthaal en mogelijk tot uitbreiding van de zone. Belangrijk is om een gebied te kiezen waarin slechts in beperkte mate buitenlandse bezoekers komen. In het buitenland is het concept fietszones vaak nog niet gekend of niet ingeburgerd. Na analyse van de proefopstelling kan het concept verder uitgebreid worden naar de verschillende kernen in de stad. In de zones waar veel bezoekers uit het buitenland verwacht worden, kunnen de proefprojecten uitvoerig gecommuniceerd en nauwkeurig

gemonitord worden om een soepele intrede te bewerkstelligen. Tijdens de proefopstellingen vormt ook de handhaving van het inhaalverbod een aandachtspunt, aangezien dit eveneens kritiek is voor het succes van de fietszones.

Kwaliteit fietsverbindingen

Naast de netwerkqualiteit wordt ook aanbevolen de infrastructurele kwaliteit van de fietsverbindingen te verhogen. Hiervoor moet het fietsnet ingericht worden conform de richtlijnen van het 'Vademecum Fietsvoorzieningen' (voor zolang dit als standaard geldt, nadien worden eventuele aanvullende of vervangende beleidsrichtlijnen gevolgd).

Fietsparkeren

Om het fietsen onder inwoners verder te stimuleren wordt geadviseerd te blijven investeren in hoogwaardige en veilige fietsvoorzieningen. Op drukke locaties zoals het station of het winkelgebied kan tijdens openingstijden een beveiligde fietsenstalling op termijn de oplossing zijn om meer mensen op de fiets te laten komen. Het wordt geadviseerd om de toegevoegde waarde van fietskluizen en buurtfietsenstallingen nader te onderzoeken en in te gaan op diverse en wijdverspreide extra locaties voor fietsbeugels.

Deelfietsen

De stad wil zich engageren om, aanvullend op het beleid vanuit de vervoerregio, de uitrol van deelfietsen op haar grondgebied verder te ondersteunen. Dit kan door het aanbieden van kwaliteitsvolle stallingsgelegenheden, met grote visibiliteit en communicatie-acties. Ook het aanbieden van bijkomende deelfietsen (op lokaal niveau) kan verder bekeken worden.

2.3.5 Collectief netwerk

Collectief netwerk is een verzamelnaam voor de mobiliteitsdiensten waar het collectief, ofwel iedereen, van gebruik kan maken. Concreet gaat het om het busnetwerk van De Lijn, de Hoppinpunten en de uitrol van het ondersteunende 'Vervoer op Maat' (VoM).

Busnetwerk

Ten gevolge van het 'Decreet Basisbereikbaarheid' en de bijbehorende uitrol van een nieuw netwerk openbaar vervoer zal de dekking van het busnetwerk van De Lijn afnemen ten opzichte van de huidige situatie in de stad Menen. Daarentegen zal de dienstverlening van meerdere bestaande lijnen verbeteren en wordt meer ingezet op de belangrijkste assen binnen de regio. Hiervoor werkt de stad samen met de andere gemeenten binnen vervoerregio Kortrijk. Zo kan het reizigerspotentieel in Zuid-West-Vlaanderen ook verder aangroeien. Niettemin blijft de stad zich inzetten om de, op vandaag bestaande én toekomstige, niet vervulde vervoersvragen, op regionaal vlak te bepleiten. Het 'Rapport onderzoeksvragen Menen', bekrachtigd door Team MOW, dient hierbij als leidraad, maar mag geenszins als limitatief beschouwd worden. Afbeelding 2.7 toont het toekomstig busnetwerk in Menen. De wijzigingen per lijn worden hieronder nader toegelicht. In de Barakken komen alle bussen op één verbindingsweg te staan van de Moeskroenstraat-Rijselstraat. De frequentie waarop deze haltes worden aangedaan stijgt naar een half uur verbinding met het stadscentrum doordat twee lijnen de Barakken zullen kruisen. Vanuit Rekkem en Lauwe zullen de lijnen ook om het uur op zaterdag en zondag gaan rijden.

Buslijnen die verdwijnen

Diverse buslijnen worden in de toekomstige situatie niet langer behouden. Door het Decreet Basisbereikbaarheid (vraaggericht, efficiënt, combimobiliteit, gebundeld, etc.) en het budgetneutrale kader moesten keuzes gemaakt worden, waarbij behoud van deze lijnen op korte termijn niet langer gemotiveerd kon worden. De lijnen die (in de toekomst) niet langer bediend zullen worden:

- buslijn 42 (Menen-Moorsele / Moorsele-Menen);
- buslijn 43 (Menen-Wervik-Komen / Komen-Wervik-Menen);
- buslijn 44 (Meense stadsbus);
- belbus 69 (Wervik);

- buslijn 82 (Lauwe-Wevelgem-Moorsele / Moorsele-Wevelgem-Lauwe).

De passagiers op buslijn 42 en 82 en belbus 69 zouden in de toekomst gebruik moeten maken van 'Vervoer op Maat (VoM)' om op hun bestemming te geraken. Passagiers van buslijn 43 zouden de trein als alternatief moeten gebruiken of het VoM moeten gebruiken. Passagiers van buslijn 55 zouden gedeeltelijk nog van buslijn 54 gebruik kunnen maken. Zo niet maken ze ofwel gebruik van VoM en/of andere buslijnen (combimobiliteit) om aan te sluiten op buslijn 54. Passagiers op buslijn 44 dienen ofwel gebruik te maken van het reguliere net ofwel van het VoM (afhankelijk van de locatie).

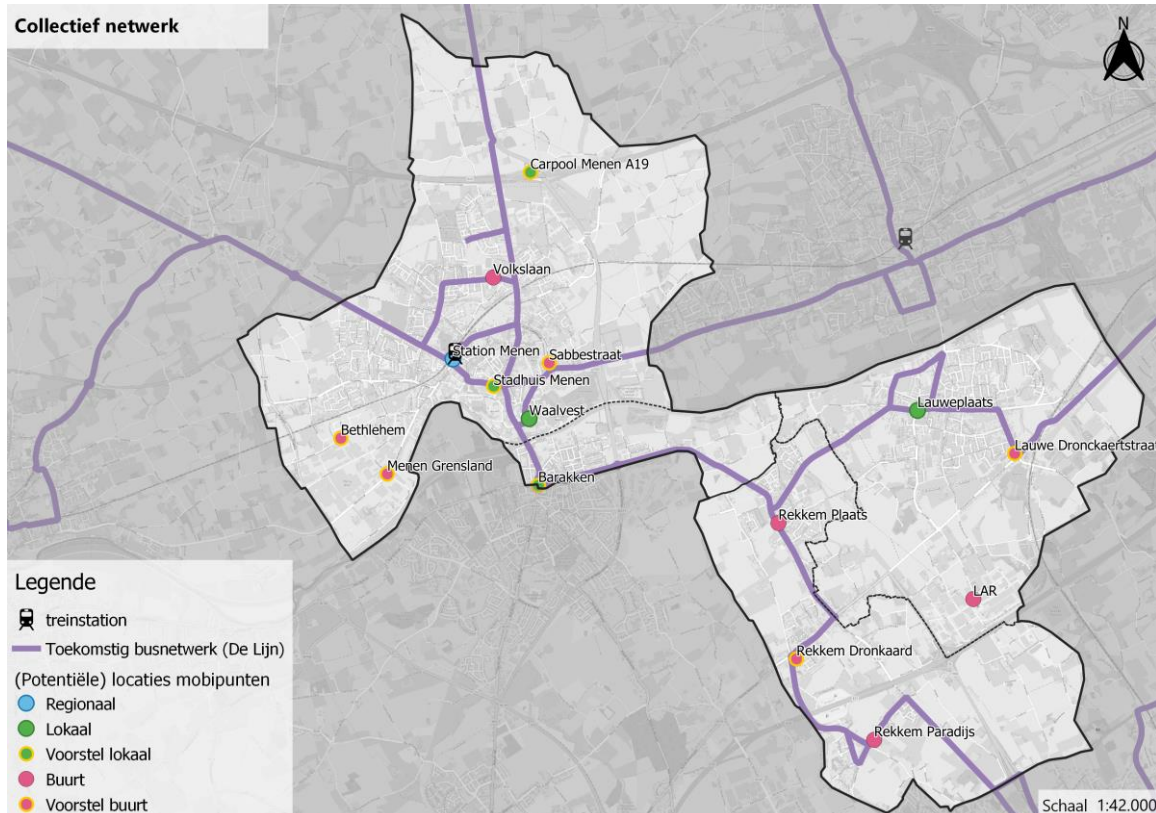
Nieuwe of gewijzigde buslijnen¹

- buslijn 3 (Moeskroen -Menen-Wervik-Comines): TEC-haltes aan Rekkem Plaats en Menen station;
- buslijn 40 (Kortrijk-Bissegem Wevelgem-Menen): aanvullend net;
- buslijn 54 (Roeselare-Ledegem-Menen): kernnet;
- buslijn 55 (Moorslede-Dadizele-Menen): aanvullend net, functionele bediening (3 ritten tijdens spits);
- buslijn 62 (Roeselare-Oekene-Ledegem-Menen): aanvullend net, functioneel (6 ritten tijdens spits, enkel op weekdagen);
- buslijn 81 (Kortrijk-Marke-Lauwe-Menen-Ons Dorp): aanvullend net;
- buslijn 84 (Ieper-Geluwe-Menen): aanvullend net;
- buslijn 86 (Wervik-Geluwe-Menen-Rekkem-(Moeskroen)): aanvullend net.

Vervoer op maat

- VoM 5 Moorsele-Menen (stopplaats Menen Waalvest): scholierenvervoer in vervanging van buslijn 42;
- VoM 7 op zondag op zelfde verbinding (buslijn 86) van Wervik over Menen tot aan Rekkem Paradijs;
- Flex 1 Wervik met 4 haltes op bedrijventerrein Grensland, 1 aan wijk Betlehem en 1 aan station Menen ter vervanging van blinde vlek van bus 43 en belbus.

Afbeelding 2.7 Collectief netwerk



¹ Er wordt nog een nieuwe nummering van de buslijnen uitgewerkt, waardoor deze in de toekomst anders kan zijn dan de huidige gebruikte nummering.

Toegankelijke haltes

Eenduidige, comfortabele en toegankelijke bushaltes dragen bij aan de verlaging van de drempel voor het gebruik van het openbaar vervoer en aan de bevordering van duurzame mobiliteit (Standaardisatie van bushaltes, De Lijn, augustus 2020). De stad streeft ernaar om tegen 2030, 50 % van de haltes (regulier en VoM) toegankelijk te maken.

