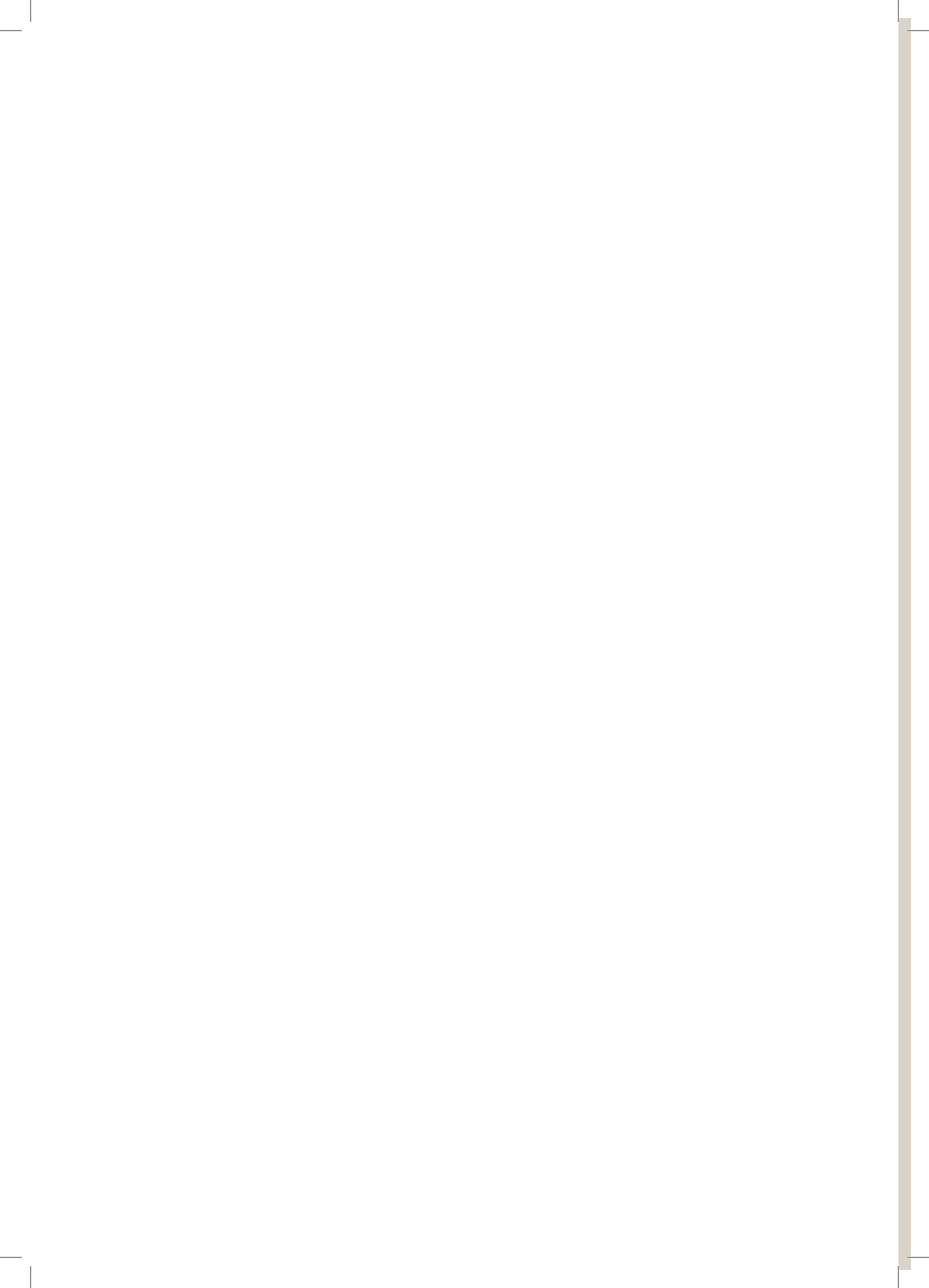


Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk

Guldensporenpad Spoorwegzate Kortrijk-Zwevegem



Voorwoord

1 Inleiding

2 Projectsituering, probleemstelling en doelstellingen

2.1 Situering

2.2 Probleemstelling

2.3 Doelstellingen

3 Planningscontext en analyse

3.1 Deelgebieden

3.2 Fietstellingen

3.3 Voorschriften fietsvademecum voor non-stophoofdroute

3.4 Ruimtelijke ontwikkelingen en kruispuntoplossingen

A Ontwikkeling Researchpark Kapel ter Bede / Littoral

B Verbinding van Evolis op de Keizersstraat naar Kapel ter Bede (Harelbeke)

C Kruising N391

D Kruispunten in Zwevegem

3.5 Andere projecten langs het Guldensporenpad

3.6 Het Guldensporenpad in een ruimere context

3.7 Actiepunten

4 Besluit

Colofon



Voorwoord

Het regionaal stedelijk gebied Kortrijk is een heel dynamische regio, die zich nog steeds verder ontwikkelt. Op het vlak van mobiliteit brengt het groeiritme grote uitdagingen met zich mee. Om voor inwoners en investeerders aantrekkelijk te blijven, moet het beleid bereikbaarheid en leefbaarheid met elkaar verzoenen. Dit geldt in het bijzonder voor het zuiden van Kortrijk. Dit gebied transformeert zich immers tot een modernistisch stadsdeel, met nadruk op technologische bedrijvigheid en hoogwaardige opleiding en dienstverlening. In het stadsvervoer en het voorstadsvervoer – over afstanden tot zo'n vijf kilometer – kan de fiets een reëel alternatief bieden voor de auto.

Het Guldensporenfietspad verbindt Marke met Zwevegem. Het geeft ook aansluiting op de fietsroutes in het buitengebied, zoals het Groen Lint Zuid of de Trimaarzate. Dagelijks maken al honderden fietsers van het Guldensporenpad gebruik. Het is immers praktisch bruikbaar voor de veilige verplaatsing van werknemers en scholieren in het Kortrijkse. Het pad draagt bovendien de potentie in zich om uit te groeien tot een voorbeeldproject in West-Vlaanderen. Zo'n ononderbroken, hoogwaardige fietssnelweg van rand tot rand, dwars door het centrum, past perfect in de moderne ontwikkeling van het stadsdeel Zuid-Kortrijk. De realisatie en het succes van het Guldensporenpadproject kunnen imagoversterkend werken voor het regionaal stedelijk gebied Kortrijk en een voorbeeld vormen voor andere (West-)Vlaamse steden.

