

## **SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 1630  
van **BRECHT WARNEZ**  
datum: 1 september 2023

---

aan **LYDIA PEETERS**  
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

---

### *Instellingen hoger onderwijs Kortrijk - Bereikbaarheid*

Kortrijk telt het grootste aantal studenten van West-Vlaanderen. Maar liefst 60% van de studenten in West-Vlaanderen, wat neerkomt op 14.000 studenten, studeert aan een onderwijsinstelling in Kortrijk. Drie van die onderwijsinstellingen, Vives, Kulak en Syntra West, zijn gelegen op 't Hoge. 't Hoge ligt buiten het centrum van Kortrijk. Studenten die met de trein reizen, dienen een afstand van 3,5 km te overbruggen om op de campussen te geraken.

Mobiliteit dient in dat geval meer aandacht te krijgen. Het aanbod van bussen die momenteel het centrum met de campussen verbinden, voldoet niet aan de vraag. Het project omtrent de trambussen die het centrum van Kortrijk met 't Hoge zouden verbinden, is uitgesteld naar de volgende legislatuur. Maar het prangende mobiliteitsprobleem blijft. Er kwamen al enkele suggesties om het mobiliteitsprobleem (tijdelijk) op te lossen. Overleg tussen de inwoners, de studenten, de handelaars, ... is belangrijk bij het zoeken naar oplossingen.

Graag alle data in Excel ter beschikking te stellen.

1. In het antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 544 van 5 januari 2022 gaf minister Peeters aan dat er toen nog geen overlegmomenten plaatsgevonden hadden met De Lijn over het dossier. Schepen van Stadsvernieuwingsprojecten Wout Maddens vermeldde later in de Krant van West-Vlaanderen van 21 januari 2022 dat er toen gesprekken met Vlaanderen en De Lijn lopende waren.
  - a) Hebben er ondertussen nog verdere gesprekken plaatsgevonden? Zo ja, wanneer? Zo niet, wanneer zijn nieuwe gesprekken gepland?
    - i. Wat waren de conclusies van deze gesprekken?
    - ii. Werden er ook oplossingen op korte termijn afgesproken?
  - b) Hoe is de minister van plan deze conclusies te benutten bij het verdere verloop van dit project?
2. De minister haalt in haar antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 544 van 5 januari 2022 aan overleg te hebben gepleegd met de onderwijsinstellingen Vives en Kulak. Er werd besloten om studentenpassen aan te bieden. De minister haalt aan dat er geen problemen werden gemeld naar operationele uitvoering.

- a) Kreeg de minister ondertussen nieuwe signalen van de instellingen of andere partijen? Zo ja, welke en van wie?
- b) Heeft de minister de studenten daarover bevraagd?

Zo ja, graag een overzicht van de bevindingen van de studenten per onderwijsinstelling.

Zo niet, acht de minister het niet wenselijk de doelgroep te bevragen in het kader van een klantgerichte overheid?

- 3. Middenstanders en buurtbewoners lijken het idee van een trambus minder genegen.

Is de minister met hen al in gesprek gegaan?

Zo ja, welke bezorgdheden kwamen uit dat gesprek naar voren en hoe denkt de minister tegemoet te kunnen komen aan die bezorgdheden?

Zo niet, welke antwoorden kan De Lijn of het lokale bestuur geven aan de buurt?

- 4. De studieopdracht die de minister aanhaalt, betreft een project van de wegbeheerder die een bestek uitschrijft om doorstromingsmaatregelen concreet te maken langs het OV-traject. Deze studieopdracht startte in september 2021 en er werden microsimulaties uitgevoerd in het voorjaar van 2022.

- a) Welke partijen waren betrokken bij het opstellen van de microsimulatie?
- b) Hoe lang heeft de microsimulatie geduurd en in welke mate versnelt deze het project?
- c) Hoeveel heeft het opstellen van de microsimulatie gekost?
- d) Wat was het resultaat van deze studieopdracht en de bijhorende microsimulaties?
  - i. Voor wat betreft de oplossingen op korte termijn.
  - ii. Voor wat betreft de oplossingen op lange termijn.

- 5. Voorzag het huidige investeringsprogramma (GIP) in 2023 in middelen voor voorbereidende werken, studies of uitvoeringen omtrent dit project?

- a) Graag een overzicht van het gereserveerde budget.
- b) Graag een stand van zaken betreffende de vorderingen.