Hoppinpunten

Het introduceren van Hoppinpunten betreft een belangrijke stap binnen het innoveren van de mobiliteitssector voor zowel de Vlaamse Overheid als de Stad Menen. Met de realisatie en uitbreiding van het aantal Hoppinpunten wordt de mobiliteitstransitie zichtbaar in het straatbeeld en herkenbaar voor de gebruiker. Een Hoppinpunt¹ is een vervoersknooppunt waar en/of:

- parkeermogelijkheden voor verschillende personenwagens en fietsen zijn;
- verschillende vervoersmogelijkheden (trein, bus, deelfiets, etc.) aangeboden worden onder de vorm van onder meer deelsystemen, waardoor reizigers met het geschikte vervoermiddel een verplaatsing kunnen maken.

Vervoermiddelen die op Hoppinpunten samen kunnen komen zijn:

- (elektrische) deelauto's;
- (elektrische) (deel)fietsen;
- elektrische deelsteps, -scooters, etc.;
- openbaar vervoer;
- taxi's.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende categorieën mobipunten en voor Menen de volgende drie relevant zijn (besluit betreffende mobipunten, Vlaamse Regering, 11 september 2020):

- **regionale mobipunten** (op basis van netwerklogica Vervoerregioraad). Dit zijn mobipunten die de vervoerregio aangewezen heeft en die bediend worden door een frequente regionale verbinding met een gegarandeerde doorstroming;
- **lokale mobipunten** (op basis van netwerklogica Vervoerregioraad). Dit zijn mobipunten die de gemeenten aangewezen hebben en die gericht zijn op gebruikers van wie de herkomst of bestemming dichtbij ligt. Deze mobipunten worden bediend door een frequente lokale openbaarvervoerbinding of door vraaggericht collectief vervoer;
- **buurtmobipunten** (op basis van netwerklogica Vervoerregioraad of nabijheidslogica). Dit zijn de mobipunten die de gemeenten aangewezen hebben en die niet bediend worden door openbaar of collectief vervoer. De wervingsradius van deze mobipunten beperkt zich tot de onmiddellijke omgeving en tot reizigers die dichtbij wonen. De netwerklogica/nabijheidslogica is doorslaggevend voor de locatie van deze mobipunten. Deelvoertuigen vormen de basis van het vervoeraanbod.

Steden en gemeenten mogen dus zelf locaties voor buurtmobipunten vastleggen, maar zijn voor lokale- en regionale mobipunten afhankelijk van de vervoerregio.

In de stad Menen zijn reeds één regionaal mobipunt (station Menen) en twee lokale mobipunten (Waalvest en Lauweplaats) vastgelegd door de vervoerregio. Bij het lokale mobipunt Waalvest investeerde de stad al in elektrische deelauto's en hoopt deze dienst in de toekomst ook bij andere Hoppinpunten aan te kunnen bieden. Het college van burgemeester en schepenen heeft tevens vier buurtmobipunten vastgelegd: Ons Dorp, Rekkem Plaats, Rekkem Paradijs en LAR. In afbeelding 2.7 zijn enkele bijkomende voorstellen gedaan voor lokale- en buurtmobipunten voor de drie deelgebieden in Menen:

- Menen-Centrum:
 - lokaal: stadhuis Menen en carpool Menen A19;
 - buurt: Sabbestraat, Menen Grensland en Bethlehem;
- De Barakken:
 - lokaal: Barakken;
- Rekkem & Lauwe:
 - buurt: Rekkem Dronkaard en Lauwe Dronckaertstraat.

¹ <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/combimobiliteit/hoppinpunten>

2.3.6 Autoparkeren

Het huidige autoparkeerbeleid in Menen wordt bestempeld als complex en onduidelijk. Er zijn in de huidige situatie verschillende parkeerzones waar verschillende tijden, prijzen en toepassingen gelden. Voor een efficiënter en duidelijker parkeerbeleid is besloten om het aantal parkeerzones terug te dringen naar vier zones met duidelijk onderscheidende kenmerken (tabel 2.3). Er wordt onderscheid gemaakt tussen:

- een paarse, betalende zone voor de winkelstraten. In de paarse zone zijn bewonerskaarten niet geldig en moet door iedereen betaald worden om te parkeren (met uitzondering van gebruikers van een parkeerkaart voor personen met een handicap);
- een blauwe zone waar bewoners met een bewonerskaart en bezoekers met een blauwe schijf of een parkeerkaart voor personen met een handicap gratis kunnen parkeren in straten rondom de paarse zone. Bezoekers of bewoners zonder bewonerskaart mogen hier maximaal 2 uur parkeren. De deelgebieden Menen-Centrum en de Barakken worden opgedeeld in twee aparte blauwe zones;
- een groene zone waar alleen bewoners met een bewonerskaart kunnen parkeren. Deze zones gelden momenteel voor de Vredesstraat en de Bakkersstraat in de Barakken, de Stad doet bijkomend onderzoek naar groene zones op verschillende andere locaties;
- gratis publieke parkings waar bezoekers op gewenste locaties kunnen parkeren.

Tabel 2.3 Overzicht toekomstig beleid autoparkeren

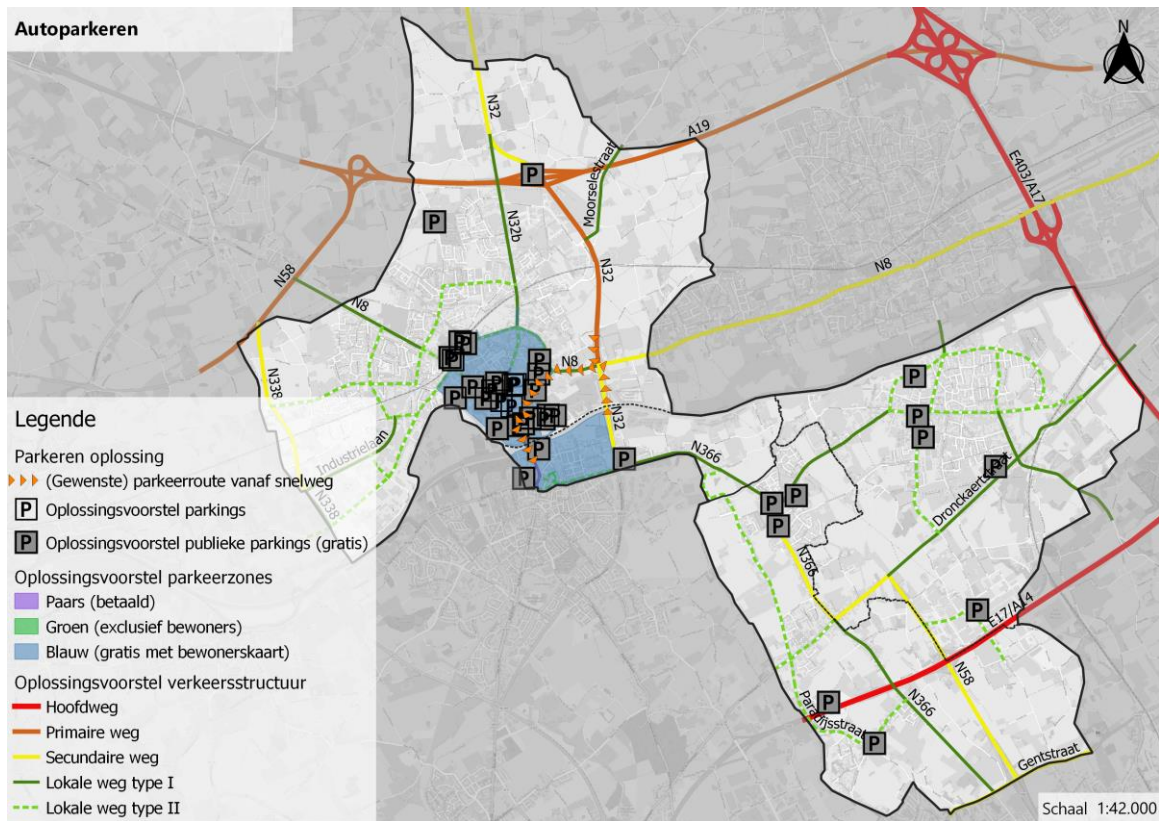
Parkeerzone	Locaties	Hoe	Toepassing	Tijd	Kosten	Bewonerskaart geldig
paarse zone	winkelstraten	ticket/online		2 uur	betalend	nee
blauwe zone	overige straten (opgesplitst in Menen-Centrum en de Barakken)	bewoners: bewonerskaart bezoekers: blauwe schijf	alle dagen: 9.00-19.00 uur	bewoners: onbeperkt bezoekers: 2 uur	gratis	ja
groene zone	specifiek aangewezen straten	exclusief bewoners met bewonerskaart	altijd	bewoners: onbeperkt	gratis	ja
gratis zone	publieke parkings	niet van toepassing	niet van toepassing	onbeperkt	gratis	niet van toepassing

Bovengenoemde maatregelen moeten ervoor zorgen dat bewoners van de stad Menen in de toekomst minder overlast en hinder gaan ervaren van parkerende bezoekers in de woonstraten. Zoals aangeduid in afbeelding 2.8 en afbeelding 2.9 wordt de blauwe zone fors uitgebreid met als doelstelling dat de rand van de blauwe zone niet langer met parkeeroverlast geconfronteerd wordt maar dat de gratis parkings bezoekers gaan opvangen. Op deze manier draagt de stad bij aan de doelstelling om zorg te dragen voor voldoende parkeergelegenheid onder de voorwaarde dat de ruimtelijke kwaliteit gewaarborgd blijft. Voor een nadere beschrijving van de doelstelling(en) wordt verwezen naar paragraaf 1.2.