Elk binnen hun bevoegdheden ondernamen de betrokken gemeentebesturen van Kortrijk, Zwevegem en Harelbeke, de intercommunale Leiedal, de provincie West-Vlaanderen en de Vlaamse overheid in het verleden reeds initiatieven rond het Guldensporenpad. De provincie brengt deze én toekomstige initiatieven nu samen in de voorliggende wervende visie (een streefbeeld), die de uitbouw van de Guldensporenroute als voorbeeldproject moet versnellen. Samen met de Vlaamse overheid heeft de provincie West-Vlaanderen hiervoor aanzienlijke financiële middelen beschikbaar. Een uitgelezen, niet te missen kans!

Patrick Van Gheluwe

Gedeputeerde voor ruimtelijke ordening, mobiliteit, toerisme en recreatie



1 Inleiding

Deze visienota belicht het Guldensporenpad vanuit verschillende invalshoeken.

Na een korte beschrijving van de context, probleem- en doelstelling beschrijft de nota welke de mogelijke inrichtingsvoorstellen zijn van deze fietssnelweg.

Het Vademecum Fietsvoorzieningen is een handige leidraad voor het aanleggen van fietspaden en andere voorzieningen ten behoeve van een comfortabel en veilig fietsverkeer. De nota staat even stil bij de voorschriften uit dit Vademecum voor het aanleggen van een non-stop hoofdfietsroute, zoals het Guldensporenpad is.

Het Guldensporenpad is een veelgebruikt pad in de Kortrijkse regio. Vele fietsers maken er dagelijks dankbaar gebruik van. De nota wijst echter nog op punten die een aanpak nodig hebben om het comfort, de veiligheid en de aantrekkelijkheid van deze fietsweg te verbeteren. Op termijn moet dit een eerste echte fietssnelweg worden in West-Vlaanderen. Uiteraard houdt deze visie rekening met de ruimtelijke context.

Getuigenissen van wie (bijna) dagelijks gebruik maakt van deze snelle fietsweg, zijn in deze visie geïntegreerd. Ook betrokkenen zoals de NMBS, Westtoer of Leiedal hebben hun visie op de ontwikkeling van deze interessante fietsverbinding gegeven.

Tenslotte vindt u in een aantal handige fiches de actiepunten voor het Guldensporenpad op korte en langere termijn.



2 Projectsituering, probleemstelling en doelstellingen

2.1 Situering

Het Guldensporenpad is een belangrijke fietssnelweg, die Marke met Zwevegem verbindt en daarbij het station van Kortrijk aandoet. In Marke sluit het Guldensporenpad aan op het Markebekepad richting Groen Lint Zuid. In Zwevegem gaat deze fietsroute dan weer over in de Trimaarzate, richting Avelgem.

In het bovenlokale, functionele fietsnetwerk is het Guldensporenpad als hoofdroute opgenomen. Daarnaast is het ook een belangrijke schakel in het recreatieve knooppuntennetwerk.

Het Guldensporenpad is een veilige, aantrekkelijke en gebruiksvriendelijke verbinding tussen het centrum van Kortrijk en het licht glooiende landschap tussen Schelde en Leie. Het pad is een belangrijke schakel in het recreatief fietsnetwerk tussen het verstedelijkte Kortrijk en het landelijke Interfluvium. Daarnaast vormt industrieel erfgoed een belangrijke productlijn die Westtoer voor de Leiestreek verder wil ontwikkelen. Enerzijds wordt het pad an sich als een stuk industrieel erfgoed aanzien maar zeker ook de oude industriële sites die langs het pad liggen. Het Guldensporenpad is een plezier om over te fietsen.

Dieter Depraetere, regiocoördinator Toerisme Leiestreek vzw

2.2 Probleemstelling

In het regionaal stedelijk gebied Kortrijk is het Guldensporenpad een belangrijke fietslink. De voormalige spoorwegzate verbindt diverse woonkernen, scholen, sport- en industrieterreinen met elkaar en loopt langs het station van Kortrijk. De afstand van Marke tot Zwevegem is korter dan tien kilometer en is perfect te overbruggen met de fiets.

Bij de verdere ontwikkeling van het regionaal stedelijk gebied ten zuiden van Kortrijk is de uitbouw van een snelle én veilige non-stopfietsroute een belangrijke uitdaging. In het verleden werd reeds een belangrijke stap gezet. Zo legde de provincie het Guldensporenpad in 2005 al aan vanaf de Hugo Verrieststraat in Kortrijk tot aan de Deerlijkstraat in Zwevegem, over een afstand van vier kilometer. Vanaf de R8 tot aan de Deerlijkstraat in Zwevegem kruist dit reeds bestaande tracé op amper twee kilometer echter nog drie lokale wegen (Kapel ter Bede in Kortrijk, de Luipaardstraat in Harelbeke/Kortrijk en de Harelbekestraat in Zwevegem) en één gewestweg (N391), waardoor conflictpunten ontstaan. Bij de oversteek van de N391 viel in 2008 immers nog een slachtoffer te betreuren.



Oversteek aan de N391

De NMBS heeft recent de fietsenstalling van station Kortrijk (kant P. Tacklaan) gemoderniseerd. Het hierop aansluitende Guldensporenpad is een precedent van comfort en veiligheid voor fietsers in een druk verkeersknooppunt.

Gino Duwein, handelsagent NMBS

Het Guldensporenpad is voor mij een prachtig voorbeeld van hoe een stad en andere overheden kan investeren in snelle en vrije verbindingen in een stadsomgeving. Voor Mobiel is het pad ook interessant, hier kruisen vele fietsers onze weg. Jammer dat er weinig bewegwijzering is naar bepaalde stadsdelen of functies in de stad. Ook jammer dat je er zo moeilijk bij kunt, vooral in de stationszone.

Ik gebruik het graag en vind de kwaliteit van het fietsen bovenbest.

Gunter De Baerdemaeker, afgevaardigd bestuurder Mobiel vzw

2.3 Doelstellingen

De uitbouw van het Guldensporenpad als een snelle en veilige non-stopfietsroute, als onderdeel van het bovenlokale functionele fietsnetwerk, blijft de hoofddoelstelling.

Om deze doelstelling te realiseren, is het aangewezen om het aantal kruisingen met gemotoriseerd verkeer te reduceren en de resterende kruisingen ongelijkvloers of verkeersveilig in te richten.