- 6. a) In welke middelen voorziet het investeringsprogramma (GIP) van 2024 voor de verdere ontwikkeling van dit project?

- b) Wat is daarbij de vooropgestelde timing en de inhoud van het project?

- 7. De voltooiing van dit project is ondertussen reeds uitgesteld tot 2025.

- a) Begrijpt de minister de ontgoocheling van de ruime omgeving in deze schijnbare stilstand?

- b) Vindt de minister dit zelf een realistische planning?
  - c) Hoe wil de minister de enorme vertraging van grotere mobiliteitsprojecten in de toekomst voorkomen?
8. De aanhoudende mobiliteitsproblematiek in Kortrijk kan ervoor zorgen dat de campussen in de toekomst minder studenten zullen aantrekken.

Heeft de minister al stappen gezet om dit te voorkomen? Zo ja, welke? Zo niet, wat zal de minister nog ondernemen om dit te voorkomen?

---

*Deze vraag werd gesteld aan de ministers Ben Weyts (873), Lydia Peeters (1630)*

**GECOÖRDINEERD ANTWOORD**

op vraag nr.1630 van 1 september 2023

van **BRECHT WARNEZ**

---

1. Eind 2022 zijn er gesprekken gevoerd tussen De Lijn en de stad Kortrijk op politiek niveau en op directieniveau.
  - a) Er zijn technisch-ambtelijke overlegmomenten in het kader van het lopend studietraject (HOV) met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en De Lijn: april, juni, februari, september 2022. Strategisch-ambtelijk overleg n.a.v. zoektocht stelplaats begin 2023 opgestart op vraag van het kabinet Peeters.
  - b) Er wordt gewerkt richting een samenwerkingsovereenkomst, alsook is er binnen de vervoerregio de omschakeling van het busnetwerk.
2.
  - a) Via het kabinet van de burgemeester van Kortrijk vernemen we dat de hoger onderwijspartners van Hoog Kortrijk ook vragende partij zijn om een vlotte OV verbinding naar Hoog Kortrijk zo vlug mogelijk te realiseren.
  - b) Neen, studenten bevragen over hun mobiliteitsnoden is een opdracht van de onderwijsinstelling zelf. Stad Kortrijk is zelf voldoende op de hoogte en staat in nauw contact met de onderwijsinstellingen.
3. De stad is in nauw overleg met de handelaars, de scholen en de buurten, en behartigt de belangen van haar inwoners en diverse stakeholders.
4.
  - a) Volgende partijen waren betrokken bij het opstellen van de microsimulatie:
    - Studiebureau SWECO
    - Stad Kortrijk
    - AWV
    - MOW
    - Provincie West-Vlaanderen
    - De Lijn

De stad heeft met een groep handelaars en ondernemers de microsimulaties besproken.

- b) De microsimulaties hebben 10 kalendermaanden geduurd en zijn uitgevoerd in de periode februari 2022 t.e.m. november 2022. Naast de eigenlijke doorrekeningen van verkeerssimulaties, zijn daarin ook de opmaak van de modellen, kalibraties, optimalisaties en rapportage vervat.

De uitvoering van deze microsimulaties was cruciaal om verschillende mogelijke scenario's m.b.t. de weginrichting ten opzichte van elkaar af te wegen op vlak van doorstroming en verkeersveiligheid.

De uitvoering van de microsimulaties vergt enige tijd, maar draagt in een belangrijke mate bij aan het beslissingsproces, omdat de simulaties duidelijk de verschillen tussen afgewogen scenario's aangeven en een grondige beoordeling van de effecten van een herinrichting toelaten.