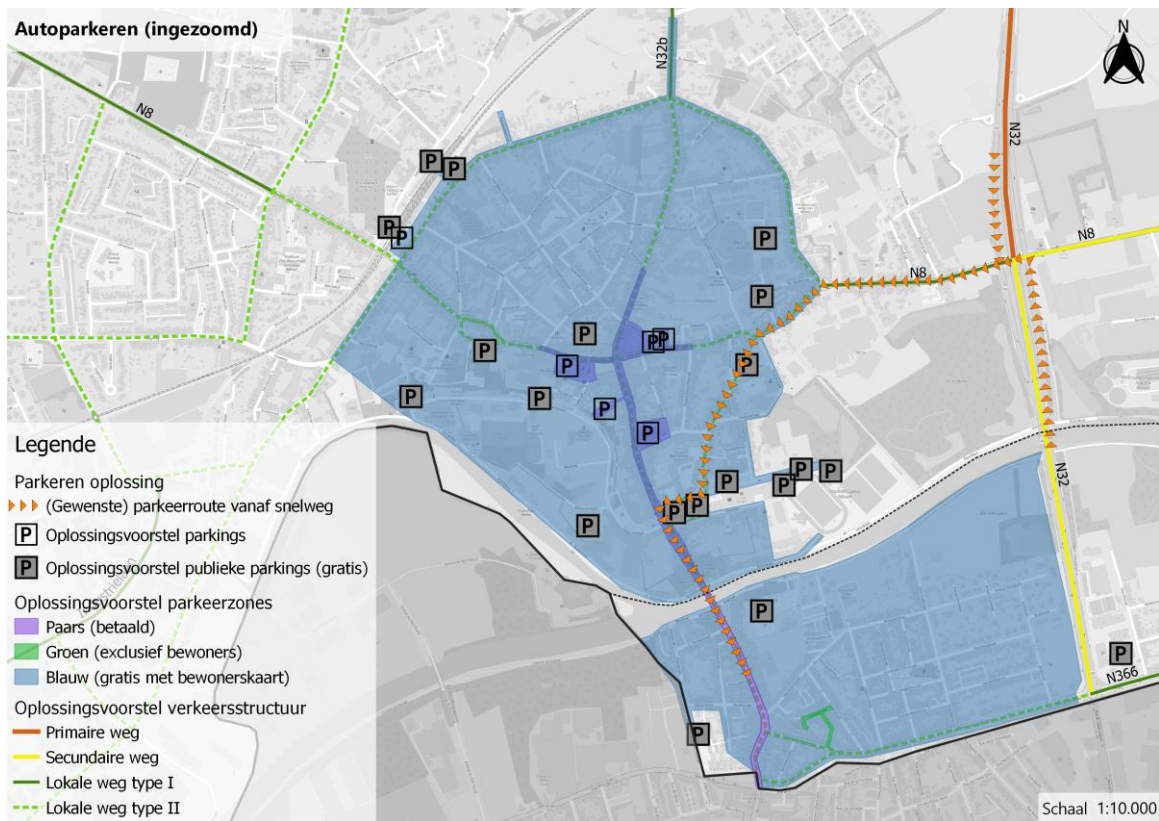
Mocht dit beleid niet het gewenste of onvoldoende effect hebben dan zal de stad (een combinatie van) de volgende maatregelen te treffen:

- de kosten voor het parkeren in de paarse zone verhogen om parkeren minder aantrekkelijk te maken. In de huidige situatie is het tarief voor de paarse zone EUR 0,70 per uur;
- de paarse zone, ten koste van de blauwe zone, verder uitbreiden;
- de blauwe zone in Menen-Centrum verder opdelen in blauwe deelzones om te voorkomen dat bewoners met hun bewonerskaart misbruik maken van gratis parkeren. De blauwe zone is immers bedoeld om bewoners de mogelijkheid te bieden gratis te kunnen parkeren nabij hun woning en niet om gratis te parkeren in de rest van Menen-Centrum.

Afbeelding 2.8 Autoparkeren



Afbeelding 2.9 Autoparkeren (ingezoomd op de deelgebieden Menen-Centrum en de Barakken)



Publieke parkings

Om het voorgestelde parkeerbeleid ook goed te laten werken zijn er gratis parkings aangewezen op acceptabele afstand van de voorzieningen. Bezoekers kunnen hier, in tegenstelling tot de paarse en blauwe zone, gratis parkeren. Afhankelijk van de locatie van een parking (woongebied, winkelgebied, werkgebied) zijn acceptabele wandelafstanden gedefinieerd:

- wonen = 50 meter of < 1 minuut;
- winkelen = 300 meter of < 4 minuten;
- werken = 500 meter of < 7 minuten.

De stad Menen streeft ernaar om op parkings voorzieningen te faciliteren zoals elektrische laadpalen voor elektrische auto's en waar mogelijk te combineren met deelfietsen en/of degelijke fietsenstallingen zodat reizigers hun reis met bijvoorbeeld de fiets kunnen verderzetten.

Parkeerroutes

Om 'zoekverkeer' uit het stadscentrum te weren worden parkeerroutes geïntroduceerd om bezoekers via de gewenste routes naar de publieke parkings te leiden.

Deelwagens

De stad wil de uitrol van deelwagens een centralere functie geven binnen het mobiliteitsbeleid. Bij succes vermindert autodelen het aantal auto's, het aantal files, de CO₂-uitstoot, de parkeerdruk en de individuele kost voor het gebruik van een wagen. Mogelijke maatregelen hierbij zijn de creatie van een aantrekkelijk parkeerbeleid voor deelwagens, een aangepaste stedenbouwkundige verordening met ruimte voor deelwagens en communicatie. De stad zal hierbij steeds aanvullend zijn op het beleid vanuit de vervoerregio Kortrijk.

Shop & Go

Shop & Go-parkeerplaatsen zijn parkeervoorzieningen waar automobilisten 30 minuten gratis kunnen parkeren voor het doen van inkopen. Dit type parkeerplaats zal een positief effect hebben op de bereikbaarheid van winkels. Er zijn echter ook nadelen aan verbonden. Het pakken van de auto voor korte ritten wordt hiermee gestimuleerd en draagt niet bij aan de duurzaamheidsambities en het stimuleren van duurzame vervoersmodi. Ook de leefbaarheid en verkeersveiligheid zal op deze locaties verslechteren omdat het aantal autobewegingen zal toenemen. Er werd dan ook gekozen om het aantal Shop & Go-plaatsen binnen de stad beperkt te houden.

Elektrisch laden

Om elektrisch rijden te stimuleren dienen bewoners de mogelijkheid te hebben om een oplaadpunt voor een elektrische auto aan te vragen. Momenteel is dit mogelijk via de website van Fluvius¹, maar geadviseerd wordt om dit ook via de kanalen van de stad te laten verlopen of in ieder geval naar de website van Fluvius te verwijzen. Bovendien wordt aangeraden om publieke parkings te voorzien van een of meerdere oplaadpunten voor elektrische auto's en in heel Menen dezelfde systemen te hanteren zodat overal dezelfde laadkabels kunnen worden gebruikt.

De huidige voorwaarde voor de aanvraag van een laadpaal betreft geen (geplande) publieke laadpalen in een straal van 500 meter. Deze voorwaarde belemmert de uitrol van meerdere laadpalen op publieke parkings en remt de stimulering van elektrisch rijden. De stad Menen heeft geen invloed op verandering van deze voorwaarde .

2.3.7 Vrachtnetwerk

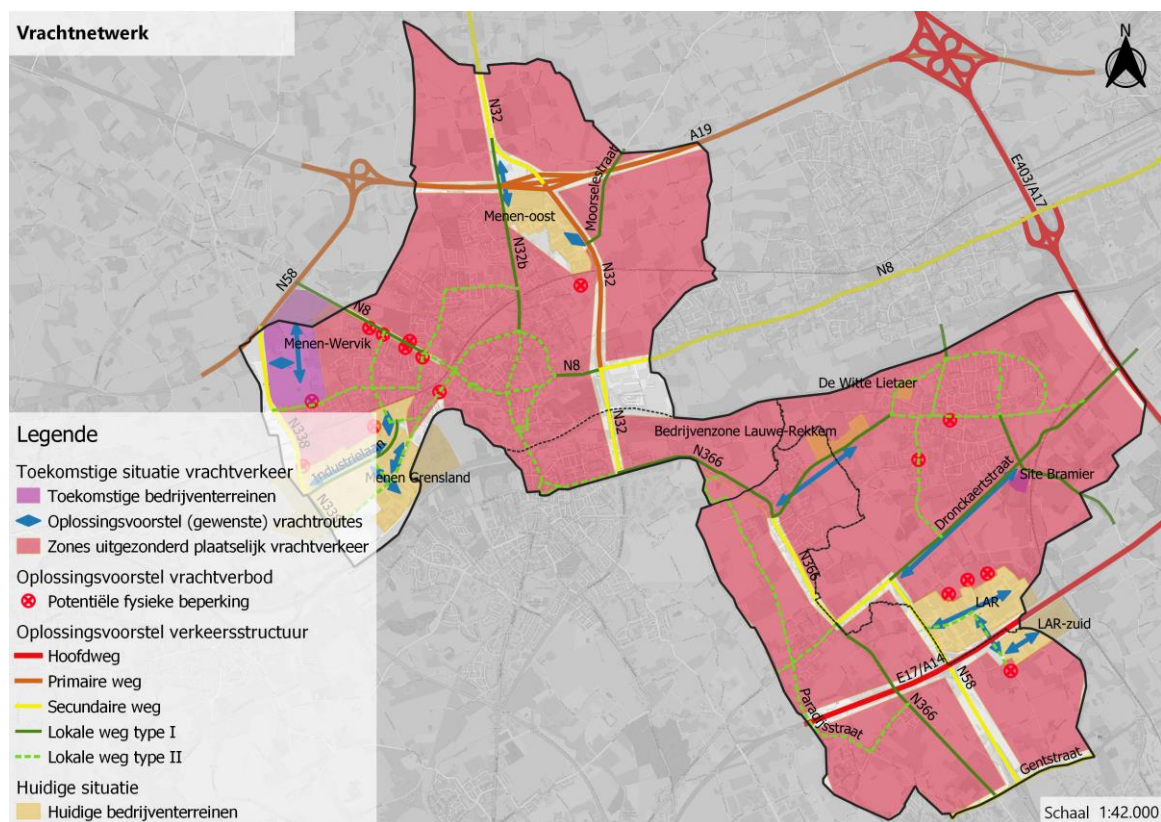
Bij het sturen van het vrachtverkeer over het grondgebied Menen zijn er twee belangrijke en soms tegenstrijdige doelstellingen na te streven: enerzijds de bereikbaarheid van de regionale en lokale bedrijventerreinen garanderen en anderzijds het weren van zwaar vervoer uit het verblijfsgebied. Om die doelstellingen gezamenlijk te behalen, moet vrachtverkeer zo veel mogelijk via de daarvoor voorziene bovenlokale wegen geleid worden. Waar nodig kunnen vrachtwagens via lokale wegen van type I en indien

onvermijdelijk lokale wegen van type II of III hun bestemming bereiken. Doorgaand vrachtverkeer moet te allen tijde van deze lagere lokale wegen geweerd worden.

Voor de verschillende bedrijventerreinen in Menen zijn de gewenste lokale ontsluitingsroutes bepaald. Voor alle lokale wegen die niet tot zo'n gewenste vrachtroute behoren, wordt een vrachtverbod (uitgezonderd plaatselijk verkeer) voorgesteld. Waar nodig kunnen de verkeersborden ondersteund worden met fysieke barrières (vrachtwagensluizen, hoogtebeperkingen, scherpe bochten, etc.) of trajectcontrole om het vrachtverkeer ook effectief te weren. Verbodsborden aan de gemeentegrenzen en op gewestwegen zijn een aandachtspunt, waarvoor een dialoog met de buurgemeenten of de bevoegde instanties opgestart zal worden. Ook zal er rechtstreeks met de bedrijven(terreinen) gecommuniceerd worden

Afbeelding 2.10 geeft de vrachtroutes en -verbodszones weer, evenals potentiële locaties voor fysieke beperkingen (die door de stad zelf zullen worden vastgelegd). Per bedrijventerrein wordt de gewenste ontsluiting bondig besproken.