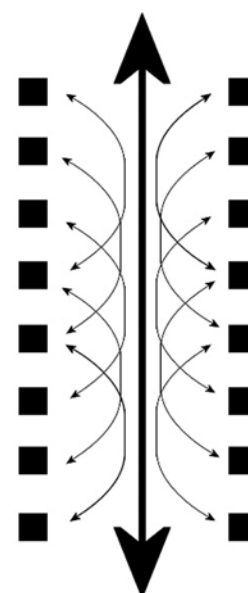
Daarnaast zijn voldoende aftakkingen naar de diverse attractiepolen (zoals scholen, bedrijventerrein Evolis, Winkelcentrum K...) wenselijk. Zo wordt een fietscorridor gecreëerd, die deze attractiepolen via een centrale as met elkaar verbindt.

Ik maak zelf dagelijks gebruik van het Guldensporenpad, en vind het zowel recreatief als functioneel een heel mooi gegeven. Vanuit de Stad Kortrijk proberen we de schoolgaande jeugd een veilige fietsroute aan te bieden. Dit niet alleen binnen de eigen kern en de schoolomgevingen, maar ook in de verbindingen met andere steden waaruit leerlingen afkomstig zijn. Het Guldensporenpad biedt daarom een ideale verbinding voor leerlingen uit Zwevegem en Harelbeke. We moeten intussen wel aandachtig blijven voor de veiligheid van kruispunten van het pad met druk bereden verkeerswegen. Maar los daarvan heeft het intussen al zijn nut bewezen, en als het van mij afhangt, mag het gerust doorgetrokken worden van Avelgem naar Menen.

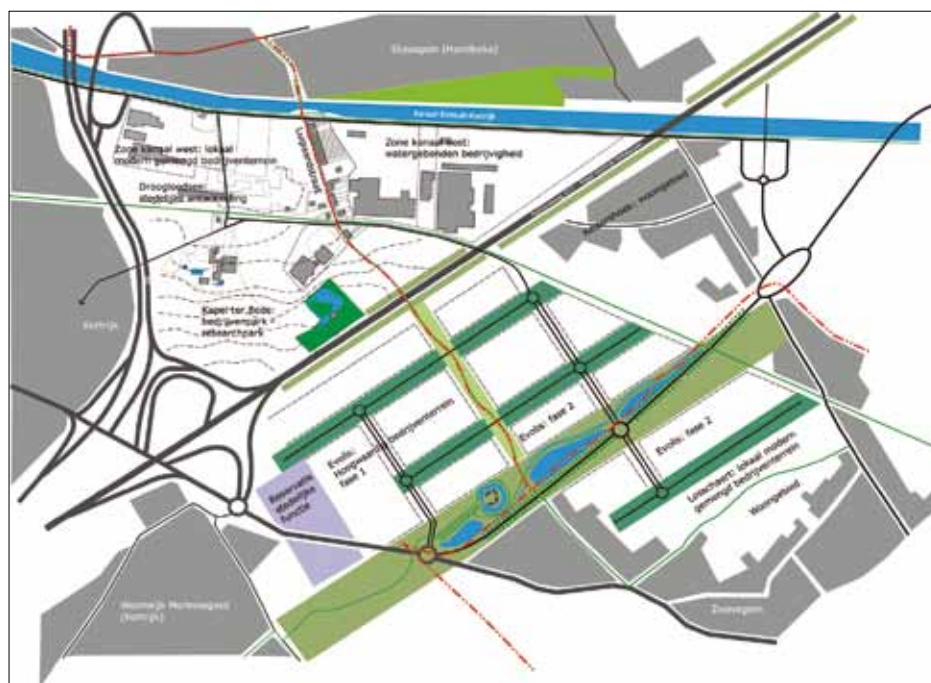
Lieven Lybeer, waarnemend burgemeester stad Kortrijk

De verbeterde infrastructuur beoogt een stijging van het aandeel fietsers in de modal split. De modal split is de verdeling van het verkeer tussen voetgangers, fietsers, gebruikers van het openbaar vervoer en automobilisten.

Het Guldensporenpad is in de eerste plaats een belangrijke schakel in het woonschoolverkeer. Met secundair onderwijs in zowel Kortrijk als Zwevegem en diverse campussen hoger onderwijs in Kortrijk is een veilige en comfortabele fietssnelweg een enorme troef. Verder komt een optimale verbinding de ontwikkeling van de duurzame bedrijventerreinen in Kortrijk, Harelbeke en Zwevegem ten goede: Kapel ter Bede, Littoral, Evolis, de Blokken en de Losschaert. Het Pendelplan van de Vlaamse overheid streeft immers naar een modal split voor woonwerkverkeer van 60 procent auto en telkens 20 procent fiets en openbaar vervoer. Het behalen van dit ambitieniveau, dankzij geschikte fietsinfrastructuur, zal de duurzaamheid op deze bedrijventerreinen zeker versterken.



Voorstelling fietscorridor



Situering van de bedrijventerreinen

Ten slotte ligt het winkelcentrum K van Forum Invest in het commerciële hart van Kortrijk op amper 400 meter van de spoorwegzate. In de bereikbaarheid van dit winkelcentrum zal de fiets een belangrijke rol gaan spelen. Verkeerscongestie en dure parkeerplaatsen zullen van de fiets immers een aantrekkelijk alternatief voor de auto maken.

Naast het Guldensporenpad is het jaagpad op de linkeroever van de Leie een tweede non-stopfietsroute in het regionaal stedelijk gebied Kortrijk. Met twee kwalitatief ingerichte oost-westfietsverbindingen is dit gebied gewapend tegen de ontluikende filevorming en de verzadiging van het wegennet. Afstanden korter dan tien kilometer zijn hierbij perfect fietsbare afstanden en vormen een enorme troef voor de verdere ontwikkeling van de omgeving.



Fietsmobiliteit regionaal stedelijk gebied Kortrijk



3 Planningscontext en analyse

3.1 Deelgebieden

De fietsroute Guldensporenpad is in drie deelgebieden onder te verdelen.

Marke - Kortrijk

Het fietspad loopt langs de bestaande spoorlijn Moeskroen - Gent en telt alleen ongelijkvloerse kruisingen.

Hugo Verrieststraat - R8

Dit nieuw aangelegde stuk fietsweg bevindt zich op de oude spoorwegzate 83 doorheen het stedelijke weefsel van Kortrijk. De bedding wordt gekenmerkt door ongelijkvloerse kruisingen.