- c) De kostprijs van de microsimulaties bedraagt 66.160 euro excl. btw. Dit is de totale kostprijs voor de uitvoering van 5 microsimulaties, nl. bestaande toestand, referentiesituatie en 3 mogelijke scenario's voor herinrichting. Het onderzochte traject is ruimer dan enkel de N50, heeft een totale lengte van 5.5 km en omvat 37 kruispunten.
- d) i. Voor infrastructurele ingrepen wordt er gekeken naar een totaalproject en volledige heraanleg. Vanaf juli 2023 is de frequentie van de bussen gewijzigd. Vanaf fase 2 op 6 januari 2024 wordt in het kader van basisbereikbaarheid ook de amplitude aangepast.
- ii. De herinrichting van de N50 kadert in een globale aanpak van deze as, waartoe ook sanering van de riolering, opwaardering van de publieke ruimte en vervanging van de brug over de E17 behoren. Met een herinrichting wordt een sterke verbetering van de verkeersveiligheid bekomen en wordt duurzame mobiliteit gestimuleerd, met daarbij een sterke verhoging van de commerciële snelheid van het openbaar vervoer, dit in het kader van modal shift.
5. a) Op het GIP 2023 werden middelen voorzien (400.000 euro) voor de aankoop van een naburig perceel dat kon ingericht worden als buurtparking in compensatie voor de parkeergelegenheden langs N50 die door het project zouden verdwijnen.
- b) De stad Kortrijk wil de N50 grondig versterken als aantrekkelijke as, en wil daarbij haar ambities, zoals die tot op heden binnen de HOV-studie werden gehanteerd, vergroten. De realisatie van een hoogwaardige verbinding tussen het centrum en Hoog Kortrijk, en een sterke verknoping van de N50 met zijn omgeving zijn daarbij cruciaal. Met o.a.:
- meer ruimte voor voetgangers en fietsers
  - continue, herkenbare inrichting van openbaar domein
  - creatie van een N-Z as met grote belevingswaarde
  - versterken van multi-modale bereikbaarheid
  - N50 als hefboom voor duurzame transitie
  - connectie met nabijgelegen parken en pleinen
6. a) Op het GIP 24 reserve zijn er zowel bij De Lijn als bij het AWV middelen voorzien voor dit project:
- 400.000 euro voor project: N50 Kortrijk Doorniksesteenweg HOV/onteigening;
  - 1.020.000 euro voor de uitvoering van project 'Hoogwaardig openbaar vervoer Kortrijk'.

- b) Er is een samenwerkingsovereenkomst in opmaak, de administraties en de stad zijn hier volop mee bezig. Eenmaal dit is uitgeklaard en is bepaald, zal de timing duidelijk zijn.

De Noord-zuidas verbindt de binnenstad met Hoog Kortrijk en de rand van de stad. De Doorniksewijk en verderop de Doorniksesteenweg vormen de centrale spil. De as biedt kansen om de stadsdelen echt met elkaar te verbinden. Het is een sterk verweven gebied met heel veel bewoning, handel en andere functies.

De Noord-zuidas kan dan ook niet louter als publieke doorgang voor verkeer gezien worden, met een straatprofiel gericht op autogebruik. De uitdagingen rond een verbonden, groenblauwe en ondernemende stad zijn op deze as zeer uitgesproken. Daarnaast zijn er ook actuele ruimtelijke uitdagingen rond verdichting rond haltes, klimaat, energie, erfgoed ...

Het is dan ook uitermate belangrijk om inderdaad de doorstromingsuitdagingen met de ruimtelijke uitdagingen in het ontwerp van de as met elkaar te verzoenen.

7. Het studietraject loopt tot en met 2025. Dit is een complex project zoals hierboven vermeld dat in nauw overleg met de stad Kortrijk wordt uitgewerkt.

Grote mobiliteitsdossiers vragen de nodige afstemming met diverse stakeholders, afstemming in timing, met andere projecten in een stad, etc. om tot concrete realisatie te kunnen overgaan. De vele standpunten, invalshoeken, wensen en randvoorwaarden kunnen integreren binnen de (ruimtelijk, verkeerstechnische) mogelijkheden op basis van objectieve analyses en prioriteiten en dit op basis van goed afgewogen en onderbouwde onderzoek oefeningen, blijft belangrijk om hierin tot een consensus en gedragen project te komen en elke partner op één lijn te hebben.

8. We vernemen dat vele studenten van de campus VIVES met de wagen komen vanuit diverse locaties vanuit West-Vlaanderen. Op de website van VIVES Kortrijk staat het volgende: "Zowel met het openbaar vervoer als met de wagen kun je de campus dankzij de goede ligging vlot bereiken. Je hebt er heel wat parkeermogelijkheden op de campus".

De groei van het studentenaantal op Hoog Kortrijk is de laatste jaren enkel maar toegenomen, wat ik ook toejuich. Een duurzaam sterkere OV as met Hoog Kortrijk zal in de toekomst er hopelijk ook mee voor zorgen dat zowel studenten als docenten zich duurzamer gaan verplaatsen en meewerken aan de modal shift van morgen. Vanuit de vervoerregio en Vlaanderen wordt daarom verder op deze as ingezet.