Afbeelding 2.10 Vrachtnetwerk



Menen Grensland

De bedrijven van Menen Grensland zijn lokaal te bereiken via de Industrielaan, dat aantakt op de secundaire weg N338. Op deze manier worden vrachtwagens uit het centrum van Menen-Centrum gehouden, waar een vrachtverbod wordt ingevoerd op de alternatieve routes via de N8 of de Wervikstraat. Ook de wijk Koekuit en de Nieuwe Tuinwijk worden van vrachtwagens gevrijwaard. Vrachtverkeer op de Hogeweg en Lageweg wordt eveneens verboden. Een fysieke beperking in de Wervikstraat is een concrete piste.

Menen-Oost

Vrachtwagens van en naar Menen-Oost kunnen eenvoudig uit verblijfsgebied worden gehouden. De rechtstreekse ontsluiting op de N32 (primair) is ideaal, maar wordt mogelijk al sterk belast door de verdere ontwikkeling van het gebied en de verkaveling van RUP Hagewinde. Een alternatieve ontsluiting kan aan de westelijke zijde via de N32b (lokaal type I) naar het noorden om zo eveneens op de N32 aan te haken.

Belangrijk is om het vrachtverkeer te verhinderen om de zuidelijke routes via de N32b en de Moorselestraat (mogelijk fysieke beperking) te nemen, aangezien die door verblijfsgebied gaan.

Menen-Wervik (toekomstig)

Het toekomstig regionale bedrijventerrein Menen - Wervik is gunstig gelegen aan de secundaire weg N338, dat meteen aansluit op de N58 (primaire). Het zwaar verkeer wordt zo van de lokale wegen gehouden. De reeds aanwezige drukte op deze aansluiting zal door bijkomend vrachtverkeer toenemen.

Bedrijvenzone Lauwe-Rekkem

De bedrijvenzone Lauwe-Rekkem is gelegen op de lokale verbindingsweg (type I) tussen Rekkem en Lauwe. De gewenste en snelste bovenlokale ontsluiting loopt via de N366 (secundaire). De route via de Wevelgemstraat naar de N8 (eveneens secundaire) is minder geschikt: niet alleen omdat er langer over lokale wegen wordt gereden, maar ook omdat die door het centrum van Lauwe leidt. Deze route wordt dus verboden voor zwaar vervoer. De Witte Lietaer blijft wel bereikbaar, zij het eveneens langs de westzijde. Eens het vrachtverkeer op de N366 rijdt, is het bovendien belangrijk dat er op de N58 (zuiden) aangesloten wordt. De N366 in het centrum van de Barakken (noorden) en de Grote Weg (zuiden) zijn geen gewenste vrachtroutes. Om vrachtverkeer op dat deel van de N366 te vermijden, zal met een trajectcontrole gewerkt worden.

LAR en LAR-Zuid

De enige gewenste ontsluiting van de LAR loopt via LAR naar de N58. Bedrijvenzone LAR-Zuid ontsluit via de Triloystraat naar de LAR (LAR-Noord) en van daaruit via dezelfde route. De Larstraat (noorden) en Triloystraat (zuiden) zijn geen gewenste vrachtroutes en worden via een verbod gevrijwaard van zwaar vervoer, eventueel afgedwongen via een fysieke beperking.

Site Bramier (toekomstig)

Het ontsluiten van de toekomstige Bramier-site kan bij voorkeur via de Dronckaertstraat verlopen. Deze straat is op sommige plaatsen zeer smal: een vrachtwagen kan een tegenligger niet kruisen. Toch is dit de beste ontsluitingsoptie: andere routes zouden door het centrum van Lauwe, Marke of Aalbeke leiden. Via de Dronckaertstraat kan het vrachtverkeer op de snelste en eenvoudigste wijze aantakken op het bovenlokale wegennet (N58 en E17).

2.4 Werkdomein C: flankerende maatregelen

Om de visie uit werkdomein B zo effectief mogelijk te kunnen implementeren, worden flankerende maatregelen gedefinieerd die het beoogde mobiliteitsbeleid dienen te ondersteunen.

Sensibilisatie en educatie

- stimuleren om te voet of met de fiets naar school, werk, winkel, en andere activiteiten te gaan;
- verkeerseducatie in scholen: verkeersbezoek, fietscontrole, fietspoolen, fietsbehendigheidsparcours en – examen, verkeersweek, en andere;
- stimuleren om burgers te overtuigen inzake het slotvast maken en graveren van hun fiets;
- organiseren van fietstoezicht op grootschalige evenementen van de stad;
- ondersteunen van bedrijven en scholen bij opmaak vervoersplan;
- sensibilisering rond foutparkeren, snelheidsovertredingen en verkeersovertredingen in het algemeen;
- sensibilisering rond duurzaamheid/klimaat en mobiliteit;
- sensibilisering rond deelmobiliteit en het terugdringen van privébezit van wagens;
- campagnes rond openbaar vervoer;
- flankerende acties om doorgaand zwaar verkeer uit verblijfsgebieden (en meer specifiek schoolomgevingen) te weren (bijvoorbeeld Charter Werftransport);
- organiseren van jaarlijkse opleidingen tot gemachtigd opzichter (samen met lokale politie).

Informatie en promotie

- promotie van duurzame verplaatsingen (bijvoorbeeld bij de scholen, in toeristische folders, gemeentelijk infoblad en andere);
- verspreiden van informatie bij (tijdelijk) wijzigend verkeersregime (aanpassing snelheid, parkeren, etc.);
- verderzetten algemene veiligheidscampagne bij het begin van elk schooljaar;
- verderzetten sensibilisering in de schoolomgeving aan het begin van elk schooljaar;
- verderzetten sensibilisering in de schoolomgeving door permanente borden;
- campagnes die de voordelen van deelmobiliteit uitlichten;
- informatieverspreiding rond aangename, veilige fietsroutes.

Handhaving

- dagelijkse verkeersregeling bij aanvang en einde schooltijd (inclusief het hernemen van de risicoanalyse in kader van het bepalen van de personeelsinzet);
- handhaving inzake snelheidsregimes;
- handhaving inzake tonnagebeperkingen;
- controle op het naleven van het parkeerbeleid (externe firma);
- introductie van GAS 4 binnen het handhaven rond foutparkeren (politiezone/stad);
- meer controles naar aanleiding van aangekondigde acties;
- controles op naleving omgevingsvergunningenbeleid (specifiek rond mobiliteitsgerelateerde issues);
- verderzetten controle op het hinderen van het busverkeer.

Signalisatie | bewegwijzering

- afwikkeling autoverkeer alsook aanduiding snelheidsregime (onder andere via digitale borden en markeringen);
- sturen van auto- en fietsverkeer naar aangewezen parkeerruimtes;
- bewegwijzering vrachtverkeer;
- optimaliseren signalisatie functionele en recreatieve wandel- en fietsroutes;
- integratie herkenbaarheid Hoppinpunten in het straatbeeld.

Organisatie en management van mobiliteitsbeleid

- verderzetten van lokaal overleg: stad en verkeersdienst lokale politie;
- verderzetten en ondersteunen van de PSG bij grote projecten;
- verderzetten deelname regionaal overleg in kader van vervoerregio Kortrijk;
- verderzetten deelname aan PCV's;
- blijvende aandacht voor (duurzame) mobiliteit bij de uitwerking van andere beleidsdomeinen (ruimtelijke ordening, ruimtelijke planning, milieu, etc.);
- lokale acties aanvullend op het beleid vanuit vervoerregio Kortrijk;
- ontwikkelen beleid rond de verwachte elektrificatie van het voertuigenpark en de gevolgen op de publieke ruimte hiervan.

Onderhoud en facilitering

- fiets- en voetpaden moeten maximaal onderhouden zijn (sneeuw- en ijsvrij, vrij van (groen-)afval etc.);
- coördinatie van werkzaamheden om overlast voor fietsers en voetgangers te beperken;
- faciliteren op strategische locaties van kwaliteitsvolle fietsparkeervoorzieningen en andere ten voordele van duurzaam verplaatsingsgedrag.

2.5 Actieplan

In deze paragraaf komen de maatregelen die voortvloeien uit de werkdomeinen aan bod in de vorm van actieplannen. Voor werkdomeinen A en B worden per categorie de acties weergegeven, samen met de hoofddoelstelling die de actie beoogt, de initiatiefnemer voor die actie, de timing (korte termijn (KT), middellange termijn (MLT) of lange termijn (LT)) en een kostenindicatie (-, €, €€ of €€€). Voor wat betreft de timing moet men bij korte termijn denken aan een periode van < 1 jaar, middellange termijn 1 - 5 jaar en lange termijn > 5 jaar. Voor de kostenindicatie is globaal onderscheid gemaakt tussen projecten van minder dan EUR 50.000 (€), tussen de EUR 50.000 - EUR 150.000 (€€), en meer dan EUR 150.000 (€€€). Voor

werkdomein C wordt verwezen naar paragraaf 2.4, waar de uitwerking van dat werkdomein reeds actiegericht is.

De stad koos ervoor geen ramingen in het actieplan op te nemen. De meerwaarde ervan werd als te beperkt beschouwd. Het zouden ruwe ramingen zijn, terwijl voor het meerjarenplan van deze legislatuur alvast gedetailleerdere budgetten zijn vastgelegd.

2.5.1 Actieplan werkdomein A

Tabel 2.4 geeft het actieplan voor werkdomein A (ruimtelijke ontwikkeling) weer.

Tabel 2.4 Actieplan werkdomein A

Categorie	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Initiatiefnemer	Timing	Kost
ontwikkelingen in uitvoering	A.01: maatregelen impact Tybersite verkeerssituatie rondpunt N58-N8	rondpunt N58-N8	bereikbaarheid	AWV	KT	€€€
geplande ontwikkelingen	A.02: maatregelen impact PRUP Menen-Wervik doorstroming N58	N58	bereikbaarheid	AWV	KT	€€€
geplande ontwikkelingen	A.03: maatregelen impact RUP Hagewinde ontsluiting N32	kruispunt N32-Moorselestraat en ontsluitingswegen	bereikbaarheid	Projectontwikkelaar / AWV	KT	€€
geplande ontwikkelingen	A.04: studie herontwikkeling binnengebied Oostkaai/Rijselstraat i.k.v. Leiewerken	binnengebied Oostkaai/Rijselstraat	bereikbaarheid	Stad Menen / projectontwikkelaar	KT	€€
geplande ontwikkelingen	A.05: maatregelen impact M-Tower N32b	kruispunt N32b-Krommebeekstraat	bereikbaarheid	Projectontwikkelaar	MLT	€€€
geplande ontwikkelingen	A.06: opvolging impact sites Reznor en Royal Axkit-Valcke leefbaarheid centrumstraten	centrumstraten Menen-centrum	leefbaarheid	Projectontwikkelaar	MLT	€€
geplande ontwikkelingen en alle toekomstige plannen	A.07: maximaal inzetten op ontharding van de openbare ruimte	geheel Menen	duurzaamheid	Wegbeheerder	MLT	€

2.5.2 Actieplan werkdomein B

Tabel 2.5 geeft het actieplan voor werkdomein B (verkeersnetwerken) weer.