R8 - Zwevegem

Vanaf de R8 tot in Zwevegem gaat het karakter van een non-stopfietsroute deels verloren door de kruising met lokale wegen en een gewestweg. In dit gebied zijn een aantal bedrijvzones in ontwikkeling: Kapel ter Bede, Littoral, Evolis, de Blokken en de Losschaert.



Marke-Kortrijk

Hugo Verrieststr. - R8

R8 - Zwevegem

Deelgebieden

's Avonds als het donker wordt, maak ik meestal geen gebruik meer van het fietspad. Om het Guldensporenpad aantrekkelijker te maken, kunnen de randen opgefrist worden met een vorm van kunst: gedichten, schilderijen, graffiti, ... Voor mij is vertoeven langs het Guldensporenpad een bron van inspiratie om mijn creaturen te fantaseren.

Mie Bogaerts, kunstenaar en lerares school De Bloesem - Kortrijk



Fietspad aan station



Richting Kapel ter Bede



Kruising Harelbekestraat

3.2 Fietstellingen

De provincie telde in september 2006 – vijf maanden na de inrichting van de bedding – het aantal fietsbewegingen op het Guldensporenpad. Gemiddeld passeerden er al meer dan 500 fietsers. Toen al werden op sommige dagen zelfs meer dan 800 fietsers geregistreerd.

Bij tellingen in april 2009 registreerde de politiezone Gavers ter hoogte van de Luipaardstraat minstens 500 fietsers tijdens het weekend en meer dan 800 fietsers tijdens weekdagen.

3.3 Voorschriften fietsvademecum voor non-stophoofdroute

Het fietsvademecum beschrijft de inrichting van non-stophoofdroutes.

Non-stophoofdroutes zijn hoogwaardige, snelle routes voor langeafstandsfietzers. Deze fietssnelwegen zijn gericht op:

- dagelijkse, functionele verplaatsingen van 5 tot 15 kilometer
- of doelgerichte langeafstandsverplaatsingen in de vrije tijd, van 10 tot 50 kilometer en meer, zoals van stad naar stad.

Non-stophoofdroutes hebben dus meestal een complementaire functie en zijn zowel geschikt voor functioneel als recreatief gebruik. Ze moeten aan heel hoge kwaliteits- en comforteisen voldoen. In functioneel opzicht fungeren ze meestal als hoogwaardige, alternatieve routes die tegelijk comfortabel, rustig en veilig zijn. Als non-stophoofdroutes komen in hoofdzaak jaagpaden langs kanalen en spoorroutes in aanmerking, zowel oude spoorwegzates als mogelijke – zij het recreatief minder interessante – fietsroutes langs nog functionerende spoorwegen. Als meestal rechte en vrij vlakke trajecten tussen woonkernen zijn vooral de spoorroutes interessant.



Aan de inrichting als non-stophoofdroute zijn een aantal comforteisen verbonden:

- een hoog comfortniveau, allure, uitstraling
- leesbaarheid, herkenbaarheid, continuïteit als hoofdroute
- de route is zoveel mogelijk conflictvrij
- de fietser heeft voorrang op andere weggebruikers
- het traject is grotendeels autovrij
- een maximale scheiding van fietsers en voetgangers
- een beperkt aantal kruispunten; de kruising met drukke verkeerswegen gebeurt liefst ongelijkgronds, op de kruising met verkeersluwe wegen heeft de fietser voorrang. Mogelijke ingrepen: versmalling van de rijbaan, aanbrenge van plateaus, plaatsing van stopborden, visuele doortrekking van het fietspad, onderbreking van de rijbaan...
- de non-stophoofdroute maakt deel uit van een netwerk, met logische aansluitingen op andere (boven)lokale routes
- zo weinig mogelijk omwegen
- hoge kwaliteitseisen inzake vormgeving: een breedte van minstens drie meter, asfalt of beton als materiaal, beperkte hellingsgraad, verzorgde stedenbouwkundige of landschappelijke inpassing, aangepaste verlichting en samenhangende groenstructuur...



Als dagelijks gebruiker van het Guldensporenpad is het slalommen van de bromfietzers tussen de voetgangers en de fietsers soms storend en gevaarlijk. Een betere controle op het correct gebruik van de zate is wenselijk.

Elke Vandekerckhove, Pleinschool – Kortrijk

3.4 Ruimtelijke ontwikkelingen en kruispuntoplossingen

Dit hoofdstuk geeft enkele nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen aan die het Guldensporenpad kruisen. Het vergelijkt de oplossingen uit de visiedocumenten van de projectontwikkelaars met de vooropgestelde doelstellingen van het Guldensporenpad als non-stopfietsroute en geeft ten slotte een aantal suggesties voor de ontsluiting mee.

A. Ontwikkeling Researchpark Kapel ter Bede / Littoral



Business Center Ter Bede



*Ontwikkeling Kapel Ter Bede
(bron: Tritel in opdracht van Leiedal, Analyse ontsluiting Kapel ter Bede - Littoral, 2006)*

Een eerste ontwikkeling is die van Kapel ter Bede en Littoral, aan beide zijden van de spoorwegzate in Kortrijk. De voorgestelde ontsluiting voorziet kruisingen met het Guldensporenpad aan Kapel ter Bede en net voorbij de Luipaardstraat. Er blijven dus evenveel kruisingen als in de huidige situatie (twee).

De verkeersafwikkeling van het bedrijventerrein Kapel ter Bede zal in belangrijke mate via de nieuw aan te leggen straat Kapel ter Bede gebeuren in de richting van Littoral. Aan de Kanaalstraat bestaat dan de keuzemogelijkheid om het verkeer enerzijds naar de R8 of anderzijds via de N391 naar de E17 te sturen. Bij de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg, tussen de huidige Kapel ter Bedestraat en de Luipaardstraat, kan eventueel onmiddellijk voor een ongelijkvloerse kruising met de spoorwegzate gekozen worden. Deze mogelijkheid verdient aanbeveling. Verder is het wenselijk om de kruising met de spoorwegzate net voorbij de Luipaardstraat naar de Keizersstraat niet te voorzien. Op die manier zal het Guldensporenpad twee gelijkvloerse kruisingen minder tellen.

Het voorliggende concept voorziet ook drie aftakkingen, om de geplande bedrijventerrenen per fiets op te rijden. Ze bieden de fietser het nodige comfort, om zijn arbeidsplaats op een snelle manier te bereiken.



Tunnel onder de E17 (huidige situatie)



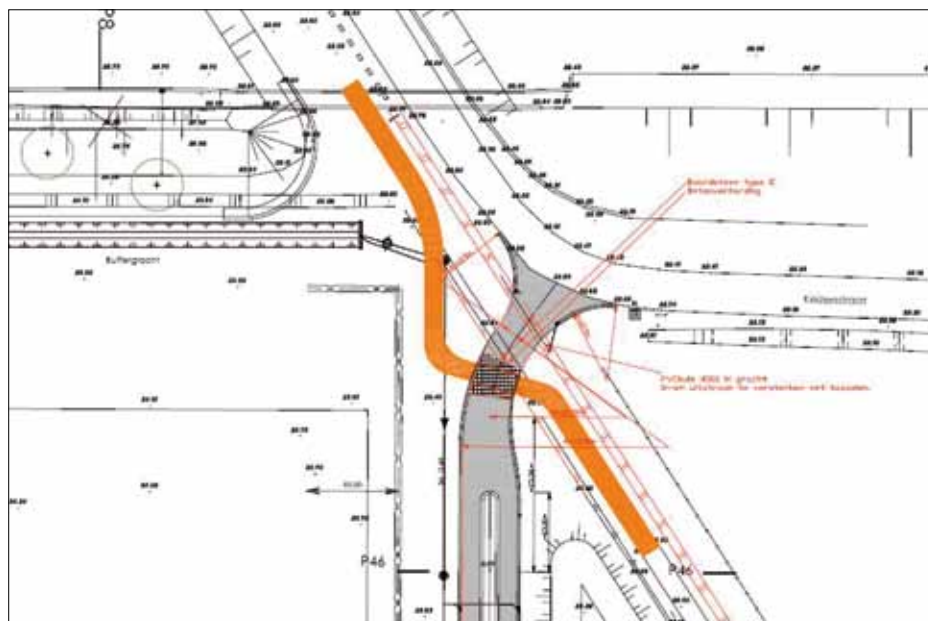
Concept tunnel onder de E17

Ik neem het Guldensporenpad enkele keren per week om naar het werk te fietsen, maar ook voor een bezoek aan het koopcentrum Pottelberg of aan mijn dochter in Wevelgem. Zo'n pad is echte luxe. Soms is de voorrang voor fietsers verwarrend en het plaatsen van vuilnisbakken zou de zate misschien wat netter maken. In elk geval is deze 'fiets-o-strade' voor mij optimaal!

Lieve Hostyn, Leielandscholen – Kortrijk

B. Verbinding van Evolis op de Keizersstraat naar Kapel ter Bede (Harelbeke)

Vanuit Evolis op Kortrijks grondgebied is een nieuwe verbindingsweg gepland in de richting van de Keizersstraat en Kapel ter Bede. Ter hoogte van de brug aan de E17 zou deze nieuwe weg het Guldensporenpad kruisen. Dergelijke verbindingsweg tussen twee industrieparken zou eveneens heel wat zwaar verkeer teweegbrengen.



Tijdelijk voorstel om de spoorwegbedding te dwarsen aan de Keizersstraat.
(bron: Leiedal)

Van de kruising met het Guldensporenpad werkte de intercommunale Leiedal reeds een verbeterde versie uit. Het blijft niettemin een kruising, die ook een knooppunt is op het recreatieve fietsnetwerk. Deze extra kruising is in tegenspraak met de doelstelling om het aantal kruisingen op non-stophoofdroutes te verminderen.



Ultiem voorstel nadat de ontwikkeling van Kapel ter Bede voltooid is.
(bron: Leiedal)

In een ultiem voorstel van Leiedal is de verbindingsweg bij de voltooiing van het industriepark Kapel ter Bede parallel aan de spoorwegzate getekend. Deze optie draagt de voorkeur weg, omdat de verbindingsweg het fietspad niet langer kruist. Onmiddellijke uitvoering van het definitieve plan - zonder kruising van de bedding - is dan ook wenselijk (zie bovenstaande figuur).



Guldensporenpad onder de E17 ter hoogte van de Keizerstraat (huidige situatie)



Concept Guldensporenpad onder de E17 ter hoogte van de Keizerstraat

Het Guldensporenpad is een zeer belangrijke fietsas in het sterk bebouwde centrale deel van onze regio. Het maakt een veilige, continue en comfortabele fietsverbinding mogelijk in de oost-west richting.

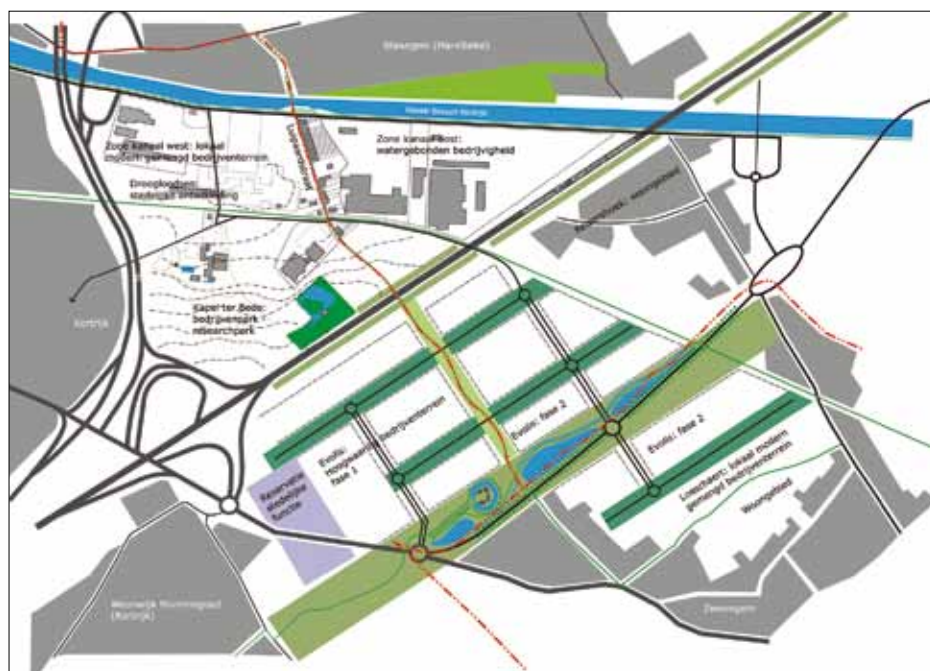
Dat het Guldensporenpad volledig geopend is, ontlokt mij een zucht van verlichting: oef, eindelijk. In 1983 (!) heb ikzelf op Leiedal, in opdracht van toenmalig schepen van verkeer Felix Decabooter, het eerste fietsrouteplan van Kortrijk uitgetekend. De 'route b', zoals het Guldensporenpad toen heette, werd in diezelfde periode door Leiedal volledig in detail als voorontwerp uitgetekend. Een kwart eeuw heeft het dus geduurd om dit te realiseren. Ik ben blij dat het er eindelijk volledig ligt.