Tabel 2.5 Actieplan werkdomein B

Categorie	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Initiatiefnemer	Timing	Kost
verkeersafwikkeling	B.01: (onderzoek) categoriewijziging secundaire wegen	N338 en N336	bereikbaarheid	Stad Menen	KT	-
verkeersafwikkeling	B.02: geleidelijke uitbreiding zone 30	binnen bebouwde kom	verkeersveiligheid	Stad Menen	KT	€€
verkeersafwikkeling	B.03: invoering 50 km/u buiten de bebouwde kom waar nodig (bv. schoolroutes)	geheel Menen	verkeersveiligheid	Stad Menen	KT	€
verkeersafwikkeling	B.04: geleidelijke invoering nieuwe circulatieplannen	centrumgebied	leefbaarheid	Stad Menen	MLT	€€
verkeersafwikkeling	B.05: sluiten gelijkgrondse spoorwegovergangen en ontwikkelen alternatieven voor traag verkeer	Ch. Cappellestraat, Hogeweg, Groenestraat	verkeersveiligheid	Infrabel	MLT (studie) / LT (uitvoering)	€€€
verkeersafwikkeling	B.06: onderzoek inpassing ongelijkgrondse spoorwegovergangen	Ieperstraat, Bruggestraat, Aalbeeksesteenweg	verkeersveiligheid	Infrabel, Stad Menen	KT (studie) / MLT (uitvoering)	€€€
voetgangersnetwerk	B.07: onderhouden en toegankelijker maken van voetgangersvoorzieningen	geheel Menen	verkeersveiligheid	Stad Menen	KT	€€€
fietsnetwerk	B.08: aanleg nieuwe fietsnelwegen	spoorlijnen 69 en 75	duurzaamheid	Provincie West-Vlaanderen	LT	€€€
fietsnetwerk	B.09: optimaliseren fietsnelweg langs de Leie	F371	bereikbaarheid	Provincie West-Vlaanderen, DVW	MLT	€€
fietsnetwerk	B.10: toevoegen bovenlokale fietsverbindingen	geheel Menen	duurzaamheid	Provincie West-Vlaanderen, Stad Menen	(M)LT	€€€
fietsnetwerk	B.11: toevoegen lokale fietsverbindingen	geheel Menen	duurzaamheid	Stad Menen	KT	€€€
fietsnetwerk	B.12: proefproject fietszones	Lauwe of Menen-centrum	duurzaamheid	Stad Menen	MLT	€
fietsnetwerk	B.13: conforme inrichting fietsnetwerk	geheel Menen	duurzaamheid	Stad Menen	MLT	€€
fietsnetwerk	B.14: uitwerking van beveiligde fietsstallingen, fietskluisen en buurtfietsstallingen	geheel Menen	duurzaamheid	Stad Menen	KT	€€
collectief netwerk	B.15: uitbreiden en inrichten van Hoppinpunten	geheel Menen	bereikbaarheid	Stad Menen, Vervoerregio Kortrijk	KT	€€

Categorie	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Initiatiefnemer	Timing	Kost
collectief netwerk	B.16: aanleggen van toegankelijke haltes	geheel Menen	toegankelijkheid	Stad Menen	MLT	€€
collectief netwerk	B.17: aandacht voor doorstromingsmaatregelen openbaar vervoer bij geplande wegenwerken	geheel Menen	bereikbaarheid	Stad Menen / AWW	(M)LT	€€€
collectief netwerk	B.18: ontwikkeling en uitrol deelwagens	geheel Menen	bereikbaarheid	Stad Menen	KT	€
collectief netwerk	B.19: ontwikkeling en uitrol deelfietsen	geheel Menen	bereikbaarheid	Stad Menen / Vervoerregio Kortrijk	KT	€
collectief netwerk	B.20: uitrol van ander Vervoer op Maat	geheel Menen	bereikbaarheid	Vervoerregio Kortrijk	MLT	€€€
collectief netwerk	B.21: uitrol nieuw net regulier openbaar vervoer	geheel Menen	bereikbaarheid	De Lijn	MLT	€€€
autoparkeren	B.22: wijzigen autoparkeerbeleid conform dit mobiliteitsplan	Menen-Centrum, de Barakken	bereikbaarheid	Stad Menen	KT	€
vrachtnetwerk	B.23: invoeren gewenste ontsluitingsroutes bedrijventerreinen	geheel Menen	bereikbaarheid	Stad Menen / MOW	KT	€
vrachtnetwerk	B.24: invoeren en handhaven vrachtverbodszones	geheel Menen	leefbaarheid	Stad Menen, lokale politie	KT	€
vrachtnetwerk	B.25: onderzoek en invoering fysieke vrachtbeperkingen en cameracontroles	geheel menen	leefbaarheid	Stad Menen / AWW	MLT	€€€

2.6 Organisatie en evaluatie

Het mobiliteitsplan zal binnen de stad gehanteerd worden als beleidskader voor alle mobiliteit gerelateerde zaken. Voornamelijk de dienst mobiliteit zal erop toezien dat het actieplan wordt uitgevoerd en dat bijkomende projecten in lijn liggen met de uitgezette beleidsrichting.

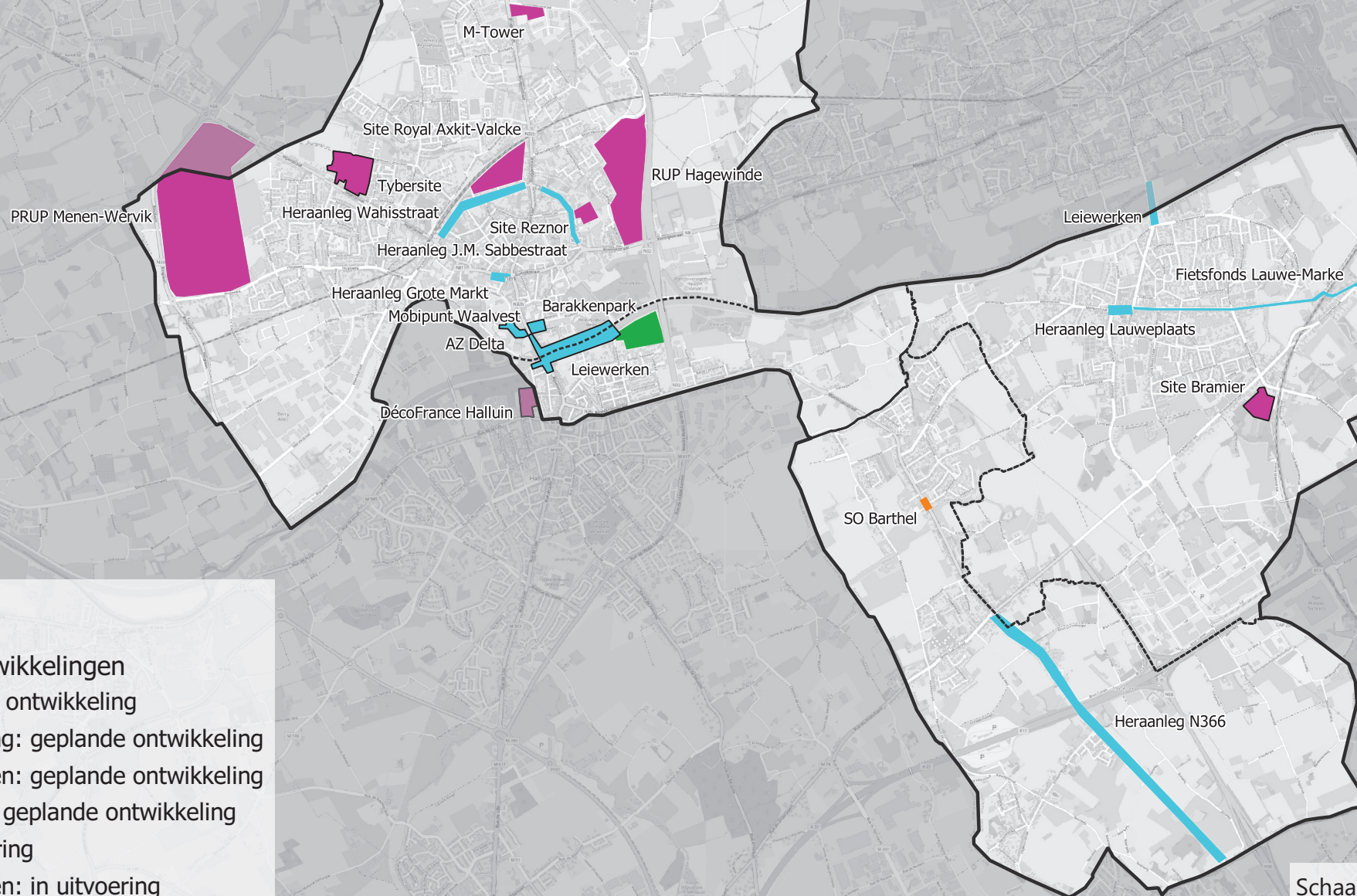
Aan het begin van de volgende legislatuur (2025) zullen het mobiliteitsplan en de uitvoering ervan geëvalueerd worden en waar nodig bijgestuurd

Bijlage(n)