Voor Leiedal is het Guldensporenpad erg belangrijk als ontsluiting van het nieuwe hoogwaardige bedrijventerrein Evolis. Samen met twee andere fietsroutes die door het terrein lopen, moet het pad Evolis vanuit de gehele regio bereikbaar maken. Deze fietspaden maken, samen met veel andere zaken, dat Evolis geen geïsoleerd eiland is, maar integraal deel uitmaakt van de stad en een stuk stad wordt. Voor ons is het fietspad ook een belangrijk onderdeel van het fietsroutenetwerk dat wij met Leiedal voor de Kortrijkse regio hebben ontworpen en dat een realisatie is van het provinciebestuur, de Vlaamse overheid en de gemeentebesturen van de regio. Onlangs hebben wij met alle medewerkers van Leiedal, bij onze jaarlijkse uitstap, het Guldensporenfietspad voor een groot deel afgefietst. Een verademing!

Ir. Karel Debaere, directeur Leiedal

C. Kruising N391

De voltooiing van de omleidingsweg rond Zwevegem en de ontwikkeling van Evolis zullen het verkeer op de N391 doen toenemen. Vandaag is de oversteek al een gevaarlijk punt. Eén fietser liet er het leven in 2008.



Ontwikkeling Evolis met de verbindingsweg richting Kapellekerke en Littoral en kruising N391

Om het probleem van verkeersveiligheid op te lossen, lijkt de bouw van een tunnel de enige oplossing. Een fietstunnel onder de N391 is inmiddels op het jaarprogramma 2009 van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) opgenomen. De provincie West-Vlaanderen staat in voor de financiering van de tunnelmonden.



Luchtfoto kruising N391 met Guldensporenpad



Kruising met de N391 (huidige situatie)



Concept tunnel onder de N391

De oversteek aan de drukke verbindingsweg blijft een héél gevaarlijk punt. Maar ook op de andere kruispunten is het niet altijd even duidelijk wie voorrang heeft en schuilt er gevaar. Het doortrekken van het Guldensporenpad tot Avelgem zou nog meer waarde geven aan het Guldensporenpad.

Frank Laverge, leerkracht VTI - Kortrijk

D. Kruispunten in Zwevegem

Op de kruising met de Harelbekestraat en met de Deerlijkstraat in de bebouwde kom van Zwevegem hebben de fietsers geen voorrang op het autoverkeer. Een betere accentuering van de oversteekplaatsen dringt zich op.

Bij de realisatie van het ontbrekende stuk fietsweg door de Bekaertsite in Zwevegem is het wenselijk dat de drie kruisende centrumstraten (Harelbekestraat, Deerlijkstraat en Otegemstraat) op een uniforme wijze ingericht worden.

Het Guldensporenpad is een uitstekende fietsverbinding tussen Kortrijk (Leie) over Harelbeke, Zwevegem, tot in Avelgem (Schelde).

In Zwevegem moet nog een klein stuk van de oude bedding verworven worden tussen de Deerlijkstraat en de Otegemstraat. De besprekingen met de private eigenaar zijn lopende. Op het traject blijft nog een oplossing nodig voor de kruising van het Guldensporenpad met de N391 en de kruising van het pad met de Zwevegense straten zoals Harelbekestraat, Deerlijkstraat, Otegemstraat...

Zowel groot als dagelijks onderhoud is erg belangrijk voor de vele gebruikers, alsook voldoende verlichting.

Ik ben een gebruiker van het Guldensporenpad, soms als wandelaar, soms als fietser. Met enige trots kan Zwevegem zeggen dat aan de ene zijde van dit pad ons prachtig sportcentrum met de bibliotheek zich bevindt en aan de andere zijde komt ons nieuw administratief centrum in een groene omgeving.

Claude Van Welden, burgemeester gemeente Zwevegem

Ik gebruik het Guldensporenpad dagelijks. Jammer dat we aan de Bekaertsite in Zwevegem niet kunnen doorfietsen. Ik gebruik het pad zowel om naar het werk te fietsen, als in de vrije tijd.

Ruth Vandenhende, Sint-Theresia Kortrijk

3.5 Andere projecten langs het Guldensporenpad

Na de ingreep aan de Kongoweg, bestaande uit de aanleg van een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad op de gronden van een doodlopend spoor op het grondgebied van Kortrijk, zal de non-stophoofdroute tussen Marke en Kortrijk gerealiseerd zijn. De startnota van dit fietsfondsdossier is in opmaak.

Het traject tussen Kortrijk en Zwevegem kwam hierboven al uitvoerig aan bod. Voor het traject vanaf Zwevegem tot Knokke is een fietsfondsdossier lopende, dat de hoofdroute verder vorm moet geven. De Provinciale Auditcommissie (PAC) verklaarde de startnota conform op 9 juni 2008. Het is ten slotte wenselijk dat de gemeente Zwevegem de route continu maakt tussen de Deerlijkstraat en de Otegemstraat ter hoogte van de Bekaertsite, door de aankoop van het ontbrekende stuk doorheen de site.



Het Guldensporenpad richting Van Raemdonckpark

In Avelgem loopt ook een gemeentelijke aanvraag om het fietspad in te richten tot aan het jaagpad van de Schelde. Een fietsbrug over de Schelde zou de verbinding maken met de Vlaamse Ardennen in Oost-Vlaanderen en Pays des Collines in Henegouwen.

Ik woon in Zwevegem op 300m van het fietspad. Ideaal om 's morgens vanaf de Evolis-windmolens op het gemak en zonder verkeersdruk het centrum van Kortrijk te bereiken.

Voor mij is het altijd een verademing om langs dit pad te fietsen: geen auto's en constant in een groene omgeving. Soms met de lpod op, soms gewoon genietend van de rust.