BIJLAGE: KAARTMATERIAAL

Toekomstige ontwikkelingen

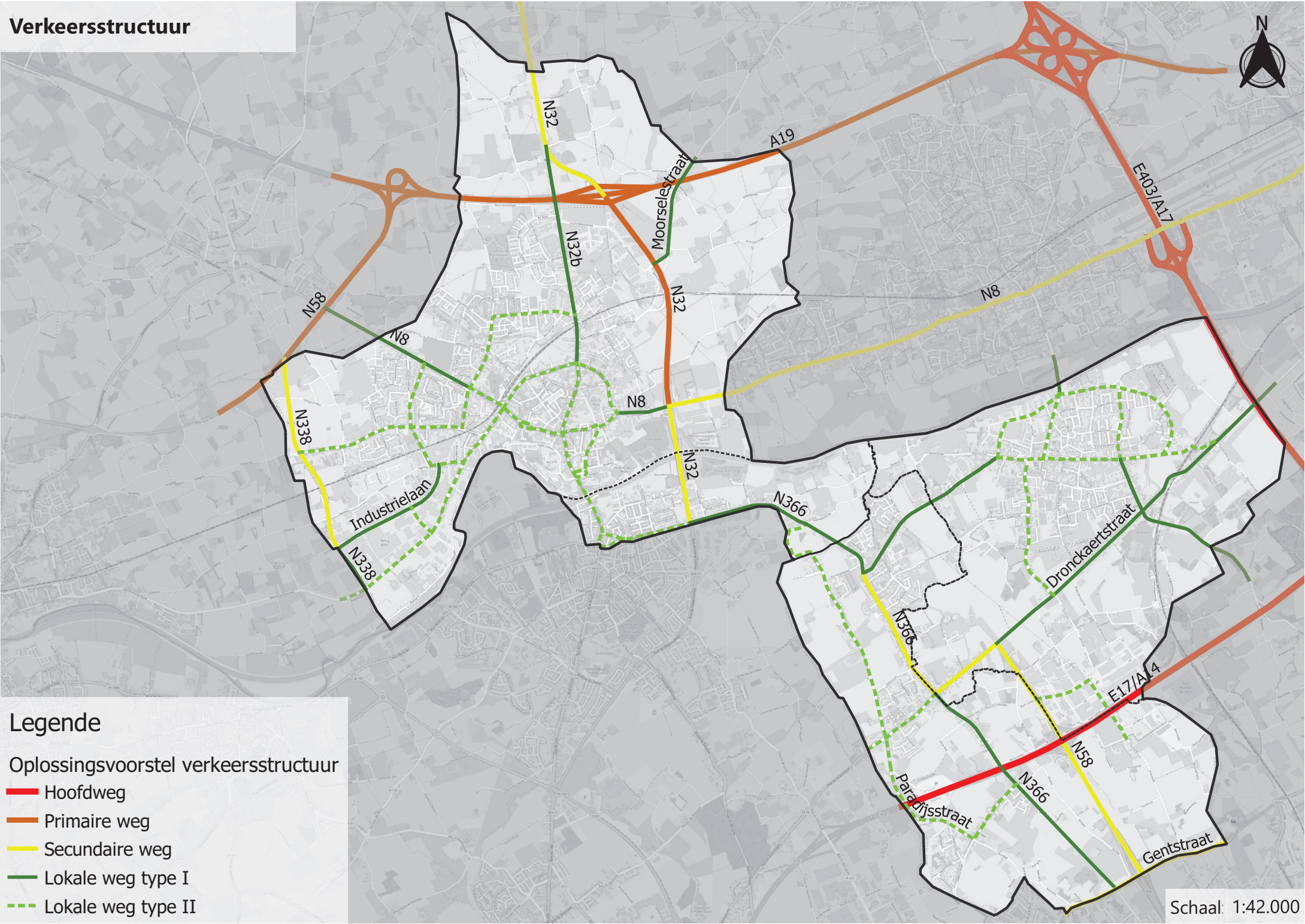


Legende

Toekomstige ontwikkelingen

- RUP: geplande ontwikkeling
- Schoolomgeving: geplande ontwikkeling
- Publieke werken: geplande ontwikkeling
- Groen/parken: geplande ontwikkeling
- RUP: in uitvoering
- Publieke werken: in uitvoering

Verkeersstructuur

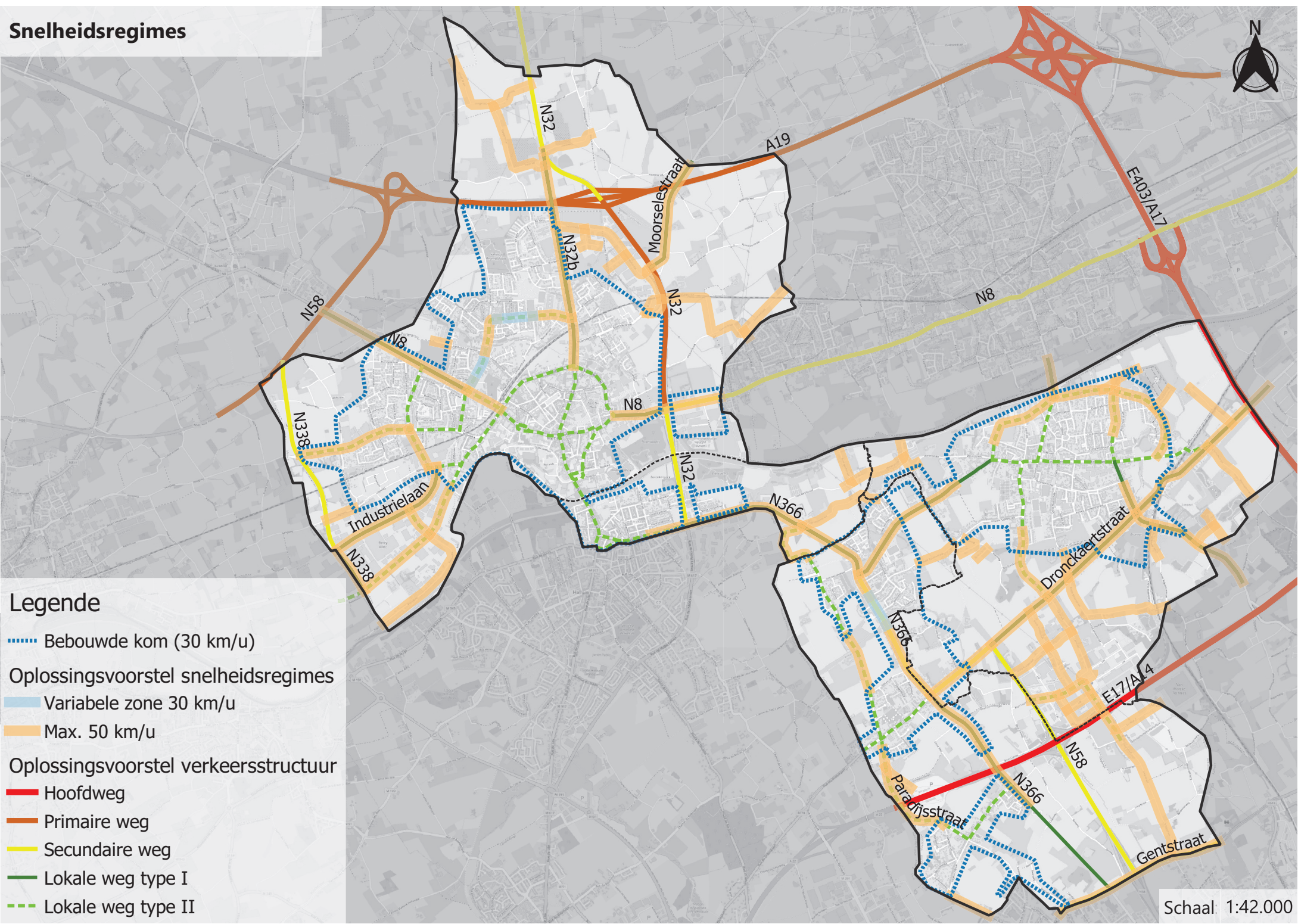


Legende

Oplossingsvoorstel verkeersstructuur

- Hoofdweg
- Primaire weg
- Secundaire weg
- Lokale weg type I
- Lokale weg type II

Snelheidsregimes



Legende

..... Bebouwde kom (30 km/u)