Langs het pad zijn er zowel stroken waar er schaduw als zon is en dat maakt het aangenaam. Bij zomerweer maak ik er eigenlijk een gewoonte van om na de dagtaak een tussenstop te houden in het Van Raemdonckpark. Dan installeer ik me op een bankje met mijn krant. Ik aanzie dit een beetje als mijn tuin (ik woon op een appartement).

Het is er aangenaam fietsen, lopen... want een grote drukte is er niet. Het is er ook altijd proper, geen tot weinig afval, geen glasscherven, geen drukte... kortom een fijn, gezond groen traject om een werkdag in te starten of te beëindigen.

Kris Samoy, Parko Stedelijk Parkeerbedrijf – Kortrijk

3.6 Het Guldensporenpad in een ruimere context

De kwalitatieve uitbouw van het Guldensporenpad is voor de provincie een belangrijke bekommernis. Ze wil er dan ook een prioriteit van maken, om het Guldensporenpad samen met de betrokken gemeenten en het Agentschap Wegen en Verkeer op een verkeersveilige en aantrekkelijke manier te realiseren.

Toch kan het Guldensporenpad niet op zichzelf gezien worden. De non-stophoofdroute staat in relatie tot diverse attractiepolen in de omgeving die de nodige aandacht verdienen:

- de verbinding Luipaardstraat - Luipaardbrug over het kanaal Bossuit - Kortrijk in de richting van De Gavers en de Leie
- de verbinding van de spoorwegzate met het jaagpad van het kanaal Bossuit - Kortrijk ter hoogte van de Transfo in Zwevegem
- de doortrekking van de spoorwegzate ter hoogte van de Bekaertsite in Zwevegem



Huidige situatie Visserskaai



Mogelijke herinrichting Visserskaai

Het provinciebestuur stimuleert al jaren het fietsgebruik voor woon-werk- of woon-schoolverplaatsingen. Daarvoor zijn veilige en comfortabele fietspaden nodig. Om dit provinciaal functioneel fietsroutenetwerk snel te realiseren investeert het provinciebestuur jaarlijks 5 miljoen euro (waarvan 2 miljoen euro van het Vlaamse Fietsfonds) in de aanleg van fietspaden langs gemeentewegen.

Ook de oude spoorwegbeddingen lenen zich wonderwel voor fietsverplaatsingen. Zij zijn hoofdzakelijk vrijliggend en de conflictpunten met dwarsend verkeer zijn beheersbaar. Aanvankelijk heeft het provinciebestuur deze assen in huur genomen. Nu heeft de provincie echter een overeenkomst met Infrabel om ze één voor één te verwerven. Via inrichtingsplannen wil de provincie van deze assen comfortabele, rustige maar toch snelle fietsverbindingen maken. Het Guldensporenpad is één van deze oude spoorwegbeddingen. Het is de aangewezen fietsnelweg van de zuidelijke gemeenten naar Kortrijk.

De grootste zorg gaat naar de aanleg van een comfortabel wegdek. De provincie experimenteert al geruime tijd met ecologische en gerecycleerde wegbedekking. Dit met wisselend succes. Daar waar de eerste uitvoeringen ieders tevredenheid meedragen, wilde het bij het Guldensporenpad niet lukken. Al bij de officiële opening merkten we dat de bitumen de gerecycleerde grondstoffen niet konden binden en dat heel wat materiaal los kwam. Daarenboven waren de losse stukjes heel scherp met een overvloed aan lekke banden tot gevolg. Na rijp overleg was er maar één oplossing: een nieuwe asfaltlaag er bovenop leggen, zodat iedereen nu comfortabel kan fietsen.

Een andere grote zorg is de veiligheid. Een dodelijk ongeval bij het kruisen van een grote ringweg noodzaakt ons om sneller maatregelen te nemen.

Samen met het Vlaamse Gewest plant de provincie een ondergrondse tunnelovergang, waarvan de werken binnenkort starten.

Ondertussen bannen wij de gemotoriseerde overgangen. Zo moet dit pad binnen afzienbare tijd het schoolvoorbeeld zijn van een snelle maar veilige fietsontsluiting in een sterk geïndustrialiseerd gebied.

Met dit Guldensporenpad bewijzen we dat de fietser een veilige verplaatsing kan maken, ook in gebieden met een sterke automobiliteit.

Het is de bedoeling om dit pad ook nog meer zuidelijk door te trekken.

Binnen enige tijd zal de provincie alle oude spoorwegbeddingen omvormen tot echte comfortabele en veilige fietspaden.

Patrick Van Gheluwe, gedeputeerde provincie West-Vlaanderen

3.7 Actiepunten

Kongoweg (Kortrijk)



Probleemstelling

De Kongoweg is een onderdeel van de fietssnelweg waar gemengd verkeer toegelaten wordt. Dit veroorzaakt een onderbreking van de continuïteit en verhoogt de onveiligheid.

Ambitie / visie

Continuïteit van de fietssnelweg herstellen.

Sleutelingrepen

De aanleg van een vrijliggend dubbelrichtingfietspad langs de Kongoweg wordt via een fietsfondsdossier gerealiseerd.

Partners

Provincie West-Vlaanderen is trekker van het project.
Stad Kortrijk, Vlaams Gewest en Infrabel zijn partners in het project.

Timing

Korte termijn

Kapel ter Bede (Kortrijk)



Probleemstelling

Ter hoogte van de kruising met Kapel ter Bede zijn plannen in opmaak voor de realisatie van watergebonden bedrijvigheid. De weg wordt verlegd. Bij uitbreiding van de activiteiten in de gebieden Littoral en Kapel ter Bede zal de kruising met het Guldensporenpad drukker worden.

Ambitie / visie

Continuïteit van de fietssnelweg behouden.

Deze lokale kruising zal voldoende vrachtverkeer genereren, zodat een ongelijkvloerse kruising wenselijk wordt.

Voldoende aftakkingen naar de bedrijven verzekeren.

Sleutelingrepen

Bij de uitwerking van het RUP moet de ongelijkvloerse kruising in de plannen opnemen.

Bij de realisatie de ongelijkvloerse kruising uitvoeren.

Partners

Stad Kortrijk is trekker van het project.

Provincie West-Vlaanderen en de terreinontwikkelaar(s) zijn betrokken partners.