Oplossingsvoorstel snelheidsregimes

..... Variabele zone 30 km/u

..... Max. 50 km/u

Oplossingsvoorstel verkeersstructuur

..... Hoofdweg

..... Primaire weg

..... Secundaire weg

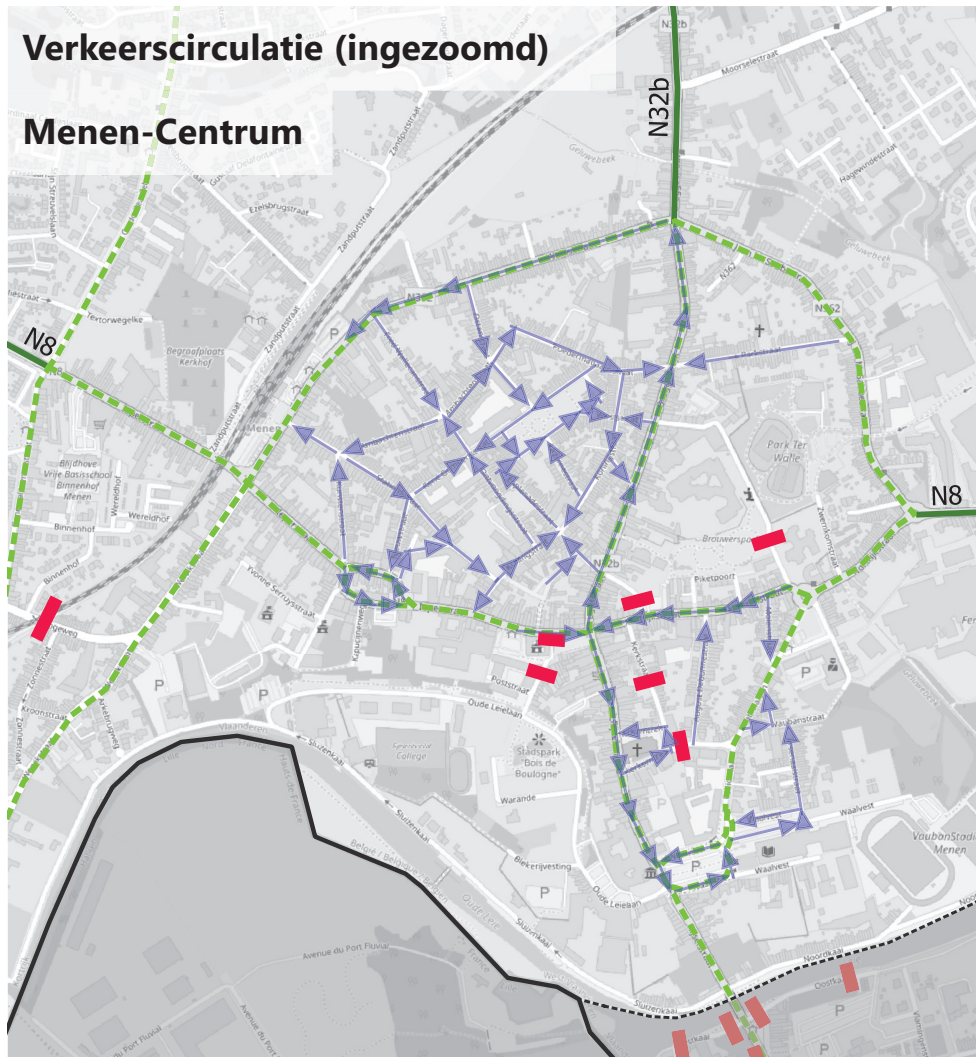
..... Lokale weg type I

..... Lokale weg type II

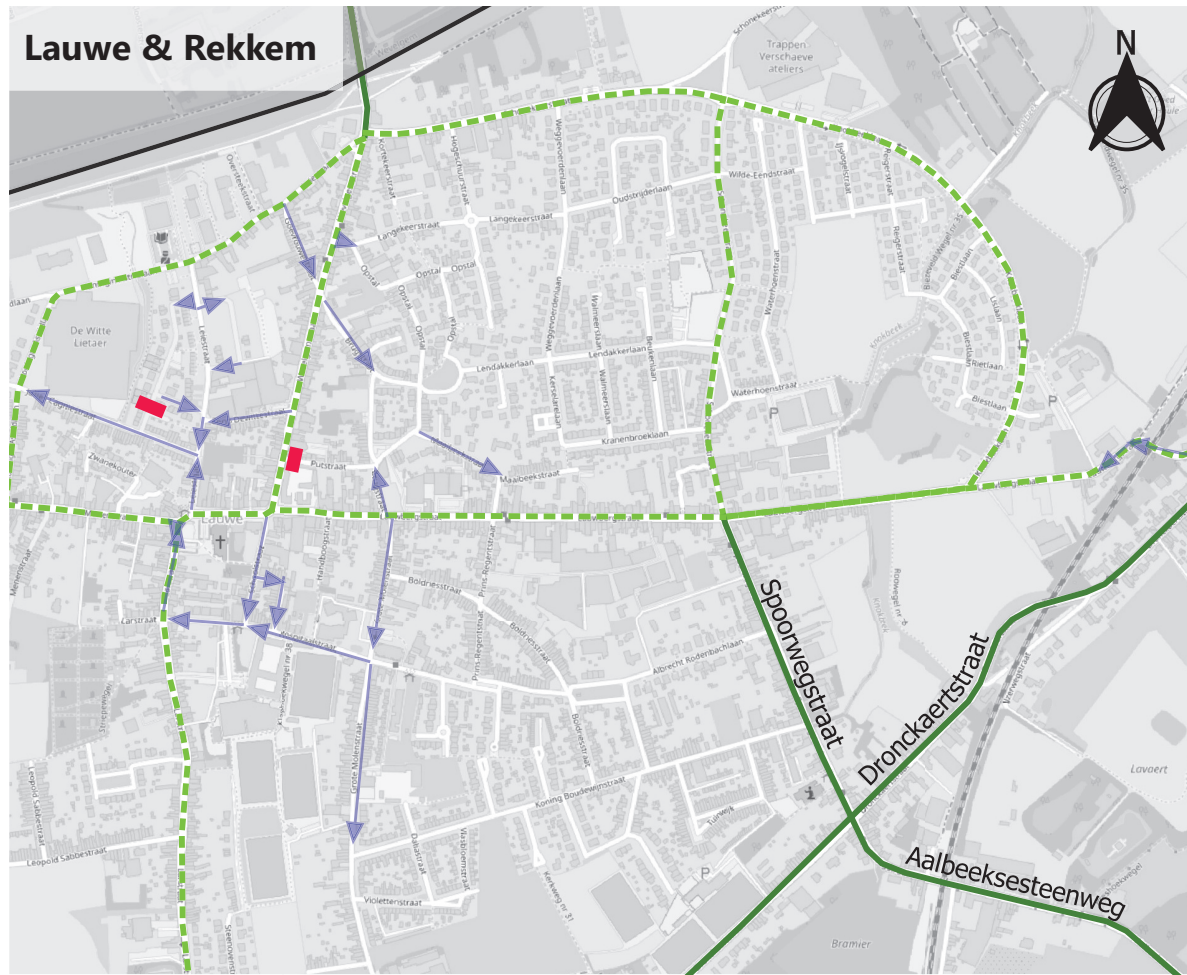
Schaal: 1:42.000

Verkeerscirculatie (ingezoomd)

Menen-Centrum



Lauwe & Rekkem



de Barakken



Legende

Oplossingsvoorstel verkeerscirculatie


 Knip

 Verkeerscirculatie

Oplossingsvoorstel verkeersstructuur

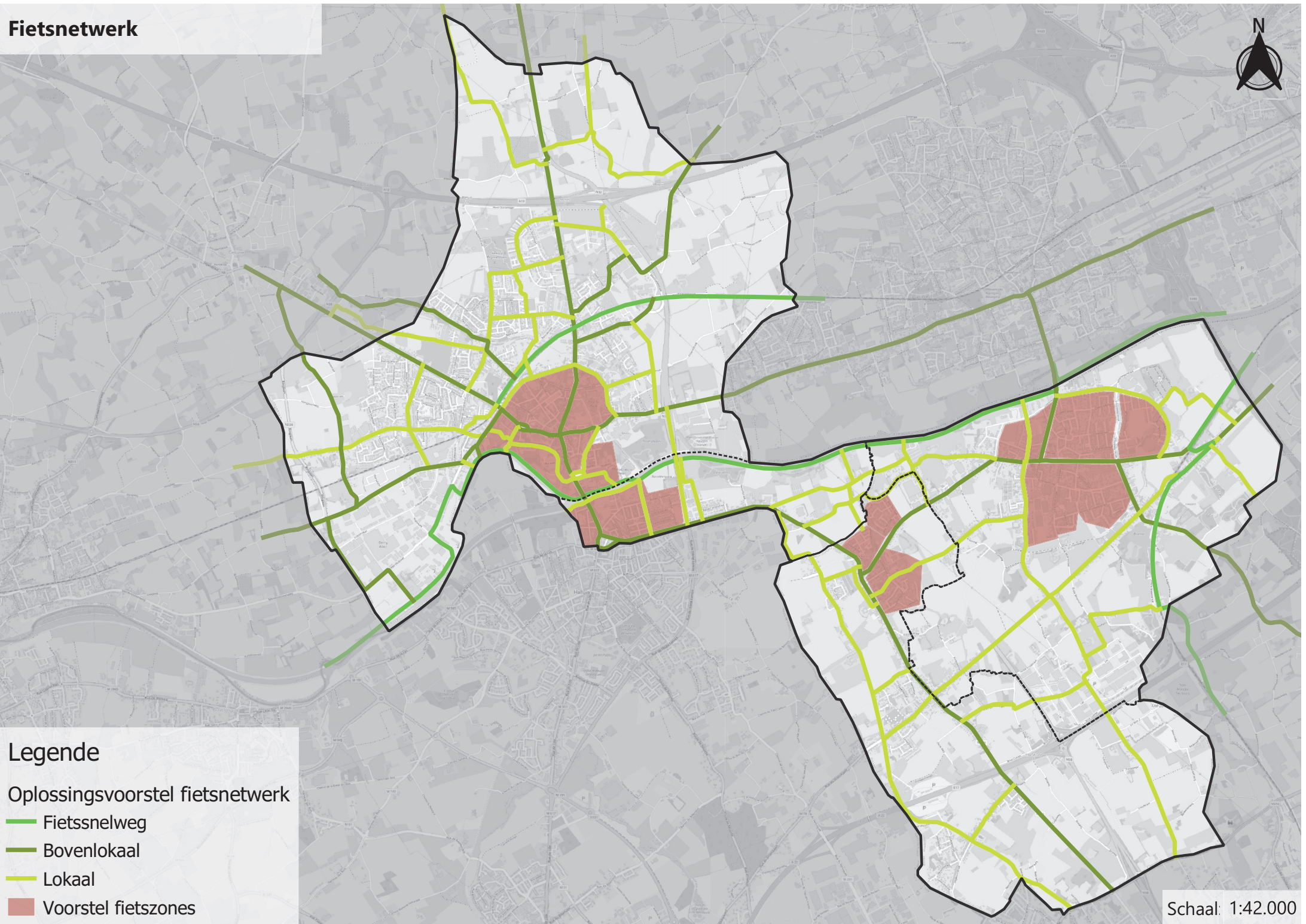
 Secundaire weg

 Lokale weg type I

 Lokale weg type II

Schaal: 1:12.000


Fietsnetwerk




Legende

Oplossingsvoorstel fietsnetwerk

 Fietsnelweg

 Bovenlokaal

 Lokaal

 Voorstel fietszones

Schaal: 1:42.000

Collectief netwerk



Legende



treinstation

— Toekomstig busnetwerk (De Lijn)

(Potentiële) locaties mobipunten



Regionaal



Lokaal



Vorstel lokaal



Buurt



Vorstel buurt

Schaal: 1:42.000

Autoparkeren



Legende

Parkeren oplossing

▶▶ (Gewenste) parkeerroute vanaf snelweg

P Oplossingsvoorstel parkings

P Oplossingsvoorstel publieke parkings (gratis)

Oplossingsvoorstel parkeerzones

Paars (betaald)

Groen (exclusief bewoners)

Blauw (gratis met bewonerskaart)