Timing

Korte tot middenlange termijn

Luipaardstraat (Kortrijk / Harelbeke)



Probleemstelling

Tussen het Kanaal Bossuit – Kortrijk en de spoorwegzate wordt de Luipaardstraat verder uitgebouwd als woonstraat. De straat is ook een trage verbinding tussen Luipaardbrug over het Kanaal en Evolis. Bij congestie op de invalswegen naar Kortrijk wordt de straat als sluiptweg gebruikt.

Ambitie / visie

Continuïteit van de fietssnelweg behouden.

Vlotte aftakking naar de Luipaardstraat behouden.

Sluipverkeer weren.

Sleutelingrepen

Verdere studie zal moeten uitwijzen of dit kruispunt al dan niet moet behouden blijven als doorgaand verkeer of het gemotoriseerd verkeer kan gebundeld worden aan Kapel ter Bede.

Partners

Provincie West-Vlaanderen, stad Harelbeke en stad Kortrijk.

Timing

Middellange termijn

Evolis ter hoogte van de Keizerstraat (Harelbeke)



Probleemstelling

Evolis is een duurzaam hoogwaardig bedrijventerrein in volle ontwikkeling. Doelstelling van de terreinbeheerder is een verbinding te maken met Kapel ter Bede.

Ambitie / visie

Een extra kruising van gemotoriseerd verkeer vermijden.
Aftakmogelijkheden naar Evolis realiseren.

Sleutelingrepen

Verbindingsweg tussen Evolis en Kapel ter Bede parallel aan de spoorwegbedding aanleggen.
Aftakking vanaf spoorwegbedding naar Evolis realiseren.

Partners

Leiedal is als terreinbeheerder trekker van het project.
Provincie West-Vlaanderen en stad Harelbeke zijn partners.

Timing

De fietsaftakking is al gerealiseerd.
Verbinding Evolis – Kapel ter Bede: korte tot middellange termijn.

N391 (Harelbeke / Zwevegem)



Probleemstelling

De kruising met de gewestweg N391 is gevaarlijk voor fietsers. De intensiteiten op de N391 zullen verhogen door de doortrekking tot aan de N8 ter hoogte van Knokke. Hierdoor zal het risico op ongevallen nog toenemen.

Ambitie / visie

Op een fietsnelweg is het wenselijk dat kruisingen met gewestwegen ongelijkvloers verlopen.

Sleutelingrepen

Het bouwen van een fietstunnel onder de N391 kan het probleem oplossen.

Partners

Het Agentschap Wegen en Verkeer van de Vlaamse overheid is trekker van het project. Provincie West-Vlaanderen, stad Harelbeke en gemeente Zwevegem zijn betrokken partijen.

Timing

De tunnel kan op korte termijn gerealiseerd worden.

Doortocht Zwevegem



Probleemstelling

De hoofdroute wordt in het centrum van Zwevegem onderbroken ter hoogte van de site Bekaert. De route kruist eveneens 3 invalswegen (Harelbeke-, Deerlijk- en Otegemstraat) naar het centrum.

Ambitie / visie

Het laten doorlopen van de fietssnelweg langs de Bekaertsite tussen de Deerlijk- en Otegemstraat.

Sleutelingrepen

Verwerven van de spoorwegroute tussen Deerlijk- en Otegemstraat door de gemeente.
Aanleggen van de route met behulp van het fietsfonds door de provincie.
Inrichten van de drie centrumkruispunten op een uniforme manier zodat de leesbaarheid van de route gegarandeerd blijft. Verder studiewerk moet hier een oplossing geven.

Partners

Gemeente Zwevegem is trekker in dit project.
Provincie West-Vlaanderen is partner.

Timing

Middellange termijn



4 Besluit

Het regionaal stedelijk gebied Kortrijk is volop in ontwikkeling. De grote uitdaging zal erin bestaan om de mobiliteitsstroom zo vlot mogelijk te laten verlopen. Het beleid richt zich op het terugdringen van het autosolisme en het stimuleren van fiets en openbaar vervoer als alternatief. Hierbij wordt evenzeer ketenmobiliteit toegepast.

Om het fietsen te stimuleren, geniet een integraal beleid de voorkeur. Deze aanpak kiest niet alleen voor een veilige en comfortabele fietsinfrastructuur, maar schenkt ook aandacht aan de verschillende doelgroepen en de verplaatsingsmotieven.

Instrumenten die hier een rol van betekenis kunnen spelen, zijn:

- een ruimtelijk beleid (nabije en bereikbare doelen vastleggen)
- de ontmoediging van het autogebruik op korte afstanden
- de uitbouw van een hoogwaardig en samenhangend fietsnetwerk
- goede fietsparkeervoorzieningen
- de aanpak van fietsdiefstal
- communicatie en educatieve projecten

Deze nota besteedde vooral aandacht aan de uitbouw van hoogwaardige fietsinfrastructuur. Voor het regionaal stedelijk gebied Kortrijk is het Guldensporenpad een belangrijke non-stophoofdroute op het bovenlokale functionele en recreatieve fietsnetwerk. De leesbaarheid ervan kan evenwel nog verbeterd worden, door het aantal kruisende wegen te reduceren en de resterende kruisingen ongelijkvloers te maken. Samen met de betrokken gemeenten, het Agentschap Wegen en Verkeer en de projectontwikkelaars wenst de provincie West-Vlaanderen het Guldensporenpad kwalitatief uit te bouwen, om op die manier het fietsgebruik te stimuleren.

Het Guldensporenpad is een zegen voor fietsers! Volgens mij kan er weinig aan verbeterd worden. Eén suggestie: probeer zoveel mogelijk van dergelijke fietspaden in Kortrijk aan te leggen!

Luk François, Pleinschool – Kortrijk

Colofon

*De inhoud van deze brochure is samengesteld
door de dienst mobiliteit en infrastructuur van de provincie West-Vlaanderen.*

Lay-out

Grafische Dienst, Provincie West-Vlaanderen

Verantwoordelijke uitgever

Evert de Pauw, dienst mobiliteit en infrastructuur, Abdijbkestraat 9, 8200 Brugge

*Deze brochure werd uitgegeven in opdracht van de deputatie van de provincie-
raad van West-Vlaanderen: Paul Breyne (gouverneur), Dirk De fauw, Patrick Van
Gheluwe, Marleen Titeca-Decraene, Gunter Pertry, Bart Naeyaert, Guido Decorte
(gedeputeerden), Hilaire Ost (provinciegriffier).*

Brugge, 29 september 2009