Oplossingsvoorstel verkeersstructuur

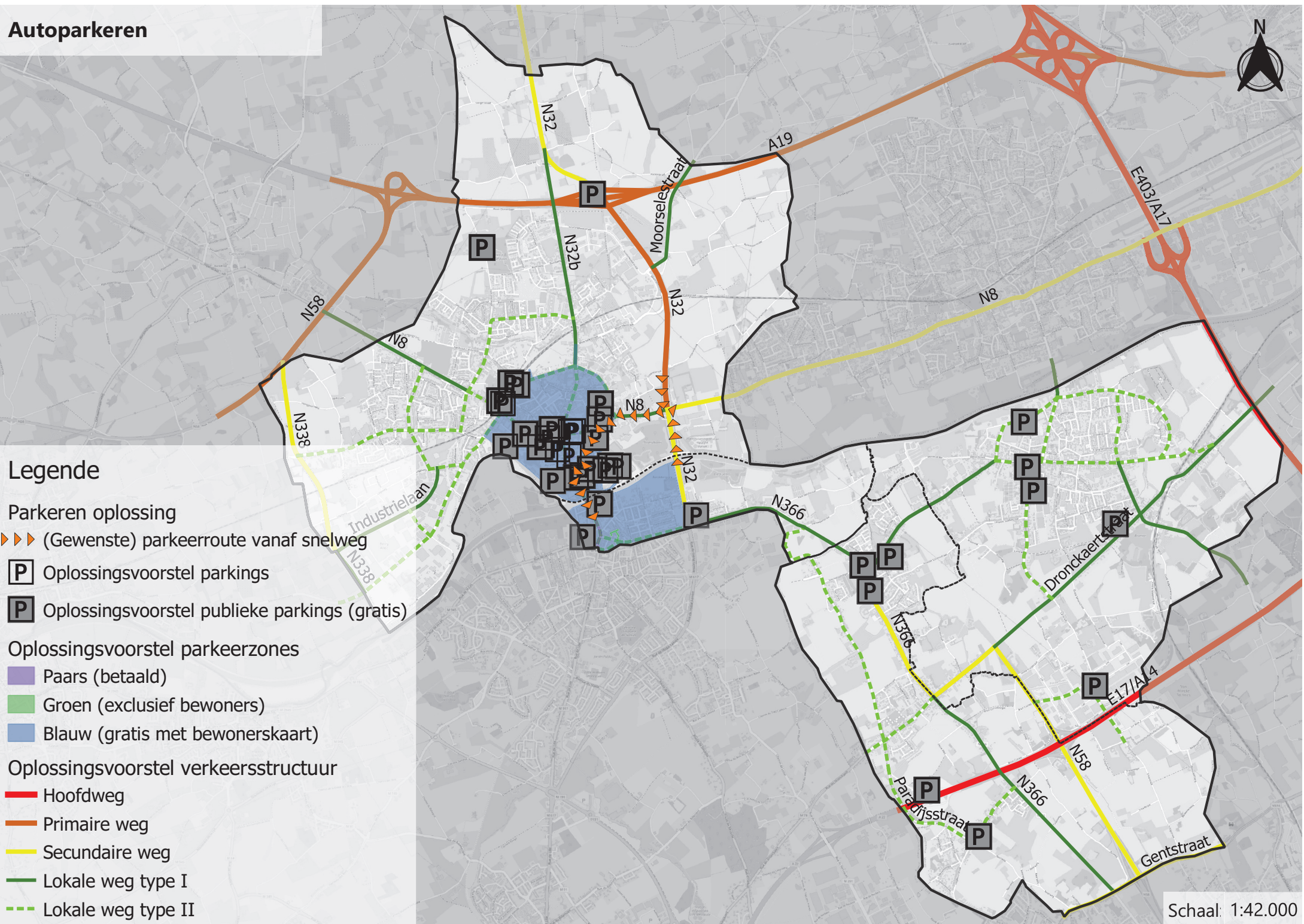
Hoofdweg

Primaire weg

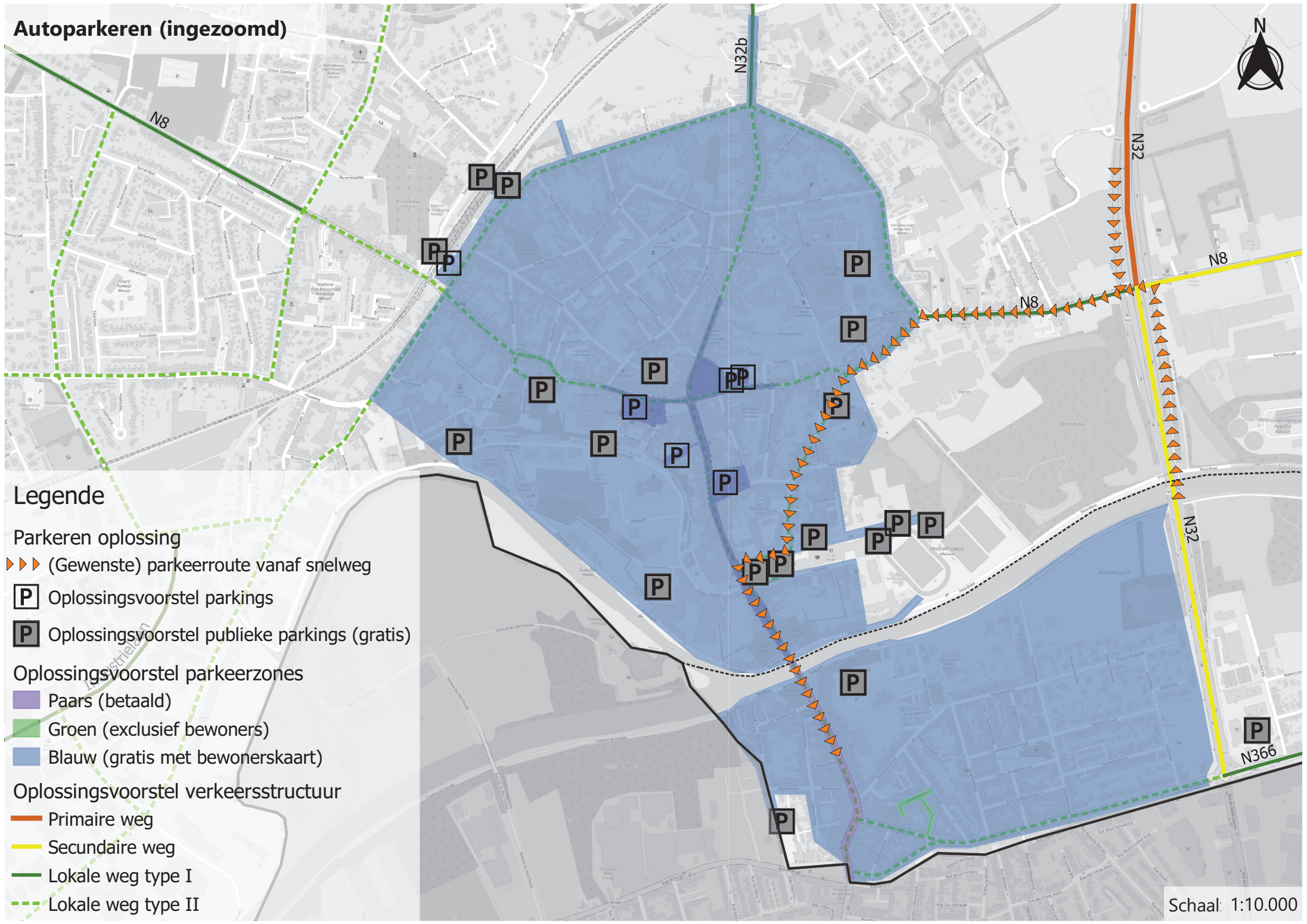
Secundaire weg

Lokale weg type I

Lokale weg type II



Autoparkeren (ingezoomd)



Legende

Parkeren oplossing

▶▶ (Gewenste) parkeerroute vanaf snelweg

P Oplossingsvoorstel parkings

P Oplossingsvoorstel publieke parkings (gratis)

Oplossingsvoorstel parkeerzones

Paars (betaald)

Groen (exclusief bewoners)

Blauw (gratis met bewonerskaart)

Oplossingsvoorstel verkeersstructuur

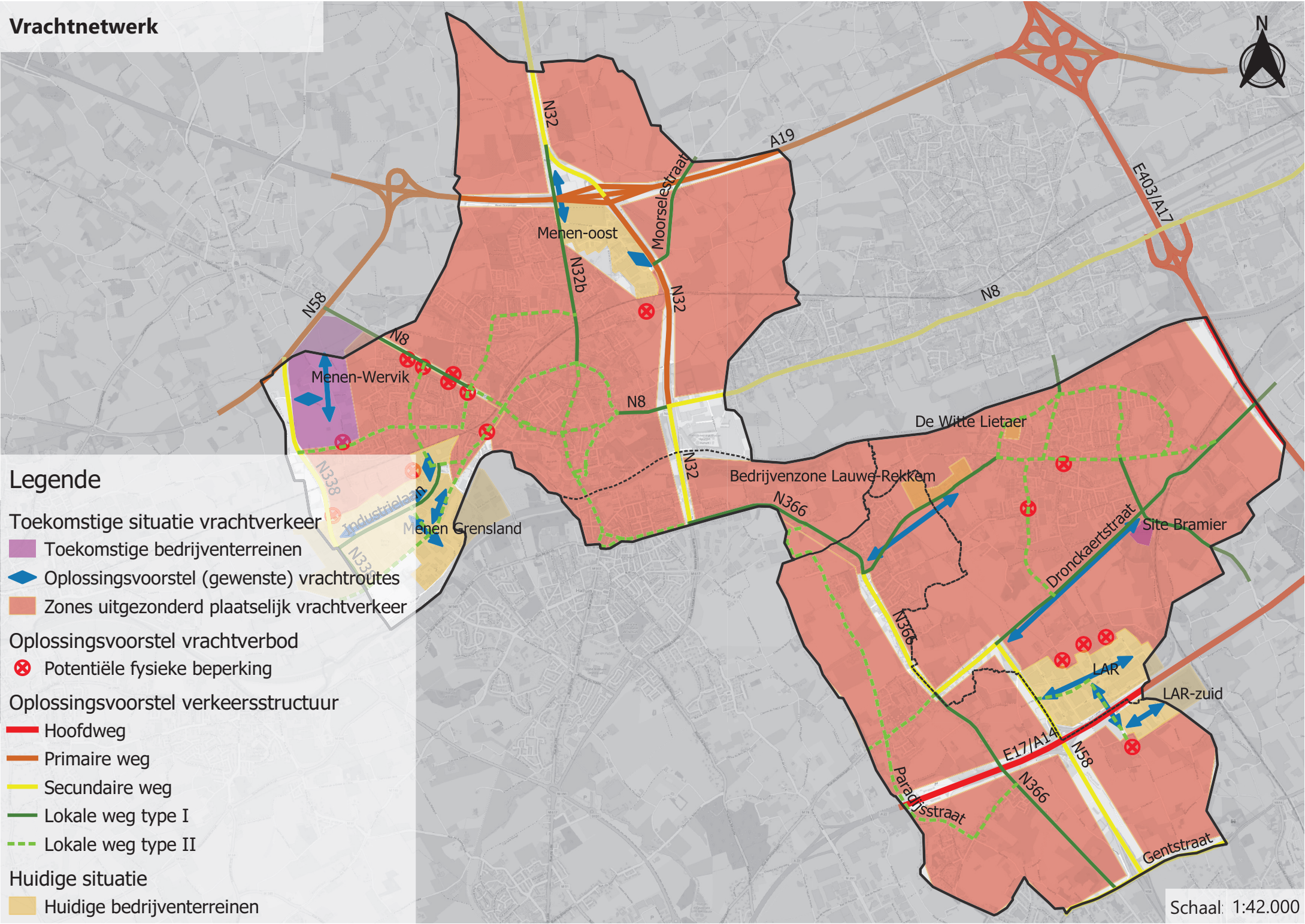
Primaire weg

Secundaire weg

Lokale weg type I

Lokale weg type II

Vrachtnetwerk



Legende

- Toekomstige situatie vrachtverkeer**
- Toekomstige bedrijventerreinen
 - ◆ Oplossingsvoorstel (gewenste) vrachtroutes
 - Zones uitgezonderd plaatselijk vrachtverkeer

- Oplossingsvoorstel vrachtverbod**
- ⊗ Potentiële fysieke beperking

- Oplossingsvoorstel verkeersstructuur**
- Hoofdweg
 - Primaire weg
 - Secundaire weg
 - Lokale weg type I
 - Lokale weg type II

- Huidige situatie**
- Huidige bedrijventerreinen

